CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE.

IMPRESSIONS

DIVERSES.

SESSION DE 1843.

TOME QUATRIÈME,

COMPRENANT

LES Nos 128 — 156.

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHEQUE

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1843.

IPRESSION
N° 128.
—
1843.

IPRESSIONS
N° 128.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1843.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le comte D'ARGOUT, à l'occasion du décès de M. HUMANN.

MESSIEURS LES PAIRS,

Un usage pieux m'appelle à cette tribune. La mort moissonne avec rapidité dans nos rangs. L'an dernier, ses rigueurs sont devenues plus cruelles, elles n'ont pas même épargné l'héritier de la couronne. Brillant modèle de toutes les vertus, ce jeune Prince, si cher à la France, si nécessaire à notre avenir, et que nous avons vu avec tant d'orgueil siéger au milieu de nous, semblait destiné par les lois de la nature à nous survivre, et c'est nous qui lui survivons. Il a disparu soudainement, laissant après lui un vide immense et un deuil universel.

Devant ce désastre national tous les autres s'effacent; et cependant, en cette année fatale, la liste de nos pertes offre une effrayante étendue; le vénérable doyen de nos Maréchaux, Moncey, les

généraux Saint-Cyr Nugues et Rampon, le comte Siméon, le comte Pelet de la Lozère, une foule d'autres Pairs également recommandables par leurs talents et par leur expérience, mais moins illustres par leurs actions, sont descendus coup sur coup dans la tombe; enfin, un Ministre d'une haute intelligence et d'une rare capacité, M. Humann, frappé dans la force de l'âge, expire subitement, victime d'un travail opiniâtre et des soucis du pouvoir. C'est de ce dernier que je me propose de vous entretenir.

Un rapprochement singulier se présente d'abord à l'esprit ; sous le Consulat, sous l'Empire et sous la Restauration, c'est-à-dire pendant l'espace de trente ans, combien y a-t-il eu de Ministres qui soient morts en fonctions? Deux seulement (1). Depuis la révolution de Juillet, treize Cabinets se sont succédé, et, malgré leur courte durée, quatre Ministres ont perdu la vie dans l'exercice du pouvoir (2); deux autres n'ont survécu que peu de mois à leur retraite (3); tant ces emplois si enviés sont devenus maintenant pénibles et meurtriers!

Raison de plus pour payer tribut à la mémoire de ceux de nos collègues qui ont subi l'épreuve du ministère. Rappeler leurs travaux, réfuter ces

---

(1) Nota. M. le comte Portalis en 1807, et M. le baron Mallouet en 1814.

(2) Casimir Perrier, le Maréchal Mortier, l'amiral de Rigny et M. Humann.

(3) Le général Bernard et le Maréchal Maison.

censures injustes qui jamais ne leur ont manqué, c'est un devoir de conscience, c'est un acte de simple équité. C'est aussi un hommage offert à la Patrie dont la gloire se compose de tous les services que ses membres ont eu le bonheur de rendre à la patrie. Qui sait d'ailleurs si, dans ces notices éparses, l'historien ne découvrira pas un jour d'utiles éclaircissements ? A coup sûr, nos enfants y trouveront et de nobles exemples à imiter, et de puissants motifs d'émulation.

Sous ce dernier rapport surtout, la vie de M. Humann mérite d'être étudiée. Né sans patrimoine et sans protecteurs, il a conquis, par degrés, richesse, considération, renommée; il est parvenu aux plus hautes dignités de l'Etat, il les a remplies avec distinction; il a fondé une famille; pour ses descendants il est devenu un ancêtre.

A quelle cause attribuer ses succès ? Est-ce au hasard ? est-ce au talent et à la sagesse ? Il est aisé de discerner les faveurs du sort des faveurs de la Providence. La fortune quelquefois élève les hommes, mais elle ne les soutient pas. Là où vous voyez une longue prospérité, dites hardiment qu'elle est l'œuvre de l'habileté et de la prudence.

Dieu avait accordé à M. Humann mieux que la richesse; un profond bon sens, une sagacité prompte, la force de volonté, l'esprit de commandement et l'amour passionné de l'ordre et du travail, tels furent les dons qu'il reçut en naissant. Or, le travail c'est le savoir, et le savoir c'est la puissance.

Joignez-y la gravité du maintien et du langage,

qualité précieuse qui met en relief toutes les autres, et qui parfois les supplée, car elle donne un air de distinction aux idées qui appartiennent au domaine commun, elle double l'autorité du juste et du vrai, et au besoin elle sait voiler, sous l'apparence de la profondeur, les irrésolutions de la volonté, ou l'obscurité de la pensée : infirmité fréquente de l'esprit, dont M. Humann fut toujours exempt.

Les commencements de M. Humann ne sont guère connus que par l'obscurité qui les environne; vers la fin de sa vie il se plaisait à raconter quelques détails de sa première jeunesse; nous allons les reproduire.

Il vint au monde à Strasbourg, le 6 août 1780. Il appartenait à une famille honorable, elle était nombreuse, elle ne possédait que peu de ressources; ce fut dans une école du dernier rang que M. Humann reçut les premières notions de l'instruction élémentaire. Plus tard, il lui fut donné de profiter d'une ou deux années d'externat dans un collége municipal. Son père, qu'il vénérait et dont il était tendrement aimé, lui avait inspiré des idées religieuses; il les a conservées toute sa vie. L'un de ses frères, plus âgé que lui, aspirait à l'état ecclésiastique; celui-ci se rendit en Allemagne, il y reçut la prêtrise, et par la suite des temps, il fut promu à l'évêché de Mayence. Peut-être M. Humann se serait-il consacré à la même carrière, mais le Ciel lui réservait d'autres destinées. D'ailleurs la révolution arrivait à grands pas, les séminaires se fermaient, les prêtres étaient

persécutés, il fallait vivre; M. Humann entra en qualité d'apprenti dans une modeste manufacture de tabac. Il avait alors quatorze ans.

Son intelligence eut bientôt pénétré tous les secrets de la fabrication et du commerce; il se demanda pourquoi il employait au profit d'autrui les connaissances qu'il avait acquises à la sueur de son front; pour exploiter à son compte, il lui fallait des capitaux et un associé; sa maturité précoce les lui procura. Il fonda sur une très-petite échelle un établissement que son activité fit rapidement prospérer.

A peine âgé de dix-neuf ans, il contracta une autre association, mais d'un caractère sacré et indissoluble. Un intérieur lui était nécessaire; il se maria. Un choix judicieux assura son bonheur domestique. Bientôt survinrent des enfants, et avec eux de nouveaux besoins et de nouveaux devoirs.

Pour lui-même et surtout pour sa famille, M. Humann commença à désirer une position sociale qui fût de niveau avec sa capacité; il comprit qu'une chose lui manquait : tout en multipliant le nombre de ses établissements, tout en variant ses spéculations commerciales, il entreprit de faire son éducation. Il y travailla seul avec une ardeur sans exemple. Ce système d'enseignement convient aux esprits d'une trempe vigoureuse; les leçons reçues s'apprennent et s'oublient facilement; l'instruction conquise par un labeur solitaire se grave dans la mémoire et n'en sort plus. Ce que l'on apprend de la sorte on croit le découvrir; on s'ima-

gine l'inventer. Combien d'hommes éminents ont été leurs propres instituteurs? M. Lainé, M. de Serre, M. de Martignac n'ont jamais fait leur droit, et cependant au barreau comme à la tribune leurs talents ont brillé du plus vif éclat.

La pensée s'effraye des prodigieux efforts auxquels M. Humann s'assujettit pour mener de front son commerce et ses études; l'une ou l'autre de ces poursuites aurait absorbé tous les moments d'un homme ordinaire; aussi jamais un instant de repos, jamais de plaisir, jamais une distraction quelque légitime qu'elle pût être. L'habitude devient une seconde nature, à plus forte raison doit-elle fortifier les inclinations naturelles. Par là s'explique le caractère peu expansif de M. Humann, le laconisme de son langage et son goût pour l'isolement. Il est permis de le dire, il trouva le secret de retrancher de sa vie l'adolescence et la jeunesse; de plein saut et sans transition, il sut franchir l'intervalle qui sépare l'enfance de l'âge mûr.

Onze années s'écoulèrent dans ces travaux variés; sa réputation de capacité commençait à poindre; les progrès de sa fortune attiraient l'attention; déjà il avait pris place parmi les notabilités commerciales de Strasbourg. Vers cette époque, et presque au même moment, il fut nommé juge au tribunal de commerce, membre de la chambre de commerce et administrateur des hôpitaux. On ne tarda pas à se convaincre qu'il savait défendre les intérêts de la justice, les droits du commerce et les revenus municipaux avec autant de zèle et d'habileté que ses intérêts personnels.

Il était le plus jeune des juges, le plus jeune des membres de la chambre de commerce, le plus jeune des administrateurs. Juge, il fit admirer son impartialité et son savoir ; membre de la chambre de commerce, il étonna ses collègues par l'étendue de ses connaissances économiques ; administrateur, il opéra une véritable révolution dans la gestion des hôpitaux.

En effet, la comptabilité de ces établissements se trouvait arriérée de plusieurs années ; surchargés de dettes, ils avaient perdu tout crédit : une coalition fortement organisée mettait obstacle à l'augmentation des baux ; les grains provenant des redevances se vendaient à vil prix ; la comptabilité s'aligna comme par enchantement ; les coalitions furent déjouées, les fermages rehaussés, les grains vendus à leur véritable valeur, les dettes soldées et la régularité partout rétablie, et cela sans secousses, sans mesures de rigueur, sans éclat, par la seule puissance de l'ordre et de la volonté.

Survint une circonstance qui mit au grand jour le patriotisme de M. Humann, car cet homme si prudent et si économe ne reculait devant aucun sacrifice quand il s'agissait de venir en aide à ses concitoyens. On se souvient de la cruelle disette de 1817 ; ce fléau pesait particulièrement sur l'Alsace. La peur aggravait le mal ; les propriétaires cachaient leurs denrées ; les marchés restaient dégarnis. Un comité des subsistances se forma sous la présidence de M. Humann ; celui-ci engagea son crédit pour tirer des blés de la Baltique. A leur

arrivée à Strasbourg, ces grains, vendus à des prix modérés, furent livrés de préférence aux classes pauvres; l'apparition des premiers convois rassura les esprits; les subsistances reparurent; les souffrances de l'Alsace s'apaisèrent, et l'on atteignit sans autre malheur la récolte nouvelle.

L'année suivante, des questions nombreuses et graves mirent l'Alsace en émoi. Cette province réclamait : 1°. le transit des denrées coloniales; 2°. la création d'un entrepôt à Strasbourg; 3°. l'importation de ces mêmes denrées par la frontière de l'Est; 4°. la suppression du monopole du tabac. C'était beaucoup de choses à la fois : de pareilles demandes exigeaient d'habiles négociateurs; tous les regards se tournèrent vers M. Humann; à l'unanimité il fut nommé chef de la députation du commerce alsacien.

Lorsqu'on obtient la moitié de ce qu'on demande, on ne peut s'estimer malheureux. Strasbourg acquit un entrepôt; le transit, déjà concédé au reste de la France par une loi antérieure, fut accordé aux départements du Rhin.

La question de l'importation par la frontière de l'Est échoua. Les ports de mer s'étaient révoltés contre une pareille prétention, ils l'avaient fait rejeter comme attentatoire à leurs droits légitimes; toutefois, au bout de vingt-deux années, une loi tardive a consacré cette faculté. Or, de son application il n'est résulté jusqu'ici ni dommage pour les ports de mer, ni avantage appréciable pour les provinces de l'Est. Dans les craintes, comme dans les espérances, l'exagération presque toujours domine.

L'espoir d'obtenir la suppression du monopole du tabac était chimérique, le don de la persuasion ne pouvait arracher une pareille conquête. Vainement invoquait-on les principes : il s'agissait, non de créer un privilége, mais de maintenir un fait accompli. Le monopole rapportait au Trésor 40 millions, et il devait un jour en rapporter 80. L'Alsace alléguait, mais elle ne démontrait pas, la possibilité de remplacer ce monopole par un impôt; il eût été imprudent de quitter le certain pour l'incertain. Elle oubliait, au surplus, que les plantations ne s'étaient développées que sous l'influence du blocus continental, et que, depuis la paix, les bénéfices de la culture du tabac ne s'étaient maintenus qu'à l'aide d'un privilége dont cette province avait largement profité. Le rétablissement de la concurrence eût nécessairement rabaissé les bénéfices des planteurs de tabac au taux des profits des autres cultures; l'admission de la demande ne pouvait donc aboutir qu'à une déception. C'est ce que les réclamants n'apercevaient point. Cependant M. Humann s'était engagé à soutenir cette cause, et il tint parole en attaquant le privilége avec une verve et une chaleur qui charmèrent ses commettants. Comme il eut le bonheur d'échouer, leur reconnaissance fut durable.

Mais en perdant le procès de ses clients, il gagna, sans le savoir, le sien propre. Ces négociations l'avaient mis en rapport avec les membres les plus influents du Gouvernement et des Chambres; le mérite de M. Humann fut généralement apprécié à Paris : des hommes haut placés dans

l'opinion publique se disputèrent son amitié ; il contracta avec plusieurs d'entre eux des liens d'affection et d'estime qui ne se sont rompus qu'à sa mort.

Son intervention dans une grande entreprise acheva de le mettre en évidence. Nous voulons parler de l'achèvement du canal du Rhône au Rhin et de l'établissement de plusieurs autres lignes de navigation ; utile et louable projet, mais d'une exécution difficile. En effet, les ressources alors très-exiguës du budget ordinaire ne suffisaient point ; de larges emprunts venaient d'être contractés ; il était interdit au Gouvernement de négocier de nouvelles rentes ; restait la ressource des banquiers et des traités spéciaux. Si le chiffre de la dépense réelle avait pu être révélé à la France, tout le monde eût reculé d'épouvante : d'où serait résulté l'ajournement indéfini de ces entreprises ; mais les évaluations primitives (dirai-je par un hasard opportun ou bien selon la coutume?) n'indiquèrent que la moitié ou le tiers des frais de construction, et ces sommes ne dépassaient pas les forces de certaines compagnies. M. Humann soumissionna le prêt des fonds présumés suffisants pour achever le canal du Rhône au Rhin, et son offre fut agréée. Une particularité honorable et peu connue signala cette opération. Dès cette époque, M. Humann discerna que le Gouvernement commettait une faute en engageant à si long terme les tarifs des droits de navigation ; il prévit que la fixité de ces tarifs apporterait un jour de grandes entraves au commerce et à l'in-

dustrie, et pour mitiger cet inconvénient, il exigea que le tarif applicable au canal du Rhône au Rhin fût réduit de moitié.

M. Humann acquérait par là de nouveaux droits à la gratitude de ses concitoyens. Ceux-ci lui donnèrent une double preuve de leur affection et de leur estime en le nommant membre du conseil général du commerce, que M. le duc Decazes, alors Ministre de l'intérieur, avait eu l'heureuse pensée d'organiser, et en le choisissant pour député. Il n'atteignit sa quarantième année que huit jours avant son élection. Ses électeurs n'avaient pas perdu de temps, et cependant déjà M. Humann était parvenu aux deux tiers de sa carrière. Honneur à la Charte de 1830, qui a reporté à trente ans l'âge de l'éligibilité !

M. Humann arriva à la Chambre avec des convictions très-arrêtées, mais sans impatience de les produire. Il ne courait pas au-devant de la renommée, il attendait qu'elle vînt jusqu'à lui ; il se tint d'abord à l'écart. Pendant la session de 1821, il ne prit qu'une seule fois la parole : attaqué personnellement au sujet du marché passé pour la construction du canal du Rhône au Rhin, il ne pouvait garder le silence ; par une courte improvisation, il mit l'accusation au néant. Ce premier discours révéla la nature de son talent ; une dialectique claire, simple, vigoureuse, marchant droit au but, saisissant corps à corps la difficulté, en formait le caractère distinctif ; le tissu serré de son argumentation commandait le silence à la Chambre attentive : sagement avare de ses paroles,

M. Humann, par leur rareté même, sut toujours en rehausser le prix.

Ce début fit sensation ; quelques minutes avaient suffi pour tirer M. Humann de la foule et pour le classer parmi les Députés influents : merveilleux privilége de la tribune ! Tel y monte Député presque inconnu, qui en redescend avec une célébrité nationale ; mais le talent seul a droit d'opérer ce prodige.

Dans les deux sessions suivantes, M. Humann traita avec un remarquable talent diverses questions de finances, d'administration et d'économie politique (1).

Il avait déjà prouvé qu'il n'était pas moins apte à traiter des questions purement politiques. A cette époque, M. le duc de Richelieu et M. le baron Pasquier, certains d'avance de leur défaite, combattaient avec une noble fermeté ces exagérations royalistes qui bientôt devaient prendre le dessus. M. Humann s'était associé à la sage résistance du Ministère. La proposition de condamner au silence et de déporter sur leurs bancs les Députés qui seraient rappelés à l'ordre, ayant été lancée dans la Chambre, afin d'essayer les forces des partis, M. Humann saisit cette occasion de faire sa profession de foi. La manifestation de sa pensée témoigna de sa perspicacité ; par une espèce d'inspiration prophétique, il annonça toutes les fautes

---

(1) Il traita principalement les questions relatives à la dette arriérée, à l'administration des tabacs et aux primes payées à l'exportation des sucres raffinés.

qu'une nouvelle majorité allait commettre; il entrevit la possibilité d'une révolution, et il eut la hardiesse d'en avertir la Couronne et la nation (1).

La chute de ce Cabinet rangea M. Humann dans cette célèbre opposition, si faible par son nombre, si forte par son éloquence et par les sympathies de la nation, et qui, entravant la marche des vainqueurs, parvint quelquefois à les faire rétrograder. Digne complice des Royer-Collard, des Camille Jordan, des Foy, des Sébastiani dans cette conspiration légale et patriotique qui avait pour but de maintenir à la fois le trône et les libertés publiques, M. Humann eut la gloire de s'associer à leurs courageux efforts.

Ainsi le projet de loi de tendance destiné à imposer silence à la presse, rencontra, dans M. Humann, un énergique adversaire; ainsi encore, il combattit avec chaleur le crédit demandé pour l'expédition d'Espagne : « *Attaquer la révolution espagnole*, s'écria-t-il, *c'est violer le droit des gens, c'est attenter à l'indépendance des peuples, c'est préparer la subversion des résultats de la révolution de* 1789; *une intervention contre la constitution des cortès légitime d'avance une aggression armée contre la Charte.* » Ces considérations semblaient victorieuses, la majorité y répondait mal, car elle ne disait pas ses véritables

---

(1) A la même époque, M. Humann prononça une opinion non moins remarquable sur le projet de loi retatif aux pensions ecclésiastiques.

motifs, et les raisons que l'on tait sont d'ordinaire les plus fortes : mais, dans cette occasion, M. Humann et ses illustres amis ne se rendaient peut-être pas un compte exact des embarras et des nécessités qui pesaient sur la Restauration; attaquée par d'incessantes conspirations, s'appuyant sur une armée dont elle suspectait le dévouement, il fallait à tout prix que le Gouvernement engageât celle-ci dans la cause de la dynastie. Témérité conseillée par la prudence, l'invasion s'accomplit et elle entraîna des conséquences que n'avaient prévues ni l'opposition légale ni les ennemis de la Charte. Cette expédition coûta peu de sang et beaucoup d'argent; elle rétablit en Espagne un régime odieux, mais nos soldats firent admirer leur discipline et leur humanité; ils contractèrent la haine du despotisme en combattant pour sa cause, et chez eux, les idées constitutionnelles remplacèrent les souvenirs de l'Empire. Le simulacre d'un succès militaire rehaussa l'armée à ses propres yeux, en relevant la France dans l'opinion de l'Europe. Au dehors, on nous témoigna plus de considération; au dedans, les conspirations s'arrêtèrent, et la Restauration, rassurée, devint moins ombrageuse. Le parti qui voulait créer un précédent applicable à la France, en ressuscitant en Espagne le despotisme abattu, reconnut qu'il n'avait travaillé qu'au raffermissement de nos institutions; car le spectacle des proscriptions et des supplices réchauffa dans nos cœurs l'amour de nos libertés; la majorité elle-même eut honte de protéger des bourreaux, et elle se divisa. Enfin, la

France, plus calme, se tourna vers les intérêts matériels, qui commencèrent à faire diversion aux passions politiques ; la prospérité générale prit un rapide essor, si bien qu'une année plus tard le Ministère proposa la conversion.

Dans l'intervalle, M. Humann éprouva un violent chagrin. Un de ses enfants, candidat à l'école Polytechnique, mourut par suite d'un excès de travail; l'exemple paternel avait causé sa perte. Pour perpétuer le souvenir de ce triste événement, M. Humann consacra à de pauvres orphelins une partie de l'héritage destiné à son malheureux fils; il fonda plusieurs dotations en faveur d'un certain nombre de jeunes gens des deux sexes et des deux religions qui remporteraient le prix de bonne conduite : touchante manière de soulager sa douleur.

La question de la conversion força M. Humann à sortir de sa retraite. Ses amis politiques se prononcèrent contre cette mesure, et par cette raison il lui répugnait de l'appuyer, il n'ignorait pas qu'une dissidence accidentelle, surtout avec une minorité, est presque toujours réputée défection; mais M. Humann croyait la conversion juste et utile, et il n'obéit qu'à sa conscience.

Il déclara son adhésion au principe du remboursement et il en démontra la légalité, mais il ajouta : « *Autant je me plais à reconnaître le droit du Gouvernement, autant je désapprouve le brusque usage qu'il en veut faire ;* » puis, attaquant sans ménagement les manœuvres pratiquées pour amener une hausse factice ainsi que les conditions

exorbitantes accordées à une compagnie de banquiers, il manifesta sa préférence pour une conversion en 4 ou en 3 et demi pour 100 indiquée par l'équité et par l'exemple récent de l'Angleterre; finalement il demanda qu'au moins l'opération fût divisée en cinq séries, afin de rendre le remboursement praticable. Le projet du Gouvernement prévalut à la Chambre des Députés; mais le vote négatif de la Chambre des Pairs provoqua les applaudissements de la Capitale.

Le désir de la conversion a été en quelque sorte l'idée fixe de M. Humann; ce projet, il l'a poursuivi toute sa vie, et il est mort avec le regret de n'avoir pu l'accomplir. Sa persévérance, ou si l'on veut, son opiniâtreté, a été louée par les uns et vivement blamée par les autres; pourtant peu de personnes ont apprécié ses véritables motifs; il est juste, il est même indispensable de les faire connaître, car ils servent de clef à ses plans de finances, et sans cette explication sa conduite et ses actes ne sauraient être jugés sainement.

M. Humann aimait sans doute dans la conversion l'économie annuelle qu'elle devait procurer; il souhaitait le morcellement de la dette, parce que sa division la rend plus facile à manier; il voulait la suppression du 5 pour 100 comme un moyen indirect d'abaisser le taux commun de l'intérêt de l'argent; mais ces divers avantages lui paraissaient très-secondaires, ses convictions étaient gouvernées par un ordre d'idées beaucoup plus élevé.

La pensée qui a déterminé la construction des fortifications de Paris n'a jamais cessé d'obséder

l'imagination de M. Humann ; même sous la Restauration, la possibilité d'une nouvelle coalition contre la France a toujours été présente à son esprit ; toutefois, il croyait fermement qu'il existait des moyens efficaces de prévenir ou de surmonter ce danger : conserver à nos finances leur supériorité sur celles des autres peuples de l'Europe, mettre le crédit public à l'abri des orages, s'assurer d'une puissante ressource pour les moments de crise et d'adversité, tels étaient ces moyens. Mais dans un pays bouleversé par un grand nombre de révolutions et par plusieurs banqueroutes, pays où les paniques sont brusques et violentes, et où la confiance dans le Gouvernement est presque une nouveauté, il n'est pas aisé de donner au crédit public une solidité à toute épreuve ; d'une autre part, notre perpétuelle mobilité d'esprit et l'emportement de nos engouements peuvent à chaque instant compromettre l'équilibre des finances.

M. Humann trouvait une garantie contre ces fâcheuses tendances dans la perpétuité de l'action de l'amortissement. Or, aussitôt qu'une rente dépasse le pair, l'amortissement s'arrête, il se transforme en une réserve inactive, proie offerte à tous les désirs, à toutes les ambitions, à tous les entraînements. Bientôt détourné de sa destination, temporairement d'abord, puis sans terme fixe, l'amortissement devient une fiction et même une fiction dangereuse, parce qu'on se repose encore sur sa force, quand cette force a cessé d'exister. Comment conserver à l'amortisse-

ment sa vitalité, si ce n'est par des conversions successives, s'emparant de toutes les rentes au fur et à mesure qu'elles dépassent le pair, et les échangeant contre d'autres rentes au-dessous du pair? Ces conversions, M. Humann les voulait donc, coûte que coûte, malgré les difficultés d'exécution, malgré le mécontentement des rentiers, malgré beaucoup d'inconvénients politiques plus ou moins graves, et quand bien même l'accroissement du capital viendrait à dépasser l'économie résultant de la réduction de l'intérêt; mais il ne les voulait que pour maintenir l'action de l'amortissement, frein imposé aux dépenses exagérées, lest puissant pour le crédit, ressource réservée pour les jours mauvais, et condition de supériorité pour nos finances. La sûreté et la puissance du pays, c'était là le grand résultat qu'il prétendait consacrer par le système des conversions successives. Du reste, ses croyances étaient sincères, son but patriotique, et sa persévérance d'autant plus louable qu'il pressentait les désagréments que ses doctrines devaient lui susciter. Avait-il tort, Messieurs? L'avenir nous l'apprendra.

M. Humann compléta l'ensemble de ses idées sur l'amortissement en soutenant :

1°. Que le rachat d'une rente au-dessus du pair était un moindre mal que la suspension totale ou partielle de l'amortissement (1);

---

(1) Ce fut le 9 juillet 1824 que M. Humann développa la première de ces propositions. On discutait le budget de 1825.

2°. Qu'il ne fallait pas qu'aucune portion de la dotation de l'amortissement demeurât jamais inactive. Au lieu de diviser l'amortissement en autant de dotations spéciales qu'il existe de rentes constituées à des taux d'intérêt différents, M. Humann voulait que l'amortissement ne formât qu'une masse unique, exclusivement affectée au rachat de la rente constituée à l'intérêt le plus élevé parmi celles qui se trouvent au-dessous du pair, afin de porter plus rapidement cette même rente à l'état d'effet public passible de remboursement ou de conversion.

M. Humann soutint cette dernière thèse dans la discussion du projet de loi relatif à la conversion

---

Un amendement présenté à l'improviste proposa l'interdiction du rachat des fonds ayant dépassé le pair; la Chambre semblait disposée à accueillir la proposition, M. Humann s'élança à la tribune pour la combattre : « *On prétend*, s'écria-t-il, *que « le rachat ne serait qu'interrompu; mais si le cours de la « rente se maintient indéfiniment au-dessus du pair, l'inter- « ruption n'aura plus de terme. Quel emploi l'amortissement « fera-t-il de ses fonds? Il escomptera quoi? des effets du « Gouvernement? Mieux vaudrait le supprimer, car s'identi- « fiant avec le Trésor et lui rendant successivement ce qu'il au- « rait reçu, il ne serait plus qu'une illusion... Les Chambres « ont reconnu le droit de rembourser, cela suffit pour contenir « la hausse du 5, tandis que la continuité du rachat, en main- « tenant les cours, facilitera la conversion et permettra de « l'opérer à de meilleures conditions. Gardons-nous de trou- « bler l'amortissement dans son travail réparateur!* » Cette improvisation, qui provoqua d'unanimes applaudissements, détermina le rejet de l'amendement.

volontaire et au règlement provisoire de la dette publique (1). Cette loi et celle de l'indemnité furent les mesures de finances les plus considérables de l'époque. M. Humann s'occupa beaucoup de la loi sur la dette et peu de la loi relative à

---

(1) Le projet de loi relatif au règlement provisoire de la dette publique et à la conversion volontaire promettait d'appliquer à la réduction de l'impôt foncier les économies qui devaient résulter de la conversion, moyen efficace de capter l'adhésion des rentiers et les suffrages des propriétaires.

D'une autre part, le Gouvernement cherchait à se procurer, sans créer de nouvelles charges, les 30 millions de rentes promises aux anciens propriétaires de biens confisqués.

Le projet de loi maintenait jusqu'en juin 1830 un amortissement de 77 millions ; il prescrivait l'annulation successive de toutes les rentes qui seraient rachetées jusqu'à cette époque; il interdisait les rachats au-dessus du pair ; il laissait à l'administration la faculté de porter à son gré l'action de l'amortissement sur tout effet public au-dessous du pair qu'il lui plairait de préférer.

Dans cette dernière disposition se trouvait le secret de la combinaison ministérielle, car en donnant d'avance l'assurance que l'action du rachat se concentrerait exclusivement sur le 3 pour 100, le Ministère excitait les rentiers à la conversion, et d'une autre part, en procédant ainsi, il espérait annuler en cinq ans 15 millions de rentes, c'est-à-dire la moitié de l'indemnité. L'augmentation probable du produit des impôts indirects devait couvrir le surplus.

Il fallait donc un amortissement agissant arbitrairement, mais cet arbitraire choquait une partie de la Chambre, et plusieurs amendements furent présentés pour régler la marche des rachats ; l'un de ces amendements avait de grandes chances de succès : il proposait de diviser l'amortissement entre toutes les rentes, proportionnellement au capital de chacune d'elles,

l'indemnité, mais il vota contre cette dernière et il la censura avec sévérité. Voici ses expressions :

« *L'indemnité n'est pas une œuvre de réconci-*
« *liation, loin de là : les tristes débats qu'elle a*

---

disposition qui est devenue, huit années plus tard, l'une des bases de la loi du 22 juin 1833.

M. Humann s'opposa avec force à cet amendement; il représenta que la portion de l'amortissement qui serait assignée au 5 demeurerait nécessairement inactive tant que cette espèce de fonds se trouverait au-dessus du pair ; mais, ennemi de l'arbitraire, il soumit à la Chambre une autre règle de rachat : il proposa que *les fonds libres de l'amortissement fussent employés de préférence à racheter l'effet public constitué à l'intérêt le plus élevé parmi ceux qui ne seraient point encore arrivés au pair.*

L'amortissement, pesant ainsi de tout son poids sur le fonds le plus voisin du pair, devait amener successivement, et dans un délai assez court, chaque partie de la dette à l'état de rente passible de remboursement ou de conversion.

M Humann déploya un grand talent en soutenant son opinion ; mais sa proposition renversait la base même du plan du Gouvernement : après un vif débat, le Ministère fit rejeter ce contre-amendement.

Du reste, l'événement dérouta bien des prévisions : 30 millions de rente 5 pour 100, convertis en 24 millions de rente 3 pour 100, ne produisirent qu'une économie de 6 millions. Les conversions en 4 et demi se bornèrent à 1 million. Le 5, soutenu par de pénibles efforts jusqu'au terme assigné aux rentiers pour l'option, fléchit tout à coup. Le 3 pour 100 descendit à 64 francs, et il s'écoula plus de deux années avant que cette rente reprît le cours de 75 francs. La baisse toutefois rendit les rachats plus fructueux ; mais les rentiers, qui avaient consenti à échanger leur 5 pour 100 contre du 3 pour 100, eurent lieu de s'en repentir.

« *provoqués ont répandu l'alarme dans les pro-*
« *vinces, rallumé les haines éteintes et armé de*
« *nouveau la discorde.....* »

Jamais, en effet, l'enceinte de la Chambre élective n'avait retenti de discussions aussi virulentes. D'accord contre le projet de loi, divisées sur tout le reste, les deux oppositions avaient attaqué le Ministère et s'étaient attaquées mutuellement avec une véritable fureur; se renvoyant l'une à l'autre les récriminations, les défis et les plus irritants souvenirs, on aurait dit qu'elles prenaient à tâche d'allumer la guerre civile. « *Pourquoi une indem-*
« *nité exclusive?* demandait-on d'un côté. *Pour-*
« *quoi déshériter de tout dédommagement les*
« *victimes des assignats, des mandats, des ré-*
« *quisitions et des décrets de déchéance? L'indem-*
« *nité sera donc réservée aux Français qui ont*
« *combattu pour la patrie? Quelle insulte à la*
« *nation! La génération actuelle est étrangère aux*
« *confiscations républicaines, doit-elle en sup-*
« *porter le fardeau? On renouvelle les spoliations*
« *sous le prétexte de les réparer!* » D'un autre côté, on s'écriait avec le même emportement :
« *L'indemnité est impie, elle consacre la violation*
« *du droit de propriété. Au Roi son trône, aux*
« *émigrés leurs biens; les droits sont pareils et la*
« *légitimité a vaincu.* — *C'est vous qui êtes les*
« *vaincus,* répliquait-on aussitôt; *la Charte a con-*
« *sacré les résultats de la Révolution. Osez mettre*
« *la main sur les propriétés vendues nationale-*
« *ment! Si vous êtes deux contre un dans la*
« *Chambre, nous sommes mille contre un dans la*
« *nation.* »

Ces provocations, auxquelles M. Humann ne prit aucune part, démontraient que si la présentation du projet de loi avait été un acte de hardiesse, il eût été bien plus audacieux encore de laisser inachevée une tentative qui réveillait de pareilles animosités.

Le temps se chargea de calmer ces explosions de colère. Les conséquences de cette loi firent voir qu'elle avait aussi ses bons côtés. Elle répara de grandes infortunes, elle effaça toute distinction entre les propriétés d'origine nationale et les propriétés patrimoniales; enfin, au grand profit de la concorde publique, elle absorba, dans la masse générale des citoyens, deux classes animées d'une haine réciproque, également exigeantes, également irascibles, et partant également incommodes. M. Humann, qui d'abord avait jugé cette loi sur l'impression du moment, reconnut plus tard qu'il s'était trompé, et il se félicita loyalement de son erreur.

Dans les deux sessions suivantes, M. Humann proposa ou appuya la réforme de plusieurs abus, et l'établissement de meilleures règles dans le service des finances (1). Souvent battu, sa réputation

---

(1) M. Humann s'occupa principalement du règlement de l'emploi des fonds de l'amortissement, du service des bons du Trésor et de celui des cautionnements, de l'indemnité attribuée aux anciens colons de Saint-Domingue, de la gestion des salines de l'Est, des dépenses de la guerre d'Espagne, et des marchés passés à Bayonne, du Code forestier, du tarif des douanes, du traité de commerce passé avec l'Angleterre, et

croissait d'autant, car si la majorité de la Chambre élective lui donnait tort, le pays lui donnait raison, et l'opinion publique, en se prononçant en faveur de ses doctrines, en préparait le succès ultérieur.

Les discussions de cette époque, bien que récentes, semblent parfois dater de l'autre siècle; l'on éprouve quelque surprise en remarquant que certaines propositions, qui figurent aujourd'hui au nombre des principes élémentaires de notre droit financier, furent d'abord accueillies comme des innovations téméraires et antimonarchiques; et cependant combien d'assauts n'a-t-il pas fallu livrer avant d'obtenir l'adoption de ces règles salutaires!

Que penser, en effet, des longues controverses soutenues au sujet des questions suivantes : L'emploi des fonds de l'amortissement doit-il être abandonné à l'arbitraire de l'administration, ou bien doit-il être réglé par une loi? Le Ministre des finances a-t-il le droit d'engager l'Etat par des émissions illimitées de bons du Trésor? Le Gouvernement est-il fondé à modifier la perception des taxes publiques sans le concours des Chambres? Les conséquences pécuniaires d'un traité sont-elles exécutoires indépendamment d'un vote législatif? Le Député qui oserait contester aujourd'hui la nécessité de ce concours exciterait autant de scandale que M. Humann en provoqua, il y a quinze

---

enfin des modifications apportées, par simple ordonnance, à la fixation du droit de tonnage.

ou seize ans, en réclamant l'intervention de la loi. Ce service, presque oublié, méritait un souvenir.

L'appel d'un journaliste à la barre de la Chambre des Députés, le projet de loi sur la presse, ironiquement qualifié de loi de justice et d'amour, la loi d'organisation du jury, amenèrent également M. Humann à la tribune. L'énergie de ses discours attesta la persévérance de son opposition et sa fidélité à la cause des principes constitutionnels.

On était arrivé à la fin de la session de 1827. La Chambre donnait des signes de décrépitude, l'opposition et la contre-opposition gagnaient du terrain, la majorité vacillante marchait vers sa dislocation; le Ministère résolut la dissolution, et s'y prépara en silence.

Tout à coup parut l'ordonnance du 5 novembre. Elle n'assignait qu'un délai de douze jours à la réunion des électeurs. La France, surprise, soutint vaillamment le combat; le Ministère eut le dessous dans les colléges d'arrondissement, mais il conserva la majorité dans les colléges supérieurs.

Repoussé par un Ministère qui voyait en lui un adversaire dangereux, abandonné par une fraction du parti national qui lui reprochait son vote sur la conversion, M. Humann succomba, victime de sa modération et de son impartialité; mais l'indépendance aurait moins de prix, si le soupçon, la rancune et l'injustice ne lui servaient habituellement de cortége. On a beau être courageux et fort, il faut encore beaucoup d'adresse et de bonheur pour pratiquer l'indépendance avec impunité.

Trois mois s'étaient à peine écoulés que déjà les

électeurs de Villefranche (Aveyron) s'empressaient de réparer l'erreur commise par le collége du département du Bas-Rhin. En rentrant à la Chambre, M. Humann n'y retrouva plus les Ministres qui l'en avaient expulsé; le Cabinet venait d'être renversé, et la plupart de ses membres ne siégeaient plus au Palais-Bourbon. Un nouveau Ministère entreprenait d'arrêter la Restauration sur le penchant de l'abîme; louable mais inutile tentative que la France de Juillet elle-même a hautement honorée.

Ce Ministère dura dix-huit mois. Il s'épuisa en efforts pour réconcilier sincèrement le pays et la dynastie. D'une part, il essaya de donner à la France la garantie des institutions départementales et municipales, de l'autre, il chercha à démontrer au Souverain la nécessité d'exécuter loyalement la Charte; mais en butte aux méfiances de la cour, sourdement calomnié par les dépositaires de l'affection du Prince, sans cesse entravé dans ses projets, impuissant à garantir sa propre durée, il perdit bientôt son autorité morale; en peu de temps, son action sur la Chambre élective devint incertaine et flottante. Singulière situation; les bonnes intentions des Ministres commandaient le respect, leurs qualités personnelles inspiraient la bienveillance, leurs talents obtenaient parfois l'admiration, et ce Cabinet ne réussit à rien; aimé, estimé et sans force, il ne fut guère moins molesté que le Ministère précédent; il ne parvint jamais à imiter l'exemple de ce dernier en s'emparant d'une stable et ferme majorité.

Ce serait faire injure à la mémoire de M. Humann, que de demander s'il se rangea parmi les antagonistes ou parmi les soutiens des nouveaux Ministres ; mais, tout en secondant leurs vues politiques, tout en évitant d'accroître leurs embarras, il poursuivit avec la même ardeur ses plans de réforme et de perfectionnement.

Dans la discussion du budget de 1829, il traita avec étendue la question des conditions du crédit, et il redemanda, pour la quatrième fois, la régularisation des opérations de l'amortissement. Des recherches savantes, des rapprochements ingénieux entre la situation financière de l'Angleterre et celle de la France, classent ce discours parmi les documents les plus instructifs.

Organe de la commission chargée de l'examen du budget de 1830, il soumit à la Chambre moins un rapport qu'un traité complet sur les dépenses publiques. La concision de son style lui permit de traiter à fond, dans un cadre resserré, toutes les questions essentielles du sujet. Ce beau travail mit le sceau à la réputation de M. Humann, et l'opinion publique lui décerna la candidature du Ministère des finances.

Vers le même temps, la production du sucre indigène, grandissant sous la protection des mépris imprévoyants que lui prodiguaient nos colonies, prenait une extension dont on ne pouvait plus calculer les limites ; on s'aperçut qu'elle recélait peut-être dans son sein la ruine de ces mêmes colonies, la compromission de notre marine et la perte de 25 millions de revenus. La nouvelle industrie avait

d'enthousiastes prôneurs et de passionnés adversaires. Une ordonnance royale nomma une commission d'enquête, et M. Humann en fit partie.

Dans ce conflit d'assertions contraires et d'obscures éventualités, il discerna sur-le-champ la vérité ; il demanda l'impôt à une époque rapprochée. On sait aujourd'hui ce qu'ont coûté au Trésor dix années d'hésitation et les cruelles difficultés qui sont provenues de cet impardonnable retard.

Le voyage de Charles X rappela M. Humann à Strasbourg. Le président de la chambre de commerce avait à exposer au Roi les besoins et les vœux de l'industrie du Bas-Rhin. M. Humann s'acquitta de cette mission à la satisfaction de ses concitoyens. De nombreuses acclamations retentissaient autour du Souverain, mais ce malheureux Prince en méconnut la signification ; elles saluaient son retour apparent aux principes constitutionnels, elles le suppliaient de persévérer dans cette voie ; il ne vit dans ces démonstrations qu'un témoignage d'affection personnelle ou un point d'appui offert à l'accomplissement de ses projets ultérieurs.

En effet, le renvoi des Ministres et le choix des successeurs révéla la persistance des intentions ou une rechute morale. La France, moins étonnée qu'affligée, se prépara à la résistance ; des associations pour le refus de l'impôt se formèrent. Personne encore ne croyait à la possibilité d'une agression violente : la rente fléchit à peine.

Le discours menaçant de la Couronne, l'adresse mémorable des 221, la dissolution de la Chambre,

la réélection d'une majorité irritée commencèrent la lutte.

Charles X hésitait encore à violer la constitution; la prise d'Alger, dernière et trompeuse faveur de la fortune, lui inspira l'audace nécessaire à sa perte. Les ordonnances de Juillet parurent; trois jours après il avait cessé de régner.

L'anarchie, la banqueroute, la guerre civile et la guerre étrangère menaçaient la révolution victorieuse. Le Roi, en acceptant le trône, se dévoua pour le salut de la patrie.

L'un des 221, et réélu par le vote unanime de ses électeurs, M. Humann eut l'honneur de faire partie de la commission chargée de préparer la révision de la Charte; il contribua à la rédaction du pacte solennel qui devait unir d'une manière indissoluble la dynastie nouvelle et la nation.

Du reste, il se consacra tout entier à la défense de la cause de l'ordre. Une crise violente, on s'en souvient, désolait le commerce; l'industrie renvoyait ses ouvriers que recrutait l'émeute, et l'émeute précipitait la baisse de la rente, la chute du crédit et la disparition des ressources du Trésor. Un parti exalté et menaçant prétendait à la fois pacifier les esprits en organisant légalement l'anarchie, nationaliser et fortifier l'administration en brisant ses principaux rouages, et remplir les caisses du fisc en supprimant les impôts. Combien de fois, à cette époque de triste et de glorieuse mémoire, n'avons-nous pas entendu des hommes égarés, mais sincères, affirmer sérieusement que la révolution de Juillet avait abrogé

toutes les lois et aboli toutes les taxes. M. Humann combattit courageusement ces aberrations dangereuses. L'institution des receveurs généraux notamment lui dut son salut. Il désapprouva le sacrifice de 34 millions arrachés aux Chambres par les impérieuses obsessions des propriétaires de vignobles ; le premier, il osa réclamer une augmentation temporaire de l'impôt foncier. Rapporteur de la commission extraordinaire qui fut appelée à vérifier la situation du Trésor, la crainte d'augmenter le découragement en disant toute la vérité ne l'arrêta point : il mit à nu le danger ; il retourna intrépidement le scalpel dans la plaie ; il en montra toute la profondeur, afin d'inspirer à tous la conviction de l'urgence des remèdes. M. Humann proposa divers expédients de finances, mais, ajouta-t-il, « *le remède le plus efficace, c'est le cou-* « *rage des Chambres, c'est la résolution des hom-* « *mes de bien... La France s'est promptement* « *relevée des désastres de deux grandes invasions;* « *les éléments de la richesse publique n'ont point* « *été anéantis par la révolution de Juillet... Dis-* « *persés par la tourmente, paralysés par la crainte,* « *ils existent, mais ils se cachent... ils reparat-* « *tront aussitôt que les conditions normales de la* « *prospérité auront été rétablies. Ces conditions* « *sont l'ordre, la fidélité aux engagements, la* « *bonne administration, la justice surtout. Que le* « *Gouvernement maintienne ces conditions tuté-* « *laires, que la France ne s'abandonne pas elle-* « *même, qu'elle impose à tous le respect de tous* « *les droits, et la prospérité reviendra à l'État*

« *comme aux citoyens; les ressources alors, quels*
« *que soient les besoins, ne manqueront pas à la*
« *France.* » Cette mâle allocution releva le moral des plus timides; elle inspira une plus grande détermination aux caractères résolus; aussi toutes les mesures demandées furent-elles votées presque sans opposition.

Il n'était encore question que d'expédients de finances, mais le rapport de M. Humann sur le budget des recettes de 1832 indiqua bientôt la marche que l'on aurait à suivre lorsqu'on serait parvenu à conquérir une situation régulière et tranquille. Ce rapport est un modèle de savoir et de sagacité. Il contient l'historique succinct de tous les impôts; il signale leur utilité et leurs vices; il indique les modifications dont ils sont susceptibles. Cette œuvre, d'une haute portée, peut servir de pendant au rapport fait, en 1829, sur le budget des dépenses de 1830; cependant, des nuances distinguent ces deux productions. Le rapport de 1829 est plus vif, plus animé, plus énergique; le rapport de 1832 se recommande surtout par la prudence et la maturité; on s'aperçoit qu'entre ces deux écrits une révolution a passé. Or, les révolutions enseignent toujours quelque chose, même aux hommes qui, par leur longue expérience, semblent n'avoir plus rien à apprendre.

Cependant les événements suivaient leur cours. Plusieurs Ministères s'étaient succédé avec des fortunes diverses. Appelé à faire partie du Cabinet du 2 novembre 1830, M. Humann avait résisté à la séduction du péril et à d'augustes instances. Ce

n'était pas pour se ménager ; en effet, nous venons de rappeler avec quelle vigueur il avait soutenu la cause de l'ordre.

Après avoir courageusement traversé l'épreuve difficile du procès des Ministres de Charles X, le Cabinet de 1830, bientôt ébranlé par la violence croissante des partis, fléchissant sous leurs assauts réitérés et perdant chaque jour du terrain, s'était vu obligé de se retirer.

L'avénement de Casimir Périer arrêta ce mouvement de retraite. Cet illustre citoyen posa une limite aux envahissements de l'anarchie; le flot des passions vint se briser contre son héroïque résistance; il releva le pouvoir et il lui imprima une direction énergique. Il mourut avant d'avoir complété sa tâche. Toutefois, la révolution de Juillet lui devait son raffermissement, car, à leur tour, les partis reculaient devant lui.

Mais il restait beaucoup à faire encore. Le scandale des crieurs publics subsistait toujours, les associations n'étaient point dissoutes, une presse conspiratrice provoquait incessamment à la révolte; il fallait extirper de l'Ouest le germe de la guerre civile, pacifier le Midi, désarmer des ouvriers égarés, et contraindre des furieux à courber le front devant l'autorité de la justice. La réputation et la vie des citoyens incessamment menacées, la Majesté royale en butte à de parricides attentats réclamaient une répression plus efficace et des lois plus sévères; enfin il était urgent de rendre au commerce et à l'industrie la paix et la sécurité. Le Ministère du 11 octobre 1832 se chargea de

cette patriotique entreprise. Il se forma de plusieurs nuances du parti conservateur étroitement unies par les dangers de la patrie. La place de M. Humann se trouvait d'avance marquée dans cette combinaison; l'opinion publique l'y appelait; le portefeuille des finances lui fut proposé pour la seconde fois, et il l'accepta.

Chargé de l'importante mission de rétablir nos finances compromises, M. Humann se proposa un triple but : 1°. clore les dépenses extraordinaires de la révolution de Juillet, et équilibrer les recettes aux dépenses; 2°. régler par une loi la marche de l'amortissement; 3°. assurer la perpétuité de l'action de ce même amortissement par des conversions successives aussitôt que le 5 pour 100 dépasserait de nouveau le pair, et que les circonstances deviendraient opportunes. Ce plan avait le mérite d'une grande simplicité, mais les moyens d'exécution étaient compliqués et difficiles; plusieurs d'entre eux semblaient contradictoires, quoiqu'ils tendissent au même résultat; tous se trouvaient conformes à certains axiomes de finances que M. Humann, depuis dix ans, cherchait à accréditer.

Faire face aux dépenses ordinaires avec les revenus habituels, et ne recourir au crédit que dans les cas d'urgente nécessité, ou pour solder de grands travaux d'utilité publique destinés à accroître la richesse du pays;

A chaque emprunt nouveau, obtenir des Chambres une augmentation permanente de revenu au moins égale au paiement des intérêts et à l'amortissement annuel de chaque nouvel emprunt;

Ménager en temps de paix la contribution foncière, afin de pouvoir lui demander de grands sacrifices aux époques de crise; d'un autre côté, mettre à profit le bienfait de la paix en s'efforçant d'accroître le revenu des produits indirects, sans perdre jamais de vue que ces produits tombent et disparaissent aussitôt que la prospérité générale s'affaiblit ;

Opérer toutefois un triage parmi ces impôts indirects et réduire ou supprimer ceux qui, entravant la production, la circulation et la vente des marchandises, paralysent le développement des autres revenus, et coûtent par conséquent au Trésor plus qu'ils ne lui rapportent ;

Enfin, appliquer les règles d'une stricte économie aux dépenses improductives en se montrant large et libéral (avec mesure pourtant) pour les travaux productifs; car ces sortes de travaux, en augmentant la valeur vénale des propriétés, ainsi que les revenus des contribuables, agissent comme un dégrèvement; ils favorisent les consommations, ils accroissent le rendement des taxes indirectes, ils constituent pour la nation moins une dépense qu'un utile placement.

Ainsi M. Humann comptait opérer à la fois par des accroissements et par des réductions d'impôts, par des économies et par des augmentations de dépense.

Mais sur quels objets ces augmentations et ces réductions devaient-elles porter? C'est ce qu'il faut indiquer, afin de compléter l'exposé de ses plans.

§. 1^er^. *Réductions d'impôts*. Si M. Humann avait pu écouter ses penchants, son premier acte eût été de proposer le dégrèvement de la contribution foncière.

La situation des finances ne le permettait pas; mais il voulait préparer du moins cette opération par une révision des contingents; une meilleure distribution de l'impôt est déjà un soulagement.

Il n'accueillait qu'avec répugnance ces demandes de centimes extraordinaires, onéreuse faveur que les départements et les communes sollicitent à l'envi, et qui n'aboutissent qu'à accroître les inégalités déjà très-choquantes de l'impôt, et à placer les propriétaires des diverses parties du Royaume dans des conditions de production tout à fait disparates.

Les droits de navigation qui, par leur élévation, rendent l'usage des canaux et des rivières presque aussi dispendieux que celui des routes de terre, lui paraissaient un contre-sens; il aspirait à en réduire les tarifs aussi bien que ceux des droits de timbre perçus sur les effets de commerce et sur certaines transactions commerciales; il voulait aussi la diminution du droit d'entrée sur les houilles, cet indispensable moteur de ces innombrables usines qui s'élèvent aujourd'hui sur le sol de la France. Le remaniement d'un grand nombre d'autres articles du tarif des douanes lui paraissait également nécessaire, afin de multiplier les échanges internationaux, mais en évitant de porter atteinte à la sécurité de nos industries, car le bien-être des

classes laborieuses est une condition capitale d'ordre, de moralité et de bonheur publics.

Du reste, M. Humann préférait l'unité des tarifs à ces traités spéciaux de commerce qui, en ouvrant trop largement aux étrangers le marché de la France, ne nous donnent en échange que des débouchés incertains et toujours précaires. Selon M. Humann, les droits de douanes devaient être considérés, non comme une source de revenus, mais comme un moyen de protection pour le travail national.

L'existence des octrois, véritables douanes établies à l'intérieur, lui semblait nuisible; tout en reconnaissant la nécessité des octrois, il désirait que leurs tarifs fussent réduits, surtout à l'égard des denrées déjà frappées d'un impôt au profit du Trésor; en effet, de l'excès des droits d'octroi résulte presque toujours la restriction des consommations *intra muros*, une alimentation insuffisante ou malsaine pour les ouvriers, et l'éparpillement de certaines industries, forcées de s'exiler des grands centres de population qui leur offrent le plus de bras.

§. 2. *Augmentation du produit des impôts.* M. Humann ne confondait pas la contribution foncière, qu'il souhaitait réduire, avec les trois autres contributions directes qu'il jugeait susceptibles d'une large et légitime augmentation, soit parce que la richesse mobilière s'est considérablement accrue, soit parce que le nombre des portes et fenêtres a pareillement grandi à raison des constructions nouvelles, soit enfin parce que l'estimation des valeurs locatives, d'après laquelle le droit

proportionnel des patentes est perçu, se trouve généralement au-dessous de la vérité.

Relativement aux contributions indirectes, M. Humann se proposait d'en accroître les produits, en assujettissant enfin le sucre indigène à un impôt, en redemandant aux boissons tout ou partie de 34 millions qui leur avaient été imprudemment sacrifiés en 1831, et surtout en réprimant la fraude, industrie déloyale qui corrompt les populations qu'elle emploie, qui ruine les producteurs de bonne foi, et qui force la communauté à se réimposer au prorata des sommes qui lui ont été dérobées.

Mais en cherchant à rendre l'exercice plus exact et la perception plus active, M. Humann n'ignorait pas que les poursuites ne doivent jamais être poussées à leurs dernières limites. Napoléon l'a dit avec raison : « *Les contribuables s'émeuvent quand le* « *fisc exige rigoureusement le dernier million qu'ils* « *ont le devoir d'acquitter; ils payent sans répu-* « *gnance, tant qu'ils croient frustrer le Trésor d'une* « *fraction quelconque de ses droits.* »

§. 3. *Des économies.* En fait d'économie, M. Humann avait l'intention de réduire à de simples drawbacks certaines primes qu'il trouvait excessives. A ses yeux, la charge d'une armée morte, presque aussi nombreuse que l'administration vivante, réclamait un système nouveau sur les pensions. Il désirait la réduction du budg t de la guerre, autant du moins que cette mesure serait conciliable avec la sûreté de la France, mais il n'avait garde de surévaluer les avantages que ces réductions de dé-

pense devait procurer au pays : il annonçait d'avance que les retranchements les plus rigoureux n'aboutiraient jamais qu'à de médiocres résultats. A ceux qui invoquaient la prétendue promesse d'un gouvernement à bon marché (et le nombre en était grand, car il se composait des hommes qui voulaient la fin sans vouloir les moyens, et des hommes qui ne voulaient ni des moyens ni de la fin), il répondait qu'un pareil gouvernement serait le plus dispendieux de tous, puisqu'il n'offrirait aucune des garanties que tout bon gouvernement est tenu d'assurer aux citoyens qui vivent sous sa protection.

§. 4. *Des augmentations de dépense.* D'après M. Humann, elles devaient porter sur deux chapitres seulement. L'une avait pour objet d'accélérer le développement de la richesse matérielle, nous avons déjà nommé les travaux d'utilité publique; l'autre avait pour objet de conserver à l'administration sa supériorité intellectuelle en restituant à certaines classes de fonctionnaires de l'ordre civil et de l'ordre judiciaire la situation sociale que le législateur leur avait primitivement assignée, et dont elles se trouvent aujourd'hui déchues.

Il s'agit des traitements. Depuis quarante ans, le prix de l'argent a baissé. La Restauration et la révolution de Juillet ont successivement pratiqué sur eux de dures économies, tandis que les rémunérations de professions libres ont prodigieusement augmenté. L'ordre des situations est maintenant renversé : la carrière des emplois publics

est devenue la plus ingrate de toutes, bientôt elle ne sera plus abordable qu'à la richesse, contrairement au texte et à l'esprit de la Charte, ou bien elle deviendra le refuge des médiocrités qui n'auront pu se placer ailleurs, inconvénient très-grave dans un pays où la centralisation est une condition essentielle de force et de sûreté. Que deviendra l'autorité morale de l'administration lorsque la capacité des gouvernants se trouvera au-dessous de la capacité des gouvernés?

Ce plan et ces moyens d'exécution étaient depuis longtemps arrêtés dans l'esprit de M. Humann ; il restait au Ministre à réaliser les conceptions du Député ; mais de la pensée à l'exécution la distance est grande. Les résistances et les déceptions veillent embusquées sur la route. L'administrateur le plus habile et le plus fort sait qu'il aura souvent à transiger avec les hommes et avec les événements.

Parmi ces combinaisons, les unes échouèrent, d'autres furent ajournées, d'autres subirent des modifications ; toutefois, au prix d'un rude labeur, M. Humann vint à bout d'en faire prévaloir la majeure partie.

Au nombre des combinaisons abandonnées figurent l'augmentation des traitements et le retrait de tout ou partie du dégrèvement accordé aux vinicoles. M. Humann reconnut bientôt l'impossibilité de la réussite ; les esprits n'étaient pas mûrs pour apprécier l'utilité de ces deux opérations.

Au nombre des mesures frappées d'ajournement se trouvent la loi sur les pensions, la révision du régime des patentes et l'établissement d'un impôt

sur le sucre indigène, issue étrange de propositions dont personne n'osait contester la nécessité.

Au nombre des combinaisons modifiées, il faut compter la loi sur l'amortissement votée en 1833 (1); car si les Chambres n'apportèrent qu'un petit nombre de changements au projet présenté par M. Humann, lui-même, en le rédigeant, s'était résigné à altérer d'une manière assez grave les propositions qu'il avait formulées avant que d'arriver au ministère; toutefois, ce qu'il avait conservé de ses idées primitives suffisait à l'accomplissement de ses vues, mais sous la condition qu'une loi de conversion ne se ferait pas trop attendre. La loi relative au règlement de l'amor-

---

(1) Deux années auparavant, un projet de loi sur le règlement de la dette publique et de l'amortissement avait été présenté à la Chambre des Députés par le Ministère du 2 novembre 1830; ce projet reproduisait presque textuellement les anciennes propositions de M. Humann; mais diverses dispositions, empreintes d'un caractère d'exagération, y avaient été ajoutées; ainsi les nouvelles dettes devaient être rachetées jusqu'à leur extinction, et les économies d'intérêts résultant des conversions étaient affectées d'avance à cette destination. M. Humann combattit ces dispositions supplémentaires; il démontra que les mesures les plus nécessaires deviennent dangereuses lorsqu'on les pousse au delà de certaines bornes; il soutint qu'en engageant l'avenir à toujours, les Chambres dépasseraient les limites de la prévoyance, et qu'elles se jetteraient dans le domaine de la témérité. Ce projet, admis par la Chambre élective avec les modifications proposées par M. Humann, n'obtint pas la sanction de la Chambre des Pairs.

tissement, bien qu'elle eût été achetée par une transaction, était un point très-essentiel.

La nomenclature des succès complets est la plus considérable de toutes.

M. Humann maintint et accrut les revenus du Trésor en faisant proroger le monopole du tabac; en obtenant que les usines et les maisons nouvellement construites fussent imposées en addition aux contingents de la contribution foncière et de la taxe sur les portes et fenêtres; il détermina les Chambres à voter diverses mesures tendant à réprimer la fraude (1).

Il servit puissamment les intérêts du commerce et de l'industrie, en remaniant diverses dispositions de la législation des douanes, en admettant les marchandises prohibées dans les entrepôts de l'intérieur, en réduisant la quotité du droit de timbre perçu sur les lettres de change, en tranformant en droits fixes les droits proportionnels exigés pour une multitude de transactions commerciales, en autorisant la Banque de France à prêter sur dépôt de rentes, en abaissant les droits de navigation dans le bassin de la basse Seine, et en établissant sur la Méditerranée le service de paquebots à vapeur. Il favorisa le progrès général de la richesse publique en s'associant aux demandes formées par son collègue, le Ministre du commerce

---

(1) Notamment la contrebande qui s'opérait en Corse et les fraudes commises au préjudice de l'impôt sur le timbre. Cependant on reconnut plus tard que cette dernière mesure était insuffisante.

et des travaux publics, à l'effet d'obtenir divers crédits extraordinaires montant ensemble à environ 100 millions, et destinés à l'achèvement des canaux et des grandes routes, à la rectification du cours des rivières et à la construction d'un grand nombre de phares et de nouveaux ponts ; il contribua pareillement à l'adoption d'une meilleure loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Une loi sur les caisses d'épargne, ainsi que plusieurs mesures d'ordre d'un intérêt capital, parce qu'elles sont conservatrices de la fortune publique, furent également son ouvrage. C'est à lui que nous devons et la loi relative au contrôle des récépissés et des autres titres qui engagent le Trésor, et les dispositions législatives qui limitent les émissions de bons royaux, et la clôture des ordonnancements de dépenses à une époque fixe de l'année, et la spécialisation des dépenses d'Alger, et l'incorporation au budget de certaines recettes et de certaines dépenses jusqu'alors soustraites aux investigations parlementaires, et la publication des comptes matière, et le règlement des formes à suivre par l'administration lorsqu'elle passe des marchés, et l'intervention forcée du Ministre des finances dans toutes les ordonnances qui ouvrent des crédits supplémentaires et extraordinaires, et l'obligation imposée à ce même Ministre de réunir toutes ces ordonnances en un seul projet de loi sur lequel les Chambres sont appelées à statuer à l'ouverture de chaque session. Nous ne parlerons pas des nombreuses améliorations intro-

duites dans le service des postes, des douanes, des contributions indirectes, des tabacs et des forêts. Cela nous mènerait trop loin.

En résumé, M. Humann clôtura et liquida les dépenses extraordinaires de la révolution de Juillet (1), il parvint à rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses, et il eut le bonheur de présenter aux Chambres un budget qui se soldait par un excédant. Sous son administration, les dépenses subirent une réduction de 163 millions, les produits indirects augmentèrent de 36 millions. Le 3 p. 100 monta de 67 fr. à 81 fr.; l'intérêt des bons du Trésor baissa de 5 p. 100 à 2 1/2, et la masse générale des importations et des exportations s'accrut d'une somme de plus de 450 millions. La répression des troubles politiques avait sans doute exercé une très-grande influence sur ces heureux résultats; mais, d'un autre côté, il sera juste de reconnaître que ces immenses améliorations étaient dues en partie à l'habile et ferme gestion du Ministre des finances, et, d'ailleurs, lui aussi n'avait-il pas à revendiquer sa part dans les efforts tentés par le Cabinet pour raffermir l'ordre et la paix?

Le système de M. Humann, avons-nous dit, reposait sur trois conditions principales. Déjà il en avait obtenu deux : le nivellement du budget et

---

(1) Parmi les liquidations opérées par les soins de M. Humann, il faut compter celle des créances antérieures à 1816 et celles des dettes du Roi Louis XVIII, de l'ancienne Liste civile et de l'indemnité des émigrés.

la régularisation de l'amortissement; la troisième manquait encore, mais le moment d'opérer la conversion semblait se rapprocher chaque jour; déjà M. Humann croyait y arriver, lorsque tout à coup, contre sa propre inclination, contre le désir de ses collègues, contre le vœu des Chambres, il donna sa démission. Quelle fatalité avait donc amené cet événement qui se réalisait en dépit de toutes les volontés nécessaires à son accomplissement? Une simple méprise, un fâcheux malentendu qui bientôt devint irrémédiable en se compliquant d'une question de délicatesse et de point d'honneur.

Dans le cours de la session de 1835, M. Humann avait signalé à la Chambre des Députés la possibilité et l'utilité d'une prochaine conversion. A l'ouverture de la session de 1836, M. Humann revint à la charge avec plus d'insistance encore, mais sans s'engager à entreprendre l'opération, et sans en indiquer l'époque. Son langage, diversement interprété, causa une certaine émotion, des explications furent réclamées.

Un jour fixe ayant été assigné pour les interpellations, des discussions s'élevèrent dans l'intérieur du Cabinet. Les collègues de M. Humann ne partageaient pas son opinion sur l'opportunité de la mesure, ils pensaient qu'un délai d'une année au moins devait être accordé aux rentiers, ils refusaient de se lier par un engagement positif, vu les incertitudes de l'avenir.

M. Humann consentait au délai d'une année, toutes choses demeurant intactes d'ailleurs, il re-

connaissait qu'un engagement absolu serait une imprudence, mais il craignait que la déclaration demandée par les Ministres ne fût attribuée au désir de conserver son portefeuille, et qu'elle ne portât atteinte à sa considération; c'est pourquoi il résolut de ne donner d'explication qu'après avoir fait le sacrifice de sa situation.

Quelques heures après une démission qui mettait sa sincérité au-dessus de tout soupçon, il se rendit à la Chambre des Députés, et y prononça ces paroles:

« *En rédigeant l'exposé des motifs du budget de* « *1817, j'étais sous deux impressions : l'une que le* « *moment était venu de préparer les esprits à* « *l'abaissement de l'intérêt que je croyais résolu* « *dans l'esprit de mes collègues avec l'ajourne-* « *ment d'une année, l'autre, qu'il fallait donner* « *aux spéculateurs un avertissement assez énergi-* « *que pour les empêcher de compromettre l'opéra-* « *tion par les progrès exagérés de la hausse.....*

« *Ma retraite, ajouta-t-il, n'altère en rien mes* « *sentiments d'estime et d'attachement pour mes* « *anciens collègues. Non, je ne me sépare point* « *des hommes honorables avec lesquels j'ai com-* « *battu pendant trois ans pour la cause de la jus-* « *tice, de l'ordre et de la monarchie constitution-* « *nelle; je leur serai ami sincère, et mon loyal con-* « *cours ne leur manquera pas.* »

Il tint parole en votant publiquement contre une proposition tendant à procéder sans délai à la conversion. La prise en considération de cette demande amena la dissolution du Ministère du 11 oc-

tobre, la dispersion de ses membres, et bientôt leur antagonisme. C'est ainsi que se brisa, pour ne plus se reformer, cette association qui avait été si utile à la France.

Et pourtant, cet événement si grave n'avait eu pour cause première qu'une fausse interprétation donnée à quelques lignes d'un exposé de motifs; méprise fâcheuse, mais dont l'explication est facile. Celui qui rédige descend de la pensée à l'expression et il ne suppose pas que l'on puisse se tromper, tandis que celui qui écoute, en cherchant à remonter de l'expression à la pensée, rencontre souvent l'obscurité ou l'erreur.

Soulagé d'un pesant fardeau, M. Humann s'isola des luttes parlementaires; dans l'espace de quatre années il ne prononça que deux discours; l'un sur les caisses d'épargne, l'autre, à l'occasion d'une nouvelle tentative de conversion.

Malgré son estime pour la bienfaisante institution des caisses d'épargne, M. Humann pressentait les inconvénients que l'extension illimitée des dépôts pourrait amener un jour. Le projet de loi présenté en 1837 avait pour but de transférer à la caisse des consignations le service des caisses d'épargne, jusque-là confié au Trésor. C'était déplacer le danger et non y porter remède. M. Humann donna de salutaires avertissements, ils ne furent point écoutés. Aujourd'hui, le mal est devenu visible à tous les yeux. Une dette de plus de 300 millions, à chaque instant exigible, pèse et sur la caisse des consignations et sur le Trésor.

Appelé à la Pairie par l'ordonnance du 3 no-

vembre 1837, M. Humann ne pouvait déserter, dans cette enceinte, les convictions qu'il avait si fortement défendues dans la Chambre des Députés; ce motif le détermina à appuyer, en 1840, un projet de conversion qu'il ne se flattait pas de voir adopter. Il remplit cette obligation de conscience avec un talent dont vous avez gardé le souvenir.

A ces deux exceptions près, M Humann conserva ses habitudes silencieuses. Solitaire au milieu de la foule, il accomplissait religieusement ses devoirs parlementaires: la session terminée, il regagnait sa retraite des champs; elle lui offrait un repos qu'il n'avait jamais connu, il y vivait en patriarche entouré de ses enfants, jouissant de leur affection, exempt de soucis et se félicitant d'avoir brisé sa chaîne. C'est là que s'écoulèrent les plus douces heures de sa vie, mais ce bonheur devait être court. Une cruelle affliction vint bientôt le visiter, et elle rouvrait d'anciennes blessures. Eugène Humann, jeune homme aussi distingué par son intelligence que par ses sentiments, fut enlevé à la fleur de l'âge. Accablé de cette nouvelle perte, son malheureux père demeura longtemps dans une espèce de torpeur, et pour l'en tirer il ne fallut rien moins que les nécessités politiques qui le forcèrent à rentrer au Ministère.

Il ne retrouvait plus les finances dans l'état où il les avait laissées : 300 millions de travaux publics votés et commencés, dans l'intervalle de quatre années; les dépenses de l'occupation de l'Algérie triplées; les armements provoqués par le traité du 15 juillet, avaient altéré cette situation. Plusieurs

causes devaient l'aggraver encore : la continuation temporaire des armements extraordinaires ; la nécessité de remplir nos arsenaux, imprudemment dégarnis; l'obligation de réparer et d'agrandir nos places frontières et nos ports de mer ; les dépenses des fortifications de Paris, entreprise nationale conçue par Vauban, désirée par Napoléon, et que le règne actuel aura la gloire d'accomplir, toutes ces circonstances réunies devaient nécessairement apporter une grande perturbation dans les anciennes combinaisons de M. Humann. Comment en effet rétablir l'équilibre du budget avant un certain nombre d'années? comment se dispenser d'engager pour longtemps les réserves de l'amortissement? comment songer désormais à la conversion ? M. Humann se condamnait à recommencer la tâche de 1832, mais en renonçant d'avance à la partie de ses plans qui lui était la plus chère. Ceci fait ressortir tout ce que son dévouement offrait de méritoire.

Cette situation étant donnée, M. Humann avait à pourvoir, d'une part, aux déficits des exercices 1840, 1841 et 1842, ainsi qu'aux dépenses des travaux militaires et civils; et d'autre part, il devait travailler à ramener les finances à leur état normal. Des expédients plus ou moins onéreux pouvaient seuls lui fournir les moyens d'atteindre le premier but. Pour réaliser le second, il fallait réduire, le plus promptement possible, les frais des armements, apposer un veto absolu à toute dépense extraordinaire nouvelle, et accroître les revenus par les mesures législatives qu'il avait précédemment méditées. Ces combinaisons s'offraient d'elles

mêmes à son esprit; il en poursuivait l'exécution avec son énergie ordinaire, mais non avec un bonheur constant.

Un emprunt de 450 millions, l'affectation des réserves de l'amortissement jusqu'à la fin de 1846, des ressources de trésorerie très-puissantes, tels furent les expédients qu'il indiqua pour faire face aux découverts des trois exercices et aux dépenses des travaux extraordinaires. On ne pouvait recourir à de plus sages mesures, elles furent adoptées sans difficulté.

Il n'usa de la faculté d'emprunter que jusqu'à concurrence de 150 millions. Il donna la préférence à une négociation en 3 pour 100, afin de réserver au Trésor le droit de rembourser un jour le 5 pour 100 (1). Au moyen de cette opération, il se tenait pour assuré de subvenir aux besoins prévus de deux années (2); d'ailleurs, il venait de reconnaître, à sa grande satisfaction, que les découverts des trois exercices s'élèveraient moins haut qu'il ne l'avait d'abord calculé.

Dès le second semestre de 1841 les armements furent considérablement réduits. Le budget de 1843, présenté en 1842 par M. Humann, offrit

---

(1) « *Une adjudication de rentes* 5 *pour* 100 *au-dessus du pair pouvait affaiblir le droit de l'État de rembourser sa dette au pair; ce droit, je l'ai constamment soutenu, et mes convictions me faisaient un devoir de le conserver intact...* »

(2) « *Il nous était démontré qu'avec une ressource supplétive de* 150 *millions et l'emploi intelligent des moyens de trésorerie, on pouvait faire face, pendant deux années au moins, à toutes les dépenses prévues.* »

une réduction de dépense de 15 millions comparativement aux dépenses de 1850; et de 90 millions comparativement aux dépenses de 1848. Il était difficile d'aller plus loin en fait d'économie.

La certitude du maintien de la paix avait naturellement relevé le revenu des droits indirects. Ces produits augmentèrent de 32 millions en 1851 et de 35 millions en 1852. Ces résultats dépassaient les espérances de M. Humann lui-même, dans la préoccupation de ses premières années, avait contesté la probabilité d'une augmentation aussi forte. Ainsi, sur les trois premiers points, réussite pleine et complète, mais là se termine la liste des succès.

La résolution de fermer la porte à toute dépense extraordinaire nouvelle, dut fléchir devant le vœu du pays. Des instances, qui partaient de tous les points du Royaume, réclamaient l'établissement d'un immense réseau de chemins de fer reliant l'Est à l'Ouest et le Nord au Midi, et ce projet devait grever le Trésor d'un surcroît de dépense d'environ 400 millions (1). Or, pour se procurer cette somme, il fallait encore recourir au crédit ou bien aux réserves de l'amortissement, et celles-ci, précédemment engagées jusqu'en 1847, pouvaient se trouver absorbées jusqu'en 1853. Cette combinaison était hardie, il faut en convenir; elle présupposait une garantie providentielle de dix années de paix et de prospérité. Mais M. Humann

---

(1) Les crédits ouverts pour la confection de ces chemins ne s'élèvent encore qu'à 126 millions.

ne pouvait résister seul à l'entraînement général; il comprenait que la France ne consentirait pas à rester en arrière des autres nations, et il se faisait scrupule de la frustrer des avantages que semblent lui promettre ces nouvelles voies de communication; cependant il ne donna son consentement qu'avec une certaine répugnance. Déjà son espoir d'accroître les revenus, soit par des mesures contre la fraude, soit par un remaniement de l'impôt, s'était considérablement affaibli.

Il n'avait perdu aucune occasion de signaler la nécessité de prendre des mesures de cette nature, afin de sortir de l'ornière des déficit. « *Une pa-* « *reille situation ne peut durer*, s'était-il écrié; *le* « *déficit, c'est le discrédit, l'impuissance et l'anar-* « *chie... le crédit refuse son assistance à qui veut* « *en abuser.* » Dans une autre séance, il avait cherché à démontrer que le Trésor n'était pas suffisamment armé contre la fraude : « *Si cette con-* « *dition était remplie*, avait-il ajouté, *ce ne serait* « *pas quelques millions, mais* 40 *ou* 50 *millions* « *que nos impôts indirects rendraient en plus, et* « *par conséquent le rétablissement de l'équilibre* « *deviendrait possible.* »

Il avait dit encore : « *Quand les ressources du* « *pays cessent d'être au niveau de ses charges* « *permanentes, il y aurait péril pour la chose pu-* « *blique à ne pas se hâter d'y porter remède. Pour* « *y parvenir, il n'est que deux moyens : réduire* « *les dépenses ou augmenter les revenus. La ré-* « *duction des dépenses a été toujours parmi nous* « *une tâche peu productive... Ce n'est donc qu'en*

« *augmentant les produits de l'impôt que nous* « *pouvons espérer d'aligner nos budgets.* »

Quelque temps après, il soumit à la Chambre des Députés divers calculs dont la justesse ne fut point contestée, et qui démontraient la possibilité d'obtenir un accroissement de ressources de 39 millions, et en revisant les contingents assignés aux départements pour la contribution personnelle et mobilière, et pour la taxe des portes et fenêtres, et en opérant la refonte de la législation des patentes, et en estimant exactement les valeurs locatives qui servent de base au droit proportionnel.

En définitive, M. Humann demandait à l'impôt un supplément de revenu d'environ 60 millions. Selon lui, cette condition était indispensable pour remettre les finances sur un pied solide, et pour parer aux éventualités de l'avenir ; mais cette partie de son plan ne fut accueillie qu'avec tiédeur ; les objections surgirent de tous côtés, et un événement imprévu vint entraver l'opération sur laquelle il comptait le plus.

En effet, les Chambres n'accordèrent leur sanction qu'à un petit nombre de mesures d'un faible intérêt (1). Le projet de loi concernant le timbre

---

(1) Les Chambres, sur la demande de M. Humann, votèrent la suppression des exemptions exceptionnelles accordées sur le droit de circulation, l'abolition de la remise de 25 pour 100 allouée aux propriétaires vendant en détail les vins de leur cru, et le rehaussement du tarif appliqué à la conversion des alcools en liqueurs. De plus, elles accordèrent à l'administra-

des effets de commerce fut écarté. M. Humann se vit obligé de différer la présentation des projets de loi relatifs aux patentes et à l'augmentation de l'impôt sur le sucre indigène; quant au recensement, personne n'ignore l'issue de cette opération.

La question de la légalité du recensement est beaucoup moins connue, malgré ou à cause des nombreuses controverses qu'elle a provoquées. Nous ne pouvons nous dispenser d'expliquer sommairement cette question parce qu'elle a suscité contre M. Humann les plus amères censures.

Deux espèces de recensements ont été alternativement mis en pratique. Ces recensements diffèrent par leur mode et par leur but. L'un sert à répartir annuellement entre les contribuables de chaque commune le contingent d'impôt assigné à ces communes par les conseils d'arrondissement. Ici, l'exactitude de l'évaluation des revenus importe peu; il suffit que la même base d'évaluation soit appliquée à toutes les propriétés de la même commune. L'opération s'accomplit par les répartiteurs municipaux qui agissent souverainement, bien qu'ils soient tenus de se faire assister par un agent du Trésor. L'autre espèce de recensement a pour

---

tion des moyens plus efficaces pour constater la fabrication des boissons dans les villes sujettes aux droits d'entrée, et finalement elles sanctionnèrent diverses garanties tendant à assurer la perception des droits dus sur la transmission des offices. Mais le résultat de ces mesures ne pouvait être que d'une bien faible importance.

objet de dresser de loin en loin le bilan général des revenus de toutes les propriétés du Royaume, afin que les Chambres, à l'aide de ce document, puissent, à de certains intervalles, modifier les contingents qu'elles assignent aux départements. Ici, l'exactitude des évaluations est la condition capitale, et comme il serait imprudent de confier les estimations à des répartiteurs municipaux intéressés à sous-évaluer les revenus, les agents du Trésor opèrent seuls, sauf à soumettre ultérieurement les résultats de leur travail aux observations contradictoires des conseils des communes, des arrondissements et des départements. Voici maintenant le point de la difficulté. Des lois compliquées et confuses, la plupart anciennes, ont réglé le premier mode de recensement; mais elles n'ont point autorisé le second, ou elles n'en ont fait mention que d'une manière indirecte et en termes fort obscurs, soit qu'il existe à cet égard une lacune dans ces lois, soit que le législateur ait pensé que l'administration était investie d'un pouvoir suffisant pour régler à son gré les formes d'après lesquelles des renseignements destinés aux Chambres devaient être recueillis. Or, en admettant que cette dernière supposition soit contestable, toujours est-il que le second mode de recensement s'appuie sur l'autorité de plusieurs précédents. M. Humann n'était pas tenu de prévoir qu'on lui dénierait une faculté dont ses prédécesseurs avaient paisiblement joui; sa sécurité était d'autant plus complète que le recensement, opéré dans vingt mille com-

munes pendant la durée de la session, n'avait rencontré aucune espèce de résistance.

Les agitateurs avaient attendu la clôture de la session ; alors ils se mirent à l'œuvre. Leurs détestables menées suscitèrent des troubles plus ou moins graves dans un très-petit nombre de grandes cités; le désordre fut court et la répression énergique ; mais le recensement, presque achevé, demeura incomplet, et par conséquent inutile.

Assailli par d'innombrables attaques, M. Humann dédaigna les outrages que lui prodiguaient les partis anti-dynastiques ; mais il lui importait de répondre à des hommes sincèrement monarchiques, amis dévoués de l'ordre, et qui, de plus, voulaient le recensement. Ceux-là reprochaient à M. Humann d'avoir compromis l'opération par le choix du mode, par l'imprudence de l'exécution. La justification de M. Humann fut habile et éloquente. Une majorité imposante lui donna gain de cause, mais le but demeurait manqué.

Il chercha à se distraire de cet échec en poursuivant le cours de plusieurs améliorations d'une nature très-diverse. Deux nouvelles lignes de paquebots à vapeur venaient d'être créées sur sa demande (1); on lui devait une nouvelle révision du tarif des douanes, l'abaissement du droit d'importation sur les houilles, la réduction des droits de navigation établis sur plusieurs canaux ; il avait contribué à améliorer une seconde fois la législa-

---

(1) L'une à la destination de la Corse, l'autre à la destination d'Alexandrie.

tion relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique; il se livra à d'autres travaux. Un troisième projet de loi sur les pensions fut rédigé par ses soins; il s'occupa et des moyens de centraliser à Paris la fabrication de toutes les espèces et de la refonte des monnaies de cuivre; enfin, il fit adopter par le conseil d'État un règlement tendant à assurer d'une manière plus efficace la perception de l'impôt dû par les fabricants de sucre indigène. Ces mesures, quoique très-utiles, n'offraient cependant qu'un intérêt secondaire, elles ne pouvaient contribuer que très-indirectement au nivellement du budget.

L'équilibre du budget, c'était sur ce point que se concentraient les préoccupations de M. Humann; sous un front calme et serein, il calculait avec anxiété les conséquences possibles de deux tendances également fortes, également dangereuses, et qui semblaient entraîner les meilleurs esprits : la facilité à s'engager dans des dépenses énormes et de longue durée, la prodigieuse difficulté de remanier l'impôt pour accroître le revenu. Sans doute M. Humann ne redoutait aucun danger actuel ou prochain; mais il se demandait ce que deviendrait le crédit sous le régime des déficit passé à l'état de maladie chronique. Il entrevoyait, dans le lointain, des crises dont la responsabilité morale pourrait remonter jusqu'à lui. Ce Ministre économe et rigide s'accusait de mollesse; son âme si ferme se livrait à des accès de découragement; il regrettait sa paisible retraite; il aspirait à secouer le joug des affaires; il voulait mettre un intervalle entre la vie et la mort. Inutile désir; le devoir lui

criait de persévérer, et il continuait à tracer laborieusement son sillon. Un matin (1), méditant comme de coutume sur la situation des finances, il traçait d'une main assurée un relevé des dépenses extraordinaires et un aperçu des moyens d'y pourvoir; au moment où il écrivait ces mots : « *L'avenir du pays est déjà engagé pour 824 millions* , » il s'affaissa tout à coup, et il couvrit cette note de son sang. Vainement un gendre qu'il chérissait à l'égal de ses propres enfants, vainement une fille bien-aimée cherchèrent-ils à le ranimer, la vie s'était éteinte en lui; sa dernière pensée avait été pour son pays et sa dernière sollicitude pour ce déficit qu'il cherchait à combler.

Un sentiment unanime de regrets appela à ses funérailles les membres des deux Chambres, les fonctionnaires de toutes les classes et les notabilités de toutes les opinions. La vaste enceinte de la Madeleine ne put contenir en entier cet immense cortége. Conformément au vœu que M. Humann avait souvent exprimé, ses dépouilles mortelles furent transportées dans son pays natal. En 1780, un enfant obscur avait pris naissance dans les murs de Strasbourg; en 1842, les habitants de cette grande cité se portaient en masse au-devant du cercueil de leur plus illustre concitoyen.

Telle a été la vie de M. Humann : Homme privé, il posséda d'éminentes qualités; homme public, il fit preuve d'une capacité supérieure et d'une persévérance peu commune. Ses doctrines, pour la

---

(1) Le 25 avril 1842.

plupart saines et justes, n'avaient été empruntées à aucune théorie adoptée avec engouement ; elles étaient le fruit de longues méditations et d'un patriotisme sincère. Il avait des principes fixes et des convictions arrêtées, chose en tout temps assez rare, et surtout aujourd'hui. Ses plans de finances, fortement combinés, étaient son propre ouvrage, et il en a poursuivi l'accomplissement sans demander assistance à personne, et sans s'inquiéter des inimitiés qu'il pouvait attirer sur lui ; toutefois, les formes extérieures de cette poursuite ont varié selon les temps. Sous la Restauration, ardent, incisif, absolu, il attaquait les abus avec ce courage confiant qui ne compte pas les obstacles et qui prétend les fouler aux pieds. Pendant son premier ministère, la même conviction du succès, la même énergie de volonté se manifestent dans son langage et dans ses actes, mais elles s'y montrent tempérées par les difficultés des affaires et par la nécessité des transactions. Ramené, contre son gré, au pouvoir, on discerne en lui l'homme que ses illusions ont quitté et que le puissant ressort de l'espérance ne soutient plus, mais qui n'a rien perdu de sa détermination ; son intrépidité résignée soutient encore le combat alors qu'il désespère d'une victoire complète. Du reste, sa fin a dignement couronné sa vie ; il est mort en travaillant, comme il avait vécu.

Parmi les Ministres qui ont géré la fortune publique, M. Humann occupera une place élevée. Ce mérite est d'autant plus grand, que le département des finances est peut-être le plus difficile

de tous; ces fonctions exigent un caractère d'une trempe particulière et des vertus spéciales que peu de personnes réunissent. Austère gardien du Trésor, un bon Ministre des finances doit résister toujours à tout et à tous, et principalement à ses propres collègues. L'intérêt général lui commande de froisser une multitude d'intérêts particuliers, et son humanité pour les masses se mesure à sa sévérité pour les individus; il faut qu'il se soumette d'avance à toutes les préventions, à tous les ressentiments, à toutes les injustices, car ses intentions sont constamment dénaturées. En lui, l'esprit de conservation est qualifié d'esprit de fiscalité; la résistance à d'imprudentes dépenses est regardée comme un vol fait à la prospérité du pays. Dans les précautions d'avenir les plus indispensables, le public ne voit que des vexations impolitiques et brutales, et les malheurs qu'il prédit, on l'accuse de les désirer. Nécessairement méconnu, il n'a souvent que l'option entre le sacrifice de son devoir et l'animadversion des contribuables; ses seules consolations, il les trouve dans le témoignage de sa conscience et dans l'espoir qu'après sa retraite ou après sa mort, justice lui sera peut-être rendue. L'un de ces dédommagements n'a jamais manqué à M. Humann; l'autre déjà lui a été pleinement accordé.

Honorons sa mémoire, Messieurs, honorons-la surtout en nous souvenant de ses doctrines, et en cherchant à les mettre en pratique. La France est riche et puissante, son sort actuel est brillant et prospère, nos finances, malgré tant d'entreprises dispendieuses, sont encore les plus belles de l'uni-

vers. Cependant, si d'une main vigoureuse nous n'opposons enfin une digue au débordement des travaux extraordinaires, ou bien si par un effort, à la fois patriotique et impopulaire, nous ne parvenons à relever les revenus; enfin, si par des moyens quelconques, nous ne secouons l'habitude invétérée des déficit, nous nous préparons un pénible réveil.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 6 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis DE GABRIAC, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture de divers crédits extraordinaires pour l'accroissement de l'effectif en Algérie.

MESSIEURS,

Le budget de 1843 alloue 47 268 225 francs pour les dépenses de l'Algérie. Le projet de loi dont vous nous avez confié l'examen demande, pour ce service, un supplément de crédit de 29 062 208 francs, dont il faut déduire 9 923 056 francs d'annulations sur les dépenses des divisions territoriales employées en Afrique. En sorte que le crédit extraordinaire qui est demandé, est réellement de 18 985 254 francs, qui réunis à

* Cette commission était composée de MM. le comte DE TASCHER, le marquis DE GABRIAC, le baron DELORT, le duc DE FEZENSAC, le baron NEIGRE, le vicomte DE PRÉVAL, le marquis DE BARTHÉLEMY.

47 268 225, feraient monter la dépense totale pour l'Algérie en 1843, à la somme de 66 307 377 fr.

Messieurs, cette somme est considérable; et l'Algérie fait peser chaque année une lourde charge sur notre Trésor. Chose remarquable! On prétend que les intérêts matériels dominent parmi nous à l'exclusion de tous les autres; et cependant on voit la France prodiguer chaque année, ce qu'elle a de plus précieux, ses enfants et ses trésors, à l'affermissement de sa domination dans un pays qui, jusqu'ici, ne lui a offert à peu près en retour que de nobles souvenirs, et de brillantes espérances!

Ce fait ne prouve-t-il pas, Messieurs, combien la France s'attache fortement à tout ce qui lui donne de la gloire et de la grandeur; et l'Algérie n'a-t-elle pas été en effet pour nous le théâtre d'un beau succès, non-seulement parce que nous avons réussi là où deux fois Charles-Quint avait échoué, et où les plus grandes Puissances des temps modernes n'avaient pu imprimer que des craintes passagères, mais encore parce que notre illustre fait d'armes, était en même temps une action généreuse!

Car vous vous le rappelez, Messieurs, après 1815, dans un siècle de philanthropie, tandis qu'on professait des maximes si généreuses, les pirates barbaresques insultaient souvent les bâtiments des plus grands États; pillaient et rançonnaient le commerce des plus faibles nations, désolaient les côtes de la Méditerranée, emmenaient en esclavage des chrétiens poussés quelquefois à l'apostasie par le désespoir. Et les Puissances alliées qui

fondaient la Sainte-alliance, et voulaient abolir l'esclavage des Noirs, toléraient l'esclavage des Blancs, et ne réprimaient pas ces outrages faits à l'humanité; et après en avoir longuement délibéré en 1818 au Congrès d'Aix-la-Chapelle, elles se bornèrent à envoyer des remontrances au dey d'Alger. Celui-ci les méprisa. Il se croyait inexpugnable, et il pensait qu'une entreprise dirigée contre lui serait d'autant plus difficile, qu'elle devait être probablement traversée par la jalousie des autres Puissances. Ces calculs n'étaient pas dénués de fondement. Cependant, la France tenta à elle seule ce que le Congrès n'avait pas voulu entreprendre. Sans s'arrêter aux dangers que des Puissances rivales pouvaient lui susciter; sans compter les sacrifices, sans calculer les inconvénients qui pourraient résulter pour sa propre navigation de la concurrence qu'elle allait faciliter aux autres nations, la France détruisit la piraterie, mit fin à l'esclavage des chrétiens dans toutes les Régences, rendit la sécurité, l'activité commerciale aux habitants des côtes, aux navigateurs de la Méditerranée; et poussée par cette noble destinée qui la met à la tête du mouvement civilisateur du monde, elle ouvrit, pour ainsi dire, comme une large brèche pour faire pénétrer en Afrique la civilisation.

Ce n'est donc point l'ordinaire mobile des conquêtes, ce n'est pas une ambition égoïste qui nous a donné l'Algérie; mais c'est par l'effet d'une détermination pleine de générosité, et en rendant à l'humanité un immense service, que dans ce pays nous avons acquis un immense domaine.

Cependant, cette possession demeurera-t-elle pour nous une conquête stérile ; et absorbera-t-elle toujours infructueusement notre sang et notre or? La France, Messieurs, ne le pense pas. Elle s'attache à sa conquête parce qu'elle croit tirer bon parti d'un aussi grand pays, situé aussi près de nous, et soumis à l'action d'un soleil assez puissant pour féconder merveilleusement les travaux agricoles, sans être assez brûlant pour les interdire aux Européens. L'instinct des masses leur persuade que la force expansive, les capitaux, l'industrie déjà si perfectionnée, mais toujours progressive des Français, ne peuvent s'exercer longtemps sur un semblable sol, sans en corriger les inconvénients, sans en développer les qualités, sans le couvrir de productions précieuses. Elles ont cru que nous ne pouvions faire moins dans ce pays que les Romains; que comme eux nous y devions trouver un utile emploi de notre activité, de nos moyens d'action, de l'excédant de notre population ; des sources de richesse agricole, industrielle et commerciale pendant la paix; ensuite, pendant la guerre, des ressources militaires et navales, et une position maritime heureusement choisie pour menacer les flottes et le commerce de nos ennemis.

Mais pour que ces espérances ne soient pas vaines, pour mettre l'Algérie en valeur, il faut évidemment que la France travaille avec la plus grande vigueur, pendant la paix dont elle jouit, à terminer la guerre, achever les travaux publics; et assurer dans ce pays la colonisation ; trois opéra-

tions dont les succès sont intimement liés les uns aux autres; car c'est l'énergie de la guerre, et le nombre des soldats qui donnent aux travaux publics la sécurité et les bras qui leur sont nécessaires. Les travaux publics qui sont achevés conservent, et augmentent pour ainsi dire l'armée, en même temps qu'ils offrent à la colonisation les routes, les desséchements, et les édifices qui lui sont indispensables. Enfin, le développement de la colonisation doit recruter, alimenter, appuyer l'armée, et fournir de précieuses ressources pour les travaux publics.

C'est aussi pour satisfaire à cette triple exigence de notre situation que les crédits extraordinaires vous sont demandés. Il ne peut appartenir au plan de ce rapport d'examiner en détail les allocations spéciales mentionnées au projet de loi, mais en indiquant les sommes affectées à ces trois services, il en appréciera l'objet, et l'utilité.

Ainsi, et en premier lieu, quant à l'armée, Messieurs, c'est depuis que nous avons un grand nombre de soldats en Algérie que la guerre y a été poussée avec vigueur, que l'ennemi est refoulé loin d'Alger; que les Hadjoutes ont été punis, que les réguliers d'Abd-el-Kader ont été détruits; que les chefs indigènes ont été ralliés. Et les conséquences de ces succès ont été que les travaux publics et les routes stratégiques ont pu être reprises; que la colonisation commence à peupler le Sahel; qu'Alger est florissant, et qu'il y règne ainsi que sur d'autres points de l'Algérie une grande activité de commerce et de construc-

tion. La navigation, qui en 1831 occupait 123 bâtiments français, en a employé 1558 en 1840; et 1846 en 1841.

Les importations en Algérie se sont élevées à

57 334 737 fr. en 1840,
66 905 784 en 1841,
77 487 414 en 1842,

et remarquez-le, Messieurs, ces importations ne sont pas exclusivement destinées à l'armée. Il y a notamment entre autres articles importés en 1842 des tissus de soie pour plus de 2 millions qui ne sont évidemment pas envoyés pour nos troupes. Les exportations ont été de

2 200 000 fr. en 1840,
2 449 575 en 1841,
4 199 059 en 1842.

L'Algérie mieux explorée, et plus sûrement dominée, révèle en outre des ressources jusqu'alors inconnues. On y trouve plus de 100 000 hectares de bois, moitié broussailles propres au chauffage, moitié taillis, et futaies; et tous susceptibles d'une grande amélioration lorsqu'ils auront été soustraits aux destructions, et aux incendies des Arabes. Les fourrages que cette année-ci encore, le Gouvernement a été obligé de faire venir en grande partie d'Europe, et qui forment une valeur de plus de 6 millions, seront l'année prochaine, à peu près complétement, et sans doute à meilleur marché, fournis par la colonie. Dans

Alger et aux environs, un grand nombre d'édifices sont construits. L'hectare de terre, qui en 1840 valait 73 francs, en vaut maintenant, aux mêmes lieux, 240. Les achats, qui tant en capitaux qu'en rentes calculées à 10 o/o ne s'élevaient en 1831 qu'à 1 190 808 fr., en 1841 ont monté à 5 129 016 fr., et totalisent, pour les achats effectués en dix ans de 1831 à 1841, une somme de 37 013 512 fr.

Aussi l'activité des travaux élève le prix de la main-d'œuvre de 4 et 5 jusqu'à 6 fr. par jour, tandis que depuis 1841, des rapports commerciaux avec l'intérieur, plus sûrs et plus fréquents, ont fait baisser les prix des comestibles, et payer par exemple, au mois de mars dernier, 90 c. le kilogramme de bœuf à Alger, où en 1841 on le payait 1 fr. 76 c.

L'impôt arabe rentre facilement ; le revenu public est peu de chose, autant par l'absence de la matière imposable, que par la légèreté ou la nullité des taxes. Cependant

en 1831	il était de	1 048 479 fr.	11 c.
en 1840		5 610 710	37
en 1841		8 859 139	49
en 1842	de près de	12 000 000	»

En sorte que si le revenu n'est pas considérable, la progression est extrêmement remarquable. Il en est de même de la population civile. En 1831 elle n'était que de 3 228, en 1840 de 28 736, en 1841 de 35 727 ; au 1er avril de cette année de 50 000 personnes.

Ces chiffres, Messieurs, cette progression géo-

importante est, sans contredit, celle d'Alger. Une nouvelle enceinte doit être élevée autour de cette place pour l'étendre et la mettre en état de soutenir un siége régulier. La dépense en est évaluée à 3 334 000 fr. La somme votée au budget de 1843 pour les fortifications, est de 1 500 000 fr. Le Gouvernement vous demande par le projet de loi d'affecter encore une somme de 200 000 fr. à cet objet.

Quant aux constructions militaires, celles qui ont pu être effectuées ont déjà diminué la mortalité parmi nos troupes. De 12 pour 100 par rapport à l'effectif en 1841, elle est descendue, en 1842, à 7 et 3 dixièmes pour 100. Le plan adopté pour déterminer l'ensemble des bâtiments en construction ou à construire, comprend quinze casernes, treize magasins, onze hôpitaux, cinq quartiers de cavalerie, six écuries, en tout cinquante bâtiments nécessaires pour une armée de 60 000 hommes. Le devis total de ces dépenses est estimé à 22 622 000 fr. pour lesquels 4 000 000 ont été déjà alloués par le budget de 1843. On vous propose d'y ajouter 1 800 000 fr.

On vous demande encore de grossir de 1 470 000 f. la dotation des travaux civils auxquels le budget de 1843 a déjà accordé 17 800 000 fr. Les deux principaux objets de cette dépense sont les routes de l'intérieur et le port d'Alger.

Cinq routes carrossables ont déjà été effectuées: quatre d'entre elles assurent la facilité des transports d'Alger au Fondouck par la Maison Carrée, à l'Atlas par Kouba, à Coleah et à Blidah par le pied du Sahel. La cinquième relie Constantine à la

mer par Philippeville et Stora. Maintenant vingt-quatre routes sont projetées ou en cours d'exécution. La dépense nécessaire pour leur confection est évaluée à 11 553 000 fr.; sur cette somme, 485 000 fr. étaient alloués par le budget de 1843. On vous propose de porter cette somme à 1 000 000.

Quant au port d'Alger, au 31 mars dernier, la jetée présentait une longueur totale de 227 mètres dont 177 à 2 mètres 88 centimètres au dessus de l'eau, et 50 à diverses profondeurs sous marines. La dépense totale pour le port d'Alger, suivant le plan de M. Bernard qui a été adopté, est estimée devoir monter à 16 000 000 fr. dont il faut déduire 870 000 francs déjà consacrés, l'année dernière, à cet objet. Le budget de 1843 accordait cette même somme : le Gouvernement demande de l'élever à 1 500 000 francs.

Mais en outre de ces sommes supplémentaires pour les travaux publics, le Gouvernement réclame dans les crédits extraordinaires, pour la première fois, une allocation pour frais de colonisation.

Messieurs, la colonisation en Algérie doit être utile à la France comme à sa colonie.

Vous le savez, en France le haut prix des terres ne promet qu'un bien faible intérêt aux petits capitaux qui s'y trouvent employés, tandis qu'en Algérie le plus modeste pécule appliqué à l'exploitation agricole peut rapporter infiniment davantage. Il est vrai que les premiers essais de culture n'avaient pas procuré des résultats satisfaisants parce que les colons avaient cru pouvoir

s'isoler comme en France. Plus tard on comprit que la colonisation ne pourrait trouver de sécurité, et par suite de prospérité, qu'autant que la concentration des colons leur procurerait une protection commune, plus facile de la part de l'autorité; et une assistance mutuelle, et qui multiplierait leurs forces et leurs ressources.

Ce système, tendant à concentrer la population agricole en Algérie dans quelques zones de villages dont les premières, rapprochées d'une ville telles qu'Alger, Bone, Oran, puissent ensuite offrir elles mêmes un point d'appui et des ressources aux villages d'une zone plus avancée, ce système est tout récent; et son adoption définitive ne remonte guère au delà de 1841. Il ne peut appartenir au rapport de votre commission d'entrer dans l'appréciation des différents modes d'exécution qui sont essayés en ce moment. Nous nous bornerons seulement à reconnaître la justesse du principe qui veut que les colons soient réunis sur quelques points bien choisis; fortifiés d'une enceinte et d'un fossé; qu'ils aient une autorité municipale et quelques gendarmes; un presbytère, une école, et qu'ils soient formés en corps de milice suffisamment exercés pour repousser les incursions de maraudeurs ennemis. Nous constaterons, en outre, que depuis l'adoption si récente de ce mode de colonisation, indépendamment des villages militaires, 7 villages composés de colons civils ont été créés, et ont pris un rapide accroissement; qu'au 20 mars dernier on comptait 1544 colons présentant 613 hommes inscrits aux rôles de la milice; que les travaux de création de nouveaux vil-

lages sont commencés sur 27 points et que l'administration reçoit un nombre de demandes d'admission dans ces villages fort supérieur à celui des concessions qu'elle y peut faire. Le Gouvernement demande 770 000 francs pour les frais de la colonisation. Nous attachons, Messieurs, une juste importance à sa réussite, persuadés que c'est principalement son heureux succès qui nous procurera les dédommagements que nous pouvons attendre pour nos sacrifices en Algérie.

Cependant, Messieurs, la colonisation ne pourra réussir et l'exploitation de l'Algérie ne deviendra réellement fructueuse que lorsque la propriété y sera assurée, non-seulement contre toute attaque de la part des Arabes, mais encore contre toute chance d'éviction par suite d'incertitude dans les titres de possession. Il paraît que, sous ce dernier rapport, la propriété n'a pas eu jusqu'ici en Algérie toutes les garanties qui sont nécessaires à sa prospérité. On conçoit qu'il en ait été ainsi tant qu'elle se trouvait située pour ainsi dire sur un champ de bataille. Tout y était subordonné à la nécessité de la victoire. Mais actuellement que celle-ci paraît assurée, il est urgent de régler de telle façon le mode d'acquérir et de transmettre; la circonscription du domaine public; les chances d'éviction pour utilité publique, que la propriété puisse obtenir en Algérie la sécurité sans laquelle elle peut difficilement attirer des placements sérieux, et se trouver fécondée par des capitaux européens.

Messieurs, votre commission hâte de tous ses

vœux les améliorations législatives qu'un semblable état de chosss peut réclamer. Elle regarde aussi comme très-désirable de pouvoir ranger, aussitôt que possible, l'Algérie sous un régime colonial régulier ; et elle ne doute pas que le pouvoir militaire ne considère comme son plus beau succès celui qu'il obtiendra en procurant à l'Algérie assez de sécurité pour pouvoir, sans inconvénient, lui-même se restreindre et se désarmer d'une partie de son autorité.

Et c'est ainsi, Messieurs, qu'après avoir, d'une part, reconnu les titres de l'Algérie aux sacrifices de la France, et dans l'espoir qu'ils seront réellement fructueux; que, d'un autre côté, après avoir indiqué les mesures les plus efficaces pour le bien-être de la colonie, et dans la confiance qu'elles pourront être prochainement adoptées; votre commission a l'honneur de vous proposer l'admission pure et simple du projet de loi voté par la Chambre des Députés, et qui avait été soumis par le Gouvernement à vos délibérations.

IMPRESSIONS
N° 130.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 6 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. DE CAMBACÉRÈS, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de 2 219 000 fr. pour la construction ou l'achèvement de divers édifices publics.

MESSIEURS,

Nous venons vous rendre compte du projet de loi dont vous avez renvoyé l'examen à une commission au nom de laquelle j'ai l'honneur de parler, et qui est relatif à l'ouverture d'un crédit de 2 219 000 francs pour divers édifices publics.

Dans plusieurs de vos sessions précédentes, vous avez voté des sommes considérables, soit pour la fondation et l'achèvement de monuments auxquels se rattache un souvenir glorieux pour le

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis D'AUDIFFRET, DE CAMBACÉRÈS, le comte BEUGNOT, COUSIN, DE CUBIÈRES, le comte DE MONTALIVET, le baron THÉNARD.

pays, soit pour l'agrandissement et la restauration des établissements d'utilité publique que la France s'honore de posséder en si grand nombre dans son sein. Toutefois les dépenses de cette dernière nature sont loin encore, suivant les termes de l'exposé des motifs, d'avoir satisfait à toutes les exigences qui se révèlent chaque jour dans cette partie du domaine national. Peut-on s'en étonner quand on songe à la nature et à la variété des causes qui tendent incessamment à produire ces exigences? Les progrès et la diffusion des lumières, en augmentant d'année en année le cercle des connaissances humaines, ajoutent aux besoins anciens, et en créent de nouveaux auxquels il devient indispensables de pourvoir, afin que la science ne soit point arrêtée dans son essor par des obstacles matériels qu'elle ne doit pas rencontrer, et si l'on veut que notre pays conserve à la tête de la civilisation le rang qu'il a su conquérir de bonne heure et qui lui appartie nt à tant de titres. De là, l'obligation d'accroître souvent les dépendances des bâtiments où sont renfermées les collections scientifiques ainsi que de ceux consacrés à l'enseignement; de là, celle de les mettre et de les entretenir en état de remplir convenablement l'utile destination pour laquelle ils ont été fondés ou qu'ils ont reçue. D'un autre côté, le temps, dont la marche est si favorable aux conquêtes de l'esprit, exerce une fatale influence sur les choses; ses ravages à leur égard sont d'autant plus grands qu'elles lui ont opposé une plus longue résistance. La majeure partie des édifices

occupés par des établissements d'utilité publique, est précisément dans ce cas. Il y en a même plusieurs qui, dans le cours de leur durée séculaire, ont reçu successivement des affectations différentes, et les travaux exécutés, par suite de ces changements, ont contribué à avancer l'époque de leur destruction. C'est ainsi que beaucoup de Musées, de Conservatoires, d'Ecoles d'arts et métiers, de Fermes modèles, d'Ecoles vétérinaires, réclament des améliorations et des réparations; et le Gouvernement annonce qu'aux demandes qui vous sont soumises, il en eût facilement pu ajouter beaucoup d'autres du même genre, s'il n'eût cru devoir restreindre rigoureusement ses propositions en considération des embarras de notre situation financière. Ces embarras sont de nature en effet à préoccuper sans cesse ceux auxquels est confiée la gestion des affaires du pays. Votre commission, Messieurs, n'a ni méconnu, ni négligé cet élément de décision dans l'accomplissement de la tâche que vous lui avez imposée. Ce n'est pas que nous nous soyons exagéré l'importance de cette complication, mais le moment est venu de suivre les règles de la plus stricte économie, et de ne consentir, par conséquent, que des dépenses d'une urgence évidente et d'une absolue nécessité. Si nous n'avions pas rencontré ce double caractère dans les projets dont vous êtes saisis, encore qu'ils nous eussent paru pouvoir produire des résultats utiles et même avantageux, nous n'aurions pas hésité à vous en pro-

poser l'ajournement. En vous demandant, au contraire, de leur donner votre approbation, nous obéissons à une conviction puisée dans l'étude attentive des motifs qui en ont déterminé la présentation. Nous allons essayer, Messieurs, de vous faire partager cette conviction.

Bibliothèque Sainte-Geneviève.

Crédit total : 1 775 000 fr.

Crédit à imputer sur l'exercice 1843.....	210 000 fr.
Sur l'exercice 1844.....	310 000

Vous savez, Messieurs, que cette bibliothèque publique fut commencée, en 1675, dans l'étage supérieur du couvent des Génovéfains, dont les étages inférieurs ont été cédés, en 1804, au lycée Napoléon, depuis collége royal Henri IV. Cette dernière portion de l'édifice, qui en est de beaucoup la plus considérable, devint ainsi propriété de la ville de Paris, tandis que l'autre portion, étant consacrée à un service public, demeura dans le domaine de l'État. Celui-ci fut menacé, en 1812, d'être dépossédé par un décret qui ordonnait : « le transférement, dans le palais du Sénat, « de la bibliothèque du Panthéon, et l'installa- « tion, dans l'emplacement qu'elle occupait, de « nouveaux dortoirs propres à recevoir au moins « deux-cents élèves. » Ce décret, dont les événements de 1813 et de 1814 empêchèrent l'exécu-

tion, fut-il motivé par les inquiétudes que donnait, dès cette époque, la solidité de l'édifice dont la bibliothèque occupait les combles, ou simplementpar le désir d'accroître les dépendances d'un lycée déjà trop resserré dans les limites qu'on lui avait assignées? et, dans la première de ces hypothèses, l'état menaçant des bâtiments doit-il être considéré comme une suite inévitable de leur vétusté, ou faut-il l'imputer aux travaux accomplis lors de la prise de possession par le collége, et notamment à la suppression des étais, qui dataient du temps de la construction primitive, et dont la conservation était incompatible avec l'exercice de la surveillance obligée dans les classes et les dortoirs? La solution de ces questions n'offre plus en ce moment le moindre intérêt relativement à l'affaire soumise à votre examen. La nécessité de reconstruire un local destiné à la bibliothèque Sainte-Geneviève, itérativement signalée par les diverses autorités compétentes, a été régulièrement constatée par une commission officielle qui offrait, dans sa composition, toutes les garanties désirables sous le rapport des lumières et de l'indépendance, et qu'a présidée l'un de nos honorables collègues dont le nom fait autorité dans la science. Le maintien du *statu quo* était devenu impossible; il y avait péril en la demeure; la Chambre elle-même l'a reconnu en votant l'année dernière les fonds demandés pour opérer la translation des livres et leur placement provisoire dans la partie méridionale de

l'ancienne prison de Montaigu. Mais est-il convenable de se borner à la restauration des bâtiments qu'il a fallu déserter, pour y remettre les choses dans l'état préexistant, ou bien n'est-il pas opportun de saisir cette occasion naturelle de remédier aux inconvénients et aux dangers que cet état a constamment présentés, et de consommer enfin la séparation du collége et de la bibliothèque en construisant, pour celle-ci, un édifice qu'elle occupera seule? Vous avez, Messieurs, à trancher cette alternative. Le Gouvernement, conformément à l'avis de la commission dont nous venons de parler, a adopté ce dernier parti ; son opinion a prévalu dans une autre enceinte ; nous pensons qu'elle doit également obtenir l'assentiment de la Chambre. Ce n'est pas que nous méconnaissions le mérite de quelques-unes des objections qu'a rencontrées le projet de loi. Nous convenons facilement avec ceux qui l'ont combattu, du respect généralement dû à une antique et pieuse fondation; avec eux, nous admirons l'heureuse disposition du local où se trouvait la bibliothèque Sainte-Geneviève, son immense développement, l'élégance de ses proportions, et le bon goût de sa décoration; nous partageons enfin sincèrement les regrets qu'ils ont exprimés d'une décision qui, si elle ne dépouille pas la Capitale d'une de ses richesses monumentales, puisque l'intention formellement avouée de l'administration est de conserver intactes ces belles salles, en altérera cependant la valeur artistique; car il ne

faut pas se le dissimuler, on cherchera vainement dans ces mêmes salles, transformées en dortoirs, l'aspect imposant, le magnifique coup d'œil qu'elles présentaient quand elles étaient ornées de livres. Mais, d'accord jusque-là avec les adversaires du projet de loi, nous ne le sommes plus sur la manière d'envisager les conséquences déplorables du voisinage de la bibliothèque et du collége. Nous y trouvons, pour nous, une raison déterminante devant laquelle s'effacent toutes les autres considérations, pour adopter avec empressement une mesure propre à rompre le lien étroit et génant qui a, jusqu'à ce jour, attaché l'un à l'autre ces deux établissements. La nécessité de cette mesure ressort si impérieusement et avec une telle évidence de la simple inspection des lieux, qu'on a droit de s'étonner qu'elle n'ait pas été prise plus tôt, et qu'il serait surtout incompréhensible, dans notre opinion, qu'on ne mît pas à profit cette circonstance pour la réaliser. Si nous croyions nécessaire de motiver cet avis, notre meilleur argument consisterait assurément dans la description détaillée des localités que nous avons soigneusement parcourues. Mais avons-nous besoin d'entrer, à cet égard, dans de longues explications? il n'est pas un membre de cette Chambre, sans doute, qui n'ait eu occasion de visiter l'un ou l'autre de ces établissements, et beaucoup d'entre vous probablement, Messieurs, les connaissent tous les deux. Vous avez pu juger par vous-mêmes jusqu'à quel point ils sont placés de manière à se nuire réciproque-

ment. Nous n'insisterons donc pas sur une démonstration que nous regardons comme surabondante, et pour laquelle, d'ailleurs, nous préférons nous en rapporter aux impressions que chacun de vous retrouvera en consultant ses souvenirs.

La longue durée de cette situation ne saurait être invoquée en faveur de sa prolongation, qu'autant qu'elle n'aurait jamais suscité des plaintes graves et fondées; et dès le premier jour, pour ainsi dire, de cette réunion incommode, les plus vives réclamations se sont élevées, et n'ont pas cessé depuis de se faire entendre. Comment en aurait-il été autrement, puisqu'une aggravation successive des servitudes que ces établissements s'imposent mutuellement est résultée du développement qu'ils ont acquis l'un et l'autre, et même des améliorations introduites dans leur régime intérieur. Ainsi, l'heureuse innovation qui a permis aux lecteurs de la bibliothèque de continuer leurs travaux jusqu'à dix heures du soir, a eu des conséquences fâcheuses pour le repos des enfants et la discipline du collége. En présence des faits révélés par le passé, serait-il sage de n'en tenir aucun compte? Serait-il prudent de ne pas se préoccuper non plus des éventualités futures? L'avenir se chargerait bientôt de démontrer le faux calcul de ceux qui invoqueraient les règles de l'économie à l'appui de la réinstallation de la Bibliothèque dans son ancien local, parce que les frais à supporter, dans ce cas, ne dépasseraient pas le chiffre de 1 200 000 fr. Une semblable me-

sure, nous en avons l'intime persuasion, serait entachée de provisoire. Tôt ou tard il faudrait renoncer à ce parti pour en adopter un conforme à celui qui vous est proposé; et si, comme nous le pensons, on doit moins considérer, dans l'appréciation d'une dépense, ce qu'elle coûte que ce qu'elle produit, n'est-il pas préférable de consacrer dès aujourd'hui, à atteindre avec certitude un but définitif, une somme un peu plus forte, que d'en allouer une moindre pour ne sortir qu'imparfaitement d'embarras et pour ne rien terminer? La question posée de la sorte, et elle ne peut l'être autrement, est par cela même résolue. Sous ce rapport donc aussi, c'est, selon nous, faire acte de bonne et prévoyante administration que de sanctionner le projet de construction d'un édifice destiné à la bibliothèque Sainte-Geneviève.

Votre commission, Messieurs, d'accord sur le principe avec le Gouvernement, donne également sa complète adhésion aux dispositions d'exécution qu'il a l'intention de prendre.

Le bâtiment de la nouvelle bibliothèque s'élèvera sur les terrains de la prison de Montaigu. Le choix de cet emplacement si voisin de celui précédemment occupé, nous paraît heureusement arrêté. Il n'apporte aucun changement dans les habitudes prises; et la situation de l'établissement restera la même par rapport aux Écoles de droit et de médecine, à la Sorbonne et à l'École normale.

Le monument, isolé de tous les côtés, pourra contenir plus de lecteurs à la fois et renfermer

plus de livres que les salles anciennes. Le devis en a été étudié avec assez de soin pour qu'on ait confiance dans la sincérité et dans l'exactitude de ses évaluations.

La façade de cette importante construction, établie en regard du Panthéon, viendra contribuer à la décoration de la place, qui va enfin être terminée. L'exposé des motifs nous apprend qu'une convention a été passée entre l'État et la ville de Paris dans le but d'arriver, à l'aide de sacrifices et de concessions réciproques, à l'achèvement des abords du Panthéon, ainsi qu'au percement de la rue Soufflot, destinée à mettre ce bel édifice en communication directe avec le palais du Luxembourg. La ville se trouve engagée par une délibération de son conseil municipal, et les Chambres auront incessamment à statuer à ce sujet. Nous n'anticiperons pas dès lors sur la discussion de cette affaire; mais en terminant l'examen de celle que nous traitons, nous ne craignons pas d'avouer que la certitude de faciliter l'arrangement annoncé par l'établissement de la nouvelle bibliothèque Sainte-Geneviève sur le terrain Montaigu, et de concourir ainsi à la régénération de l'un des quartiers les plus dignes d'intérêt de la Capitale, n'a pu que nous fortifier dans notre opinion.

Chauffage de la Chambre des Pairs.

Crédit total : 180 000 francs.

Crédit à imputer sur l'exercice 1843.. 90 000 f.
sur l'exercice 1844.. 90 000 f.

Ce n'est pas dans cette enceinte, Messieurs, que nous avons besoin de faire valoir la nécessité de cette dépense. Vous savez tous, par une pénible expérience, combien le système de chauffage adopté lors des grands travaux entrepris dans ce Palais, laisse à désirer. Son action n'est guère appréciable que dans la salle de nos séances; partout ailleurs, elle est insensible ou nulle. Il était indispensable de remédier à cet inconvénient incommode pour tous, et dangereux pour ceux de nos collègues dont l'âge n'a point altéré le dévouement à l'accomplissement de leurs devoirs, mais qui ne peuvent plus impunément rester exposés aux atteintes du froid et de l'humidité. M. le Chancelier, M. le Grand-Référendaire et la commission de comptabilité se sont occupés de ce soin avec un zèle et une persévérance qui ont droit à nos remercîments; grâce à leur sollicitude, bientôt une distribution de chaleur douce et égale s'étendra à toutes les parties du palais, et même à la galerie du Musée. On obtiendra cette amélioration en substituant aux caloriferes actuels un système de chauffage à eau chaude, déjà éprouvé avec succès dans plusieurs grandes administrations publiques et dans des établisse-

ments particuliers. L'effet de ce genre d'appareil est en outre garanti par la préférence que lui a accordée une commission chargée spécialement d'étudier cette affaire, et qui comptait parmi ses membres deux de nos honorables collègues dont le savoir et l'expérience en pareille matière sont assurément bien propres à offrir toute sécurité. La dépense, au reste, que ce changement occasionnera pourrait être présentée comme un placement avantageux pour le Trésor; car le nouveau système permettra d'opérer une forte réduction sur les frais de chauffage faits jusqu'à ce jour. L'économie qu'on obtient dans l'emploi du combustible est telle, que l'entrepreneur s'est engagé, par un marché d'une durée de douze ans, à chauffer le palais moyennant un prix fixe de 7 350 francs par an, au lieu de 35 000 francs ordinairement alloués pour ce service. Le budget de la Chambre, on le voit, pourra être dorénavant allégé d'une somme importante.

Institution des Jeunes Aveugles.

Crédit total : 250 000 francs imputable sur l'exercice 1843.

L'édifice destiné à l'institution des jeunes aveugles, et construit en vertu de la loi du 18 juillet 1838, est terminé, sauf en ce qui concerne le chauffage. L'administration n'avait pas, dans le principe, fixé son choix sur le système auquel elle s'arrêterait. Elle s'est décidée pour le chauffage à eau chaude. Les frais de premier établisse-

ment des appareils s'élèveront à la somme de 101 000 francs. Il est indispensable aussi de doter la maison nouvelle du mobilier qui y manque; le prix en est évalué à 149 000 francs. Ce sont ces deux sommes réunies qui forment le crédit qui est demandé. Il y aurait presque de l'inhumanité à le refuser, car il s'agit d'arracher les jeunes aveugles aux maladies qui les assiégent dans la maison étroite et malsaine qu'ils occupent aujourd'hui, et de leur permettre de prendre enfin possession du refuge commode qui a été préparé pour eux.

Bureaux du Ministère de la guerre.

Crédit total: 14 000 francs imputable sur l'exercice 1843.

Le bâtiment des archives de la guerre ne date que de 1827; il a coûté plus d'un million, et déjà il réclame d'urgentes réparations. On attribue la cause de cette ruine si prématurée à l'emploi fait dans la construction de bois encore verts qui, enfermés sous les plâtres des plafonds, se sont échauffés et ont été attaqués d'une prompte décomposition. Les poutres ont fléchi; la solidité de l'édifice se trouve gravement compromise; en attendant sa prochaine réédification, il y a nécessité de l'étayer; c'est à cette opération que seront employés les 14 000 francs réclamés. Il n'est pas possible de les refuser; mais nous manquerions à notre devoir si nous n'infligions pas un blâme sévère à ceux qui, dans le temps, ont négligé les intérêts qu'ils avaient accepté la mission de dé-

fendre, et font peser aujourd'hui, par leur incurie, sur le Trésor, une charge onéreuse et qui ne devrait pas lui incomber.

Nous vous avons fait connaître, Messieurs, les divers articles dont se compose le projet de loi, et nous espérons avoir suffisamment justifié à vos yeux la sanction que votre commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, de lui accorder.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 8 juillet 1843.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Tours;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 6 juillet 1843, 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 dÉtat au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

La convention provisoire passée, le 29 mars 1843, entre le Ministre des travaux publics et les sieurs Bullot, Drouillard, Martin et Compagnie,

pour l'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Tours, est approuvée, sous les modifications qui seront indiquées ci-après.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, ainsi modifiée tant à la charge de l'Etat qu'à la charge des sieurs Bullot, Drouillard, Martin et Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Cette convention restera annexée à la présente loi.

ART. 2.

La Compagnie ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables pour subvenir aux dépenses mises à sa charge par la convention mentionnée à l'article 1^er^, avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

ART. 3.

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

Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète

égalité entre les diverses entreprises de transport dans leur rapport avec le service du chemin de fer.

ART. 4.

Dans le cas où les sieurs Bullot, Drouillard, Martin et Compagnie n'accepteraient pas les modifications apportées par la présente loi à la convention provisoire du 29 mars 1843, le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à tout autre concessionnaire l'exploitation du chemin d'Orléans à Tours, aux conditions de la convention ainsi modifiée.

FAIT au palais de Neuilly, le 8 juillet 1843.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

Signé J.-B. TESTE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a été adopté déjà par la Chambre des Députés, et qui a pour objet de régler les conditions du bail d'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Tours.

Ce projet constitue la première application régulière qui ait été faite encore du système d'association de l'Etat et de l'industrie privée, consacré par la loi du 11 juin 1842, pour l'exécution des grandes lignes de chemin de fer; à ce titre, Messieurs, il mérite votre attention particulière.

Dans ce système, vous le savez, l'Etat fait la dépense des terrassements et des ouvrages d'art :

Avec le concours des départemens et des communes, il paie les terrains qui doivent servir d'emplacement au chemin de fer.

En un mot, il prépare le sol sur lequel doit être établie la voie que doivent parcourir les machines locomotives.

C'est alors que commence le rôle de l'industrie privée : Celle-ci fournit tous les éléments de la voie de fer, les rails, coussinets, traverses, etc., et le matériel d'exploitation nécessaire aux transports.

Pour l'indemniser d'ailleurs, de ses dépenses,

l'Etat lui concède, pendant un certain temps, la jouissance des travaux que lui-même a éxecutés.

Il s'agit donc, vous le voyez, Messieurs, d'un véritable bail à passer entre l'Etat et les Compagnies, et vous comprendrez aisément que, dans une matière aussi neuve, aussi délicate, la rédaction de ce bail ait présenté d'assez grandes difficultés.

Une commission spéciale a été chargée d'en préparer le projet, et c'est le travail de cette commission, modifié seulement dans quelques-unes de ses dispositions, par la Chambre des Députés, que nous venons soumettre à votre examen.

Ce travail comprend trois parties distinctes :

L'une concerne les obligations de l'Etat vis-à-vis de la Compagnie avec laquelle il traite;

La seconde, les obligations de la Compagnie vis-à-vis de l'Etat, pour l'exécution des travaux mis à sa charge;

La troisième enfin, règle toutes les dispositions relatives à l'exploitation du chemin de fer, c'est-à-dire la durée de la jouissance concédée à la Compagnie, les tarifs qu'elle sera autorisée à percevoir, la redevance qu'elle pourra, le cas échéant, être tenue de payer à l'Etat, enfin toutes les mesures de police et de service propres à garantir la sûreté des transports.

Quand aux obligations de l'Etat vis-à-vis de la Compagnie, l'on s'en explique aisément la nature et la portée. La Compagnie doit s'occuper immédiatement d'opérer le versement de son fonds social, de passer des marchés, de faire des com-

mandes. Il y aurait évidemment grave préjudice pour elle, si toutes ses dispositions une fois prises, l'Etat ne lui livrait pas, à l'époque convenue, le sol du chemin; et dès-lors, il était de toute justice de stipuler, dans ce cas ,une indemnité en sa faveur. Cette indemnité a été fixé d'ailleurs à un taux très-modéré, c'est-à-dire à l'intérêt à 4 pour 100 du capital réalisé et engagé pour les parties du chemin non-livrées, et déduction faite des bénéfices que les parties déjà livrées auraient pu produire.

Hâtons-nous d'ajouter que, pour le chemin de fer d'Orléans à Tours, il est à peu près certain que la clause dont il s'agit restera sans application. Sur ce chemin, en effet, les travaux à la charge de l'État marcheront avec la plus heureuse activité, et si aucune circonstance imprévue ne force à en ralentir le développement, il est plus que probable que, dans les premiers mois de 1845, les terrassements et les ouvrages d'art seront, à très-peu près, arrivés au terme de leur achèvement.

Il convenait, en outre, de régler la garantie de l'État pour les ouvrages qu'il est chargé d'exécuter. La durée de cette garantie a été fixée à un an pour les terrassements, à deux ans pour les ouvrages d'art, et à cinq ans pour les bâtiments des stations.

A l'égard des obligations de la Compagnie, elles ont été définies, Messieurs les Pairs, avec autant de soin que possible, et de manière à ne laisser place à aucune difficulté, à aucune incertitude. La

Compagnie est tenue de poser la voie de fer et d'installer le matériel d'exploitation dans le délai d'une année, à dater de la livraison des parties de chemin successivement terminées; elle est tenue, en outre, d'augmenter le matériel roulant, en proportion des accroissements de la circulation; et enfin tout a été prévu pour que les fournitures à faire par la Compagnie offrissent toutes les conditions propres à un bon service.

Nous arrivons, Messieurs les Pairs, aux clauses qui forment la base essentielle du contrat, nous voulons dire la durée du bail, les tarifs concédés à la Compagnie et la redevance à payer à l'État.

Ces clauses sont, on le comprend, corrélatives l'une à l'autre.

Si, en effet, on n'accorde à la Compagnie qu'un bail de courte durée, l'État devant rentrer promptement dans la possession du chemin de fer, pourra, sans inconvénient, consentir un tarif un peu plus fort, ou bien, s'il préfère, dans l'intérêt du public, lui assurer, dès à présent, un parcours à bon marché sur la communication nouvelle, il pourra ou dispenser la Compagnie de toute redevance envers le Trésor public, ou réduire dans une proportion plus ou moins forte la quotité de cette redevance.

Dans le traité provisoire que nous avions passé pour l'exploitation du chemin de fer, la durée du bail avait été limitée à trente-cinq années, le tarif étant celui du chemin de Paris à Orléans, c'est-à-dire de 10 centimes, 7 et demi et 5 centimes pour le transport des voyageurs, suivant la classe des

voitures qu'ils emprunteraient, les voitures de la dernière classe étant découvertes, et de 20 centimes, 18 et 16 centimes pour les trois classes de marchandises. Enfin, il avait été stipulé qu'au delà du 10 pour 100 de revenu net, l'État entrerait avec la Compagnie en partage des produits de l'exploitation.

Il avait été convenu, en outre, et conformément à la loi du 11 juin 1842, qu'à la fin du bail la Compagnie obtiendrait le remboursement, à dire d'experts, de la voie de fer et du matériel d'exploitation.

La Chambre des Députés a cru devoir modifier quelques-unes de ces conditions fondamentales du contrat.

Il lui a paru, d'une part, qu'en fixant la durée du bail à 35 ans, et à raison de la circulation probable sur le chemin de fer d'Orléans à Tours, la Compagnie trouverait dans sa spéculation d'assez grands avantages pour amortir le capital employé par elle à l'acquisition de la voie de fer. Elle a décidé, en conséquence, que la valeur du matériel d'exploitation seul lui serait remboursée.

Cette Chambre a décidé, en outre, que les voitures de troisième classe devaient être couvertes comme celles des deux premières classes, sans augmenter pour cela le tarif de cinq centimes qui leur est affecté.

Sans doute, Messieurs, ces modifications sont bonnes en elles-mêmes, et le Gouvernement ne pourra que se féliciter de les voir introduites dans le projet de bail, si elles n'ont pas pour résultat

d'empêcher la conclusion définitive du marché.

L'on a prévu, d'ailleurs, le cas où la Compagnie avec laquelle nous avions provisoirement traité n'accepterait pas la nouvelle situation qui lui est faite, et un article spécial du projet de loi nous donne le droit de traiter avec toute autre Compagnie sur les bases du contrat ainsi modifié. Cette disposition nous permettra, du moins, le cas échéant, de ne pas ajourner d'une année le traité à passer pour l'exploitation du chemin de fer, et nous n'avons pu qu'y adhérer avec empressement.

Vous remarquerez encore, Messieurs les Pairs, que le projet de bail assure à l'État divers avantages qui ne sont pas sans importance. Ainsi, indépendamment du transport à moitié prix des militaires en service et des voitures cellulaires, et du transport gratuit, aux heures de départ ordinaires, des dépêches de l'administration des postes, la Compagnie sera tenue, moyennant un franc par kilomètre parcouru, de mettre un convoi spécial de jour ou de nuit à la disposition de ladite administration, et, en outre, l'administration pourra, moyennant une indemnité réglée de gré à gré ou à dire d'experts, exiger des convois spéciaux soit de jour, soit de nuit, pour l'expédition des dépêches.

Enfin, Messieurs, vous trouverez reproduites, dans le bail soumis à vos délibérations, toutes les mesures admises déjà dans les anciens cahiers des charges, et qui ont pour objet d'assurer la police, l'usage et la sûreté du chemin de fer; ces mesures

ont même été complétées dans ce qu'elles pouvaient avoir d'obscur ou d'insuffisant, et elles ne peuvent manquer dès lors de réunir vos suffrages.

Nous avons rapidement parcouru dans cet exposé, Messieurs les Pairs, la série des dispositions dont se compose le projet de loi que nous venons vous apporter ; il ne nous reste plus qu'à exprimer le vœu de le voir bientôt consacré par vos délibérations.

Voici la teneur du projet de loi.

Le Cahier des charges sera incessamment distribué.

PROJET DE BAIL

Pour l'exploitation du Chemin de fer de Tours à Orléans.

Entre le Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, agissant au nom de l'État;

Et les sieurs Ambroise-Benjamin Bullot, membre du conseil général de Seine-et-Marne, Nicolas-Marie-Hippolyte Drouillard, membre du conseil général des manufactures, et Alexandre Martin,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, représentée comme il est dit ci-dessus, les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de garde du chemin de fer de Tours à Orléans, aussitôt après l'achèvement des travaux à la charge de l'État, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

ART. 2.

Des stations principales seront établies à Orléans, Beaugency, Blois, Amboise et Tours.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le Ministre des travaux publics se réserve d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

Les projets des bâtiments des stations et ateliers ne seront toutefois arrêtés par le Ministre qu'après que la Compagnie aura été entendue.

ART. 3.

Dès que les terrassements et les ouvrages d'art seront terminés entre deux stations principales, notification en sera faite, au nom de l'Etat, à la Compagnie, et ladite Compagnie sera tenue de prendre livraison des sections ainsi achevées.

Procès-verbal sera dressé de cette livraison.

L'État restera garant, pendant une année, des travaux de terrassement.

Un an après la livraison, il sera fait, entre l'Administration et la Compagnie, une reconnaissance définitive et contradictoire de ces travaux. Procès-verbal sera dressé de cette reconnaissance.

La garantie de l'État durera deux ans pour les ouvrages d'art, et cinq ans pour les bâtiments des stations.

Dans le cas où la Compagnie, avant l'expiration de l'année, poserait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et où, par suite du tassement ultérieur des remblais, des rechargements deviendraient nécessaires, l'Etat ne tiendra compte à la Compagnie que de la dépense d'un rechargement en terre.

ART. 4.

A dater de l'entrée en possession définie par le paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties de chemin dont elle aura pris livraison.

ART. 5.

Immédiatement après la prise de possession définitive, par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé, contradictoirement entre l'Administration et ladite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1°. La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2°. L'état des travaux d'art et de terrassement comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs et tous autres ouvrages d'art, construits en vertu des projets approuvés par l'Administration supérieure ;

3°. L'état des bâtiments des stations, et de tous autres qui seront construits aux frais de l'État.

ART. 6.

Les plans et profils de toute sorte, tant de la ligne que des gares, stations et ateliers, seront communiqués à la Compagnie sur sa demande, et elle sera admise à présenter ses observations.

Elle sera autorisée à faire, à ses frais, des copies desdits plans et profils.

ART. 7.

De son côté, la Compagnie s'engage vis-à-vis le Ministre des travaux publics :

1°. A fournir et à poser, à ses frais, la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie, les plates-formes tournantes, et le sable de fondation des voies ;

2°. A fournir les machines locomotives, les voitures et wagons des voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs à eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et en général tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation ;

3°. A établir, à ses frais, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie, celles en maçonnerie, non plus que les

barrières de passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel du Gouvernement et de la Compagnie, être fourni et posé par les soins de l'Administration; et, en ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui, et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

ART. 8.

La voie sera double sur tout le parcours du chemin de fer.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le Ministre des travaux publics, la Compagnie préalablement entendue.

ART. 9.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité, et propres à remplir leur destination.

Le poids des rails variera de trente à trente-cinq kilogrammes par mètre courant.

ART. 10.

Dans le cas où le Ministre des travaux publics aurait jugé utile d'acquérir, pour l'exécution des terrassements du chemin de fer, une certaine quantité de rails et coussinets, la Compagnie s'engage à les reprendre moyennant un prix fixé à dire d'experts, pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer.

Néanmoins, la quantité que la Compagnie sera tenue de reprendre, ne pourra excéder :

Pour les rails, 1 000 tonnes,

Pour les coussinets, 320 tonnes.

La Compagnie s'engage également à mettre à la disposition de l'Administration, pour l'exécution des terrassements du chemin de fer, et dans les délais ci-après indiqués, 1 000 tonnes de rails, et 320 tonnes de coussinets, savoir : un quart dans les trois mois de la demande qui lui en sera faite; le second quart dans une seconde période de trois mois, et ainsi de suite jusqu'à complète fourniture.

La livraison de ces rails et coussinets devra être effectuée dans les stations principales mentionnées à l'article 2 ci-dessus, et suivant les indications qui seront fournies à la Compagnie par l'Administration.

Si lesdits rails et coussinets éprouvent quelque déchet par suite de l'usage auquel ils seront soumis, ce déchet sera payé à la Compagnie, soit de gré à gré, soit à dire d'experts.

Toute avance de rails faite par la Compagnie à l'État, en exécution du présent article, portera intérêt à 4 pour 100 au profit de la Compagnie, à dater de la livraison, jusqu'au jour de l'achèvement des travaux à la charge de l'État auquels ils auront été employés.

ART. 11.

Le sable destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité. Il devra être tassé avec soin et pilonné.

ART. 12.

Les clôtures consisteront dans des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

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

ART. 13.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres, ou un mètre quarante-cinq centimètres.

La distance entre les deux voies sera, au moins, de un mètre quatre-vingts centimètres (1 m. 80 c.), et au plus, de deux mètres (2 m.), mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

ART. 14.

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

Les voitures et wagons de voyageurs devront également être du meilleur modèle; ils seront tous suspendus sur ressorts.

Il y en aura de trois classes au moins :

Voitures couvertes fermées à glaces, garnies. (1re classe).
Voitures couvertes et garnies..... (2e classe).
Voitures couvertes et non garnies..... (3e classe).

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises seront de bonne et solide construction.

ART. 15.

La Compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer, sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 4 de l'article 3.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails dans le même délai, soit en machines locomotives,

soit en voitures de toutes classes, soit en wagons de marchandises et de bestiaux, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre de chacune des espèces de voitures ci-dessus désignées, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le Ministre des travaux publics.

ART. 16.

Faute par la Compagnie d'avoir terminé la pose de la voie de fer, et d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation dans le délai d'un an stipulé à l'article précédent, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux et au complétement du matériel, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail; et sur une mise à prix des ouvrages déjà exécutés, des matériaux et du matériel approvisionnés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

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

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

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

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail sera définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée, ainsi que le matériel installé sur

la voie, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les stipulations du présent article ne sont point applicables au cas où le retard ou l'interruption dans les travaux ou dans la fourniture du matériel, proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

ART. 17.

La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée du présent bail,

1°. De maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances, c'est-à-dire les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations et autres, etc., les voies de fer et tous leurs accessoires, et d'y effectuer, à ses frais, tous les travaux de réparation et de reconstruction nécessaires;

2°. D'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et wagons employés aux transports, et de les renouveler au fur et à mesure des besoins;

3°. Enfin de payer tous les frais d'entretien, de réparation et d'exploitation du chemin de fer.

ART. 18.

Si le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe 1er de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

ART. 19.

La Compagnie, pour les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les

mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard, contre l'Administration.

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

ART. 20.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pendant la durée du présent bail, qui est limitée à 35 années, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la mise en exploitation du chemin de fer dans tout son parcours, par l'article 15 ci-dessus, le droit de percevoir pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les tarifs ci-après déterminés.

Le même droit appartiendra à la Compagnie sur les sections du chemin de fer qui lui seront successivement livrées avant l'achèvement entier de la ligne.

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

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes. Les

fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et 200 kilogrammes paiera comme 200 kilogrammes ; entre 200 et 400 kilogrammes, paiera comme 400 kilogrammes, etc.

L'Administration se réserve de déterminer par des réglements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et le délai du parcours.

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

La Compagnie pourra être autorisée par l'Administration à n'introduire dans certains convois que des voitures des deux premières classes.

Tout convoi régulier de voyageurs devra contenir des voitures destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux de la Compagnie.

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE.	PRIX DE TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
	Par tête et par kilomètre...	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Voyageurs, non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places	Voitures couvertes et fermées à glaces suspendues sur ressorts (1re classe)...	0,07	0,030	0,10
	Voitures couvertes, garnies et suspendues sur ressorts (2e classe).....	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes, non garnies, mais suspendues sur ressorts (3e classe)....	0,03	0,020	0,05
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,10	0,05	0,15
	Veaux et porcs.....	0,03	0,02	0,05
	Moutons, brebis, chèvres...	0,02	0,01	0,03
Poisson.....	Huîtres et poisson frais par quintal métrique et par kilomètre, à la vitesse des voyageurs.....	0,03	0,02	0,05
Houille.....	Par tonne et par kilomètre..	0,08	0,045	0,125
Marchandises par tonne et par kilomètre.	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.....	0,11	0,09	0,20
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,10	0,08	0,18

	TARIF. —	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR. C.
Marchandises par tonne et par kilomètre.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,09	0,07	0,16
Objets divers, par tonne et par kilomètre.	Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,17	0,08	0,25
	Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..	0,20	0,12	0,32
	Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs.			
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.....	0,11	0,09	0,20
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége marchant sans rien trainer.			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de quarante centimes la tonne.

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

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

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

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, l'Administration aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même classe. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai de trois mois.

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

Art. 21.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 20 kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

ART. 22.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; elles seront soumises à l'Administration, qui prononcera définitivement.

ART. 23.

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

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4 500) kilogrammes.

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3 000) kilogrammes.

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

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

ART. 24.

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

1°. Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

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

3°. Et en général à tout paquet, colis ou excédant de bagage, pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédant de bagage, ne fasse partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc.

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

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

Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes, ne sont exceptés du tarif qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

ART. 25.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés, ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

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

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe 1^er^ du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue de les consentir également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

ART. 26.

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

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 20 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 27.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes

et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ART. 28.

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

ART. 29.

Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir les dépêches et le courrier chargé de les accompagner.

L'Administration des postes pourra exiger en outre, pour le transport des lettres et dépêches, à l'aller et au retour, un convoi quotidien spécial, de jour ou de nuit, dont elle réglera le départ, la marche et les stationnements. La Compagnie mettra, pour ce service, une voiture particulière à la disposition de l'Administration des postes, et recevra une indemnité de 1 franc par kilomètre parcouru.

Jusqu'à l'achèvement des deux routes de Bordeaux et de Nantes, l'Administration pourra faire transporter par ce convoi spécial les malles-postes pour ces deux destinations. Le prix des places de leurs voyageurs sera payé selon le tarif de la première classe.

La Compagnie pourra placer dans ce convoi des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises.

En dehors des heures ordinaires de départ, l'Administration pourra requérir pour le transport, soit régulier, soit exceptionnel des dépêches, et sauf l'observation des règlements de police, des convois spéciaux, soit de jour, soit de nuit, moyennant paiement d'une indemnité, qui sera réglée de gré à gré, ou à dire d'experts.

ART. 30.

La Compagnie sera tenue de recevoir et de transporter à moitié de la taxe du tarif, les voitures cellulaires employées au transport des condamnés, à charge par le Gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer.

ART. 31.

Les rails, coussinets, traverses, et en général la voie de fer et ses dépendances que la Compagnie aura acquis et posés sur le chemin de fer, en exécution des présentes, seront, par ce fait même, incorporés au domaine public, et ne seront plus la propriété de la Compagnie.

Les machines, voitures, wagons, et en général tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie de fer par la Compagnie, deviendront également immeubles par destination, et ne pourront, ainsi que les objets compris dans le paragraphe précédent, être aliénés par la Compagnie qu'à charge de remplacement.

ART. 32.

A l'expiration du bail, la Compagnie devra remettre au Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succédera, dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

ART. 33.

Dans le cas où les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations et tous autres construits aux frais du Trésor public, ne seraient pas remis par la Compagnie en bon état d'entretien, et dans le cas où celle-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de la Compagnie, et le montant de la dépense en sera prélevé sur la somme à rembourser, aux termes de l'article précédent.

ART. 34.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'État, pour la location du sol du chemin de fer et des travaux exécutés sur les fonds du Trésor public; mais, à l'expiration de ces cinq années, si le produit net de l'exploitation excède 10 pour 100 du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'État, à titre de prix de ferme.

Néanmoins, cette attribution ne s'exercera qu'au moment où les produits cumulés des années antérieures auront suffi à couvrir la Compagnie de l'intérêt à 6 pour 100 du capital par elle employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de 1 pour 100 de ce capital entier.

Une ordonnance royale rendue dans la forme des règle-

ments d'administration publique réglera les formes et le mode d'exécution de cette disposition.

ART. 35.

Pendant la durée du bail, la Compagnie sera tenue de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote de cette contribution sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

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

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera établi que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport.

ART. 36.

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

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

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et

pour toutes celles qui seraient chargées de l'exploitation des lignes de chemins de fer, d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ART. 37.

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

ART. 38.

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

ART. 39.

Conformément à l'art. 47 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, la Compagnie pourra faire circuler ses voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Orléans, en payant le droit de péage aux concessionnaires de ce chemin, réduit de 15 pour 100, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 dudit article.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer de Tours

à Orléans auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur ledit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements.

La Compagnie pourra être assujettie, par les lois qui arrêteront ultérieurement ces chemins de prolongement ou d'embranchement, soit à laisser aux concessionnaires de ces chemins le droit d'exploiter, en concurrence avec elle, la ligne d'Orléans à Tours, avec réciprocité, moyennant le paiement du droit de péage, soit à leur accorder une réduction sur le droit de péage, ainsi calculée : 1°. Si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres, 10 pour 100 du prix perçu par la Compagnie ; 2°. si le prolongement excède cent kilomètres, 15 pour 100 ; 3°. si le prolongement excède deux cents kilomètres, 20 pour 100; 4°. si le prolongement excède trois cents kilomètres, 25 pour 100.

Toutefois, aucunes machines, voitures, wagons, etc., appartenant aux Compagnies d'embranchement ou de prolongement, ne pourront circuler sur le chemin de fer qu'après avoir été examinés par la Compagnie.

En cas de refus de sa part, la contestation sera soumise à trois arbitres dont deux seront désignés par les parties, et le troisième par le Ministre des travaux publics ; ces arbitres prononceront en dernier ressort.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Tours à Orléans, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne ; comme aussi dans le cas où la Compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

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

ART. 40.

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

Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, le présent bail pourra être résilié par décision du Ministre des travaux publics, et la Compagnie déchue des droits que ce bail lui assurait.

Lorsque la décision qui aura prononcé la résiliation sera devenue définitive, il sera procédé immédiatement, par voie administrative, à l'adjudication publique de l'exploitation du chemin de fer sur les clauses du présent bail, et sur la mise à prix de la voie de fer et du matériel d'exploitation.

L'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un cautionnement.

Celui des soumissionnaires qui aura fait l'offre la plus favorable sera déclaré adjudicataire, et le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes qui resteraient dues à l'État sur ses avances, appartiendra au fermier déchu ou à ses ayants droit.

Les soumissions pourront, d'ailleurs, être inférieures à la mise à prix.

S'il ne se présente aucun soumissionnaire, le chemin restera à la disposition de l'État, libre et franc de toutes charges provenant du fait du fermier déchu, qui n'aura rien dès lors à réclamer pour les machines, voitures et wagons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où l'interruption dans le service proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

ART. 41.

Si, après la mise en exploitation de certaines parties du chemin de fer, l'Administration avait besoin, pour l'achèvement des travaux à la charge de l'État, de faire circuler sur lesdites parties les voitures ou wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

ART. 42.

Pour l'exécution de toutes les clauses du présent bail, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Les frais de cette surveillance seront supportés par la Compagnie.

ART. 43.

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

Le traitement des commissaires restera à la charge de la Compagnie. Les frais de surveillance, mis à la charge de la Compagnie par le présent article, et par l'article précédent, ne pourront excéder, pour chaque année, la somme de 30 000 francs.

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

ART. 44.

La livraison des travaux à la charge de l'État, conformément à l'article 1er du présent bail, devra être faite à la Compagnie, dans le délai de cinq années, à partir de la loi qui ratifiera la présente convention. Si, dans les délais ci-dessus stipulés, la livraison n'avait pas été effectuée conformément à l'article 3 du présent bail, il sera tenu compte à la Compagnie, jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à 4 pour 100 de la portion de son capital réalisée et engagée pour les parties de chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des parties déjà mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à 5 pour 100 des sommes dépensées sur ces parties.

ART. 45.

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

ART. 46.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou les notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Paris.

Toutes les significations ou notifications administratives devront être adressées à ce domicile.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non-élection de domicile à Paris par le membre désigné, toute signification ou notification

adressée à la Compagnie prise collectivement sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Loiret.

ART. 47.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent bail, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Loiret sauf recours au conseil d'État.

ART. 48.

Avant la présentation de la loi qui homologuera, s'il y a lieu, les présentes conventions, la Compagnie sera tenue, 1°. de justifier d'une manière définitive de la formation de son capital social; 2°. de déposer, à titre de garantie, une somme de cinq cent mille francs (500 000 f.) en numéraire, ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance royale du 19 juin 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans les deux mois qui suivront la promulgation de la loi, la Compagnie sera tenue de fournir, comme supplément de cautionnement, une valeur de cinq cent mille francs.

Les sommes déposées par la Compagnie, soit avant, soit après la loi, seront rendues par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la Compagnie.

En cas de déchéance de la Compagnie, ladite somme ou les parties qui n'en auront pas encore été restituées, deviendront la propriété du Gouvernement.

ART. 49.

Le présent bail ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

ART. 50.

Le présent bail ne deviendra définitif que par la ratification de la loi.

Pour copie conforme,

Le Ministre des travaux publics.

Signé J.-B. TESTE.

MPRESSIONS

N° 132.

—

1843.

A

A

L

de

sa

ser

Mi

par

cha

la

Jos

MPRESSIONS

N° 132.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 8 juillet 1843.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'établissement d'un chemin de fer de Marseille à Avignon ;

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 5 juillet 1843, 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 Paulin Talabot, Joseph Ricard, Chaponnière et Rey de Foresta,

d'exécuter à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer de Marseille à Avignon, est acceptée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 31 mars 1843 par le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, et accepté le même jour 31 mars par le sieur Talabot, ensemble les modifications introduites le 12 juin suivant par le Ministre des travaux publics, et acceptées le même jour par lesdits sieurs Paulain Talabot, Joseph Ricard, Chaponnière et Rey de Foresta, recevront leur pleine et entière exécution, sous les modifications apportées au cahier des charges annexé à la présente loi.

En conséquence, le cahier des charges ainsi modifié restera annexé à la présente loi.

ART. 2.

Il sera alloué à la Compagnie, à titre de subvention, une somme de trente-deux millions (32 000 000 fr.)

Cette somme sera versée par vingtième, le premier vingtième après la réalisation et l'emploi d'une somme de 3 000 000 fr. au moins; les autres vingtièmes au fur et à mesure de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses pour des sommes égales à l'importance de chaque versement.

ART. 3.

Indépendamment de la subvention ci-dessus fixée, les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances, seront

payés par l'État, les départements traversés et les communes intéressées, dans la proportion déterminée par l'article 3 de la loi du 11 juin 1842.

Conformément à ce même article, les avances seront faites par l'État pour le compte des départements et des communes.

ART. 4.

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

ART. 5.

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

Des ordonnances royales, portant règlement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 6.

Pour subvenir aux paiements autorisés par la présente loi, tant pour le prix des travaux que pour celui des terrains, une allocation de sept millions de francs (7 000 000 fr.) est ajoutée à celle que l'article 13 de la loi du 11 juin 1842 affecte déjà à l'exécution du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

ART. 7.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics, en sus des crédits déjà ouverts par l'article 17 de la loi du 11 juin 1842, un crédit de, savoir :

Sur l'exercice 1843.....	1 000 000 fr.
Sur l'exercice 1844.....	2 000 000
Total.....	3 000 000 fr.

ART. 8.

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

ART. 9.

Dans le cas où les sieurs Paulin Talabot, Joseph Ricard, Chaponnière et Rey de Foresta, n'accepteraient pas les modifications apportées par la présente loi aux conventions provisoires des 31 mars 1843 et 12 juin suivant, le Ministre des travaux publics est autorisé à traiter avec tout autre concessionnaire, aux conditions des conventions ainsi modifiées, pour la construction du chemin, moyennant une subvention qui ne pourra

ponts et chaussées, et elle nous paraît devoir mériter toute confiance.

Dans le système principal de la loi du 11 juin 1842, c'est l'État qui doit exécuter lui-même les terrassements et les ouvrages d'art, en laissant à l'industrie privée le soin de poser les rails et d'installer les machines de traction. La loi du 11 juin 1842 a divisé ainsi entre le Gouvernement et les associations particulières les dépenses des chemins de fer; mais, par l'un de ses articles, elle permet à l'administration de recevoir les offres des compagnies qui voudraient se charger de l'exécution de la totalité des travaux, moyennant le concours financier de l'État.

Le chemin de fer d'Avignon à Marseille nous a paru l'un de ceux qui pouvaient le plus utilement recevoir l'application de cette disposition.

Une compagnie, composée de personnes honorables, a déclaré qu'elle consentait à courir toutes les chances de cette vaste opération, moyennant l'allocation d'un capital de 32 millions, la concession d'une durée de jouissance de 33 ans, et la perception du tarif déjà attribué au chemin d'Orléans, le prix des terrains devant rester, d'ailleurs, ainsi que le prescrit la loi du 11 juin 1842, au compte de l'État, des départements traversés et des communes intéressées. La compagnie demandait, en outre, que conformément à l'une des dispositions de cette même loi, la valeur des rails et du matériel d'exploitation lui fut remboursée à l'expiration de sa jouissance.

Ces conditions, Messieurs les Pairs, ne nous

ont point paru exagérées, eu égard aux grandes difficultés que présente, et aux dépenses considérables que doit entraîner, l'exécution du chemin de fer d'Avignon à Marseille, et d'après les ordres du Roi, nous les avons soumises à la sanction de la Chambre des Députés.

Toutefois, nous avions cru devoir stipuler que, dans le cas où des modifications quelconques aux projets approuvés pourraient amener une diminution dans la dépense, cette diminution profiterait au Trésor.

Nous avions, d'ailleurs, introduit dans le contrat toutes les clauses propres à garantir les intérêts du public, et dont l'expérience des chemins de fer exploités jusqu'ici nous avait révélé la nécessité.

Dans la Chambre des Députés, le principe de l'entreprise du chemin de fer par voie de concession a prévalu; seulement cette Chambre a pensé qu'eu égard aux dépenses à faire par la compagnie et à la durée de la concession qui lui était consentie, il était possible d'exiger d'elle quelques nouveaux avantages, et notamment la renonciation au remboursement de la voie de fer.

Elle a demandé également que le tarif des marchandises reçût une diminution de 2 centimes dans chaque classe.

Eu égard au climat sous lequel le chemin doit se développer, il lui a paru nécessaire que les voitures de troisième classe fussent couvertes.

Les conditions du service des postes ont été mieux précisées.

Enfin, dans certains cas déterminés et sous certaines restrictions, l'État viendra en partage des revenus nets de l'entreprise au delà de 10 pour 100 des capitaux employés par la compagnie en sus des 32 millions qui, dans tous les cas, doivent composer le montant fixe de la subvention.

Prévoyant, d'ailleurs, le cas où la compagnie refuserait d'adhérer aux modifications ci-dessus indiquées, la Chambre des Députés a introduit une disposition additionnelle d'après laquelle le Gouvernement serait autorisé, ce cas échéant, à traiter avec une autre compagnie sur les bases du contrat ainsi modifié.

Nous n'avons pu que nous rallier à cette disposition qui permettra d'éviter de nouveaux retards dans la réalisation d'une entreprise aussi importante, et nous ne doutons pas qu'elle ne réunisse également vos suffrages.

Ainsi que nous l'avons dit au commencement de cet exposé, la loi du 11 juin 1842 n'affectait à l'exécution du chemin de fer qu'une somme de 30 millions, comprenant le tiers à la charge de l'État, des indemnités de terrains et bâtiments, les terrassements et les ouvrages d'art : d'après les études définitives, dont nous vous avons rendu compte, la dépense seule des terrassements et ouvrages d'art, est évaluée à 32 millions. Si on y ajoute le prix des indemnités de terrains et bâtiments, qui est estimé à 5 millions environ, on voit que le fonds de 30 millions déjà alloué doit être accru de 7 millions, pour suffire à tous les besoins : tel est l'objet de l'article 6 du projet de

loi. Comme d'ailleurs, l'État doit faire l'avance de la somme mise à la charge des départements et des communes dans les indemnités de terrains, et que les crédits primitifs avaient été fixés au taux le plus bas possible, il devenait nécessaire, pour ne pas arrêter les opérations de la Compagnie, d'augmenter un peu ces crédits, et nous avons, à cet effet, demandé sur 1843 une allocation supplémentaire de 1 million, et de 2 millions sur 1844.

Tels sont, Messieurs les Pairs, les motifs principaux du projet de loi que nous avons l'honneur d'apporter à vos délibérations et dont voici la teneur.

Le Cahier des charges sera incessamment distribué.

CAHIER DES CHARGES

Pour l'établissement d'un chemin de fer d'Avignon à Marseille.

ARTICLE PREMIER.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer d'Avignon à Marseille, par Tarascon et Arles, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé, et qu'il soit relié avec le chemin de Beaucaire à Nîmes.

ART. 2.

La Compagnie se conformera, pour l'établissement du chemin de fer, soit en plan, soit en profil, aux dispositions énoncées dans l'avis en date du 12 décembre 1842, du conseil général des ponts et chaussées.

Le maximum des pentes et rampes du tracé ne pourra excéder cinq millimètres (0 005) par mètre, sauf, toutefois, dans la partie comprise entre la station de Marseille et l'anse de la Joliette.

ART. 3.

La Compagnie sera tenue de soumettre successivement à l'approbation de l'Administration supérieure, les plans parcellaires du chemin, avec l'indication exacte des surfaces de terrain qui devront être occupées par le chemin de fer et par ses dépendances.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés par l'avis susdaté du 12 décembre 1842, les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure; et dans le cas où les changements introduits dans les pentes, dans les courbes ou dans la nature des matériaux devraient avoir pour résultat de diminuer la dépense des travaux à exécuter, il serait fait une réduction proportionnelle sur le montant de la subvention allouée à la Compagnie.

ART. 4.

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

ART. 5.

La largeur du chemin de fer, en couronne, est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8^{m} 30) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7^{m} 40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1^{m} 44) au moins.

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

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

ART. 6.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à huit cents mètres (800m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

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

ART. 7.

La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres (10 000m); ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins. Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable, la Compagnie entendue.

Les projets des bâtiments des stations devront être également soumis à l'approbation de l'Administration supérieure; la Compagnie devra justifier, d'ailleurs, pour ces bâtiments, d'une dépense minimum de 2 080 000 fr.

ART. 8.

Le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

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

Il pourra, néanmoins, être dérogé aux dispositions du présent article dans des circonstances spéciales, dont l'appréciation est réservée à l'Administration.

ART. 9.

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

ART. 10.

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

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

ART. 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 9.

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

ART. 12.

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

ART. 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0m 05) pour les chemins vicinaux.

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

ART. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de naviga-

tion et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

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

ART. 15.

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

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

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

ART. 16.

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

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

ART. 17.

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

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

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

ART. 18.

Les percées ou souterrains, à l'exception de celui de la Nerthe, auront sept mètres quarante centimètres (7m 40) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et six mètres dix centimètres (6m 10) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres quatre-vingt-dix centimètres (4m 90).

La largeur du souterrain de la Nerthe sera de huit mètres, et sa hauteur de sept mètres cinquante centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de fil-

tration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

ART. 19.

Les puits d'airage et de construction ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^{m}) de hauteur.

ART. 20.

La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille.

Le poids des rails sera de trente kilogrammes au moins par mètre courant.

ART. 21.

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

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre (1^{m}) de profondeur à partir de leurs bords relevés.

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

ART. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de

croisement et de stationnement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront payés par l'État, les départements traversés et les communes intéressées, dans la proportion déterminée par l'article 3 de la loi du 11 juin 1842.

Toutes les formalités de la loi du 3 mai 1841 seront accomplies par la Compagnie elle-même et à ses frais; mais elle ne pourra, soit dans le cas de traités amiables, soit dans le cas d'expropriation, faire d'offres aux propriétaires, qu'après avoir fait préalablement approuver le montant de ces offres par le Ministre des travaux publics.

ART. 23.

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

ART. 24.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résul-

tant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

ART. 25.

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

ART. 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

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

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

ART. 27.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront

été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

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

ART. 28.

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

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

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

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

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

ART. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie.

Ces frais seront réglés par l'Administration supérieure sur la proposition du préfet du département, et la Compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du

receveur général, pour être distribué à qui de droit. Ces frais dans aucun cas ne devront excéder 30 000 fr. par an.

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

ART. 30.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics. La même faculté pourra être accordée par exception pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

ART. 31.

La Compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'Administration, de la constitution de son fonds social, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au dixième de ce fonds social.

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

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 59, à titre de cautionnement par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

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

ART. 32.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

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

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets, sera attribuée à l'État, en déduction, ou jusqu'à concurrence des versements faits en vertu de l'article 2 de la loi portant approbation du présent cahier de charges; l'excédant appartiendra à la Compagnie évincée.

La partie non encore restituée du cautionnement de la

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

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

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

ART. 33.

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

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

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

ART. 34.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispo-

sitions resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

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

ART. 35.

Les machines locomotives employées aux transports sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

ART. 36.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement, indépendamment de la subvention fixée par la loi, lui concède, pour le laps de trente-trois ans, à dater de l'expiration du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits ci-après déterminés.

Les droits perçus par la Compagnie sont divisés en deux parties égales, dont l'une est affectée au péage, et l'autre aux frais de transport.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectue-

rait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera perçu comme s'il avait été parcouru. Néanmoins pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes paiera comme deux cents kilogrammes; entre deux cents et quatre cents kilogrammes, paiera comme quatre cents kilogrammes, etc.

L'Administration se réserve de déterminer par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le maximum et le minimum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du parcours de la ligne entière.

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

La Compagnie pourra être autorisée par l'Administration à n'introduire dans certains convois que des voitures des deux premières classes.

Tout convoi régulier de voyageurs devra contenir des voitures destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux de la Compagnie.

TARIF.

Par tête et par kilomètre.

Voyageurs non compris l'impôt dû au Trésor sur le prix des places.	Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re classe).....	0,10
	Voitures couvertes et suspendues sur ressorts (2e classe).....	0,075
	Voitures couvertes non garnies, mais suspendues sur ressorts (3e classe).....	0,05
Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,10
	Veaux et porcs.....	0,04
	Moutons, brebis, chèvres, agneaux et chevreaux de lait.....	0,02
Poisson à la vitesse des voyageurs.	Huitres et poissons frais, par quintal métrique et par kilomètre...	0,05
Marchandises par tonne et par kilomètre.	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucres, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.....	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plombs en saumon.....	0,16

TARIF.

Suite des marchandises par tonne et par kilomètre.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais; pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,14
Houille.	Par tonne et par kilomètre.....	0,10
Objets divers par tonne et par kilom.	Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur, chargement et déchargement compris.	
	Vitesse des voyageurs.....	0,40
	Vitesse des marchandises.....	0,30
	Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur.	
	Vitesse des voyageurs.....	0,50
	Vitesse des marchandises.....	0,40
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.....	0,20
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.	
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.	

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de quarante centimes (0 fr. 40 c.) la tonne.

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

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils ne deviendront obligatoires qu'après avoir été homologués par le préfet des Bouches-du-Rhône.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, l'Administration aura le droit de déclarer la réduction une fois consentie obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et la taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai de trois mois.

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

Les tarifs proposés par la Compagnie à l'approbation de l'Administration, dans les limites posées à l'article 36, pourront établir pour les dimanches et fêtes, et pour les stations intermédiaires seulement, des prix différents de ceux des autres jours de la semaine.

ART. 37.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de

vingt kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

ART. 38.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; elles seront soumises à l'Administration, qui prononcera définitivement.

ART. 39.

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

1°. A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4 500) kilogrammes;

2°. A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3 000) kilogrammes.

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

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5 000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8 000) kilogrammes.

ART. 40.

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

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

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

3°. En général à tout paquet, ou colis, ou excédant de bagage pesant isolément moins de cent (100) kilogrammes, à moins que ces paquets, ou colis ou excédant de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de deux cents (200) kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, comme sucres, cafés, etc., etc.

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

Néanmoins, au-dessus de cent (100) kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40 centimes.)

ART. 41.

Les militaires voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, ne seront assujettis, eux et leur bagage, qu'à la moitié de la taxe du tarif établi par l'article 36.

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

ART. 42.

Les ingénieurs, commissaires de police et agents spé-

ciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

ART. 43.

Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ des voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un compartiment spécial de voiture pour recevoir les dépêches et le courrier chargé de les accompagner.

La forme et les dimensions de ces compartiments seront réglées par l'Administration.

Les dépêches apportées de Paris par les services réguliers des malles à destination de Marseille, seront expédiées dans le délai de deux heures au plus après leur arrivée par le premier convoi ordinaire, et, à défaut, par un convoi extraordinaire, dont la vitesse ne pourra être moindre de vingt-cinq kilomètres par heure.

La marche et l'heure du départ journalier des dépêches de Marseille pour Paris seront fixées de commun accord entre l'administration des postes et la Compagnie, et ne pourront être changées qu'en vertu d'une nouvelle convention. En cas de dissentiment, le Ministre des finances prononcera.

Les dépêches des autres courriers partiront par celui des convois que l'Administration désignera à cet effet. L'heure de ces convois ne pourra plus, après cette désignation, être changée qu'après avertissement donné un mois à l'avance à l'administration des postes.

Toutes les fois que l'Administration aura à requérir, en dehors des services réguliers, l'expédition d'un convoi spécial, cette expédition devra, sur la réquisition du préfet, être faite immédiatement, sauf l'observation des

règlements de police, et il en sera tenu compte à la Compagnie sur le pied de un franc par kilomètre.

ART. 44.

La Compagnie sera tenue de recevoir et de transporter à moitié de la taxe du tarif, les voitures cellulaires employées au transport des condamnés, à charge, par le Gouvernement, de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer.

ART. 45.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, sans tour de faveur, et dans le plus bref délai, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

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

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, des obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue de les consentir également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Les règlements relatifs à l'accès et à la police des gares seront faits par la Compagnie, et soumis à l'approbation du préfet.

ART. 46.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration supérieure, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, destinées à desservir les routes aboutissant au chemin de fer de Marseille à Avignon, sous quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 34 du présent cahier des charges, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leur rapport avec le service du chemin de fer de Marseille à Avignon.

L'accès des gares sera interdit à toute voiture publique autre que les omnibus que la Compagnie établirait pour le service des voyageurs entre les diverses stations et les villes qu'elles desserviront.

Le préfet pourra, toutefois, sur la proposition de la Compagnie, permettre l'accès des gares aux autres voitures publiques qui s'établiraient pour correspondre avec le chemin de fer.

ART. 47.

A toute époque après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la fa-

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

Il sera, en outre, ajouté à ce produit net moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de dix années à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement, et un cinquième seulement, si le rachat n'est opéré que dans l'une des huit dernières années de la concession.

Le produit net moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragrapbe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Pendant les cinq premières années d'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'État pour la location du sol du chemin de fer et des travaux exécutés avec les 32 millions fournis par le Trésor public, mais à l'expiration de ces cinq années, si le produit net de l'exploitation excède 10 pour cent du capital dépensé par la Compagnie, en sus de ces 32 millions, la moitié du surplus sera attribuée à l'État à titre de prix de ferme.

ART. 48.

L'attribution établie par le dernier paragraphe de l'article précédent ne s'exercera qu'au moment où les produits cumulés des années antérieures auront suffi à couvrir la Compagnie de l'intérêt à 6 pour cent du capital par elle employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de 1 pour cent de ce capital entier.

Une ordonnance royale, rendue en la forme des règlements d'administration publique réglera les formes et le mode d'exécution de cette disposition.

ART. 49.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits conférés à la Compagnie par le présent bail.

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

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances de toute nature, et aussi tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succédera dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

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

Indépendamment du droit qui lui est attribué par le paragraphe précédent, le Gouvernement pourra également prélever le montant des frais des réparations exécutées

d'office sur la somme à rembourser à la Compagnie, aux termes du présent article.

ART. 50.

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

ART. 51.

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

ART. 52.

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

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

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté

moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Marseille à Avignon ; cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Toutefois, aucunes machines, voitures, wagons, etc., appartenant aux Compagnies d'embranchements ou de prolongements, ne pourront circuler sur le chemin de fer qu'après avoir été examinés par la Compagnie.

En cas de refus de sa part, la contestation sera soumise à trois arbitres dont deux seront désignés par les parties, et le troisième par le Ministre des travaux publics. Ces arbitres prononceront en dernier ressort.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne d'Avignon à Marseille, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de celle-ci ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

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

ART. 53.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déter-

minera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

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

ART. 54.

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

ART. 55.

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

Le traitement de ce commissaire restera à la charge de la Compagnie. Il sera imputé sur le crédit énoncé en l'article 29.

ART. 56.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveil-

lance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Ceux de ces agents qui seront commissionnés par l'Administration supérieure sur la présentation de la Compagnie, seront assimilés aux agents de la grande voirie.

ART. 57.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile à Marseille.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie, ou de non élection de domicile à Marseille par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la Compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

ART. 58.

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

ART. 59.

Avant la présentation de la loi destinée à homologuer la présente concession, la Compagnie devra déposer une somme de un million de francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, soit en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au nom de la caisse des dé-

pôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Dans les deux mois qui suivront la promulgation de la loi, la Compagnie déposera une somme de 500 000 francs à titre de supplément de cautionnement.

Cette somme de 1 500 000 francs formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 31.

ART. 60.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de un franc (1 fr.).

ART. 61.

La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Pour copie conforme:

Le Ministre des travaux publics,

Signé J.-B. TESTE.

IMPRESS

N° 13

—

1843

IMPRESSIONS

N° 133.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 8 juillet 1843.

PROJET DE LOI

RELATIF

A un changement de circonscription territoriale dans le département des Basses-Pyrénées ;

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, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 6 juillet 1843, soit 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 communes de Boueilh, Boueilho et Lasque, canton de Garlin, arrondissement de Pau, département des Basses-Pyrénées, sont réunies en une

seule, dont le chef-lieu est fixé à Boueilh, et qui prendra le nom de Boueilh-Boueilho-Lasque.

ART. 2.

Les communes réunies continueront à jouir séparément, comme sections 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.

DONNÉ au palais de Neuilly, le 8 juillet 1843.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé T. DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les autorités administratives du département des Basses-Pyrénées ont proposé de réunir sous une même administration trois communes du canton de Garlin, arrondissement de Pau.

Ces communes sont : 1°. celle de Lasque, qui n'a que 233 habitants et 46 francs de revenus ; 2°. celle de Boueilho, peuplée de 239 habitants et ayant 137 francs de revenus ; 3°. enfin celle de Boueilh, qui compte une population de 399 âmes, mais dont les revenus ne se montent qu'à 64 fr.

L'énoncé de ces faibles ressources administratives, justifie suffisamment la mesure proposée, et malgré l'opposition, d'ailleurs faiblement exprimée des conseils municipaux, les conseils électifs d'arrondissement et de département ont reconnu que l'on faciliterait la marche de l'administration, et qu'on allégerait les charges publiques supportées par la population, en ne faisant de ces trois localités qu'une commune, dont le chef-lieu serait fixé à Boueilh, et que l'on nommerait du nom des trois communes supprimées.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi déjà adopté dans la Chambre des Députés, le 6 juillet courant, et que le Roi nous a chargé de présenter également à votre approbation.

IMPRESSI

N° 13

—

1843.

IMPRESSIONS
N° 134.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juillet 1843.

PROJET DE LOI

RELATIF

à la fixation du budget des recettes pour l'exercice 1844;

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 7 juillet 1843, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, et par les commissaires déjà désignés, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE Ier.

Impôts autorisés pour l'exercice 1844.

ARTICLE PREMIER.

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

seront perçues, pour 1844, 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.

Lorsqu'en exécution du paragraphes 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. 3.

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 1844, 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 cen-

---

(1) Cet état B, ainsi que l'état C, sont les mêmes que ceux annexés au projet de loi in-4° distribué aux deux Chambres.

times par les conseils municipaux, et plus de deux centimes par les conseils généraux.

ART. 4.

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 1844, à titre d'imposition spéciale, cinq centimes additionnels aux quatre contributions directes.

ART. 5.

Dans les lieux où la vente des tabacs à prix réduits, dits de cantine, est autorisée, nul ne pourra, à l'avenir, avoir en provision plus de trois kilogrammes de tabacs de cette espèce, lors même qu'ils seraient revêtus des marques et vignettes de la régie.

Les contraventions à cette disposition seront punies conformément à l'article 218 de la loi du 28 avril 1816.

ART. 6.

Continuera d'être faite pour 1844, au profit de l'Etat, et conformément aux lois existantes, la perception :

Des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de passeports et de permis de port d'armes, du produit du visa des passeports et de la légalisation des actes au ministère des affaires étrangères, et des droits de sceau à percevoir, pour le compte du Trésor, en confor-

mité des lois des 17 août 1828 et 29 janvier 1831 ;

Du vingtième à payer sur le produit des bois des communes et établissements publics vendus ou délivrés en nature, pour indemniser l'Etat des frais d'administration de ces bois (*Article* 5 *de la loi des recettes de* 1842, *du* 25 *juin* 1841) ;

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 tabac, 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 et 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 quatrième jour complémentaire an 12 (21 septembre 1804) et du 17 février 1809, sur les élèves des facultés et sur les candidats qui se présentent pour y obtenir des grades;

Des rétributions imposées par la loi du 21 germinal an 11 (11 avril 1803), l'arrêté du Gouvernement du 25 thermidor suivant (13 août de la même année), et l'ordonnance royale du 27 septembre 1840, aux élèves des écoles de pharmacie et aux herboristes reçus par ces écoles;

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 des brevets d'invention;

Des droits de chancellerie et de consulat perçus en vertu de 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'Etat;

Des rétributions imposées pour frais de surveillance sur les compagnies et agences de la nature des tontines dont l'établissement aura été autorisé par ordonnance royale rendue dans la forme des règlements d'administration publique. (*Avis du conseil d'Etat, approuvé par l'Empereur le 1er avril 1809, et loi des recettes de 1843.*)

ART. 7.

Continuera d'être faite, pour 1844, au profit des départements, des communes, des établissements publics et des communautés d'habitants dûment autorisées, et conformément aux lois existantes, la perception :

Des taxes imposées, avec l'autorisation du Gou-

vernement, pour la surveillance, 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 dessé-chement 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 14 floréal an 10 (4 mai 1802), pour concourir à la construction ou à la réparation des ponts, écluses ou ouvrages d'art à la charge de l'Etat, 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 (9 juin 1803), sur les candidats qui se présentent devant les jurys médicaux pour obtenir le diplôme d'officier de santé ou de pharmacien;

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 contributions imposées par le Gouverne-

ment sur les bains, fabriques et dépôts d'eaux minérales, pour subvenir aux traitements des médecins inspecteurs desdits établissements (*Article* 30 *de la loi des recettes de* 1842, *du* 25 *juin* 1841, *et lois de finances antérieures*);

Des rétributions pour frais de visite des aliénés placés volontairement dans des établissements privés (*Articles* 9 *de la loi du* 30 *juin* 1838, *et* 29 *de la loi du* 25 *juin* 1841);

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

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

Du dixième des billets d'entrée dans les spectacles 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;

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

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

Des taxes de frais de pavage des rues, dans les villes où l'usage met ces frais à la charge des propriétaires riverains (*Dispositions combinées de la loi du* 11 *frimaire an* 7 (1er *décembre* 1798)

et du décret de principe du 25 *mars* 1807, *et article* 28 *de la loi des recettes de* 1842, *du* 25 *juin* 1841);

Du prix de la vente exclusive, au profit de la caisse des invalides de la marine, des feuilles de rôle d'équipages des bâtiments de commerce, d'après le tarif du 8 messidor an 11 (27 juin 1803);

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, 12 *juin* 1804, *et du* 18 *août* 1811);

ART. 8.

Dans les colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon, les recettes de toute nature continueront à être faites en 1844, conformément aux lois et ordonnances actuellement en vigueur.

ART. 9.

Les droits sanitaires seront perçus, à partir du 1er janvier 1844, conformément au tarif ci-annexé (état C), et le produit en sera versé au Trésor public.

Il sera rendu un compte spécial des fonds existant à la même époque dans les caisses des administrations sanitaires du Royaume ; les fonds disponibles seront versés au Trésor après la liquidation des droits acquis.

TITRE II.

Évaluation des recettes de l'exercice 1844.

Art. 10.

Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires sont évalués, pour l'exercice 1844, à la somme de un milliard trois cent vingt-quatre millions sept cent soixante mille trois cent trente-six francs (1 324 760 336 francs), conformément à l'état D ci-annexé.

Les ressources affectées aux services spéciaux portés pour ordre au budget, sont évaluées, pour l'exercice 1844, à la somme de dix-neuf millions sept cent vingt mille six cent quatre-vingt-douze francs (19 720 692 francs), conformément à l'état E ci-annexé, savoir :

Légion-d'honneur	7 335 698 fr.
Imprimerie royale.....	2 634 500
Chancelleries consulaires.....	250 000
Caisse des invalides de la marine	8 150 000
Service de la fabrication des monnaies et médailles.....	1 350 494
Total égal.....	19 720 692

Art. 11.

Les ressources spécialement attribuées au service départemental, par la loi du 10 mai 1838, sont évaluées à la somme de quatre-vingt-deux millions quatorze mille quatre cent quatre-vingts francs (82 014 480 francs), pour l'exercice 1844,

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. 12.

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 deux cents millions. Ne sont pas compris dans cette limite les bons royaux délivrés à la caisse d'amortissement 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 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. 13.

L'insuffisance de ressources que présentera le budget de 1844, en règlement définitif, sera réunie au compte spécial prescrit par l'article 36 de la loi du 25 juin 1841, pour les découverts des exercices 1840, 1841, 1842 et 1843, et les moyens d'extinction déterminés par ledit article lui seront applicables.

TITRE IV.

Dispositions générales.

ART. 14.

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 9 juillet 1843.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi sur les voies et moyens de l'exercice 1844, qui vient d'être voté par la Chambre des Députés.

Vous avez vu, dans les développements qui vous ont été distribués à l'appui des propositions du Gouvernement, sur quelles bases repose l'évaluation des différentes natures de recettes; vous approuverez, sans doute, que nous nous bornions à les rappeler sommairement, en indiquant, par branches principales de produits, les fixations que l'autre Chambre a définitivemet adoptées.

Les *contributions directes* avaient été évaluées d'après l'impôt voté pour 1843, avec une augmentation de 7 006 798 francs, dont 2 324 672 francs pour le service général, et 4 682 126 francs pour les départements et les communes. Cette augmentation avait trois causes distinctes :

L'accroissement des constructions nouvelles et du nombre des patentables; les impositions extraordinaires résultant des derniers votes des conseils généraux ; enfin l'addition d'un centime aux contributions foncière, personnelle et mobilière, pour subvenir à l'insuffisance constatée dans les ressources affectées, par la loi du 10 mai 1838, aux dépenses ordinaires des départements.

La Chambre des Députés a accepté les deux

premières augmentations qui n'avaient pour objet que de mettre les prévisions d'accord avec des faits accomplis. Quant à la sur-imposition proposée pour couvrir le déficit des budgets départementaux, la Chambre a jugé préférable d'arriver au même résultat en prélevant un centime sur les centimes généraux sans affectation spéciale, et en l'ajoutant aux centimes départementaux, à raison de trois dixièmes sur le fonds des dépenses ordinaires, et de sept dixièmes sur le fonds commun. Les centimes généraux ont donc été réduits à 19 et leur produit atténué d'une somme de 1 912 280 francs. Le montant des contributions directes ainsi modifié est fixé à 407 107 286 francs.

L'évaluation des *impôts et revenus indirects* a été faite d'après les recettes du mois de décembre 1841 et des onze premiers mois de 1842. Depuis, nous avons substitué à ces premières données les résultats connus de l'année 1842, ce qui a motivé une augmentation finale de 191 000 francs. La Chambre des Députés a admis toutes nos évaluations en rehaussant de 500 000 francs, en vue de l'accroissement de la population, le produit de la taxe de consommation des sels. Au moyen de ces deux modifications, les produits indirects, compris dans le projet de budget pour 755 230 000 fr., sont élevés à 755 921 000 francs.

Les autres évaluations ont éprouvé plusieurs changements, en plus et en moins, qui se résument en une augmentation de 873 250 francs. Nous joignons, au surplus, à cet exposé, un état général, avec des détails qui vous permettront

approuvant le motif de ces dispositions, la Chambre a reconnu qu'elles pouvaient préjuger des questions sur lesquelles des solutions doivent bientôt intervenir, et qu'il était, dès lors, préférable de les ajourner.

Le dernier changement consiste dans un amendement à l'article 10, qui réunit au budget de l'État, la recette et l'emploi des produits des droits sanitaires, et qui en règle la perception d'après un tarif uniforme. Cet article disposait que les fonds existants dans les caisses des administrations sanitaires au 1er janvier 1844, continueraient d'être employés, selon les anciennes formes, aux besoins des divers établissements; mais la Chambre des Députés a pensé que le système de spécialité dont le Gouvernement proposait la suppression, devait cesser complétement dès le 1er janvier 1844, et dans cette vue, elle a substitué au paragraphe proposé, une disposition portant qu'il sera rendu un compte spécial des fonds existants à ladite époque dans les établissements sanitaires, et que les fonds disponibles seront versés au Trésor après liquidation.

Le Gouvernement a donné son assentiment à ces modifications, et nous pensons, Messieurs, qu'elles obtiendront aussi le vôtre.

Nous allons vous donner lecture du projet de loi.

Les états seront incessamment distribués.

A] RECETTES

SESSION

approuvant le motif de ces dispositions, la Chambre a reconnu qu'elles pouvaient préjuger des questions sur lesquelles des solutions doivent bientôt intervenir, et qu'il était, dès lors, préférable de les ajourner.

Le dernier changement consiste dans un amendement à l'article 10, qui réunit au budget de l'État, la recette et l'emploi des produits des droits sanitaires, et qui en règle la perception d'après un tarif uniforme. Cet article disposait que les fonds existants dans les caisses des administrations sanitaires au 1er janvier 1844, continueraient d'être employés, selon les anciennes formes, aux besoins des divers établissements; mais la Chambre des Députés a pensé que le système de spécialité dont le Gouvernement proposait la suppression, devait cesser complétement dès le 1er janvier 1844, et dans cette vue, elle a substitué au paragraphe proposé, une disposition portant qu'il sera rendu un compte spécial des fonds existants à ladite époque dans les établissements sanitaires, et que les fonds disponibles seront versés au Trésor après liquidation.

Le Gouvernement a donné son assentiment à ces modifications, et nous pensons, Messieurs, qu'elles obtiendront aussi le vôtre.

Nous allons vous donner lecture du projet de loi.

Les états seront incessamment distribués.

ÉTATS

ANNEXÉS AU PROJET DE LOI POUR LA FIXATION DES RECETTES DE L'EXERCICE 1844.

ÉTAT A. — Tableau des contributions directes à imposer, en principal et en centimes additionnels, pour l'exercice 1844.

(Les États B, C, sont les mêmes que ceux du projet de loi in-4° distribué aux deux Chambres.)

— D. — Budget général des voies et moyens pour l'exercice 1844.

— E. — Tableau des recettes affectées, pour l'exercice 1844, aux services spéciaux portés pour ordre au Budget.

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

SESSION de 1843. — N° 134.

[État A.]

TABLEAU DES CONTRI BU

A IMPOSER, EN PRINCIPAL ET EN CENTIMES ADDI

NATURE ET OBJET DES IMPOSITIONS.				CONTRI BUT			
				FONCIÈRE.		PERSONNELLE ET MOBILIÈRE.	
				Centimes additionnels.		Centimes additionnels.	
					fr.		fr.
Fonds pour dépenses générales.	Principal des contributions			.....	157,228,000	.....	34,000,000
	Cotisations, en principal, des propriétés nouvellement bâties et imposables à partir du 1er janvier 1844, déduction faite des dégrèvements résultant de celles qui ont été détruites ou démolies. (*Loi du* 17 *août* 1835, *art.* 2.)			.....	400,000	.....	»
	Centimes additionnels généraux sans affectation spéciale			19	29,873,320	19	6,460,000
Fonds pour dépenses départementales.	Centimes imposés par la loi (16 centimes).	Fonds applicables aux dépenses ordinaires de chaque département		9.7/10	15,250,116	9.7/10	3,298,000
		Fonds commun à répartir entre les départements	pour dépenses ordinaires des départements	5.7/10	8,961,996	5.7/10	1,938,000
			pour dépenses facultatives d'utilité départementale	0.6/10	943,368	0.6/10	204,000
	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)		.....	7,862,000	.....	1,708,000
		pour dépenses extraordinaires approuvées par des lois spéciales		.....	10,131,000	.....	2,016,000
		pour subvention aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication et autres (*maximum* 5 *centimes*)		.....	6,928,000	.....	1,455,000
		pour dépenses de l'instruction primaire (*maximum* 2 *centimes*)		.....	2,669,000	.....	551,000
		pour dépenses du cadastre (*maximum* 5 *centimes*)		.....	819,000	.....	»
Fonds pour dépenses communales.	Centimes ordinaires (*maximum* 5 *centimes*)			.....	7,861,400	.....	1,704,600
	Centimes extraordinaires et centimes pour frais de bourses et chambres de commerce (*approuvés par des ordonnances royales ou par des arrêtés des préfets*)			.....	10,314,000	.....	1,269,000
	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.*)			.....	5,393,000	.....	981,000
	Centimes pour dépenses de l'instruction primaire (*maximum* 3 *centimes.*)			.....	2,841,000	.....	509,000
	Centimes pour frais de perception des diverses impositions communales (3 *centimes du montant de ces impositions.*)			.....	792,282	.....	133,908
Fonds pour secours en cas de grêle, incendies, inondations et autres cas fortuits				1	1,572,280	1	340,000
Fonds de non-valeurs.	Foncière, personnelle et mobilière (non-valeurs, remises et modérations)			1	1,572,280	1	340,000
	Portes et fenêtres (non-valeurs)			.....	»	.....	»
	Patentes.	Réductions, décharges, non-valeurs		.....	»	.....	»
		Attributions aux communes		.....	»	.....	»
		Non-valeurs extraordinaires pour cessation de commerce		.....	»	.....	»
Fonds de réimpositions				.....	550,000	.....	450,000
Totaux				37	271,962,042	37	57,357,508
Taxe de premier avertissement. (*Article* 51 *de la loi du* 15 *mai* 1818.)							

BUTIONS DIRECTES

ADDITIONNELS, POUR L'EXERCICE 1844.

BUTIONS — PORTES ET FENÊTRES. Centimes additionnels.	PORTES ET FENÊTRES.	BUTIONS — PATENTES. Centimes additionnels.	PATENTES.	TOTAUX PAR NATURE de CONTRIBUTIONS.	TOTAUX PAR AFFECTATION de CONTRIBUTIONS.
	fr.		fr.	fr.	fr.
.....	23,587,000	.....	(A) 31,600,000	246,415,000	
.....	300,000	.....	»	700,000	289,555,066
15.8/10	3,726,746	6.8/10	2,380,000	42,440,066	
				18,548,116	
.....	»	.....	»	10,899,996	
.....	»	.....	»		
.....	»	.....	»	1,147,368	
.....	»	.....	»	9,570,000	70,654,480
.....	1,332,000	.....	1,451,000	14,930,000	
.....	984,000	.....	1,313,000	10,680,000	
.....	367,000	.....	473,000	4,060,000	
.....	»	.....	»	819,000	
.....	»	.....	»	9,566,000	
.....	806,000	.....	974,000	13,363,000	
.....	»	.....	»	»	35,503,070
.....	612,000	.....	623,000	7,609,000	
.....	304,000	.....	277,000	3,931,000	
.....	51,660	.....	56,220	1,034,070	
.....	»	.....	»	1,912,280	1,912,280
.....	»	.....	»	1,912,280	
3	707,610	.....	»	707,610	7,769,890
.....	»	5	1,750,000		
.....	»	.....	(B) 2,800,000	5,150,000	
.....	»	.....	(B) 600,000		
.....	»	.....	»	1,000,000	1,000,000
18.8/10	32,778,016	11.8/10	44,297,220	406,394,786	406,394,786
.....					712,500
			TOTAL GÉNÉRAL (C).....		407,107,286

OBSERVATIONS.

(A) Le principal de la contribution des patentes est évalué à..... 35,000,000 f

Mais il doit en être déduit :

1°. Les 8 cent. que la loi du 2 ventôse an XIII (21 février 1805) attribue aux communes pour former, avec l'imposition spéciale de 5 cent., un fonds de 13 cent. sur lequel s'imputent d'abord les réductions, décharges et non-valeurs, et dont l'excédant disponible vient ensuite accroître les ressources communales, ci... 2,800,000 f.

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..... 600,000 } 3,400,000

Reste pour la portion de la contribution des patentes, qui est appliquée aux dépenses générales du budget... 31,600,000

(B) Voir la note (A) ci-dessus.

(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..... 289,555,066

2°. Impositions affectées à des dépenses spéciales. 117,552,220

Ensemble..... 407,107,286

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

Instruction publique.....	4,060,000
Intérieur.....	65,775,480
Agriculture et commerce.....	1,912,280
Finances.....	45,804,460
	117,552,220 f

BUDGET GÉNÉRAL

DES VOIES ET MOYENS DE L'EXERCICE 1844.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.				MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1844.
CONTRIBUTIONS DIRECTES.	Contribution foncière		271,962,042 f	407,107,286 f.
	—— personnelle et mobilière		57,357,508	
	—— des portes et fenêtres		32,778,016	
	—— des patentes		44,297,220	
	Taxe de premier avertissement		712,500	
ENREGISTREMENT, TIMBRE ET DOMAINES.	Droits d'enregistrement, de greffe, d'hypothèques, et perceptions diverses		204,227,000	247,989,700
	Droit de timbre		35,756,000	
	Revenus et prix de vente de domaines		5,610,000	
	Prix de vente d'objets mobiliers et immobiliers provenant des ministères		1,425,440	
	Produits d'établissements spéciaux régis ou affermés par l'État		971,260	
PRODUITS DES FORÊTS ET DE LA PÊCHE.	Produits des coupes de bois		31,000,000	35,657,500
	Produits divers et droit de pêche		2,998,500	
	Contribution des communes et établissements publics pour frais de régie de leurs bois		1,659,000	
DOUANES ET SELS.	Droits de douanes à l'importation :			204,164,000
	Marchandises diverses	95,397,000		
	Sucres coloniaux	34,822,000	43,623,000	
	Sucres étrangers	8,801,000		
	Droits de douanes à l'exportation	1,441,000	146,664,000	
	Droits de navigation	3,363,000		
	Droits et produits diverses de douanes	2,840,000		
	Taxe de consommation des sels		57,500,000	
CONTRIBUTIONS INDIRECTES.	Droits sur les boissons		97,954,000	262,098,000
	Sels (droit à l'extraction dans les départements de l'intérieur)		9,613,000	
	Sucre indigène (droit de fabrication)		8,470,000	
	Droits divers et recettes à différents titres		38,265,000	
	Produit de la vente des tabacs		102,000,000	
	Produit de la vente des poudres à feu		5,796,000	
PRODUITS DES POSTES.	Produit de la taxe des lettres		43,348,000	49,676,000
	Droit de 5 pour 100 sur les envois d'argent		1,087,000	
	Droit sur le transport des matières d'or et d'argent par les paquebots de la Méditerranée		122,000	
	Produit des places dans les malles-postes		2,559,000	
	Produit des places dans les paquebots		1,179,000	
	Droit de transit des correspondances étrangères		1,290,000	
	Recettes accidentelles		91,000	
PRODUITS UNIVERSITAIRES.	Rétributions et droits divers		3,546,000	4,078,000
	Produit des rentes et domaines		532,000	
DIVERS REVENUS.	Produits éventuels affectés au service départemental			11,360,000
	Produits et revenus de l'Algérie			3,000,000
	Produit de la rente de l'Inde			1,050,000
	Recette des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon. (*Loi du* 25 *juin* 1841, *et ordonnance royale du* 22 *novembre suivant.*)	Recettes affectées au service général	2,654,200	6,299,350
		Recettes affectées au service local	3,645,150	

Suite du *Budget général des voies et moyens de l'Exercice* 1844.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.			MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1844.
PRODUITS DIVERS DU BUDGET.	Bénéfice sur la fabrication des monnaies et la vente des médailles	70,100 f	
	Redevances et produits extraordinaires des mines	320,000	
	Droits de vérification des poids et mesures	1,000,000	
	Produit de la taxe des brevets d'invention	600,000	
	Solde non employé du fonds commun des chancelleries consulaires	18,000	
	Ressources spéciales pour dépenses des Écoles normales primaires	400,000	
	Produits éventuels départementaux attribués à l'instruction primaire	1,000	
	Pensions et rétributions des élèves des écoles militaires	836,700	
	Recouvrement de frais d'entretien d'élèves à l'École de cavalerie de Saumur	35,500	
	Pensions des élèves de l'École navale de Brest	106,400	
	Versement à faire au Trésor du produit de la retenue de 3 pour 100 au profit de la caisse des Invalides de la marine, sur les anciens marchés dont l'exécution doit se prolonger pendant l'année 1844	220,000	
	Retenue de 2 pour 100 pour l'hôtel des Invalides, sur les dépenses du personnel de la guerre	873,850	
	Pensions de marins admis à l'hôtel des Invalides de la guerre	48,000	
	Retenue de 2 pour 100 sur la solde des officiers de la garde municipale et des sapeurs pompiers de la ville de Paris	8,600	
	Revenus de divers établissements spéciaux (Écoles vétérinaires, Écoles des arts et métiers, lazarets et établissements sanitaires)	708,000	
	Produits provenant des ministères, et recettes attribuées au Trésor public par l'ordonnance royale du 31 mai 1838, portant règlement général sur la comptabilité publique	1,127,700	
	Produit de la coupe des bois dépendant des forges de la Chaussade	74,000	14,400,500 f.
	Produits de vente de cartes des dépôts de la guerre et de la marine	40,000	
	Valeur, au prix de revient, fixé par le budget, des poudres livrées par le service des poudres et salpêtres : Au département de la guerre... 495,771 ; Au département de la marine.. 292,100 ; Au département des finances... 2,537,900	3,325,771	
	Ateliers de condamnés et pénitenciers militaires	243,500	
	Versements des compagnies de chemins de fer pour remboursement de frais de police et de surveillance	97,500	
	Bénéfices réalisés par la caisse des dépôts et consignations pour l'année 1844	1,000,000	
	Recouvrements sur prêts faits en 1830 au commerce et à l'industrie	250,000	
	Versements des sociétés et agences tontinières pour remboursement de frais de surveillance	20,000	
	Recettes sur débets non compris dans l'actif de l'administration des finances	80,000	
	Dépôts d'argent dans les caisses des agents des postes, acquis au Trésor pour cause de déchéance. (*Loi du* 31 *janvier* 1833.)	16,500	
	Versements des compagnies de chemins de fer, en capital et en intérêts, sur les avances à elles faites par le Trésor	1,899,117	
	Fonds à verser par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics	80,000	
	Produits de l'exploitation des chemins de fer entre la France et la Belgique	600,000	
	Recettes de différentes origines	300,262	
	TOTAL des voies et moyens ordinaires de l'exercice 1844		1,246,880,336
	Ressources extraordinaires (portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de l'exercice 1844)		77,880,000
	TOTAL GÉNÉRAL des voies et moyens de l'exercice 1844		1,324,760,336

RÉSULTAT GÉNÉRAL DU BUDGET DE 1844.

	SERVICE ordinaire.	TRAVAUX extraordinaires.	GRANDES LIGNES de chemins de fer.	TOTAL.
DÉPENSES	1,271,828,172 f.	77,880,000 f.	39,500,000 f.	1,389,208,172 f.
RECETTES	1,246,880,336	77,880,000	»	1,324,760,336
EXCÉDANT de dépense	24,947,836	»	39,500,000	64,447,836

*

TABLEAU

DES RECETTES AFFECTÉES POUR L'EXERCICE 1844 AUX SERVICES SPÉCIAUX PORTÉS POUR ORDRE AU BUDGET.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1844.
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.		
	LÉGION-D'HONNEUR.		
1	Revenus propres de l'ordre		6,958,698 f.
2	Pensions et frais de trousseaux versés par les parents des élèves de la maison royale de Saint-Denis		94,000
3	Supplément à la dotation de l'Ordre, porté au budget de l'État, en vertu de diverses lois, pour subvenir à la dépense des traitements des sous-officiers et soldats des armées de terre et de mer, nommés dans l'Ordre depuis le 6 juillet 1820, et qui étaient en activité de service à la date de leur nomination		283,000
	TOTAL		7,335,698
	IMPRIMERIE ROYALE.		
Unique.	Produits des impressions diverses		2,634,500
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.		
	CHANCELLERIES CONSULAIRES.		
1	Produits d'actes de chancellerie et bénéfices sur le change		238,000
2	Prélèvement à effectuer sur le fonds commun des chancelleries consulaires, au profit de celles dont les dépenses excéderont les recettes (article 5 de l'ordonnance royale du 23 août 1833)		12,000
	TOTAL		250,000
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.		
	CAISSE DES INVALIDES.		
	Retenues sur les traitements et accessoires du personnel des divers corps de la marine et des colonies		
1	Retenues exercées, par continuation, en vertu d'anciens marchés, pour le matériel de la marine, dont l'exécution se prolongera au delà du 1er janvier 1844. (Voir, pour le versement intégral au Trésor, le chapitre VII de la dépense.)	1,800,000 f.	
2	Retenues exercées sur la solde des officiers militaires et civils et agents de tous grades, en congé	220,000	2,020,000
3	Retenues sur les salaires au commerce		100,000
4	Décomptes des déserteurs		750,000
5	Dépôts provenant de solde, parts de prises, etc.		20,000
6	Dépôts provenant de naufrages		200,000
7	Droits sur les prises		60,000
8	Dividende des actions de la banque de France		100,000
9	Rentes 5 p. 100 (immobilisées)		85,000
10	Plus value des feuilles de rôles d'équipage		4,689,239
11	Recettes diverses		30,000
			95,761
	TOTAL		8,150,000

Suite du *Tableau des recettes affectées aux services spéciaux pour l'Exercice* 1844.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1844.
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
	SERVICE DE LA FABRICATION DES MONNAIES ET MÉDAILLES.		
	Monnaies.		
1	Retenue sur les matières apportées aux changes des monnaies, pour frais de fabrication.....	719,394 f.	
2	Tolérances en faible sur la fabrication des monnaies.....	50,000	769,494 f.
3	Droit d'essai sur les lingots présentés en vérification par le commerce.....	100	
	Médailles.		
4	Produit de la vente des médailles fabriquées depuis l'ordonnance du 24 mars 1832.....	580,000	
5	Droit de 10 p. 100 prélevé sur le prix de la fabrication des médailles de sainteté, boutons, etc....	1,000	581,000
	TOTAL.....		1,350,494

RÉCAPITULATION.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.....	Légion-d'honneur.....	7,335,698
	Imprimerie royale.....	2,634,500
——— DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.....	Chancelleries consulaires.....	250,000
——— DE LA MARINE ET DES COLONIES.....	Caisse des Invalides.....	8,150,000
——— DES FINANCES.....	Service de la fabrication des monnaies et médailles.....	1,350,494
	TOTAL GÉNÉRAL.....	19,720,692

RÉSULTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES DES SERVICES SPÉCIAUX PORTÉS POUR ORDRE AU BUDGET.

	RECETTES.	DÉPENSES.
LÉGION-D'HONNEUR.....	7,335,698 f.	7,335,698 f.
IMPRIMERIE ROYALE.....	2,634,500	2,634,500
CHANCELLERIES CONSULAIRES.....	250,000	250,000
CAISSE DES INVALIDES DE LA MARINE.....	8,150,000	8,090,000
SERVICE DE LA FABRICATION DES MONNAIES ET MÉDAILLES.....	1,350,494	1,350,494
TOTAUX.....	19,720,692	19,660,692

(ÉTAT F.)

TABLEAU DU SERVICE DÉPARTE

(Exécution de la loi

RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES AFFECTÉES AUX DÉPENSES DE CHAQUE SECTION.			MONTANT DES RECETTES par section.
MINISTÈRE			
Ire SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.			
PRODUIT des 9 cent. 7/10es additionnels imposés par la loi	18,548,116 f.		
PRODUIT des 5 cent. 7/10es additionnels imposés par la loi, pour fonds commun à répartir entre les départemens	10,899,996	29,448,112 fr.	
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Produits d'expéditions d'actes des préfectures, ou d'anciennes pièces déposées aux archives			
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Revenus particuliers des prisons départementales			
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Produit d'arbres abattus ou élagués sur les routes départementales			
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Ventes de matériaux de démolition ou de rebut, ou d'autres objets provenant des routes départementales ou d'établissements publics des départements			
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Vente de mobilier des préfectures et des bureaux des sous-préfectures, reconnu hors de service		600,000	
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Produit de moins value de mobilier acquitté par les préfets			
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Remboursement d'avances faites par les départements pour les tables décennales de l'état civil			
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Remboursement d'avances faites par les départements, sur les centimes additionnels ordinaires, pour payement de diverses dépenses imputables sur les fonds généraux			
PRODUITS ÉVENTUELS ordinair. — Produit de droits de péage et de tous autres autorisés au profit des départements			30,048,112 fr.
IIe SECTION. — DÉPENSES FACULTATIVES.			
PRODUIT des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses facultatives d'utilité départementale (*maximum 5 centimes.*)	9,570,000 f.		
PRODUIT des 6/10es de centimes additionnels imposés par la loi pour fonds commun à répartir entre les départements	1,147,368	10,717,368 fr.	
PRODUITS ÉVENTUELS extraordinaires. — Produit des propriétés des départements non affectées aux services départementaux	400,000		
PRODUITS ÉVENTUELS extraordinaires. — Subventions communales pour travaux neufs des routes départementales classées	700,000	1,100,000	11,817,368 fr.
IIIe SECTION. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.			
PRODUIT des centimes additionnels extraordinaires imposés en vertu de lois spéciales	14,930,000		
PRODUIT des emprunts autorisés par des lois particulières	3,000,000		17,930,000 fr.

MENTAL POUR L'EXERCICE 1844.

du 10 mai 1838.)

AFFECTATION DES RECETTES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES COMPRISES DANS CHAQUE SECTION.	MONTANT DES DÉPENSES par section.
DE L'INTÉRIEUR.	
(*Articles* 12, 13, 14 *et* 15 *de la loi du* 10 *mai* 1838).	
Travaux ordinaires des bâtiments civils. Contributions dues par les propriétés des départements Loyers des hôtels de préfectures et des sous-préfectures Mobilier des préfectures et des bureaux des sous-préfectures Casernement de la gendarmerie Prisons départementales Cours et tribunaux Corps de garde des établissements départementaux	fr. 30,048,112
Entretien des routes départementales Enfants trouvés ou abandonnés Aliénés Impressions Archives départementales Frais de translation, de route et autres dépenses ordinaires *Dettes* départementales ordinaires	
(*Articles* 16, 17 *et* 18 *de la loi ci-dessus indiquée*).	
Travaux neufs des édifices départementaux Travaux des routes départementales Subventions aux communes Encouragements Cultes Secours contre la mendicité	11,817,368
Dépenses diverses Dettes départementales pour dépenses facultatives ou extraordinaires	
(*Article* 19 *de la loi ci-dessus indiquée*).	
Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels extraordinaires. — Travaux Intérêts des emprunts Remboursement des emprunts	14,930,000
Réserves destinées aux indemnités proportionnelles aux ingénieurs Traitements ou honoraires des architectes	
Travaux divers imputables sur le produit des emprunts autorisés par les lois	3,000,000
	17,930,000

(Suite de l'État F.)

Suite du *Tableau du service départemental*

RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES AFFECTÉES AUX DÉPENSES DE CHAQUE SECTION.		MONTANT DES RECETTES par section.
Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
IVe SECTION. — Dépenses spéciales (*Article 19 des Dépenses communales*).		
Produits des centimes additionnels spéciaux votés par les conseils généraux pour les dépenses des chemins vicinaux de grande communication et autres chemins vicinaux. (*Maximum 5 centimes.*)	fr. 10,680,000	fr. 17,340,000
Contingents communaux et souscriptions particulières pour travaux des chemins vicinaux de grande communication	6,500,000	
Produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Revenus des établissements d'eaux minérales appartenant aux départements		
Produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Excédant des droits d'examen et de réception des officiers de santé, pharmaciens et herboristes, par les jurys médicaux		
Produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Produit des rétributions payées par les pharmaciens, les épiciers, les droguistes et les herboristes, pour la visite de leurs établissements	160,000	
Produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Revenus des pépinières des départements		
Produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Vente de chevaux ou étalons appartenant aux départements		
Produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Subventions et revenus particuliers des sociétés d'agriculture et des comités agricoles		
Produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Produit de souscriptions pour les cours d'accouchement		77,135,480
MINISTERE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.		
Ve SECTION. — Instruction primaire (*Article 19 des Dépenses communales*).		
Produit des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses de l'instruction primaire. (*Maximum 2 centimes.*)	4,060,000	4,060,000
Portion des centimes facultatifs pour les dépenses d'utilité départementale, affectée par les conseils généraux aux dépenses de l'instruction primaire	Mémoire.	
MINISTÈRE DES FINANCES.		
VIe SECTION. — Cadastre (*Article 19 des Dépenses communales*).		
Travaux		
Mutation		
Produit des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses du cadastre. (*Maximum 5 centimes.*)		819,00
Dépenses		
Rembou		
RÉCAILATION		

Ministère de l'intérieur.....
— de l'instruction publique.....
— des finances.....

du service *partemental, pour l'exercice* 1844.

AFFECTATION DES RECETTES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES COMPRISES DANS CHAQUE SECTION.			MONTANT DES DÉPENSES par section.
DE L'INTÉRIEUR.			
(*Article* 19 *de la loi du* 10 *mai* 1838.)			
Dépenses sur le produit des centimes additionnels spéciaux pour les chemins vicinaux de grande communication, et autres chemins vicinaux		fr. 10,680,000	
Dépenses pour les chemins vicinaux de grande communication, sur le produit des subventions communales et des souscriptions particulières		6,500,000	fr. 17,340,000
Dépenses imputables sur des produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838.	Dépenses pour les établissements thermaux appartenant aux départements		
	Frais de visite des pharmacies, des boutiques et magasins des droguistes et épiciers-herboristes		
	Portion de l'entretien des pépinières départementales	160,000	
	Encouragements à l'agriculture		
	Bourses, secours ou souscriptions pour les cours d'accouchement		
			77,135,480
STRUCTION PUBLIQUE.			
(*Article* 19 *de la loi ci-dessus indiquée.*)			
Dépenses ordinaires et obligatoires			4,060,000
Dépenses extraordinaires			
MINISTÈRE DES FINANCES.			
— CADAS (*Article* 19 *de la loi ci-dessus indiquée.*)			
Travaux d'art et d'arpentage			819,000
Mutations cadastrales			
Dépenses extraordinaires			
Remboursement d'avances à des communes ou à des particuliers			

RÉCAPITULATION.

	RESSOURCES.	DÉPENSES.
	fr. 77,135,480	fr. 77,135,480
	4,060,000	4,060,000
	819,000	819,000
	82,014,480	82,014,480

TAB

Contribu	
Impôts	
Produits	
Domaine	
Produits	
Produits	
Revenus s	
départe	
colonies	
Ressources	
25 juin	
Services spéc	
pour ordre	

I

BUDGET DES RECETTES DE L'EXERCICE 1844.

TABLEAU RÉSUMÉ DES ÉVALUATIONS DE RECETTES ADOPTÉES PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, COMPARATIVEMENT AUX PROPOSITIONS DU GOUVERNEMENT.

BRANCHES PRINCIPALES DE REVENUS.	ÉVALUATIONS PROPOSÉES PAR LE GOUVERNEMENT.			RÉSULTAT DES VOTES DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.			NOTES EXPLICATIVES.
	PROJET de Budget.	PROPOSITION spéciale.	TOTAL.	Augmentations.	Réductions.	ÉVALUATIONS adoptées par la Chambre des Députés.	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
Contributions directes	409,019,566	»	409,019,566	»	(B) 1,912,280	407,107,286	
Impôts et revenus indirects	755,230,000	(A) 191,000	755,421,000	(C) 500,000	»	755,921,000	
Produits des forêts et de la pêche	35,000,000	»	35,000,000	(D) 657,500	»	35,657,500	
Domaines	7,956,700	»	7,956,700	(E) 50,000	»	8,006,700	
Produits universitaires	4,078,000	»	4,078,000	»	»	4,078,000	
Produits divers du budget	14,883,000	»	14,883,000	»	(F) 482,500	14,400,500	
Revenus spéciaux des départements et des colonies — Produits éventuels affectés au service départemental	11,360,000	»	11,360,000	»	»	11,360,000	
Revenus spéciaux des départements et des colonies — Produits et revenus de l'Algérie	2,650,000	»	2,650,000	(G) 350,000	»	3,000,000	
Revenus spéciaux des départements et des colonies — Produit de la rente de l'Inde	1,050,000	»	1,050,000	»	»	1,050,000	
Revenus spéciaux des départements et des colonies — Recettes des colonies soumises au régime de la loi du 25 juin 1841	6,001,100	»	6,001,100	(H) 298,250	»	6,299,350	
	1,247,228,366	191,000	1,247,419,366	1,855,750	2,394,780	1,246,880,336	
Ressources extraordinaires (portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de l'Exercice 1844)	80,000,000	»	80,000,000	»	(I) 2,120,000	77,880,000	
	1,327,228,366	191,000	1,327,419,366	1,855,750	4,514,780	1,324,760,336	
				2,659,030			
Les dépenses autorisées s'élevant à						1,389,208,172	
Le Budget de 1844 est voté avec un Excédant présumé de dépense, de						(K) 64,447,836	
Services spéciaux portés pour ordre au Budget — Légion d'honneur	7,337,698	»	7,337,698	»	(J) 2,000	7,335,698	
Services spéciaux portés pour ordre au Budget — Imprimerie royale	2,634,500	»	2,634,600	»	»	2,634,500	
Services spéciaux portés pour ordre au Budget — Chancelleries consulaires	250,000	»	250,000	»	»	250,000	
Services spéciaux portés pour ordre au Budget — Caisse des invalides de la marine	8,150,000	»	8,150,000	»	»	8,150,000	
Services spéciaux portés pour ordre au Budget — Service de la fabrication des monnaies et médailles	1,350,494	»	1,350,494	»	»	1,350,494	
	19,722,692	»	19,722,692	»	2,000	19,720,692	

(A) Modifications qu'ont éprouvées les évaluations 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. Ces modifications ont eu pour objet de substituer aux recettes de 1842, qui avaient d'abord été prises pour base des évaluations de 1844, celles qui sont résultées de la situation provisoire de 1842, publiée dans le compte général des finances. Elles se développent ainsi :

	AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
Enregistrement	»	118,000f.
Timbre	697,000f.	»
Droits divers de douanes	»	642,000
Contributions indirectes	373,000	»
Poudres à feu	»	59,000
Produits des postes	»	60,000
	1,070,000	879,000
	191,000	

(B) Non allocation d'un nouveau centime additionnel porté au projet du Gouvernement, pour le fonds commun des dépenses des départements. La Chambre des Députés a prélevé ce centime sur les centimes généraux revenant au Trésor, et en a réparti le produit entre le fonds des dépenses ordinaires des départements, et le fonds commun des mêmes dépenses.

(C) Augmentation de la taxe de consommation des sels, basée sur l'accroissement de la population.

(D) Elévation du produit des coupes de bois, au montant des recettes constatées pour l'Exercice 1842.

(E) Plus value présumée pour la vente d'animaux et de juments, pouliches et poulains dans les bergeries et haras qui doivent être supprimés, et pour l'exploitation, par regie, des eaux de Vichy.

(F) Résultat des modifications apportées à l'évaluation des produits divers du budget, savoir :

Réduction sur le produit des poudres à rembourser au Trésor par le ministère de la guerre, par suite de la suppression d'une consommation de 200,000 kilogr.		312,000 f.
Réduction sur le produit de l'exploitation des chemins de fer, correspondante à la réduction de crédits opérée sur ce service, dans le budget des dépenses		200,000
Ensemble		512,000
A déduire :		
Augmentation sur le produit des mines, basée sur les réalisations obtenues en 1842	20,000 f.	
Remboursement par les compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen et à Orléans, du supplément de frais de police qui a donné lieu à une augmentation égale de crédit, dans le budget du ministère des travaux publics	9,500	29,500 f.
Reste		482,500

(G) Augmentation probable, d'après le montant des recettes de l'année 1842.

(H) Supplément à réaliser sur les recettes de la colonie de Bourbon, pour laquelle les ressources et les besoins du service local doivent être équilibrés au Budget.

(I) Réduction égale à celle qu'ont éprouvée les crédits des ministères des travaux publics et de la guerre, savoir :

Solde du prêt à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, qui a été entièrement complété en 1843	2,000,000f.	2,120,000f.
Rejet d'une allocation relative à l'extension du haras de l'école de Saumur	120,000	

(J) Réduction sur le produit de la subvention accordée à la Légion d'honneur, par suite d'un retranchement de même somme, sur les dépenses du matériel de la grande Chancellerie.

(K) Cet excédant s'applique :

Aux services ordinaires du Budget, pour	24,947,836f.	64,447,836f.
et aux travaux de chemins de fer imputables provisoirement sur les ressources de la dette flottante, pour	39,500,000	

IMP. n° 134.

IMPRESSIONS

N° 135.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juillet 1843.

PROJET DE LOI

RELATIF

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

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 6 juillet 1843, 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.

ARTICLE UNIQUE.

L'échange d'immeubles conclu entre l'État et la ville de Lyon, par contrat du 17 mai 1843, est approuvé, pour être exécuté conformément aux

diverses clauses stipulées dans ledit contrat et dans l'acte supplémentaire du 23 juin suivant.

Fait au palais de Neuilly, le 9 juillet 1843.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé Laplagne.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a déjà reçu la sanction de la Chambre des Députés, et qui est relatif à un échange d'immeubles conclu entre l'État et la ville de Lyon.

La construction d'un arsenal destiné à pourvoir aux besoins de cette place se trouve au nombre des travaux publics extraordinaires prévus par la loi du 25 juin 1841. M. le Ministre de la guerre ayant reconnu qu'un terrain communal situé dans la presqu'île de Perrache, offrait l'emplacement le mieux approprié à cette destination, a proposé au conseil municipal de Lyon d'en faire l'abandon à l'État, et de recevoir en échange l'arsenal actuel de Sainte-Claire, avec ses dépendances, et la poudrière dite Sainte-Marie-des-Chaînes.

Cette offre acceptée, il a été procédé à une expertise contradictoire, de laquelle il résulte que les immeubles domaniaux ont une valeur de. . . . . 1 035 872 fr. 75 c.

Et le terrain communal celle de. 974 331 90

De sorte que la ville devra payer à l'État une soulte de. . . . . 61 540 fr. 85 c.

C'est sur ces bases, auxquelles ont adhéré M. le Ministre de la guerre et l'autorité municipale de Lyon, que l'acte d'échange a été passé, le 17 mai 1843, après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites par l'ordonnance réglementaire du 12 décembre 1827.

Il nous semble superflu, Messieurs, d'insister sur l'utilité et la convenance d'un arrangement qui doit faciliter la création d'un établissement militaire en rapport avec l'importance stratégique de la ville de Lyon, en réduisant le chiffre des dépenses à la charge du Trésor.

IMPRESSIONS
N° 136.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis de BELBEUF, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la création du canton de La Guillotière.

MESSIEURS,

La ville de La Guillotière, département du Rhône, n'était, avant 1789, qu'un simple et modeste faubourg de la ville de Lyon; aujourd'hui La Guillotière est une ville de plus de 30 000 habitants, ayant une administration municipale indépendante, et tout fait présager que sa prospérité ira toujours en croissant pendant de longues années encore.

Cependant, à une époque déjà très-reculée, et

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, BÉRENGER (de la Drôme), le président BOUILLET, le marquis DE CHANAILLES, le baron DUVAL, Félix FAURE, le baron FRÉTEAU DE PÉNY.

lorsque la population de La Guillotière s'élevait à peine à 10 000 âmes, le Gouvernement d'alors avait compris son territoire, quoique situé sur la rive du Rhône opposée à la ville de Lyon, dans la composition du premier arrondissement des justices de paix de cette ville, et les choses ont subsisté ainsi, jusqu'à ce jour, depuis plus de quarante ans.

Cet état, Messieurs les Pairs, ne doit pas subsister plus longtemps. La ville de La Guillotière a besoin d'une justice de paix pour elle seule, et d'un magistrat uniquement occupé de ses intérêts.

Toutes les autorités compétentes consultées ont été unanimement d'avis que l'érection de cette justice de paix était indispensable et urgente.

Pendant que le faubourg de La Guillotière devenait une ville très-importante, l'autre portion de territoire de la même justice de paix, située en en face de La Guillotière et de l'autre côté du fleuve, acquérait en même temps une immense importance.

L'ingénieur Perrache avait réalisé une grande et féconde pensée ; il avait, peu d'années avant la Révolution, creusé un nouveau lit au Rhône. Les vastes terrains qu'il ravageait avaient été conquis à la ville de Lyon et avaient étendu son périmètre ; mais les désastres de la Révolution ayant frappé Lyon plus qu'aucune autre ville de France, les travaux de Perrache, à peine alors achevés, étaient restés sans résultat. Le calme rétabli, la paix extérieure ayant fait prospérer la ville de Lyon, les terrains

de Perrache furent remblayés, de belles et vastes rues furent percées et bâties, et aujourd'hui le quartier de Perrache est un des plus beaux quartiers de Lyon; la population s'y est portée et s'y porte tous les jours davantage. 30 000 habitants au moins composent la population de cette portion de territoire du premier arrondissement. Ainsi, en ce moment, un seul juge de paix se trouve avoir plus de 60 000 justiciables, divisés par un grand fleuve, et dans une proportion à peu près égale.

C'est, Messieurs, ce que le projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés vous propose de changer. La séparation demandée donnera une population à peu près égale à chaque prétoire. Chaque territoire trouvera la justice de paix à sa portée, et tous les intérêts qui étaient en souffrance seront satisfaits.

Votre commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIO
N° 137
—
1843.

IMPRESSIONS
Nº 137.

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte CHOLET, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de douze Projets de loi relatifs à divers changements de circonscriptions territoriales.

MESSIEURS LES PAIRS,

Douze projets de loi ont été présentés à la Chambre, le 4 de ce mois, par M. le Ministre de l'intérieur, pour soumettre à votre sanction divers changements de circonscriptions territoriales. J'aurai l'honneur, au nom de votre commission, de vous en expliquer les motifs le plus brièvement possible.

Le premier projet a pour objet un changement de circonscription entre les départements du Calvados et de l'Eure, sur les territoires des commu-

* Cette commission était composée de MM. le comte CHOLET, le marquis DE CRILLON, le duc D'ISTRIE, le comte DE MONTGUYON, le comte DE NOÉ, le baron D'OBERLIN, le baron DE REINACH.

nes du Pin, arrondissement de Lisieux, et de Saint-Jean-d'Asnières, arrondissement de Pont-Audemer.

Le hameau d'Asnières qui, par sa situation topographique, devrait appartenir à la commune de Saint-Jean-d'Asnières (Eure), fait cependant partie de la commune du Pin (Calvados).

Les habitants de ce hameau se trouvent ainsi à sept kilomètres du chef-lieu de leur commune, ce qui rend très-difficiles leurs rapports avec l'administration locale, et les empêche d'envoyer leurs enfants à l'école communale; en conséquence, ils demandent à être réunis à la commune de Saint-Jean-d'Asnières, qui n'est qu'à un kilomètre et demi de distance.

Les conseils électifs du Calvados, craignant toute diminution du territoire de leur département, se sont opposés à ce changement; mais les autorités administratives des deux départements se sont accordées à reconnaître l'utilité de cette mesure dont nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption.

Le deuxième projet tend à distraire la commune de Lilletot du canton de Quillebœuf (Eure), pour la réunir à la commune de Fourmetot et au canton de Pont-Audemer.

La petite commune de Lilletot qui n'a que 88 habitants et 93 hectares de territoire, est presque enclavée dans celui de la commune de Fourmetot à laquelle elle est déjà réunie pour le culte et pour l'instruction primaire.

Les autorités administratives et judiciaires ont reconnu l'avantage qu'il y aurait à compléter cette réunion sous le rapport administratif: il en résultera seulement un changement dans les circonscriptions cantonales, la petite commune de Lilletot se trouvant ainsi enlevée au canton de Quillebœuf pour appartenir désormais au canton de Pont-Audemer.

Reconnaissant l'avantage de cette réunion déjà sanctionnée par la Chambre des Députés, votre commission a l'honneur de vous proposer de l'adopter également.

Par le troisième projet, le Gouvernement propose la création d'une commune nouvelle, qui serait formée de la réunion de quatre sections détachées de communes voisines.

La section de la Ricamarie, commune de Valbenoite, forme déjà une paroisse importante à laquelle sont réunies, pour le culte, des sections des communes de *Montaut*, *Saint-Genest-Malifaux* et *Chambon-Feugerolles* (Loire).

Les autorités administratives du département sentant tout l'avantage qu'il y aurait à réunir ces quatre sections pour en former une seule commune qui posséderait un territoire de 800 hectares et 2 921 habitants, n'ont pas hésité à proposer la formation de cette nouvelle circonscription communale; l'instruction complète et régulière qui a eu lieu n'a fait connaître qu'une faible opposition de la part de deux communes; mais il est à remarquer que ce sont celles qui perdent le

moins à ce changement qui se plaignent le plus; aussi leurs doléances ont-elles paru peu fondées. Il résultera de cette opération un changement dans la circonscription des trois cantons de Saint-Étienne, de Chambon et de Saint-Genest.

Votre commission, Messieurs, croit devoir vous proposer l'adoption de ce projet.

Le quatrième projet propose de distraire le hameau de Peyssanges qui appartient à la commune de Lempdes, canton d'Auzon, pour le réunir à la commune de Bournoncle, canton de Brioude (Haute-Loire).

En voici les motifs :

Depuis 1835, les habitants du hameau de Peyssanges, qui sont éloignés de quatre kilomètres du chef-lieu de la commune de Lempdes dont ils dépendent, demandent instamment à être réunis à la commune de Bournoncle, dont le chef-lieu n'est éloigné d'eux que d'un quart de kilomètre. Ils sont déjà, pour le culte et l'instruction primaire, rattachés à la commune de Bournoncle. La réunion, sous le rapport administratif, paraît donc de toute nécessité; c'est aussi ce qu'ont reconnu toutes les autorités consultées à cet égard, nonobstant les réclamations plus naturelles que valables de la commune de Lempdes.

Cette dernière commune ne perdra que 150 hectares sur 680, et 76 habitants sur 1 317. Le Gouvernement propose donc la réunion demandée par les habitants de Peyssanges, et votre commission n'a trouvé aucun motif contraire à cette mesure.

Le cinquième projet à pour but de distraire une section de la commune de Granvals pour la réunir à celle de Brion, (dép^{t}. de la Lozère).

Cette section de la commune de Granvals, qui comprend les deux hameaux de la Valentine et de la Blanchère, est très-éloignée du chef-lieu de la commune, et ses communications avec lui sont difficiles.

Les habitants de ces deux hameaux demandent à être réunis à la commune de Brion avec laquelle ils sont déjà en communauté pour le culte.

L'instruction qui a eu lieu à cette occasion a justifié cette demande, les autorités compétentes l'ont approuvée, et votre commission d'accord avec le Gouvernement vous propose de la sanctionner.

Le sixième projet donne à la commune de Noalhac (Lozère), une enclave qui se trouve dans son territoire et qui appartient à la commune de Fournels, (canton de Fournels, arrondissement de Marjevols, département de la Lozère).

Cette enclave n'est que de 18 hectares et ne contient que 10 habitants; le projet primitif avait des dispositions plus étendues, car il ôtait à la même commune de Noalhac, pour le donner à la commune de Saint-Laurent-de-Veyres, un territoire de 100 hectares renfermant 168 habitants, parcequ'il est enclavé dans cette dernière commune; mais la Chambre des Députés, trouvant que l'adjonction de la petite enclave distraite de la commune de Fournels était pour la commune

de Noalhac une compensation insuffisante de la portion qu'on lui enlevait, a rejeté la seconde partie du projet, qui, dès-lors, s'est trouvé restreint à la réunion à Noalhac de l'enclave qui appartenait à la commune de Fournels; la proposition du Gouvernement est donc réduite à ces termes, et nous avons l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Dans le septième projet il s'agit de réunir à la commune de Lourches (Nord) une section de la commune d'Escaudin.

Le hameau de Sang formant la section qu'on propose de distraire de la commune d'Escaudin, est effectivement à une grande distance du chef-lieu de cette commune, et les voies de communication entre les deux localités sont peu praticables, surtout dans la mauvaise saison, tandis que le hameau de Sang est très-rapproché de Lourches avec lequel les relations sont faciles en tout temps.

Cette réunion offre, de plus, l'avantage de rectifier d'une manière satisfaisante les limites très-irrégulières entre ces deux communes.

La commune d'Escaudin s'oppose à ce projet, comme le font toutes celles dont on réduit le territoire, mais les avantages ont paru à toutes les autorités compétentes supérieurs aux inconvénients, et le Gouvernement n'a pas hésité à vous présenter ce projet que votre commission vous propose d'adopter.

Le Gouvernement propose par le huitième pro-

jet, de réunir à la commune d'Escaupont (Nord), la section de Trieu Polette administrée par la commune de Fresnes.

La commune de Fresnes (canton de Condé, arrondissement de Valenciennes, département du Nord) administrait la section de Trieu Polette sans que cette localité lui appartînt. Cette réunion administrative avait été opérée par un arrêté préfectoral non approuvé en date du 19 pluviôse an 12; depuis cette époque les habitants de cette section très-éloignée de leur nouveau chef-lieu, n'ont cessé de demander d'être rendus à leur ancienne administration, et de faire partie de la commune d'Escaupont dont ils sont très-rapprochés.

Cette demande a été accueillie par les conseils électifs et les autorités administratives; on a jugé de plus qu'il conviendrait, outre la restitution faite à la commune d'Escaupont, de lui annexer 18 hectares de terrains distraits de la commune de Fresnes, qui par leur contiguité avec le bourg d'Escaupont pourraient nuire à son développement. Nous vous proposons, Messieurs, d'accepter ce projet contre lequel il ne s'est élevé qu'une faible opposition.

Le neuvième projet, tend à réunir à la commune de Zimmerbach une section de la commune de Turckheim (Haut-Rhin.)

Le village de Zimmerbach est traversé par un ruisseau qui forme la limite entre les deux communes que nous venons de nommer, de telle sorte que la partie nord du village appartient à la com-

mune de Turckheim, tandis que la partie sud constitue le chef-lieu de la commune de Zimmerbach.

Ce fractionnement entre deux circonscriptions administratives d'un même centre de population, remonte à l'époque féodale, la partie sud de Zimmerbach appartenait à la seigneurie de Ribeaupierre, la partie nord au seigneur de Haastadt, qui, en 1613, la céda à la ville libre de Turckheim.

Les inconvénients d'un tel état de choses n'ont fait que s'aggraver avec le temps.

Dès 1833, un premier projet de loi eut pour but la réunion des deux fractions du village de Zimmerbach; quelques difficultés dans les nouvelles délimitations le firent ajourner; mais enfin, les autorités administratives et les conseils électifs ont approuvé ce changement de circonscription qui attribue définitivement à la commune de Zimmerbach, outre la partie bâtie située au nord du ruisseau, une portion de territoire suffisante pour l'agrandissement futur du village.

La commune de Turckheim perdra ainsi 85 hectares, 256 habitants et 55 francs de revenu, mais elle conservera encore 1 738 hectares de territoire, 2 747 habitants et 17 149 francs de revenu.

Il n'est pas besoin de dire que la commune de Turckheim s'est opposée à cette mesure, mais ses protestations ne peuvent être prises en considération, et nous vous proposons d'accepter le projet de loi qui consacre cette réunion.

Le dixième projet a pour but de réunir la petite commune de Mézières à celle de Vallangoujard (Seine-et-Oise), et de les rattacher au canton de l'Isle-Adam.

Mézières qui n'a que 150 hectares, 33 habitants et 59 francs de revenu, ne peut former une commune et une administration distincte.

Le conseil d'arrondissement de Pontoise a proposé de le réunir à Vallangoujard (canton de Marines), qui a 570 hectares, 320 habitants et 127 francs de revenu.

La nouvelle commune aurait son chef-lieu à Vallangoujard et par suite de l'avis des autorités judiciaires, on propose de l'attacher au canton de l'Isle-Adam plutôt qu'à celui de Marines qui a une population double.

Telles sont les dispositions de ce projet que nous vous proposons d'accepter.

Le onzième projet propose également de réunir la petite commune de Verrières d'Onzaines à celle de Ladigny (Vosges.)

Verrières n'a que 300 hectares, 44 habitants et 393 francs de revenu; elle ne possède ni église ni maison commune; il y a impossibilité d'y former un conseil municipal, elle ne peut donc avoir une existence communale individuelle. On propose de la réunir à Ladigny qui possède 1 055 hectares, 359 habitants et 2 506 francs de revenu; la nouvelle commune ainsi formée prendrait le nom de Ladigny-les-Verrières. Les deux conseils municipaux s'opposent à cette réunion à cause de l'état

des communications, mais il a été constaté que deux chemins, d'un facile entretien, existaient entre les deux communes.

Le Gouvernement, d'accord avec les autorités locales, vous propose de prononcer cette réunion, et votre commission ne peut que vous engager à l'approuver.

Enfin, Messieurs, le douzième projet propose de réunir en une seule, les trois communes de Boueilh, Boueilho et Lasque, canton de Garlin, arrondissement de Pau (Basses-Pyrénées).

La commune de Boueilh a 399 âmes de population, mais son revenu n'est que de 64 francs.

Celle de Boueilho a 239 habitants et 137 francs de revenu.

Enfin celle de Lasque n'a que 233 habitants et 46 francs de revenu.

Chacune de ces communes est donc trop faible pour avoir une existence municipale qui lui soit propre. Leur réunion allégerait leurs charges administratives et serait favorable à la bonne composition de leur conseil municipal ; elles ont entre elles des voies de communication faciles; elles sont déjà réunies pour le culte, il y a donc tout avantage à les constituer en une seule municipalité; la nouvelle commune dont le chef-lieu serait à Boueilh, aurait ainsi 869 habitants, 1 722 hectares et 246 francs de revenu.

Les conseils électifs et les autorités administratives ont reconnu unanimement, malgré les réclamations des conseils municipaux, l'utilité de ce

projet que la Chambre des Députés a adopté le 6 juillet, et que nous vous proposons d'accepter également.

IMPRESSIO

Nº 138

—

1843.

IMPRESSIONS

Nº 138.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juillet 1842.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. KÉRATRY, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de 200 000 fr. pour la célébration du treizième anniversaire des Journées de juillet 1830.

MESSIEURS,

Après l'adoption par l'un des grands pouvoirs de l'Etat, du projet de loi relatif au treizième anniversaire des fêtes de Juillet, le Gouvernement du Roi le présente à la vôtre.

Votre commission ne pouvait qu'accueillir favorablement ce projet, qui renferme deux dispositions spéciales, auxquelles elle donne son entier assentiment.

Elle a pensé que si les citoyens, en jouissance

---

* Cette commission était composée de MM. BESSON, le comte EXELMANS, le comte HEUDELET, KÉRATRY, le comte LANJUINAIS, le baron PETIT, le marquis DE SAINT-SIMON.

d'une constitu tion libre et sagement pondérée, doivent à leur patrie un tribut de dévouement qui souvent les conduit au sacrifice de leur vie, la Patrie a, de son côté, envers eux, des obligations à remplir.

Il y aura bientôt treize années révolues depuis que la France, après avoir repoussé une agression déloyale, a payé, autant qu'il dépendait d'elle, la dette contractée envers les braves citoyens dont le sang a coulé pour sa cause. Les parents, les épouses, les enfants de ses défenseurs ont trouvé des asiles pour les recueillir, et des bras pour leur prêter un généreux appui. Les noms des nobles victimes, inscrits sur les colonnes d'un temple devenu, par cela même, encore plus digne d'être rendu à une pensée religieuse, se sont vus entourés d'une gloire justement acquise. Le Collègue qui a l'honneur de vous entretenir en ce moment, fut chargé d'offrir, aux votes d'une autre Chambre, la loi rémunératrice appelée par le vœu public.

Maintenant, Messieurs les Pairs, ce n'est pas seulement dans un sentiment de gratitude que la France célèbre l'anniversaire d'une lutte où force est restée à la loi du pays; elle a encore intérêt à immortaliser les souvenirs d'une victoire qu'aucun désordre n'a souillé, qu'aucune perturbation sociale n'a suivie. C'est, en effet, une belle page dans les annales d'une nation civilisée, et il convient que les caractères n'en souffrent aucune atteinte!

Aussi votre commission, tout en donnant sa pleine approbation à la suspension de fêtes et de

réjouissances, avec lesquelles une grande perte, encore récente pour les cœurs français, ferait un trop pénible contraste, s'est félicitée d'avoir à sanctionner de son suffrage la pensée d'avenir dont s'est préoccupée la Chambre élective. Non, Messieurs, la Chambre des Pairs ne répudiera jamais cette seconde origine donnée à la Constitution du pays; le Gouvernement lui-même peut l'avouer à haute voix, et ses actes (disons-le sans flatterie), rendent à cette origine un hommage sur la sincérité duquel l'histoire n'élèvera pas de doutes! Partout la loi de l'État parle; partout elle est respectée. La discussion, ouverte dans les enceintes où elle s'élabore, est souvent vive, souvent animée, quelquefois même improbative des projets soumis à la sanction des deux Chambres : rendons-en grâces au ciel! car, toujours respectueuse envers le Trône, elle atteste un principe de vie; dans son énergie même, elle constitue un esprit public, gage de patriotisme au dedans et de sécurité au dehors!

Les temples donc entendront des prières, adressées au Très-Haut, pour le bonheur spirituel des citoyens dont nous honorons la mémoire; sans doute, en même temps, dans trente-sept mille communes de France, des vœux monteront vers le ciel pour la conservation d'une famille auguste, qui semble vouloir nous faire oublier ses propres pertes en se multipliant partout où l'honneur national appelle le drapeau de la France; des secours viendront aussi chercher les malades et les indigents à leur domicile : ainsi célébrée, certes une

pareille fête aura son prix! elle sera digne à la fois des morts que nous regrettons, du Roi dont le grand cœur a payé un cruel tribut à la volonté rigoureuse du Ciel, et de vous-mêmes, Messieurs les Pairs, qui vous êtes associés à ces royales et nationales douleurs.

Votre commission adopte, à l'unanimité, le projet de loi présenté par le Gouvernement.

IMPRESSIONS
Nº 139.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juillet 1843.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le marquis DE BARTHÉLEMY, à l'occasion du décès de M. le chevalier TARBÉ DE VAUXCLAIRS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La mort ne se lasse point de frapper aux portes de cette enceinte; elle nous enlève incessamment les glorieux débris de nos armées impériales, et les descendants de ces maisons illustres qui formèrent autrefois la Pairie de France.

Ces deux beaux fleurons de la couronne de cette Chambre sont fréquemment atteints, et votre tribune ne cesse, pour ainsi dire, de retentir de ces grands faits d'armes qui ont porté si haut à toutes les époques le nom français.

Aux plumes les plus exercées, aux compagnons de tant d'illustres guerriers, est réservé le soin de louer dignement de si grandes, de si nobles actions, et d'ajouter aux fastes de notre histoire de nouvelles et glorieuses pages.

Je viens aujourd'hui fixer votre attention, Messieurs, sur des services moins éclatants peut-être, mais non moins utiles.

Si la guerre fonde et illustre les empires, c'est à la paix qu'ils doivent leur prospérité et la perpétuité de leur force. Honneur aux hommes qui ont consacré leur vie tout entière à l'étude et au développement des arts de la paix! Honneur aux hommes qui, comme M. le chevalier Tarbé de Vauxclairs, dévorés du besoin de bien faire, ont contribué, par leurs soins ou par les sages conseils de leur expérience éclairée, à doter leur pays de tant d'œuvres précieuses, et à l'enrichir de beaux et durables monuments!

Jean-Bernard Tarbé de Vauxclairs naquit à Sens, le 23 février 1767.

Son père, homme de mérite, inspira à ses nombreux enfants l'amour du devoir et du travail. Tous répondirent à son attente et occupèrent un rang distingué dans les diverses carrières qu'ils embrassèrent.

L'aîné, Louis-Hardouin Tarbé, premier commis au ministère des finances, eut l'honneur d'être choisi par le Roi Louis XVI pour diriger ce département, à une époque bien périlleuse et bien difficile pour la monarchie. S'il ne put rien pour son salut, on lui sut gré d'y avoir consacré ses efforts et son incontestable talent; plusieurs parties de l'administration financière subsistent encore telles qu'elles furent établies par lui.

Notre honorable Collègue, à peine âgé de quatorze ans, entra à l'école des ponts et chaussées.

Cette école, alors dirigée par son illustre fondateur Perronnet, était organisée de telle sorte que les élèves qui y étaient admis devaient nécessairement consacrer plusieurs années à acquérir des connaissances analogues à celles qui sont aujourd'hui l'objet des cours de l'École polytechnique.

La création de l'École des ponts et chaussées, en 1747, avait été à cette époque, en Europe et en France, un événement important dans l'ordre de la civilisation. Elle fut le berceau de ce corps célèbre, recommandable à tant de titres, et dont la devise est aujourd'hui comme autrefois, honneur, talent et exacte probité.

Ce n'étaient pas seulement les regnicoles qui s'empressaient de suivre les cours de l'École des ponts et chaussées; les ingénieurs étrangers sollicitaient alors l'honneur d'y être admis, comme on en voit encore de nos jours quelques exemples.

L'homme célèbre placé à sa tête, et qui portait si bien le titre glorieux de premier ingénieur de France, la rehaussait de tout l'éclat de son nom, de ce nom qui, après cinquante-quatre ans des plus éminents services, mérita d'être honoré d'une récompense nationale par l'Assemblée constituante.

Ce n'est point assez de la théorie pour apprendre la science de l'ingénieur; il faut y joindre la pratique; cette pratique ne peut s'acquérir que sur les travaux. Aussi Perronnet, après avoir initié pendant plusieurs années ses jeunes élèves aux sciences physiques et mathématiques, ainsi qu'à

la théorie de l'art de la construction, leur faisait-il donner des missions dans les diverses provinces.

C'est ainsi que le jeune Tarbé, distingué dès cette époque par un si bon juge, fut envoyé successivement en Bretagne, à Rouen, puis à Cherbourg, où il assista, comme élève, à la fête qui fut donnée à Louis XVI sur cette même rade dont il devait plus tard, comme inspecteur-général, faire les honneurs à l'empereur Napoléon ; peu de temps après, il accompagna M. Alexandre de Lameth en Russie.

Il parcourut ainsi, bien jeune encore, une partie de l'Europe, et fut présenté à l'impératrice Catherine II. A son retour, M. Tarbé, nommé sous-ingénieur, fut chargé en cette qualité de l'arrondissement de Verdun. Six mois après, il fut envoyé à Sedan, puis à Saint-Florentin ; en 1793, il contracta dans cette ville une alliance qui fit le bonheur de sa vie, et y passa les temps les plus difficiles de la révolution. Dans ces jours de désordre et d'anarchie, il fut assez heureux pour rendre à ce pays des services qui ne sont point encore oubliés.

Dénoncé comme royaliste, ou tout au moins comme modéré, à une époque où le terrorisme vaincu menaçait d'envahir encore la France, cette persécution servit à son avancement. On l'éloigna de Saint-Florentin pour l'envoyer à Reims sur un théâtre plus important et plus digne de lui. Il peut être curieux de voir comment répondait l'administration départementale de l'Yonne consultée par

le Ministre de l'intérieur sur cette dénonciation.

On y verra l'hommage que les ennemis politiques de M. Tarbé étaient obligés de rendre à son caractère et à son mérite. « Nous avons pris, dit-elle, sur le citoyen Tarbé, tous les renseignements que vous avez pu désirer; nous devons à votre justice la vérité sans passion. On ne peut compter ce citoyen au nombre des amis du régime républicain. Si ses succès dans son art ont adouci ses opinions anticiviques, c'est une raison pour l'administration centrale de vous offrir l'éloge de ses talents, car il serait difficile de trouver un ingénieur dont les opérations soient plus satisfaisantes. »

Après le 18 brumaire, les travaux publics reçurent une grande impulsion.

M. Tarbé ne pouvait être oublié.

Il fut chargé de la surveillance des ouvrages maritimes des ports de Dieppe et du Tréport.

Tout le monde sait combien l'entrée du port de Dieppe est difficile, combien il importe de la dégager des galets qui l'encombrent, en leur opposant des courants rapides et bien dirigés. M. Tarbé présenta à ce sujet d'importants projets, qui lui valurent les éloges du conseil général des ponts et chaussées.

A peine venait-il d'achever la construction du déversoir pour l'écoulement des eaux de la vallée d'Arques, qu'il fut nommé ingénieur en chef du port de Brest.

C'est surtout à partir de cette époque que la

CHAMBRE DES PAIRS

haute capacité et la puissante intelligence de M. Tarbé de Vauxelairs purent être appréciées. Quelques mois s'étaient à peine écoulés depuis son arrivée à Brest, qu'il adressait au Gouvernement un rapport remarquable sur les améliorations dont ce port était susceptible.

Il n'avait point sans doute la pensée d'obtenir l'exécution simultanée de tous les travaux nécessaires, mais il voulait que tous ceux qui seraient entrepris fussent rattachés à un vaste système mûrement, savamment étudié, système qu'il développa avec une si grande supériorité de vues et de talent, que son travail est encore consulté aujourd'hui avec fruit au Ministère de la marine.

Ce rapport fut suivi de l'envoi d'une quantité considérable de projets.

M. Tarbé ne s'occupait pas seulement d'objets d'art; il prit l'initiative pour un assez grand nombre de mesures administratives, parmi lesquelles on remarque une nouvelle organisation du travail des forçats, et la substitution des adjudications sur séries de prix au mode d'exécution en régie suivi précédemment dans le port de Brest.

Des services si distingués ne pouvaient manquer d'être appréciés par le Souverain qui gouvernait alors la France. Par décret du 16 novembre 1807, l'ingénieur en chef du port de Brest fut nommé inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.

L'inspection qui lui fut confiée était très-étendue : elle comprenait les départements de la Somme, du Pas-de-Calais, du Nord, de la Lys, de

l'Escaut, des Deux-Nèthes, de la Dyle et de Jemmapes.

D'immenses travaux s'exécutaient dans ces départements ; des projets plus vastes encore y étaient préparés. M. Tarbé de Vauxclairs présida à leur exécution ou à leur étude avec cette habileté dont il avait déjà donné tant de preuves.

Ce n'était pas seulement pour l'exécution des travaux civils que le Gouvernement recourait à son expérience et à ses lumières. On sait que l'Empereur avait des vues très-vastes sur le port d'Anvers, où il fit exécuter de si grands travaux stratégiques ; avant de les entreprendre, il consulta M. Tarbé de Vauxclairs et le fit nommer membre de la commission chargée de présenter un projet des travaux de défense de cette ville et de l'Escaut.

A cette époque, M. Tarbé de Vauxclairs eut l'honneur d'accompagner l'Empereur dans le voyage qu'il entreprit en Belgique, en Hollande, et dans la visite qu'il fit ensuite des travaux de Cherbourg. Se portant avec le chef de l'État, dans les divers lieux qu'il visitait, il était particulièrement consulté sur tous les points où il pouvait être utile d'établir des ouvrages d'art ou de défense. Toujours son opinion fut librement et consciencieusement exprimée ; aussi ne tarda-t-il pas à être initié aux plus grandes pensées de l'Empereur, qui lui continua sa confiance en l'appelant plus d'une fois dans son cabinet, à Paris ou à Saint-Cloud. Cette confiance était telle, qu'à Sainte-Hélène même, le nom de M. Tarbé se reproduisait encore dans les conversations de Napoléon.

L'Empereur, irrité de la puissance que les Anglais conservaient sur la mer, dont ils lui fermaient entièrement l'accès, désolé de voir les diverses parties de son immense Empire privées de communiquer entre elles par la Manche et la mer du Nord, conçut la gigantesque pensée d'unir la Baltique à la Seine par un grand canal. M. Tarbé de Vauxclairs, par décret du 1er janvier 1811, fut chargé de la direction et de l'exécution de ce vaste projet.

Ce n'était point encore assez pour son activité et son zèle : il reçut la mission d'organiser le service des ponts et chaussées à Hambourg, à Brême, à Lubeck, et vit réunir les départements anséatiques à son inspection qui s'étendit ainsi sur tout le littoral, depuis la Somme jusqu'à Flessingue.

Un décret impérial du 10 avril 1812 vint récompenser les nouveaux services de M. Tarbé, en lui conférant le grade d'inspecteur-général des ponts et chaussées. Il fut attaché en cette qualité au conseil des travaux maritimes établi auprès du Ministre de la marine.

Ses précédents y marquaient sa place ; elle était d'ailleurs indiquée par cette soif de travail qui le dévorait.

A cette époque de guerre universelle, les travaux de la paix étaient naturellement sacrifiés aux travaux de défense, et parmi ceux-ci, les travaux maritimes étaient ceux auxquels la politique du moment attachait le plus de prix. M. Tarbé, toujours conséquent avec lui-même, eut la noble ambition d'être placé là où il y avait le plus à

faire, et là aussi où il pouvait être le plus utile à son pays.

Animé de ce noble sentiment, toujours guidé par les mêmes vues lorsque la paix générale eut été rendue à l'Europe, M. Tarbé tint à entrer dans le conseil général des ponts et chaussées.

Homme d'Etat en même temps qu'ingénieur habile, il prévoyait la vaste carrière, le prodigieux essor que l'ère nouvelle qui s'ouvrait pour la France, allait donner aux travaux de tout genre; il voulut y prendre une part active et importante. Nommé membre du conseil de perfectionnement de l'École polytechnique, il ne tarda pas à devenir vice-président du conseil général des ponts et chaussées, fonction qu'il a remplie sans interruption pendant plus de quinze années, et dans laquelle il n'a été remplacé qu'à la suite de vives instances pour obtenir un successeur.

Vers 1815, le projet exécuté en grande partie du canal de l'Ourcq était devenu la matière des plus fâcheuses préventions. On rencontrait dans les tracés des tourbières, des carrières; presque partout se manifestaient des fissures et des infiltrations qui semblaient devoir en rendre l'exécution presque impossible. Ces obstacles, des difficultés sans nombre, les dépenses excessives qu'elles entraînaient, avaient refroidi le zèle des plus ardents défenseurs de ce canal. Ses anciens adversaires relevaient la tête, et on avait été, dans le public, jusqu'à proposer de suspendre et même d'abandonner les travaux. Malgré la pénurie dans laquelle les charges des deux invasions plaçaient alors les

caisses publiques, le Gouvernement de la Restauration ne consentit point à prendre un parti si funeste aux intérêts généraux et à ceux de la ville de Paris.

Il résolut de s'entourer de tous les documents propres à éclaircir cette question. Une commission, dont M. Tarbé fut le rapporteur, reçut la mission d'examiner tout ce qui avait trait à la situation des travaux du canal de l'Ourcq et à leur continuation dans le meilleur système possible d'utilité, d'économie et de convenance, soit publique, soit particulière à la ville de Paris. Le rapport de cette commission a servi de base aux mesures prises pour l'achèvement des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, et pour l'ouverture du canal Saint-Martin.

M. Tarbé fut nommé commissaire du Roi pour veiller à l'exécution de ces mesures.

Depuis longtemps ces trois canaux sont livrés à la circulation. Ils donnent au commerce de nombreux avantages; ils procurent à la ville de Paris, dont ils font l'ornement, de nouveaux moyens de salubrité et contribuent puissamment à sa richesse.

M. Tarbé reçut à cette occasion le cordon de l'ordre de Saint-Michel, cette faveur dont le Roi était très-avare, cette récompense spécialement réservée aux arts, à la science, au mérite civil.

Membre de la Légion-d'honneur dès l'origine de l'institution, il devait plus tard être promu au grade de commandeur; il reçut encore la décoration de l'ordre des Guelfes à l'occa-

sion de la demande faite par le roi de Hanovre des plans préparés par lui sous le régime impérial pour l'amélioration de ce pays. Ainsi la domination temporaire de la France a laissé là, comme dans bien d'autres lieux, des traces utiles et des souvenirs qui lui assurent un juste ascendant moral sur l'esprit des peuples.

M. le chevalier Tarbé de Vauxclairs n'était pas seulement un ingénieur habile, il était protecteur éclairé de tous les arts utiles; aussi fut-il constamment choisi pour faire parti du jury de l'exposition de l'industrie nationale, qu'il avait contribué à faire établir. Il était d'ailleurs un des membres les plus actifs du conseils de perfectionnement du Conservatoire des arts et métiers, et prit part aussi aux travaux de la société pour l'encouragement de l'industrie nationale.

La réunion des connaissances administratives et de la science de l'ingénieur qui fut l'un des principaux mérites de M. Tarbé de Vauxclairs, avait depuis longtemps marqué sa place au conseil d'Etat. Il y fut appelé en 1817; la rectitude de son jugement, la variété de ses connaissances, la facilité de son élocution ne tardèrent pas à lui faire obtenir dans ces nouvelles fonctions la même distinction dont il jouissait dans la carrière qu'il avait si noblement parcourue.

Attaché longtemps en qualité de maître des requêtes au comité du contentieux, il s'acquittait de ses devoirs avec un dévouement et une activité qui n'auraient jamais permis de supposer qu'il eût à d'autres titres de nombreuses obligations à rem-

plir. Il suffisait à tout : passant sans interruption d'un travail à un autre travail, prolongeant régulièrement ses veilles, il trouvait le moyen de se multiplier, et d'être ainsi pour ses collègues un sujet d'étonnement.

Placé plus tard moi-même au comité du contentieux, j'ai pu y recueillir de nobles exemples.

Ce comité, présidé par M. Allent, était composé non-seulement de conseillers d'État en service ordinaire, mais de plusieurs conseillers d'État en service extraordinaire pris parmi les magistrats les plus éminents et les plus distingués de la cour de cassation et de la cour royale de Paris.

Il n'est aucun tribunal qui put offrir une réunion d'hommes plus remarquables à tous égards; il suffisait au plaideur le plus prévenu contre la juridiction administrative d'examiner la composition de ce comité pour qu'il renonçât à ses préventions et qu'il ne pût désirer d'avoir d'autres juges; nulle part il n'aurait trouvé plus d'impartialité et de lumières; grâce à la sagesse des décisions préparées alors par ce comité, la juridiction administrative n'a plus été aussi vivement attaquée, et elle a même acquis de nouvelles et importantes attributions.

Il suffit de se rappeler avec quelle célérité, avec quelle sévère et scrupuleuse justice s'accomplit la répartition du fonds de l'indemnité des émigrés pour juger du nombre et de l'importance des services rendus à cette époque par le conseil d'État. Pas une plainte, pas une réclamation ne s'élevèrent contre ses décisions; aussi ne tardèrent-elles

pas à former un corps savant de doctrines dans lequel chaque espèce particulière trouvait sa solution.

Émule de MM. de Cormenin, de Fréville, Maillard, de Broé, M. Tarbé occupa, parmi les maîtres des requêtes de ce temps, une des places les plus distinguées. Ayant sans cesse présente à l'esprit cette pensée qu'en l'absence de toute publicité, de tout débat oral auquel pussent se mêler les défenseurs des parties, le travail du rapporteur était l'élément principal des délibérations, il crut ne pouvoir dégager une responsabilité si grave à ses yeux qu'en se soumettant à ne présenter au conseil que des rapports écrits.

Ces rapports, toujours si riches d'érudition et de faits, offraient l'heureux assemblage des connaissances théoriques et pratiques. Ingénieur du plus haut mérite, maître des requêtes éclairé, c'était lui qui était chargé du soin d'instruire presque toutes les affaires de cours d'eau, de mines, de desséchement de marais, de grande voirie et de roulage, affaires si nombreuses alors au conseil d'État.

Grâces à ses soins, à ceux du regrettable M. Allent et de ses savants coopérateurs, des règles utiles et depuis lors presque toujours suivies, furent posées pour ces matières si difficiles et si délicates.

C'est ainsi que les cours d'eau, cette source si féconde de richesse pour le pays, cessèrent partout, à cette époque, d'être réglés par l'autorité départementale; leur police fut exclusivement con-

fiée, suivant le vœu de la loi, à l'administration supérieure, et exercée avec la double garantie des délibérations du conseil des ponts et chaussées et d'un comité du conseil d'État.

Par cette sage jurisprudence, le bien le plus important de tous, la santé des hommes, est mise à l'abri des inconvénients des eaux; par elle encore les propriétés sont à toujours garanties, tandis que les bienfaits dus à l'irrigation ou à la pente des rivières sont répartis avec prudence et avec toutes les garanties désirables dans l'intérêt des riverains. La faveur avec laquelle M. Tarbé était écouté, l'estime affectueuse dont l'honoraient les principaux membres du conseil d'État, lui révélèrent sans doute plus d'une fois les titres qu'il s'était acquis à un légitime avancement, et cependant, témoin de promotions successives auxquelles il demeurait étranger, il se sentit amené, par une longue attente, à se défier de lui-même. Il exprimait, au commencement de 1828, avec cette simplicité qui caractérise l'homme supérieur, la crainte de s'être abaissé dans le conseil autant qu'il avait pu s'élever dans le corps des ponts et chaussées. M. le comte Portalis, alors Garde des sceaux, tint à honneur de le rassurer lui-même. « Vous êtes, lui « écrivait-il de sa main, au premier rang des maî- « tres des requêtes dont les travaux approfondis et « les connaissances spéciales éclairent le mieux les « délibérations du conseil, et préparent avec matu- « rité et sagesse les matériaux de ce droit admi- « nistratif qui nous manque et qui nous est si né- « cessaire. »

Peu de mois après, le 12 novembre 1828, M. Tarbé obtenait, sur la proposition du même Ministre, le titre de conseiller d'État.

Il continua à être attaché, avec cette nouvelle qualité, au comité du contentieux, et y demeura jusqu'au mois de juillet 1836.

A cette époque, les discussions qui se renouvelaient incessamment sur l'incomptabilité du service ordinaire du conseil d'État avec d'autres fonctions publiques, déterminèrent le Gouvernement à ne plus maintenir en faveur du président du conseil des ponts et chaussées une exception à laquelle, on peut le dire, M. Tarbé attachait un moindre intérêt que le conseil d'État lui-même.

Son nom fut placé dans le cadre du service extraordinaire, et M. Tarbé dut quitter ce comité du contentieux auquel, depuis près de vingt années, il consacrait ses lumières et son expérience.

Le profond regret que fit naître au sein du conseil cette disposition, ne saurait être mieux apprécié que par le témoignage d'un homme sans doute bien digne de servir d'organe à tous ses collègues. L'honorable M. Allent céda au besoin d'adresser à M. Tarbé l'expression écrite de la peine qu'il éprouvait, et qui, disait-il, se renouvelait pour lui à chaque séance du comité du contentieux. « J'ai personnellement moins de con-« fiance en mes opinions, ajoutait-il, depuis que « vous n'êtes plus là pour les confirmer ou les rec-« tifier. »

Cependant, M. le chevalier de Vauxclairs laissait

à ses collègues et à ses successeurs un précieux monument de ses veilles et de ses utiles travaux, il avait publié, en 1835, le *Dictionnaire des travaux publics, civils, maritimes et militaires considérés dans leurs rapports avec la législation, l'administration et la jurisprudence.*

C'était une heureuse idée que celle de réunir les notions d'art, utiles aux magistrats et aux administrateurs, et les notions de législation ou de jurisprudence que les gens de l'art sont obligés de connaître ou d'appliquer.

Plus que personne, M. Tarbé de Vauxclairs était en mesure de publier ce recueil; ingénieur, il y apportait la connaissance théorique et pratique de son art; membre du conseil d'État, il pouvait y faire connaître, et au besoin y développer ou défendre, une jurisprudence qu'il avait contribué à fonder.

Le plus bel éloge de ce livre est consigné dans la lettre où M. le chevalier Allent annonce à l'auteur que « son ouvrage doit être constamment « placé sur le bureau du conseil d'État. »

Sur chaque matière contentieuse, on y trouve énoncées, avec une grande précision, des notions théoriques qui sont un préambule suffisant pour consulter avec fruit la jurisprudence des arrêts qui y sont tous cités.

Ailleurs, quoique resserré par son cadre et sans manquer à l'unité et à la précision qui caractérisent son ouvrage, l'auteur a trouvé le moyen de placer des notions scientifiques, historiques ou législatives de la plus haute importance.

Les articles relatifs aux desséchements, à la police du roulage, au régime et à la conservation des watringues, des poldres et des plantations destinées à fixer les dunes, les grèves de la mer et les pentes des terrains inclinés dans les défrichements, sont de nature à fixer utilement l'attention du législateur.

Nommé membre de la Chambre des Pairs le 3 octobre 1837, M. Tarbé de Vauxclairs nous a apporté, dans les dernières années de sa vie, le tribut de ses connaissances spéciales et de sa longue habitude des affaires.

Nommé rapporteur d'un grand nombre de lois sur les travaux publics, il applaudissait au vaste champ que la paix dont nous jouissons depuis trente ans leur avait ouvert.

Toutefois il recommandait constamment de ne pas mener de front, sur une échelle trop vaste, les travaux de la paix et ceux de la guerre; il voulait qu'ils fussent toujours proportionnés aux forces et aux ressources du pays.

Il s'élevait surtout contre le fractionnement des dépenses en matière de grands travaux publics, fractionnement auquel les Ministres ne sont pas toujours assez forts pour s'opposer. Commencer partout, sauf à ne terminer qu'après un temps très-long ou avec des sacrifices démesurés de la part du Trésor, lui paraissait une chose funeste aux intérêts du pays en retardant les jouissances auquelles il a droit de prétendre, ou en engageant outre mesure son crédit et son avenir.

Vous vous rappelez tous, Messieurs, la faveur

avec laquelle M. Tarbé de Vauxclairs était écouté dans cette enceinte, où son caractère, son mérite, son assiduité lui avaient conquis une belle place et une si juste considération.

A la mort de notre savant collègue, M. le baron de Prony, M. le chevalier Tarbé de Vauxclairs obtint la direction de l'École où il avait reçu les leçons de son ancien maître Perronnet.

Il continua dignement l'œuvre de ses prédécesseurs; fidèle aux traditions, il s'efforça d'inculquer aux élèves ce goût de l'étude, cette religion du devoir dont il avait lui-même puisé le germe dans l'institution qu'il dirigeait; il cherchait d'ailleurs à rendre sa maison agréable et d'un accès facile aux jeunes gens qui lui étaient confiés.

C'est ainsi que ce vieillard savant, bon, simple, vertueux, comprenait la mission que la Providence lui avait départie à la fin de sa carrière.

Cet homme qui, dans les positions sérieuses de la vie, se montrait si grave et déployait une si grande fermeté de caractère, soit qu'il osât, dans l'intérêt de la vérité, soutenir des discussions contradictoires avec Napoléon; soit qu'après les désastres de Waterloo, colonel de la garde nationale, il disputât, à la tête de sa légion contre une bande de fédérés, la vie de prisonniers de guerre renfermés au Temple, soit que son indignation repoussât toute ouverture qui n'allait pas à son seul but, le bien de l'État, ce même homme, dans les relations privées, était doué d'un enjouement naturel qui répandait la gaîté autour de lui et le faisait aimer de tous.

Ses jours s'écoulaient paisiblemunt au milieu d'une famille nombreuse et chérie, lorsque sa santé se trouva subitement altérée dans l'hiver de 1841. Depuis lors, elle a toujours décliné; il n'en a pas moins persisté à s'occuper, jusqu'au terme de sa vie, de la direction de l'École avec une constance et un zèle que la diminution de ses forces n'avait pu ralentir.

L'égalité de son caractère ne s'est pas démentie un seul instant dans tous le cours de sa longue maladie. Pressentant sa fin, il a toujours cherché néanmoins à rassurer sa famille. Jusqu'à ses derniers jours, son visage et son front sont demeurés si calmes et si sereins, que sa femme et ses enfants, justement alarmés, venaient chercher auprès de lui des motifs de consolation et quelques lueurs d'espérance.

La religion, qu'il avait toujours honorée, est venue à son secours; elle l'a aidé à supporter les souffrances de ses derniers moments, et une mort douce et chrétienne a terminé un carrière si bien remplie.

Ainsi a fini, le 17 septembre 1842, à l'âge de soixante-seize ans, notre honorable collègue. Fidèle aux sentiments de modestie qui l'avaient animé dans tout le cours de sa carrière, quatre jours à peine avant sa mort, traçant de sa main ses dernières volontés, il recommandait que toute pompe officielle fût écartée de son convoi, et que les membres de sa famille présents à Paris y fussent seuls appelés.

Le corps des ponts et chaussées a perdu en lui

une de ses plus vives lumières, la Chambre un des hommes qui lui étaient le plus utiles, la société tout entière un homme de mérite et de vertu.

M. Tarbé de Vauxclairs laisse un fils ingénieur en chef des ponts et chaussées, et deux gendres, l'un M. Brémontier, inspecteur divisionnaire au même corps; l'autre M. Baumes, conseiller d'État et Député.

Sans doute ce n'a pas été pour lui une médiocre consolation, lorsqu'il a senti sa fin approcher, de se voir ainsi revivre dans les siens, de voir ses héritiers naturels appelés à recueillir aussi son héritage d'honneur et de considération.

Quelle que fût la modestie de M. le chevalier Tarbé de Vauxclairs, un hommage public était dû à sa mémoire, surtout par l'administration dont il avait tant contribué, dans le cours de sa vie entière, à rehausser l'éclat. Par décision du 26 septembre 1842, le Ministre des travaux publics a arrêté que le portrait de M. Tarbé de Vauxclairs serait placé dans l'une des salles de l'École dont il fut le digne directeur.

De son côté, le conseil général des ponts et chaussées s'est réuni pour manifester, dans une délibération solennelle, le profond regret que ses membres, et avec eux le corps entier des ingénieurs français, ressentaient de la perte immense qu'ils venaient de faire.

L'assentiment de la Chambre est acquis à ces honorables témoignages; elle-même a senti la perte qu'elle a faite, et s'il ne m'a pas été donné

de m'élever à la hauteur de mon sujet, j'ai la confiance que les souvenirs personnels de mes collègues sauront suppléer à mon insuffisance.

IMPRESSION

N° 140.

—

1843.

MPRESSIONS

N° 140.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte DARU, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du projet de loi tendant à affranchir de tous droits les esprits et eaux-de-vie rendus impropres à la consommation.

MESSIEURS,

Une proposition émanée de l'initiative de la Chambre des Députés vous est soumise. Elle a pour objet d'affranchir de tous droits les esprits et eaux-de-vie rendus impropres à la consommation, et de laisser aux règlements d'administration publique le soin de déterminer provisoirement les conditions nécessaires pour mettre le Trésor à l'abri de la fraude.

L'alcool entre dans la plus grande partie des liquides employés comme boissons, et sous cette

* Cette commission était composée de MM. DE CHASTELLIER, CHEVANDIER, le comte DARU, FERRIER, GAUTIER, le comte DE MOSBOURG, le baron THÉNARD.

forme il est atteint d'un droit fixe de 82 fr. 50 c. l'hectolitre, rendu dans Paris, savoir : 55 fr. pour l'État, et 27 fr. 50 c. pour la ville.

Mais l'alcool entre aussi comme élément nécessaire dans un certain nombre de produits industriels, tels que les éthers, les parfums, les fulminates, les préparations pharmaceutiques, les vernis, le flambage des étoffes et des chapeaux, etc.

Un des principes de la législation qui régit les impôts indirects est que, toutes les fois qu'une matière devient, sous une forme nouvelle, incapable de servir à l'emploi pour lequel elle a été imposée, on peut l'affranchir de la taxe dont elle est grevée, après s'être assuré de sa dénaturation.

Les droits actuellement perçus sur les esprits s'appliquent à cet objet, considéré comme base des boissons spiritueuses, et non considéré comme base de produits industriels.

Cette distinction, déjà faite pour quelques matières imposables et imposées, telles que le sel, on vous demande, Messsieurs, de l'étendre aux esprits et eaux-de-vie.

Il s'agit de savoir si les industries, au profit desquelles cette exemption serait prononcée, sont véritablement importantes; si le plus facile écoulement des alcools sur le marché apporterait une amélioration notable à ce commerce en souffrance; si le Trésor ne serait pas exposé à perdre, par l'effet de la fraude, une partie des revenus qu'il touche actuellement, enfin si l'on peut espérer de soulager ainsi la détresse des pays de vignobles.

Assurément s'il s'agissait uniquement des indus-

tries dont nous avons parlé plus haut, dont l'existence est déjà ancienne, et dont la consommation, restreinte par la cherté des objets qu'elles produisent, dans un cercle nécessairement borné, ne saurait beaucoup s'étendre même après la suppression des taxes, nous résoudrions négativement toutes ces questions; ou du moins nous comprendrions fort bien que la nécessité du dégrèvement fût controversable et controversée. On pourrait soutenir que quelques centimes de plus ou de moins sur le prix d'un chapeau, d'un mètre d'étoffe, des parfums, ne saurait en accroître l'usage.

Mais, dans ces derniers temps, un art ingénieux est parvenu à appliquer à l'éclairage habituel et domestique les matières alcooliques, et à satisfaire ainsi à l'un des besoins les plus grands, les plus communs et les plus généralement répandus de la population. La question prend alors une face toute nouvelle; l'exemption demandée se motive alors par une utilité incontestable. Elle s'appuie également sur un principe d'équité; car, nous le démontrions tout à l'heure, le nouveau procédé d'éclairage est le seul qui soit frappé d'une taxe énorme, tandis que les industries rivales et similaires sont complétement affranchies de tout droit; cette industrie attend la vie du dégrèvement demandé.

Messieurs, la chimie est une science moderne; mais combien ses progrès sont rapides! Jusqu'au 18e siècle elle ne présentait qu'un amas confus de faits mal observés, sans lien entre eux, sans classification et sans ordre. Il y a soixante ans à peine

que des hommes éminents, dont le génie laissera un long souvenir dans l'histoire, Lavoisier, Berthollet et d'autres, dont il ne nous est pas permis de prononcer le nom dans cette enceinte, ont ouvert à toutes les intelligences des voies nouvelles, ont pénétré dans le secret des corps organiques, et déduit de l'étude attentive des phénomènes chimiques, les vérités qui ont servi de base et de fondement à la science.

Voyez aussi combien, depuis cette époque, les arts industriels, s'emparant à l'envi de ces grandes découvertes et les appliquant à tous nos besoins, se sont développés! combien ils ont amélioré déjà, et comme ils améliorent de jour en jour, la condition matérielle de la société! Leur marche est dorénavant assurée, et leurs progrès croissants sont attestés par la multitude d'inventions qui se succèdent et se substituent les unes aux autres.

L'éclairage à l'alcool carburé est une preuve de plus de cette tendance universelle et de cette heureuse direction des esprits.

Il y a longtemps, Messieurs, que des essais ont été tentés pour obtenir un combustible par le mélange de l'alcool et des huiles essentielles. En Allemagne, en Amérique, et dans le midi de la France, diverses combinaisons ont été tour à tour adoptées. Mais plus curieux que d'une utilité pratique, ces divers mélanges n'ont pas pris, jusqu'à présent, une grande place dans la consommation, soit en raison de leur prix élevé, soit par l'insuffisance de la clarté du foyer.

Aujourd'hui, une substance nouvelle, à laquelle

on a donné fort improprement le nom d'hydrogène liquide, et qui commence à se répandre dans le commerce, semble éviter tous ces inconvénients.

On a trouvé le moyen de confectionner un mélange, qui, par l'effet de la chaleur, s'évapore, s'enflamme au contact d'un corps allumé, et produit une flamme blanche et pure. Au dire du savant chimiste que la commission comptait parmi ses membres, et aux termes du rapport présenté à M. le Ministre du commerce par le comité consultatif des arts et métiers, cette flamme est tantôt d'une clarté douce qui ne fatigue pas la vue, tantôt étincelante et vive, selon la proportion des substances employées. Le liquide est lui-même d'une propreté parfaite et sans viscosité. Il ne tache pas quand on le renverse. Il ne développe pas d'odeur pendant la combustion. Il ne dégage ni fumée ni matière qui puisse engorger les conduits. Il s'élève par le seul effet de la capillarité le long d'un tissu de coton, jusqu'à la hauteur de 15 ou 16 centimètres, ce qui permet d'affecter exclusivement à son emploi des lampes du plus simple appareil, sans mécanisme compliqué ni coûteux.

Cet éclairage se compose d'alcool et d'essence de thérébentine ou de schiste, dans des proportions qui varient, depuis 25 pour l'un et 75 pour l'autre, jusqu'à partie égale de l'un et de l'autre.

Nous ne savons pas, Messieurs, jusqu'à quel point l'hydrogène liquide est appelé à entrer dans les usages habituels du public et à chasser les corps gras de la consommation; mais la simplicité de

son emploi, le bon marché des récipients qui le contiennent, la qualité de la lumière qu'il produit, nous porteraient à le penser.

Au nombre de ses propriétés, nous devons en signaler deux qui ont donné lieu récemment à des expériences fort intéressantes, faites par les ordres de l'administration.

1°. Ce liquide n'exige aucun entretien, aucun frais, aucune surveillance. Il brûle d'une manière égale et continue aussi longtemps que le réservoir qui alimente la mèche renferme du combustible.

2°. La flamme, loin de s'affaiblir par les oscillations et les secousses, s'anime et semble prendre alors un nouveau degré d'intensité.

De là, deux applications importantes à l'éclairage des malle-postes et des télégraphes de nuit. Ces applications ont été faites, sur l'avis de commissions spéciales, et elles ont donné lieu aux résultats suivants.

Les communications télégraphiques sont sans cesse interrompues par les accidents de l'atmosphère ou par la tombée de la nuit. Elles ne peuvent transmettre que les nouvelles du jour. Leur utilité est, pour ce double motif, circonscrite et bornée dans un petit nombre d'heures. Quel est le moyen de l'étendre? autrement dit, comment parvenir à créer une télégraphie de nuit en disponibilité permanente? Il faut évidemment, pour cela, obtenir un combustible qui projette au loin une vive clarté, qui ne demande point d'apprêt, se conserve pur en toute saison et pendant long-

temps. L'hydrogène liquide remplit ces diverses conditions.

On peut l'affirmer, maintenant que l'expérience est faite et a prononcé.

Une télégraphie de nuit a été établie entre Paris et Dijon, d'une part; et, de l'autre, entre Paris et Tours. La première ligne a été éclairée par l'hydrogène liquide, et la seconde par l'huile.

Les stations de la première ligne, anciennement construite par M. Chappe, sont à des distances irrégulières, séparées par des intervalles qui vont jusqu'à 14 et 15 kilomètres. Les stations de la deuxième ligne, au contraire, récemment construite, sont régulièrement espacées à une distance moyenne de 10 kilomètres seulement.

La commission chargée de suivre ces essais a constaté, dans un rapport adopté à l'unanimité, en date du 8 de ce mois, que les fanaux de la ligne de Dijon éclairaient comme 40 grammes d'huile, brûlée dans une bonne lampe-carcel; tandis que les fanaux de la ligne de Tours n'éclairaient que comme 12 grammes d'huile brûlée par une mèche plate à simple courant. On conçoit, en effet, que les mouvements des fanaux ne permettant pas d'employer les cheminées à double courant, l'éclairage à l'huile ait, sous le rapport de l'intensité de la flamme, en pareille circonstance, une infériorité marquée. Les appareils dont on peut se servir sont en effet construits alors et nécessairement dans les conditions des anciens réverbères, et ne peuvent avoir par conséquent une lumière énergique. L'inaltérabilité du liquide nou-

veau semble également constatée ; il s'est conservé pur pendant plusieurs mois, tandis que l'huile, au bout d'un mois tout au plus, a dû être nécessairement renouvelée. On peut dire que ces propriétés du mélange nouveau le rendent extrêmement propre à un pareil usage.

L'administration des postes a aussi, depuis trois ans, employé ce combustible à l'éclairage des malles. Tous les rapports s'accordent à reconnaître qu'à vingt-cinq et trente pas des lanternes, les foyers projettent une lumière telle qu'il est possible de lire aisément les plus petits caractères; amélioration importante, Messieurs, pour la sûreté du parcours dans des voitures dont la vitesse de marche est si grande.

Enfin, le directeur des phares, M. Fresnel, a présenté récemment un rapport, duquel il résulte que le nouveau combustible pourrait être utilement appliqué à l'éclairage des côtes, et principalement des phares isolés en mer. M. Fresnel, pour établir cette opinion, se fonde sur la possibilité d'abord d'obtenir un foyer brillant et continu de lumière; en second lieu, sur le peu de soin, de surveillance et d'entretien qu'exigent ces appareils.

Vous le voyez, Messieurs, le nouveau produit industriel a déjà conquis bien des suffrages, et s'annonce sous de brillants auspices. Il semble, en vérité, que le problème, si longtemps poursuivi en France et en Angleterre, d'obtenir par la compression du gaz une flamme régulière, brillante, et brûlant jusqu'à la dernière goutte du mélange éclairant, soit résolu. On a remarqué en

effet que des lampes en cristal, après trois mois de combustion, ne présentaient aucun dépôt, aucun résidu, le cristal était aussi limpide qu'au moment où il avait reçu la liqueur.

Cet éclairage, dont les propriétés ne sont plus contestables aujourd'hui, a été néanmoins peu employé dans l'économie domestique. Pourquoi cela, Messieurs? par suite de l'élévation de son prix. Lorsque l'on ajoute en effet à ses frais de préparation les droits qui pèsent sur les alcools, c'est-à-dire 82 fr. 50 cent. dans Paris, on élève immédiatement sa valeur au-dessus de celle des huiles, de la cire et des corps gras qui se brûlent.

Supprimez l'impôt qui le grève, et dès lors l'usage de ce combustible présentera une économie notable sur les matières communément employées. Il est facile de s'en convaincre.

Quand les essences et les esprits sont en proportion égale, le pouvoir éclairant de ce mélange est précisément le même que celui de l'huile pour une même consommation.

Or, il faut, pour produire 50 litres d'esprit rectifié, employer 57 litres d'esprit du commerce, qui à 40 francs l'hectolitre reviennent à. 22f 80

51 litres d'essences du commerce, à 60 francs l'hectolitre, donnent 50 litres d'essence qui reviennent à..... 30 60

Enfin, les frais généraux, la main-d'œuvre, le bois de chauffage sont estimés par hectolitre à..... 10 »

Total..... 63f 40

Report....	63f 40
Si l'on compte pour le bénéfice du fabricant.....	8 60
Le prix de revient à l'usine de l'hydrogène liquide, sera de.....	72f »

Il résulte de cette appréciation, que l'on peut considérer comme suffisamment exacte, que le prix de l'hydrogène liquide est de beaucoup inférieur au prix de l'huile de colza, par exemple, qui tombe rarement au-dessous de 90 francs; et cela est vrai dès le début, c'est-à-dire à une époque où cette industrie nouvelle n'a pas encore reçu certainement les perfectionnements qu'elle est appelée à recevoir un jour.

Il y a donc, vous le voyez, Messieurs, une utilité véritable à dégrever les alcools qui constituent la matière première du nouvel éclairage.

Mais, d'un autre côté, il ne faut pas que la fraude puisse dégager les esprits contenus dans le mélange, de manière à pouvoir les livrer sans acquitter les taxes, au besoin de la consommation. L'hydrogène liquide ne dénature pas les alcools, dans ce sens qu'il n'en altère ni l'odeur, ni la saveur, à ce point qu'il soit impossible, par les procédés chimiques, de les rendre à leur forme primitive. A vrai dire, il n'existe pas aujourd'hui de moyen connu d'opérer cette dénaturation. On a essayé tour à tour et depuis longtemps d'y parvenir à l'aide du camphre et d'autres substances, mais on a toujours échoué. La fraude, active et avide, a déjoué sans cesse les efforts de la science,

et elle est constamment parvenue à extraire, plus ou moins pures, des divers mélanges qui les contiennent, les matières alcooliques. Il fut un temps où l'on crut que la thérébentine possédait cette propriété de dénaturation. L'administration des contributions indirectes avait même, en 1816, admis la franchise des eaux-de-vie combinées avec cet ingrédient, mais cette franchise dut être bientôt retirée; et le sens de la loi, interprété d'une manière favorable aux prétentions du fisc, confondit sous un même régime tous les alcools, quelle que fût leur destination.

La question de dénaturation complète n'est donc pas encore résolue. Tel est du moins l'avis du comité consultatif, fort compétent en pareille matière, et des producteurs intéressés eux-mêmes, qui reconnaissent cette vérité. Cela ne veut pas dire que l'on doive désespérer d'atteindre un jour le but d'efforts souvent renouvelés, jusqu'à présent restés stériles, cela veut dire seulement que, dans l'état présent des choses, on ne peut pas compter sur les procédés chimiques pour garantir les intérêts du Trésor.

Si les moyens de dénaturation complète et absolue n'existent pas, que doit-on faire? et comment pourrait-on exempter les alcools de l'impôt, sans exposer par cela même le Trésor au danger de la fraude?

Messieurs, il y a un moyen bien simple d'y parvenir, un moyen dont l'efficacité est certaine. Chaque industrie qui emploie l'alcool le dénature dans ce sens qu'elle le combine avec d'autres éléments, ce qui grève par conséquent son prix

de revient d'une dépense dont il est facile de se rendre compte.

En second lieu, on peut également évaluer les frais que la fraude serait obligée de faire pour extraire l'alcool des produits industriels dans lesquels il se trouve ainsi engagé. On peut donc calculer le bénéfice extra-commercial que cette opération illicite devra procurer.

Si cette double opération donne un prix de revient égal au prix de l'alcool vendu sur le marché, c'est-à-dire grevé des droits légitimement perçus, le Trésor sera garanti. Il n'y aura pas de fraude, parce que la fraude ne rapporterait rien à celui qui s'y livrerait.

S'il en est autrement, si le prix de revient ainsi obtenu, comparé au prix du commerce, donne une prime capable d'encourager les délits de cette nature, il faudra alors ajouter à la dépense du mélange alcoolique, un impôt inférieur à la taxe des alcools, et suffisant pour que les tentatives de ce genre ne soient plus à redouter.

Cette taxe appliquée à l'hydrogène liquide (en supposant qu'elle soit nécessaire), pourra-t-elle être assez modérée pour que l'on n'ait pas à craindre qu'elle en restreigne nécessairement l'usage? Toute la question est là.

On sait que les esprits ne dissolvent l'essence que lorsqu'ils sont rectifiés. Leur faculté dissolvante s'affaiblit et s'épuise par l'addition d'une légère quantité d'eau. La répulsion de l'eau pour les essences les chasse et les dégage. Il est donc facile, par une manipulation fort simple, de séparer les deux éléments constitutifs du mélange

éclairant. Cette manipulation a été faite, et la dépense qu'elle entraîne se monte à 10 fr. par hectolitre, soit..... 10 fr.

Nous avons déjà vu que le prix de l'hydrogène liquide à la fabrique, non compris les droits, est de..... 72

Le fraudeur aurait donc à supporter des frais qui s'élèvent ensemble à..... 82

Auxquels il faut ajouter, 1°. pour dépense de transport..... 2

2°. Les pertes provenant du mauvais goût et de l'infériorité des esprits ainsi obtenus, de la nécessité de vendre en fraude et d'offrir par conséquent à meilleur compte, équivalent à une dépense de 10

Total..... 94 fr.

50 litres d'essence et 50 litres d'esprit absolu reviendraient donc, en fraude, à 94 francs.

50 litres d'essence valent aujourd'hui.....	30 fr.	» c.
50 litres d'esprit absolu, dont on peut faire, avec de l'eau, 57 litres d'esprit de commerce, valent....	69	42
Total du produit de la vente..	99 fr.	42 c.
Ainsi le fraudeur vendra.....	99 fr.	42 c.
Ce qui lui aura coûté.....	94	
Son bénéfice sera donc de...	5 fr.	42 c.

Bénéfice à peine suffisant pour le couvrir des

de revient d'une dépense dont il est facile de se rendre compte.

En second lieu, on peut également évaluer les frais que la fraude serait obligée de faire pour extraire l'alcool des produits industriels dans lesquels il se trouve ainsi engagé. On peut donc calculer le bénéfice extra-commercial que cette opération illicite devra procurer.

Si cette double opération donne un prix de revient égal au prix de l'alcool vendu sur le marché, c'est-à-dire grevé des droits légitimement perçus, le Trésor sera garanti. Il n'y aura pas de fraude, parce que la fraude ne rapporterait rien à celui qui s'y livrerait.

S'il en est autrement, si le prix de revient ainsi obtenu, comparé au prix du commerce, donne une prime capable d'encourager les délits de cette nature, il faudra alors ajouter à la dépense du mélange alcoolique, un impôt inférieur à la taxe des alcools, et suffisant pour que les tentatives de ce genre ne soient plus à redouter.

Cette taxe appliquée à l'hydrogène liquide (en supposant qu'elle soit nécessaire), pourra-t-elle être assez modérée pour que l'on n'ait pas à craindre qu'elle en restreigne nécessairement l'usage? Toute la question est là.

On sait que les esprits ne dissolvent l'essence que lorsqu'ils sont rectifiés. Leur faculté dissolvante s'affaiblit et s'épuise par l'addition d'une légère quantité d'eau. La répulsion de l'eau pour les essences les chasse et les dégage. Il est donc facile, par une manipulation fort simple, de séparer les deux éléments constitutifs du mélange

éclairant. Cette manipulation a été faite, et la dépense qu'elle entraîne se monte à 10 fr. par hectolitre, soit..... 10 fr.

Nous avons déjà vu que le prix de l'hydrogène liquide à la fabrique, non compris les droits, est de..... 72

Le fraudeur aurait donc à supporter des frais qui s'élèvent ensemble à..... 82

Auxquels il faut ajouter, 1°. pour dépense de transport..... 2

2°. Les pertes provenant du mauvais goût et de l'infériorité des esprits ainsi obtenus, de la nécessité de vendre en fraude et d'offrir par conséquent à meilleur compte, équivalent à une dépense de 10

Total..... 94 fr.

50 litres d'essence et 50 litres d'esprit absolu reviendraient donc, en fraude, à 94 francs.

50 litres d'essence valent aujourd'hui.....	30 fr.	» c.
50 litres d'esprit absolu, dont on peut faire, avec de l'eau, 57 litres d'esprit de commerce, valent....	69	42
Total du produit de la vente..	99 fr.	42 c.
Ainsi le fraudeur vendra.....	99 fr.	42 c.
Ce qui lui aura coûté.....	94	
Son bénéfice sera donc de...	5 fr.	42 c.

Bénéfice à peine suffisant pour le couvrir des

chances de saisie et d'amendes qu'il court. Une opération frauduleuse qui repose sur de pareilles bases est impossible, surtout lorsque le produit de la fraude exercée suivant la méthode ordinaire n'est pas de moins de 82 francs 50 centimes, et lorsque la législation des octrois encourage un moyen bien autrement lucratif, et bien souvent pratiqué, de se procurer des alcools sans acquitter les taxes, à savoir la distillation des fécules et des grains qui entrent en franchise. Ainsi, en opérant sur l'hydrogène liquide, le danger est grand, l'opération peu profitable, la prime faible, les risques considérables : la fraude ne saurait être, en vérité, bien redoutable.

Cependant M. le Ministre des finances, pour mettre complétement à l'abri les intérêts du Trésor, a demandé l'autorisation de frapper, au besoin, les mélanges alcooliques d'une taxe modérée, que l'on appelle *taxe de dénaturation*, ou plutôt, il a demandé l'autorisation de percevoir sur les esprits employés aux usages industriels, au lieu du droit de 82 francs 50 centimes, un droit inférieur. Déjà, Messieurs, la loi du 17 juin 1840 a donné cette faculté au Gouvernement dans une circonstance absolument semblable. L'article 12 de cette loi porte, en effet, « que des règlements d'administration publique détermineront provisoirement les conditions selon lesquelles l'emploi en franchise ou avec modération de la taxe du sel, destiné à l'industrie agricole ou aux salaisons, pourra avoir lieu. » C'est ce même principe de dégrèvement facultatif, à défaut d'af-

franchissement complet, que l'on se propose d'appliquer aux alcools. Supposez qu'on impose de 5 francs par hectolitre l'hydrogène liquide, n'est-il pas évident que toute opération illicite deviendra impossible d'après les calculs précédents, puisque la prime du fraudeur disparaîtrait alors entièrement.

Les produits à base alcoolique, grevés d'un léger droit de dénaturation, ne peuvent donc porter aucune atteinte à la perception des taxes qu'acquittent aujourd'hui les boissons.

La loi prend, dans ce but, les mesures les plus sages. Toute fabrique devra être déclarée et exercée. Comme la manutention exige des procédés de distillation, l'usine ne saurait opérer dans l'ombre et se cacher aux yeux du fisc. Les produits sortiront avec un acquit à caution, portant quittance du droit. L'administration des contributions indirectes suivra le liquide dans ses divers mouvements, et frappera de confiscation et d'amendes, selon les prescriptions de la loi du 28 avril 1816, les contraventions et les délinquants. Les intérêts du Trésor sont donc complétement garantis.

Il y a plus; ces taxes complémentaires ouvriront pour l'État une source nouvelle de produits.

Les différentes matières destinées à l'éclairage, le gaz, les huiles ne sont en effet frappées d'aucun impôt, elles acquittent seulement des droits d'octroi. Or, comme l'hydrogène liquide ne peut exister que sous la condition expresse du dégrèvement; comme, sans l'adoption de cette mesure,

il sera rayé forcément du nombre des industries possibles, et constituera seulement un produit de laboratoire, curieux, mais non employé, l'alcool, qui sert de base à ce mélange, sera consommé dans une proportion insensible, et ne pourra donner lieu dans cette hypothèse à un revenu quelconque, à l'aide de la perception des taxes actuelles.

Mais, si l'on diminue ces taxes, une industrie nouvelle se crée; elle se substitue à des industries anciennes, ne rapportant rien à l'État. Évidemment, le Trésor ne peut que gagner à cette combinaison.

Pour apprécier l'importance du gain qu'il peut faire, il faudrait savoir quelle place l'hydrogène liquide pourra prendre dans la consommation générale de l'éclairage, et quelle contribution il devra supporter.

Nous ne pouvons ici raisonner que sur des conjectures. Les statistiques donnent, comme dépense moyenne, pendant ces cinq dernières années, de chaque habitant par jour, pour les besoins de l'éclairage, le chiffre de 2 centimes.

Cette proportion répond à une dépense annuelle de 255 millions de francs, droits non compris, pour la population entière de la France.

Si l'on suppose maintenant que l'hydrogène liquide parvienne à fournir aux besoins de la moitié de la consommation, si l'on suppose qu'il soit frappé d'un droit de 5 francs par hectolitre, il versera plus de 1 600 000 hectolitres sur le marché, et acquittera un impôt de près de 8 millions.

Pour fabriquer cette quantité d'hydrogène, il

faudra 900 000 hectolitres d'esprit du commerce, qui, estimés au prix de 38 francs, équivalent à une somme de 35 millions. Une somme d'au moins 40 millions sera également affectée à l'achat des huiles essentielles de thérébentine, de houille ou de schiste.

Voyons quelles seraient les conséquences de pareils faits. D'abord, les esprits de toute nature dont la valeur va décroissant chaque année, trouveraient par là un débouché important. Vous le savez, Messieurs, la situation des pays de vignobles, qui produisent le vin commun d'où l'on extrait l'alcool, s'aggrave chaque jour par la dépréciation de leurs produits. Le prix des alcools a baissé de 263 francs l'hectolitre (prix des années 1817, 1818, 1819) à 37 francs, prix actuel; et cette baisse s'est opérée graduellement d'une manière continue, selon l'échelle suivante :

1839. Valeur moyenne de l'hectolitre	70
1840	63
1841	53
1842 et 1843 de	35 à 40 fr.

Cette dépréciation n'est donc pas due à des causes accidentelles et transitoires, mais à des causes permanentes, dont le caractère et la durée justifient trop bien les alarmes et les doléances de tous ceux dont les intérêts sont ainsi froissés et compromis. On a calculé qu'à ce prix de vente, non-seulement il n'y avait pas de bénéfice pour le producteur, mais que la valeur de la pro-

duction ne pouvait payer les frais de culture, et l'impôt qui, sous des formes diverses, vient l'atteindre.

Tous ceux, et le nombre en est grand, dont l'existence se rattache à la culture de la vigne, doivent donc ressentir depuis quelques années des souffrances réelles, sérieuses, croissantes.

Or, l'avilissement du prix d'une denrée ne peut tenir qu'à une seule cause, l'insuffisance des débouchés proportionnellement à l'abondance et à la facilité de la production. Cette cause existe en effet. Grâce aux progrès des arts industriels, les produits alcooliques peuvent se tirer maintenant à très-bas prix des fécules, des menus grains, des marcs et du résidu des matières saccharines par la distillation du sucre de betterave. Cette extraction s'opère aujourd'hui assez aisément pour que le commerce livre cette denrée à 37 francs l'hectolitre.

La création de débouchés nouveaux, la généralisation de la consommation des esprits pour des usages industriels, est le seul ou du moins le meilleur moyen d'améliorer la situation de ce marché.

D'un autre côté, si l'on arrive à tirer un plus grand parti des huiles essentielles qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, il faudra évidemment s'en applaudir.

En effet, les sources de cette substance sont infinies et inépuisables, puisqu'elle provient des arbres résineux, des houilles, des schistes et des goudrons végétaux qui existent partout. Son extraction touche à quelques industries précieuses,

comme celle de la houille et du fer. Si l'on peut vendre avec profit et utiliser les essences qui s'échappent dans la combustion de la houille, le prix de ce combustible, aussi bien que le prix du fer, se réduira nécessairement. Si les huiles sont extraites des goudrons végétaux, il se créera en France une industrie presque ignorée jusqu'à présent, et largement pratiquée en Angleterre : celle quiu tilise le résidu de la distillation des goudrons à la conservation du bois. Enfin, si les essences sont extraites des schistes qui les contiennent en si grande quantité, on relèvera une autre industrie, non moins intéressante, essayée il y a peu de temps, abandonnée presque aussitôt, et qui produit un corps plus propre que tout autre à l'entretien des machines.

Ces considérations, Messieurs, nous ont convaincus qu'à l'extension du nouvel éclairage, se rattachaient de grands et de nombreux intérêts.

L'administration des finances, en établissant des droits sur l'hydrogène liquide, ne devra donc pas, selon nous, se préoccuper du soin de grossir le plus possible la redevance qu'elle pourrait exiger. Elle devra seulement s'appliquer à obtenir les garanties complémentaires dont elle peut avoir besoin pour empêcher la fraude, à défaut de procédés connus de dénaturation. Nous désirons que ces taxes soient faibles;

D'abord parce qu'une industrie qui naît à peine, et qui n'a pas encore perfectionné ses procédés, a besoin d'encouragements à ses débuts;

Secondement, parce que plus l'impôt sera mo-

déré, et plus les usages de l'éclairage pourront s'étendre, plus aussi son emploi sera économique pour le consommateur, et pourra profiter à toutes les industries qui s'y rattachent, celles des alcools, des essences, des houilles et des schistes.

Du reste, la mesure qui vous est soumise, la proposition d'autoriser M. le Ministre des finances à dégréver les esprits en raison de leur dénaturation, ne s'applique pas seulement à l'hydrogène liquide, dont nous avons parlé exclusivement jusqu'ici, elle s'applique à toutes les combinaisons où l'alcool se trouve employé. Cette mesure ne sera ni un privilége, ni une exclusion pour personne. Lorsqu'on voudra être admis au bénéfice de la loi, il suffira de faire la preuve du prix de revient de son produit, de le déclarer, de déclarer également la dépense de rectification des alcools qui s'y trouvent contenus; de là résultera l'impôt de dénaturation. L'administration des finances se réserve, d'ailleurs, le droit de vérifier, par l'analyse et par l'observation attentive des faits, la vérité des déclarations qui lui seront faites. Rien n'est donc ainsi laissé au hasard, rien à l'arbitraire ni à la fraude; cette proposition est sage et nous paraît complète.

Nous croyons avoir démontré, Messieurs, qu'elle a une utilité véritable; que loin de léser les intérêts du Trésor, elle leur profite; qu'elle consacre un principe généralement admis en matière d'impôts indirects; qu'elle favorise l'écoulement d'un produit aujourd'hui déprécié, et qui, par cela même, mérite de fixer l'attention du législateur;

enfin qu'elle pourra, en relevant un peu le prix des alcools dans certaines localités, apporter quelque soulagement, bien faible il est vrai, à des maux réels et grands.

Devons-nous aller plus loin, Messieurs? devons-nous chercher si cette influence bienfaisante se fera ressentir d'une manière notable sur la production des pays de vignobles? Pour dire toute notre pensée, nous ne l'espérons pas. Quel que soit notre désir de ne pas agrandir le cercle de la discussion spéciale dans lequel nous avons dû nous renfermer, il faut bien que nous nous expliquions, Messieurs, à cet égard; car pourquoi entretenir des illusions que l'avenir ne se chargerait pas de réaliser? Pourquoi laisser se propager des erreurs qui, reconnues bientôt par les intéressés eux-mêmes, une fois dissipées et détruites, rendraient les plaintes plus vives encore et les reproches plus amers?

Il est trop vrai que les alcools se vendent dans le commerce à des prix ruineux pour le producteur de vins. On en cherche de tous les côtés la cause; on se demande comment il se fait qu'une industrie, autrefois florissante, et dont la prospérité importe tellement à quelques grandes provinces, comme la Guienne, la Saintonge, l'Armagnac et le Languedoc, est si déchue maintenant! La cause de ce fait, Messieurs, est bien simple. Elle est uniquement dans la concurrence des produits alcooliques que l'on obtient à si bas prix par la distillation des fécules. Cette distillation s'effectue partout, en Angleterre comme en France. En

France, elle a amené l'avilissement des denrées; en Angleterre, elle a produit, non pas l'expulsion graduelle de nos eaux-de-vie, comme on le dit habituellement, mais la limitation habituelle et permanente de leur consommation, dans une classe bornée d'individus. Les classes inférieures se sont habituées peu à peu en Angleterre à l'usage des eaux-de-vie de grains, qui sont d'une qualité inférieure, mais d'un prix moindre; et vous savez, Messieurs, combien les habitudes de cette nature, une fois prises, sont difficiles à déraciner.

Sans doute l'accroissement du besoin des alcools, provenant des usages industriels, auxquels il pourra être affecté, deviendra, si l'hydrogène liquide prévaut comme moyen d'éclairage, assez considérable. Mais la puissance productrice des distilleries de fécules peut aussi s'augmenter beaucoup, et il est fort permis de penser qu'elle suivra, dans la production, les mouvements mêmes du marché. Les fabriques d'esprit qui se servent de vin comme matière première, continueront donc à souffrir. Leur détresse, qui naît de la concurrence redoutable qu'elles ont eu à supporter depuis quelques années, ne cessera donc pas, et se prolongera aussi longtemps que la cause active et puissante qui l'a produite subsistera.

Il faut donc se résoudre, Messieurs, si l'on veut agir d'une manière réellement efficace et utile, à chercher le remède à une situation que tout le monde déplore, ailleurs que dans les droits de dénaturation, ailleurs que dans l'augmentation de l'écoulement des eaux-de-vie sur le

marché intérieur ou sur les marchés étrangers.

Telle est du moins notre conviction unanime, et dès lors notre devoir était de l'exprimer.

Messieurs, au premier rang de nos richesses agricoles figure la production des vins. Elle occupe environ la vingtième partie du sol livré à la culture en France; elle donne du travail à près de 8 millions d'habitants; elle produit annuellement près de 40 millions d'hectolitres, représentant une valeur de 600 millions de francs. Elle fournit, avec les eaux-de-vie aux exportations une valeur de 75 millions, et verse, tant au Trésor qu'aux diverses administrations municipales, une somme qui ne s'élève pas à moins de 100 millions.

Les doléances d'une industrie pareille, qui remue tant de bras et agite tant de capitaux, méritent assurément d'être prise en sérieuse considération, lorsque ces doléances sont fondées.

La Chambre, dans une circonstance récente, a prouvé sa haute sollicitude pour les grands intérêts engagés dans cette question, en renvoyant au Gouvernement les pétitions des dix mille signataires, qui lui exposaient leurs souffrances: c'est un avertissement qui ne sera pas perdu.

En outre, l'an dernier, une sage mesure a été introduite dans la loi de finances. Il a été décidé que les surtaxes sur les boissons, établies par tolérance à l'entrée de beaucoup de villes, seraient abolies de plein droit en 1852. L'empressement avec lequel cette disposition a été votée est de bon augure, et prouve que le Gouvernement et les Chambres ne voudront pas laisser dépérir une

des principales richesses de notre territoire, un des principaux aliments de notre commerce extérieur et de notre navigation. L'adhésion que, sans doute vous ne refuserez pas, Messieurs, à la proposition dont nous venons de vous entretenir, confirmera ces espérances.

Mais la crise actuelle a des causes anciennes et profondes; c'est une plaie difficile à guérir, qui exige des remèdes autres et plus énergiques.

Nous aurons à examiner si l'adoucissement du régime qui ferme à nos marchés les produits du dehors, qui, par une conséquence nécessaire, ferme à nos produits les marchés étrangers, notamment ceux du Nouveau-Monde, si l'amélioration du système financier auquel sont soumises les boissons à l'intérieur, et si enfin la suppression des industries coupables contre lesquelles l'intérêt de la santé publique réclame, industries provoquées par l'élévation des tarifs de l'octroi, ne porterait pas quelque soulagement à une détresse qui s'aggrave chaque jour.

Vous pèserez, Messieurs, dans votre sagesse, en temps opportun, ces diverses considérations, sur lesquelles nous n'avons pas à nous expliquer aujourd'hui. Nous nous contenterons de constater que les producteurs du vin destiné à l'alcool sont effectivement arrivés à une situation déplorable, qui appelle la juste sollicitude des hauts pouvoirs de l'État. Tous les membres de la législature auront sans doute à cœur, en présence d'un malaise si grand, d'essayer au moins de l'adoucir. Tous, cher-

cheront sincèrement, sérieusement, le moyen d'y parvenir.

Nous avons l'honneur de proposer unanimement à la Chambre l'adoption de la résolution présentée par la Chambre des Députés, résolution à laquelle le Gouvernement adhère.

IMPRESSIONS
Nº 141.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Prince D'ECKMUHL, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit extraordinaire pour la reconstruction de la maison centrale de force et de correction de Beaulieu.

MESSIEURS,

Le 29 janvier 1842, un incendie a détruit ou endommagé une partie considérable des bâtiments de la maison centrale de Beaulieu (Calvados). La maison se compose de six bâtiments, dont quatre forment un carré parfait, et deux se coupent entre eux à angle droit. Le bâtiment du sud, opposé à l'entrée, a été entièrement ravagé. Plusieurs autres ont été atteints par le feu.

Un inspecteur-général des prisons, envoyé sur les lieux aussitôt après le désastre, a reconnu toute

* Cette commission était composée de MM. DE BELLEMARE, le prince D'ECKMUHL, le comte DE HOUDETOT, le comte MARCHAND, le comte DE MONTGUYON, le comte DE SAINT-AIGNAN, DE VANDEUIL.

l'étendue du mal, et au moyen de quelques travaux d'urgence, ordonnés sur-le-champ, on est parvenu à maintenir provisoirement, et sans trop grands inconvénients sanitaires ou de sûreté, dans les trois quartiers de la prison, 700 hommes, 250 femmes et 100 enfants.

Pour exécuter ces travaux d'urgence, on a eu recours au crédit de 100 000 fr. ouvert au budget de l'exercice 1842, pour les grosses réparations des maisons centrales. Ces premiers travaux en entraînèrent d'autres également nécessaires, tels que le déblaiement du sol, les fondations des nouvelles constructions, et faute d'un crédit spécial pour y pourvoir, on fut obligé de se servir des fonds affectés aux dépenses ordinaires des maisons centrales.

Tout ce qui a été fait jusqu'ici, Messieurs, était ce qu'on ne pouvait différer d'entreprendre. Aujourd'hui le Gouvernement vient vous présenter un projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés, dont l'objet est un crédit extraordinaire de 360 000 fr., pour la reconstruction des bâtiments incendiés.

Il y a deux sortes de travaux à exécuter. Le feu a assez profondément attaqué le bâtiment du sud, opposé à l'entrée, pour qu'il ait été nécessaire de le démolir entièrement, après l'incendie. De là résulte la nécessité d'une réédification totale de ce bâtiment. Quant aux autres parties de la maison, qui ont été plus ou moins endommagées, de simples réparations suffisent.

Des devis ont été faits pour ces deux espèces

de travaux. Le chiffre des premiers serait de 214 000, celui des seconds de 144 000, en tout 358 000 fr. En y ajoutant les frais de direction et la réserve d'usage, le total s'élèverait à 400 000 f. Si le Gouvernement ne vous demande aujourd'hui qu'un crédit de 360 000 f., c'est qu'il tient compte des 40 000 fr. qui ont été dépensés pour l'exécution des travaux d'urgence, dont nous avons parlé plus haut.

Le plan de construction que le Gouvernement a adopté pour le bâtiment du sud, est applicable au régime de l'emprisonnement individuel. Il est l'œuvre de M. Harou Romain, architecte du département et de la maison de Beaulieu, homme bien connu par ses savantes recherches sur les moyens d'introduire en France la détention cellulaire. Le bâtiment se composerait de quatre étages de cellules, et de 24 cellules à chaque étage. Une galerie en forme de balcon sur laquelle s'ouvriraient toutes les portes, servirait à la communication du guichetier avec ses prisonniers. Au moyen d'une disposition particulière, il pourrait ouvrir chacune de ces portes et voir chacun d'eux, sans que celui-ci pût apercevoir aucun autre détenu. De plus, des divers étages d'une tour intérieure, construite à jour au centre du bâtiment, des surveillants observeraient tous les détenus. Au second étage de cette tour serait construit un autel, visible des entrées de chaque cellule. De cette manière, tous les détenus assisteraient à la fois à l'office divin, sans pouvoir aucunement communiquer entre eux.

Les 104 cellules seraient de grandeurs différentes, et la plus petite n'aurait pas moins de 9 mètres 29 cent. de surface. Enfin, ce système d'arrangement serait complété par neuf préaux, également de différentes grandeurs, tous exposés au midi, d'une surveillance facile et propres à la promenade, soit pendant le beau, soit pendant le mauvais temps.

Quant aux travaux de réparation, dont nous ne croyons pas que le détail soit nécessaire à donner ici, ils sont conçus dans le système qui a été adopté pour la nouvelle construction.

Or, quel est ce système? le voici : un projet de loi entraînant une réforme radicale dans le régime des prisons, substituant le mode d'emprisonnement cellulaire au mode actuel, fixera incessamment l'attention des Chambres. Il ne nous appartient pas, il n'appartient à personne de préjuger dans quel sens sera résolue cette question. Si l'emprisonnement individuel a de nombreux partisans, il a aussi de nombreux adversaires. Ce n'est pas ce dont il s'agit, car l'administration n'aurait pas le droit de faire d'avance des essais partiels, d'autoriser par de simples règlements, ce qui doit faire l'objet d'une loi. Elle n'en a pas non plus la volonté. L'emprisonnement cellulaire ne pourra avoir lieu que s'il est prescrit par la loi.

Peut-être cette loi sera-t elle adoptée à la prochaine session. Dans ce cas, il y aurait un énorme avantage à ce que, dans une de nos prisons, on pût de suite la mettre en vigueur; et le bâtiment tel qu'on vous en propose la reconstruction rempli-

rait toutes les conditions voulues. Si le cellulage de jour n'est pas adopté par les Chambres, le cellulage de nuit, généralement réclamé, ne souffrira pas de contestation. Les cellules de jour seront d'excellentes cellules de nuit, tandis que la réciproque n'aurait pas lieu. Ainsi, quelle que soit la décision des Chambres, le plan adopté par le Gouvernement ne saurait avoir d'inconvénients.

Mais, dira-t-on, l'économie doit avoir été sacrifiée dans ce mode de réédification; ne serait-il pas possible de s'occuper uniquement des dépenses urgentes, et d'attendre, pour les autres, que le législateur ait fixé de quelle manière elles doivent être faites? Non, Messieurs, on ne peut attendre. Toutes les dépenses sont urgentes. Des renseignements que nous avons obtenus, il résulte qu'un seul hiver suffirait pour transformer en ruines les parties de murs que l'incendie a assez épargnées pour qu'on puisse les utiliser maintenant. Il est donc indispensable que tous les travaux soient continués immédiatement. Quant à l'économie qu'il y aurait à reconstruire un bâtiment dans l'hypothèse unique de la continuation du régime actuel, vous vous convaincrez facilement, Messieurs, qu'elle ne serait pas réelle. En effet, un devis fait dans ce sens s'élevait à 300 000 fr. Depuis, des murs restés debout sont devenus incapables de servir d'appui, et la dépense nécessaire pour les jeter par terre et les reconstruire viendrait ajouter à celle qui avait été prévue. Les fondations commencées d'après le plan du Gouvernement

devraient être modifiées, et tout calculé, il n'y aurait aucune économie à substituer au projet de l'administration un plan de reconstruction en rapport avec le régime actuel.

Que fera-t-on des cellules, puisqu'il est bien convenu qu'elles ne pourront en aucun cas servir à un essai partiel avant que la législation soit fixée? Comme nous l'avons dit plus haut, Messieurs, elles seront utilement employées au coucher d'une partie des détenus. Elles le seront encore à la séquestration des prisonniers qui auront encouru les peines disciplinaires prononcées par l'article 614 du Code d'instruction criminelle, ou à celle des jeunes gens dont l'isolement aurait été demandé, soit par eux, soit par leurs familles.

De tous les motifs que nous venons de faire valoir, Messieurs, il résulte pour votre commission la certitude que le projet de loi qui vous est présenté rentre à la fois dans des vues de saine économie et de prévision pour l'avenir, sans avoir d'inconvénients présents.

Elle conclut en conséquence à l'adoption pure et simple.

IMPRESSIONS
Nº 142.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. ROMIGUIÈRES, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires votées par les départements de l'Ain, de l'Ariège et de la Haute-Garonne.

MESSIEURS,

La commission que vous avez chargée, dans la séance du 6 de ce mois, de l'examen de seize projets de loi d'intérêt local, mais dont l'urgence est incontestable, a cru pouvoir, afin d'accélérer ses travaux à une époque si avancée de la session, diviser ces projets et nommer plusieurs rapporteurs.

Je viens vous dire son opinion sur ceux de ces

* Cette commission était composée de MM. le duc D'ALBUFÉRA, le comte DE BEAUMONT, le président BOULLET, le baron DELORT, le vicomte DUBOUCHAGE, le baron DE MALARET, ROMIGUIÈRES.

projets qui m'ont été distribués, en suivant l'ordre dans lequel ils ont été présentés par le Gouvernement.

Département de l'Ain.

Ce projet tend à autoriser le département de l'Ain, sur la demande de son conseil général, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq années, à partir du 1^er^ janvier 1844, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le conseil général avait exprimé le vœu que cette imposition pût être perçue dès 1843. Elle aurait pris fin en 1847, au lieu de 1848. Mais il en résultait la nécessité de rôles supplémentaires, mesure que le Gouvernement et les Chambres se montrèrent constamment jaloux d'éviter.

Si donc vous donnez votre adhésion au projet déjà adopté par la Chambre des Députés, le recouvrement des 2 centimes additionnels demandés ne commencera qu'en 1844.

On en élève le produit total à 181 000 fr. environ.

Il servira :

1°. A solder le prix d'une maison destinée à l'établissement de la sous-préfecture et de la caserne de gendarmerie à Belley, maison que le département de l'Ain fut autorisée à acquérir en 1841..... 18 000 fr. » c.

2°. Aux travaux d'appropriation de cette maison pour la double destination projetée ;

Report.....	18 000 f.	00
travaux évalués à.....	66 462	95
3°. A l'achèvement du palais du tribunal de Nantua et de la prison de cette ville.....	74 958	62
4°. Enfin, à la construction d'une maison d'arrêt à Gex, celle qui existe tombant en ruines.....	79 000	»
	238 421 fr.	57 c.

Le Gouvernement a réduit à ces quatre articles les prétentions du conseil général de l'Ain.

Mais ils suffisent pour motiver la perception et pour absorber le produit des 2 centimes additionnels.

Il y aurait même un déficit, si ce département n'avait pas une ressource de 23 000 fr. applicables à ces dépenses, et si on n'avait pas l'espoir de combler l'excédant par les ressources de la deuxième section du budget départemental, et par les allocations à obtenir sur le second fonds commun.

La commission, reconnaissant l'utilité de ces dépenses; considérant que les 2 centimes additionnels dont il s'agit ne seront pas une charge trop lourde pour un département qui n'est grevé en ce moment que d'une imposition extraordinaire de 3 centimes pouvant cesser en 1845, persuadée d'ailleurs que le Gouvernement veillera à ce que les prisons soient construites de manière à

comporter l'application immédiate du système cellulaire, a l'honneur de vous proposer l'adoption de ce premier projet.

Département de l'Ariége.

Le conseil général du département de l'Ariége a demandé, dans le cours de sa dernière session, que ce département fût autorisé à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, une somme de 340 000 fr.

Sans contredit, le Gouvernement et les Chambres doivent se montrer difficiles, réservés, quand il s'agit d'accorder de semblables autorisations, surtout aux départements dont les ressources bornées ne leur permettraient de se libérer qu'en accablant les contribuables de charges extraordinaires et immodérées.

Mais, cette fois, la prétention du département de l'Ariége se recommande par des circonstances toutes particulières.

Le dossier ne nous apprend point le chiffre total des centimes additionnels ou extraordinaires qui grèvent ce département.

Toujours est-il certain que, par sa situation topographique et son voisinage de l'Espagne, par un sol singulièrement accidenté, par ses mines, ses forges, ses établissements thermaux, par les besoins et pour la prospérité de son agriculture, il réclame des voies de communications nombreuses et faciles.

L'Ariége compte quatorze routes départementales; et ses ressources ordinaires, celles résultant de la perception, depuis ving-cinq ans, de 5 centimes additionnels, réduits à 4 par une loi du 13 juin 1841, ne lui ont pas encore permis d'achever ces routes et de les mettre à l'état d'entretien.

On a calculé que pour atteindre ce but important, une somme de 340 000 fr. au moins, exclusivement applicable aux travaux neufs et aux grosses réparations, était nécessaire; et qu'à n'attendre cette somme que de la perception successive et annuelle de 4 centimes, qui n'a procuré en 1842 que 36 137 fr., même de 5 centimes, huit ou neuf années au moins s'écouleraient encore avant que les populations de l'Ariége pussent pleinement jouir des routes que réclament leurs plus chers intérêts.

On a pensé dès lors qu'en se soumettant au sacrifice de quelques intérêts, sacrifice largement compensé par une plus prompte jouissance des quatorze voies de communication, il était bon de recourir à la voie d'un emprunt, à réaliser dans un espace de quatre ou cinq années, et que serviraient à amortir les centimes additionnels, portés à 5 par an, de 1844 à 1854.

Par là, on ne crée point précisément une imposition, une charge nouvelle. Seulement on emprunte pour accélérer l'achèvement des travaux; et on applique au remboursement de cet emprunt les centimes qu'il faudrait percevoir d'ailleurs, mais dont l'emploi trop lent ne produirait pas les bienfaits que produira l'emprunt.

Il fallait toutefois préserver le département de l'Ariége d'une trop grande précipitation, d'une réalisation trop prompte de l'emprunt, d'un emploi irréfléchi des sommes empruntées, surtout de l'application de ces fonds à une destination autre que celle qui motive l'emprunt.

Le projet de loi y pourvoit, soit par l'article 1er qui veut que les sommes empruntées soient exclusivement affectées aux travaux neufs et d'achèvement des routes actuellement classées, soit par l'article 3, suivant lequel l'emprunt ne devra être réalisé que par séries annuelles ou portions successives dont la quotité et dont l'emploi seront déterminés, chaque année, par des ordonnances royales, rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

Rassurée par ces sages précautions, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés.

Département de la Haute-Garonne.

Le département de la Haute-Garonne est riche en routes royales, sept, et en routes départementales, trente-et-une; mais cette richesse qui profite plus à ses voisins qu'à lui-même, serait une cause de misère, si on ne devait considérer que les charges qu'elle fait peser sur les contribuables.

Chaque année, son conseil général alloue aux divers chapitres du budget départemental, au delà de 600 000 fr. pour l'entretien annuel, les grosses

réparations ou rectifications, et les travaux neufs de ces trente-et-une routes, ouvertes sur une longueur de 619 644 mètres, mais en état de lacune sur 179 387 mètres, qui doivent compléter un parcours total de 799 031 mètres.

La dépense pour combler ces lacunes a été modérément portée à la somme de 2 420 000 francs. Une première opération l'avait évaluée à plus de 3 000 000 fr.

Pour réaliser successivement, et sans recourir à des emprunts, moyen que le conseil général a constamment repoussé, cette somme énorme de 2 420 000 francs, et pour arriver le plus tôt possible à l'achèvement complet, ainsi qu'à la mise à un convenable état d'entretien de ces diverses routes, une première imposition de 4 centimes additionnels fut autorisée par des lois successives, dont la dernière remonte au 9 juillet 1836. Plus tard, une seconde imposition de 5 centimes et demi fut accordée par des lois dont la dernière remonte au 5 août 1840.

Le département de la Haute-Garonne a supporté bien d'autres charges extraordinaires : centimes pour l'instruction primaire; centimes pour le cadastre, qui à la vérité vient d'être terminé; et c'est là ce qui fut pris en considération, quand on résolut l'achèvement des routes départementales et quand on sollicita l'autorisation d'imposer les 5 centimes et demi.

Mais de toutes ces charges, celles, il faut le dire, que les contribuables paraissent supporter avec le plus de résignation, sont les charges

qui leur font entrevoir dans un avenir prochain l'achèvement des routes. Cette résignation tient même à un sentiment de justice. Car la dépense pour les routes qui, suivant le décret du 7 janvier 1813, aurait dû être répartie de manière à ce que chaque arrondissement contribuât seul à la confection des routes qui le traversaient exclusivement, cette dépense a été faite en commun. Or, les arrondissements sillonnés par les routes achevées comprennent l'obligation de contribuer à l'achèvement des routes dont les autres arrondissements ne jouissent encore qu'imparfaitement.

Et comme les cinq années pour lesquelles l'imposition de 4 centimes additionnels fut autorisée en 1836, expirent le 31 décembre prochain, le conseil général a cru pouvoir demander la même autorisation pour 5 années commençant le 1er janvier 1844.

Le Gouvernement, par le projet de loi qu'il vous soumet, s'est d'autant plus associé à ce vœu, qu'il tend à compléter une immense amélioration, et qu'il n'en résulte aucunes charges nouvelles pour le département auquel la fin des opérations cadastrales a pu procurer, au contraire, un léger allégement.

A son tour, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption d'un projet déjà adopté par la Chambre des Députés, et dont l'article 2 assure le bon emploi, l'emploi régulier du produit de l'imposition réclamée.

IMPRESSIONS
N° 143.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le baron DELORT, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires votées par les départements du Jura, de de la Seine et de la Vendée.

Département du Jura.

MESSIEURS,

L econseil général du Jura avait contracté, par ses délibérations du 2 septembre 1841, des engagements onéreux, irrévocablement consacrés par une loi du 11 juin 1842. Cette loi l'autorisait en effet à faire un emprunt et à s'imposer extraordinairement pour l'amélioration et la rectification de plusieurs routes départementales d'une haute importance. Il avait appliqué à ces dépenses toutes

*Cette commission était composée de MM. le duc D'ALBUFÉRA, le comte DE BEAUMONT, le président BOULLET, le baron DELORT, le vicomte DUBOUCHAGE, le baron DE MALARET, ROMIGUIÈRES.

les ressources dont il pouvait disposer ; mais une rectification nécessaire, et d'abord imprévue, sur la route n° 1 de Sellières à Montchauvrot, jusque-là assimilée aux routes royales, ne restait plus, par une décision récente de l'autorité supérieure, à la charge de l'État ; cette nouvelle dépense était évaluée à la somme de 118 621 fr. 50 c.

Cette circonstance inopinée a excité la vive sollicitude du préfet ; ce magistrat a demandé et obtenu du Ministre de l'intérieur la convocation extraordinaire du conseil général. Ce conseil, réuni le 7 mai, a représenté instamment que, sans une subvention spéciale de 120 mille fr., il lui était impossible de faire face à des dépenses où il devra accorder des concessions de péage, afin d'atténuer les charges imposées à l'État et au département ; qu'ainsi, et dominé par des engagements solennels fondés sur la loi, il ne peut froisser des droits acquis et légitimes, ni inquiéter les populations sur la fixité des résolutions consignées dans le registre de ses délibérations.

Le Ministre a fait droit à une réclamation si juste, en accordant au département du Jura, sur le fonds subventionnel inscrit au budget, la somme demandée par le conseil général.

Cet incident, nécessitant une modification à l'emprunt et aux impositions autorisées par la loi précitée, rendait celle qui vous est proposée indispensable.

Déjà adoptée par la Chambre des Députés dans sa séance du 30 juin, et n'augmentant en rien les charges des contribuables, vous jugerez conve-

nable, Messieurs, de lui accorder aussi votre sanction.

Département de la Seine.

Le département de la Seine fait construire une nouvelle maison d'arrêt destinée à remplacer la Force. La dépense est évaluée, selon les plans approuvés, à la somme de 4 381 574 francs 80 cent.; les fonds alloués jusqu'à ce jour pour cette construction, en y comprenant la subvention spéciale de la ville de Paris, ne s'élèvent encore qu'à la somme de 2 031 334 francs 44 centimes, tandis que les dépenses, principalement en frais d'acquisition de terrain, montent déjà à 948 000 fr. Cependant, les travaux de construction déjà adjugés doivent être entrepris à l'ouverture de la campagne prochaine, et absorberont, dans le cours de la même année, les 1 083 000 f. qui restent disponibles.

Ainsi, et pour pourvoir aux besoins de l'année 1844, le conseil général de la Seine, sur la proposition du préfet, et afin d'éviter une interruption préjudiciable dans les travaux en cours d'exécution, a dû demander à la ville de Paris, un emprunt de 600 000 fr. à 3 pour 100, auquel le conseil municipal a donné son consentement par sa délibération en date du 30 décembre 1842. Ce prêt sera prélevé sur les fonds municipaux en ce moment déposés au Trésor, et l'intérêt servi par le département, au taux de 3 pour 100. Son remboursement a pour garantie le produit du bâtiment de l'ancienne prison de la Force, évalué à

600 000 francs, mais qui ne pourra se réaliser qu'après son entière démolition. L'emprunt est donc démontré indispensable par la nécessité de prévenir la suspension dommageable des travaux de la nouvelle maison d'arrêt.

L'emprunt réclamé par le conseil général, dans sa dernière session, est facile à effectuer, et ne contient que des conditions avantageuses au prêteur et à l'emprunteur. Il serait à souhaiter que les villes et les départements auxquels la loi permet des emprunts pour cause d'intérêt spécial et d'utilité publique, pussent les contracter à des conditions aussi favorables.

La loi du 24 juillet 1839 a déjà autorisé par un emprunt aux mêmes conditions, l'agrandissement du Palais de Justice.

Aussi, le projet qui vous est soumis, par les mêmes motifs, pour la même cause, a-t-il été approuvé sans aucune opposition par la Chambre des Députés, ainsi nous avons l'honneur de vous proposer, Messieurs les Pairs, de lui accorder votre sanction.

Département de la Vendée.

L'un des plus utiles projets de loi d'intérêt local qui vous ont été soumis dans cette longue session est certainement celui qui concerne la création d'un dépôt d'étalons au chef-lieu de la Vendée. Votre commission, chargée d'examiner ce projet de loi, l'a considéré comme un moyen efficace de multiplier et d'améliorer en France la race des bons

chevaux. Vous n'avez point oublié, Messieurs, l'énorme tribut que le pays paie encore à l'active industrie de l'étranger, surtout pour la remonte de notre cavalerie. La France est en ce moment préoccupée de cette grande question; plusieurs écrits qui attestent des connaissances approfondies, la traitent chaque jour en sens divers et excitent au plus haut degré l'intérêt public. Les estimables auteurs de ces productions veulent tous sincèrement, mais par des procédés différents, que la France trouve dans son vaste et fertile territoire une assez grande quantité de chevaux pour satisfaire à tous ses besoins, et pour cesser d'être tributaire des nations étrangères. Jadis plusieurs de nos provinces abondaient en chevaux excellents. La Normandie suffisait à la remonte de la cavalerie de réserve et de ligne, d'autant plus redoutable alors qu'elle était, pendant les guerres si actives de la République et de l'Empire, montée sur des chevaux normands, qui sont robustes, infatigables, patients, qui vivent longtemps et peuvent sans dépérir supporter tous les climats.

Si notre zèle pour accroître et reproduire cette espèce de chevaux pouvait s'attiédir, il ne faudrait, pour le ranimer, que nous rappeler qu'en 1840, après le traité du 15 juillet, qui a laissé dans nos cœurs des traces ineffaçables, le Gouvernement trouva fermées les frontières des nations du nord, lorsqu'il voulut en toute hâte renforcer les rangs d'une cavalerie hors d'état d'entrer immédiatement en campagne. Nous avons dû prendre la ferme résolution de ne plus nous

exposer à un tel mécompte, je devrais dire à une telle offense.

Parmi les départements qui cherchent à étendre, à perfectionner l'espèce chevaline, et qui montrent à cet égard un véritable zèle, celui de la Vendée mérite d'être cité. Vous vous réjouirez, Messieurs, de profiter de cette occasion d'encourager ce zèle patriotique.

D'ailleurs, le département de la Vendée abonde en pâturages de bonne qualité, qui favorisent cette industrie. Son sol fertile admet une grande variété de cultures : le Marais, le Bocage, la Plaine produisent déjà en grande quantité des chevaux renommés et propres à la cavalerie, au chariot, et aux attelages de luxe.

Ces motifs ont dû déterminer le préfet et le conseil général de la Vendée à demander au Gouvernement du Roi la création d'un dépôt d'étalons. Cet important établissement a été, dans le sein de ce conseil, l'objet de méditations approfondies sur un rapport remarquable du premier magistrat de ce département.

Un devis estimatif, et développé explicitement dans toutes ses parties, évalue toutes les dépenses de construction à la somme de 273 000 francs.

Puis le conseil général, toujours d'accord avec le préfet, a fait au Gouvernement la proposition généreuse de prendre à sa charge les six dixièmes de cette somme, c'est-à-dire 164 000 francs, tandis que les quatre dixièmes restants, ou 109 000 fr. seraient supportés par le chef-lieu de la Vendée. Ainsi serait acquittée la totalité de la dépense, éle-

vée, par le devis, à la somme de 273 000 francs.

Le Gouvernement ne pouvait hésiter un seul instant à donner son approbation à un projet aussi éminemment utile à l'État qu'à la Vendée, et qui atteste si honorablement le patriotisme des habitants de ce département.

Mais en donnant son adhésion avec empressement à ce projet, le Gouvernement a dû songer, en même temps, aux moyens d'exécution les plus prompts et les plus efficaces. Reconnaissant d'abord que la Vendée était dans l'impossibilité de pourvoir à une telle dépense par les voies ordinaires, il s'est, en conséquence, empressé d'accorder son assentiment aux ressources spéciales proposées par le conseil général, en présence du préfet, dans une session extraordinaire, car il y avait nécessité de commencer sans retard des travaux si importants. C'est ainsi que le Ministère a proposé aux Chambres législatives d'autoriser, par une loi, le département de la Vendée à emprunter la somme de 164 000 francs, conformément au vœu exprimé par le conseil général dans sa séance du 27 décembre 1842.

Votre commission, Messieurs, se plaît à croire que vous sanctionnerez unanimement ce projet de loi, divisé en trois articles, qui règlent les formes, la quotité de l'emprunt, ses conditions et sa durée. Il vous est présenté déjà adopté par la Chambre des Députés, après le rapport d'une commission spéciale qui en avait examiné l'importance et l'utilité sous toutes ses faces.

Les membres de la Chambre des Pairs, qui ont

occasion de manifester leur surprise, peut-être leur mécontentement, de ce que les Ministres surchargent les dépenses générales par tant de lois d'intérêt local, qui permettent tant d'emprunts, ne plaindront jamais le sort des contribuables qui auront à remplir des obligations au prix de celles que vous imposez aux heureux habitants de la Vendée.

IMPRESSIONS
N° 144.

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le duc D'ALBUFÉRA, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des projets de loi relatifs à des emprunts votés par les villes d'Amiens, Castres et le Havre.

Amiens.

MESSIEURS,

Le conseil municipal de la ville d'Amiens a reconnu la nécessité d'assurer par un système mieux entendu, et mieux approprié aux besoins actuels de la population, la conduite des eaux dans toutes les parties de la ville et jusque dans les faubourgs qui en sont privés jusqu'à ce jour.

---

* Cette commission était composée de MM. le duc D'ALBUFÉRA, le comte DE BEAUMONT, le président BOULLET, le baron DELORT, le vicomte DUBOUCHAGE, le baron DE MALARET, ROMIGUIÈRES.

Cette mesure, si utile pour la salubrité publique, si avantageuse à l'intérêt privé des habitants, présenterait, en outre, l'avantage de procurer des moyens efficaces de secours contre l'incendie dans les lieux les plus éloignés des cours d'eaux qui traversent la ville, et préviendrait le retour d'événements fâcheux et récents qui ont démontré, d'une manière plus sensible, au conseil municipal, l'insuffisance du système actuel des fontaines.

Un projet a été rédigé à cet effet, et après avoir obtenu l'approbation du conseil général des ponts et chaussées et de M. le Ministre des travaux publics, on le présente à votre sanction, et on vous propose d'autoriser la ville d'Amiens à faire un emprunt pour subvenir à cette dépense.

Les travaux à exécuter sont les suivants :

La reconstruction du pont Saint-Michel, situé sur l'un des bras de la rivière de Somme.

La construction d'une voûte destinée à couvrir un bras de la Somme entre le pont Saint-Michel et le pont de Croix.

L'établissement, sur le terre plein de ce pont, d'une machine hydraulique capable de fournir 3 600 mètres cubes d'eau en 24 heures.

L'acquisition et la pose des conduites nécessaires pour alimenter quatre-vingt-douze fontaines, et la construction de cinq réservoirs.

L'ensemble de ces travaux doit occasionner une dépense de 712 000 fr., et être terminé dans deux ans. Mais les ressources de la caisse municipale sont loin de pouvoir subvenir à une aussi

forte dépense. En affectant aux travaux projetés les fonds libres de la ville, le produit de la vente des anciens tuyaux de conduite, les matériaux qui proviendront de démolition; en y joignant le concours des propriétaires riverains du bras de la Somme que l'on doit couvrir, le conseil municipal de la ville d'Amiens évalue à 600000 fr. la somme qui lui sera nécessaire pour l'achèvement de ces travaux.

En conséquence, il demande à emprunter cette somme, dont le remboursement s'opérerait en dix-sept ans, au moyen d'une allocation annuelle de 50000 fr., laquelle serait prise sur les ressources ordinaires et extraordinaires de la ville. Toutefois, comme cette dépense devrait absorber en grande partie l'excédant de recette de la ville, et la mettrait ainsi, pendant dix-sept ans, dans l'impossibilité d'entreprendre d'autres travaux dont l'utilité peut se faire sentir, le conseil municipal demandait la prolongation de la surtaxe de 7 fr. par hectolitre d'alcool, accordée en 1838 pour cinq années, et qui doit finir le 1er novembre prochain.

Tout en reconnaissant la sagesse des dispositions du conseil municipal de la ville d'Amiens, qui cherchait, par cette mesure, à se conserver des ressources pour les dépenses extraordinaires qui peuvent se présenter chaque année dans une ville populeuse et commerçante, le Gouvernement n'a pas cru devoir subordonner la question de l'emprunt à la question de surtaxe, qui pouvait

créer des obstacles et retarder des améliorations qu'il juge si importantes.

En examinant, d'ailleurs, la situation financière de la ville d'Amiens, on voit que dans les trois dernières années les recettes ont dépassé les dépenses de la somme de 99 269 fr. 89 cent.

Si on en retranche une somme de 13 000 fr., nécessaire chaque année pour des dépenses ordinaires nouvellement établies, et une autre somme de 20 000 fr., qui représente le produit de la surtaxe sur les alcools, qui doit finir le 1^er^ novembre prochain, on trouve que l'excédant des recettes sera probablement chaque année de 66 269 fr. 89 cent.

De plus, un emprunt accordé déjà à la ville d'Amiens pour l'achèvement de son abattoir, et dont le complet remboursement sera opéré en 1845, augmentera ses ressources de 15 000 fr., et portera à 81 269 fr. 89 cent. l'excédant de ses recettes.

D'après cet examen, votre commission a pensé, comme le Gouvernement, que la ville d'Amiens était fort en position de faire, avec ses ressources ordinaires, des travaux dont, d'ailleurs, elle a constaté l'importance, et elle me charge, en conséquence, de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Castres.

Le conseil municipal de la ville de Castres a décidé, il y a quelques années, qu'il était de l'intérêt de cette ville de faire à ses casernes les dé-

penses nécessaires pour les mettre en état de recevoir 800 hommes et 800 chevaux, et il a pensé que la ville serait suffisamment indemnisée des sacrifices qu'elle consentait à s'imposer par l'établissement dans ses murs d'un régiment de cavalerie.

En conséquence, elle s'engagea à fournir pour ces travaux la somme de 295 000 fr., montant du devis dressé par messieurs les officiers du génie. Les constructions commencèrent, et la ville dépensa pour cet objet, en plusieurs années successives, la somme de 140 000 fr.

Mais, plus tard, l'administration de la guerre a dû modifier les bases sur lesquelles le projet de construction avait été primitivement dressé, et le nouveau système arrêté pour le logement des chevaux fit monter la dépense nécessaire pour l'achèvement de la caserne à une somme d'environ 550 000 fr. M. le Ministre de la guerre ne jugea pas que ce surcroît de dépense, motivé par des changements qu'il avait ordonnés, dût être à la charge de la ville, et ses dépenses furent limitées à la somme de 295 000 fr., qu'elle avait primitivement votée. Sur cette somme elle a déjà versé celle de 140 000 fr.

Il lui reste donc à payer 155 000 fr.

Une loi du 24 juillet 1839 l'autorise à contracter un emprunt de 40 000 fr.

Il ne lui reste donc plus qu'à se procurer une somme de 115 000 fr.

C'est pour faire face à cette dépense que la ville de Castres demande l'autorisation de contracter un nouvel emprunt, qu'elle se propose de rem-

bourser en douze annuités, au moyen d'une allocation qui sera prise sur ses ressources ordinaires et extraordinaires.

Votre commission a examiné l'état des recettes et des dépenses de cette commune durant les cinq dernières années, et elle a reconnu que l'excédant moyen des recettes sur les dépenses ordinaires est de..... 33770 fr. 15 c.

Par ordonnance du 9 mai 1842 elle a été autorisée à percevoir pendant cinq ans un décime additionnel sur tous les objets soumis à l'octroi, ce qui mettra à sa disposition une somme de..... 12162 92

Ces ressources, applicables aux besoins extraordinaires, seront donc de..... 45933 fr. 07 c.

Le service de l'emprunt projeté, et celui de 40 000 fr. autorisé en 1839, lequel n'est pas encore réalisé, exigera annuellement une somme de..... 17000 00

Il restera donc encore à la disposition du conseil municipal une somme de..... 28 933 fr. 07 c.

pour satisfaire à ses autres engagements, résultant d'emprunts antérieurs légalement autorisés.

Il est bien vrai que le compte établi précédemment ne peut s'appliquer qu'aux cinq années pendant lesquelles l'octroi supplémentaire a été accordé, et cependant le remboursement total ne

doit avoir lieu qu'au bout de douze ans. Mais il faut remarquer qu'au bout de ces cinq années, c'est-à-dire en 1848, le budget de la ville se trouvera exonéré du service de l'intérêt et de l'amortissement d'un autre emprunt de 150 000 fr., autorisé par une loi du 27 juin 1833.

La situation financière de la ville de Castres ayant paru bonne à votre commission, elle trouve convenable de l'autoriser à contracter un emprunt qui lui permettra de jouir plus tôt des bénéfices qu'elle attend de la caserne encore en construction, et elle a l'honneur de vous proposer en conséquence l'adoption du projet de loi.

Le Havre.

Un incendie ayant détruit récemment la salle de spectacle de la ville du Havre, le conseil municipal a délibéré sur l'emploi qu'il devait faire du terrain sur lequel se trouvait établi ce théâtre. Après plusieurs propositions diverses, il a reconnu que la meilleure mesure à adopter était de rendre ce terrain à son ancienne destination. On conçoit, en effet, que dans une ville où affluent tant d'étrangers, et dans laquelle une population industrieuse est resserrée dans un espace si limité, le spectacle soit indispensable, non-seulement comme moyen de police, mais encore comme délassement offert à la jeunesse dans les moments où cessent ses travaux : cela est vrai surtout pour la population maritime, d'autant plus attirée vers les distractions qu'elle en a été plus longtemps

privée. Ainsi, c'est pour appeler et conserver les étrangers dans son sein, c'est pour rendre le plus prochainement possible aux personnes attachées à l'administration ou à l'exploitation du théâtre des emplois dont la perte les laisse sans ressource, que la ville du Havre demande l'autorisation de s'imposer extraordinairement pour reconstruire, en quelques mois, le théâtre que l'incendie lui a fait perdre.

La dépense du projet s'élève, sur des premiers aperçus, à une somme de 700 000 fr.; 85 000 fr. pourront être prélevés sur les fonds du budget communal de 1843 et 1844. C'est pour subvenir au surplus de la dépense que le maire a été autorisé par une délibération du conseil municipal du 29 mai dernier à contracter trois emprunts successifs s'élevant ensemble à la somme de 615000 f. et répartis ainsi qu'il suit :

Le premier de 213 333 fr. 33 c. le 30 décembre 1843,

Le deuxième de 168 333 fr. 33 c. le 30 décembre 1844,

Le troisième de 233 333 fr. 34 c. le 30 décembre 1845.

Le projet de loi qui vous est soumis a pour objet de permettre cette combinaison, en autorisant la ville du Havre à contracter cet emprunt à un intérêt qui ne dépassera pas 4 et demi pour 100.

Ces sommes seraient remboursables en douze années, à partir de 1844. Mais les excédants annuels du budget seraient insuffisants pour pourvoir à ce remboursement, et on vous demande, en outre,

de voter également pour douze ans une contribution extraordinaire de 7 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

C'est après avoir examiné les comptes de la ville du Havre durant les dernières années, et après avoir reconnu l'insuffisance de ses ressources ordinaires pour subvenir à cette nouvelle dépense; c'est aussi après s'être assuré par les documents officiels qu'aucune imposition extraordinaire ne grève en ce moment cette ville, que votre commission, convaincue de l'utilité du projet de loi, a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Toutefois, elle doit vous faire connaître que toute l'économie de ce projet est basée sur la supposition que cette salle de spectacle ne coûtera que 700 000 francs. Il n'a pas été possible de nous produire, suivant l'usage, les plans et devis qui ne sont pas encore établis; mais l'utilité du projet nous a fait penser que nous ne devions pas mettre d'entraves à son exécution, et nous ne doutons pas que le Gouvernement, avant le commencement des travaux, s'assurera que les dépenses ne doivent pas être trop élevées.

IMPRESS
Nº 14
—
1843

IMPRESSIONS
Nº 145.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte DE BEAUMONT, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des projets de loi relatifs à des emprunts votés par les villes d'Angoulême, Dôle et Tourcoing.

Angoulême.

MESSIEURS,

L'exposé des motifs du projet de loi qui tend à autoriser la ville d'Angoulême (Charente) à contracter un emprunt de 84 750 francs, vous apprend que le but de cet emprunt est de construire un marché couvert sur l'emplacement de l'ancien Minage qui menace ruine, d'établir une halle anx grains et farines dans le faubourg de l'Houmeau,

* Cette commission était composée de MM. le duc D'ALBUFÉRA, le comte DE BEAUMONT, le président BOUILLET, le baron DELORT, le vicomte DUBOUCHAGE, le baron DE MALARET, ROMIGUIÈRES.

et enfin de réédifier l'École mutuelle. Votre commission a examiné attentivement les pièces fournies à l'appui de ce projet, et lui donne son entière approbation.

Elle s'est assurée, en effet, que les travaux projetés seraient pour la ville d'Angoulême d'une utilité incontestable, propres à accroître ses ressources et le bien-être de ses habitants.

Les devis de constructions ont été régulièrement établis et approuvés; la dépense qu'ils présentent serait de 103 926 francs 4 centimes, et la ville ne pouvant les payer avec ses ressources présentes, il est convenable de l'autoriser à la fois, à accepter les offres de prêt qui lui sont faites avec empressement par divers souscripteurs à un intérêt de 4 pour 100, et à recourir, en cas de nécessité, au mode ordinaire des emprunts communaux.

Il est utile de faire remarquer, d'ailleurs, dans le cas où on objecterait la différence en plus que présente le montant du devis sur l'emprunt demandé, que cette différence sera couverte par le rabais qu'amèneront les adjudications, et par les ressources ordinaires de la ville, à partir de 1845, ainsi qu'il résulte de l'examen des pièces.

L'emprunt serait remboursé à partir de 1850, en cinq ans, par annuités de 20 000 f. pour 1850, 1851 et 1852, de 19 750 fr. en 1853, et de 5 000 f. en 1854; et amorti par l'excédant des recettes ordinaires de la ville, qui s'élève à environ 80 000 f. au-dessus des dépenses de même nature. Cet excédant se trouve, il est vrai, engagé pour plusieurs

années, par le paiement d'acquisitions effectuées ou de travaux en cours d'exécution; mais l'examen du tableau de ces dettes a convaincu votre commission que la situation financière de la ville, améliorée par le profit qu'elle retirera de ces travaux, ne présentera plus, en 1850, que des charges peu lourdes, et lui permettra de se libérer facilement par le mode ci-dessus indiqué.

Elle a en conséquence l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement et adopté déjà par la Chambre des Députés.

Dôle.

Le résultat de plusieurs délibérations du conseil municipal de Dôle (Jura) a été d'offrir à l'administration de la guerre de lui céder gratuitement la promenade dite le Cours-Masson, et de lui payer une somme fixée d'abord à 50 000 fr., mais portée depuis, par modification, à 190 000 fr., en laissant à la charge de l'État le prix d'achat de diverses propriétés désignées dans la délibération du 14 septembre 1841, et qui doivent être expropriées pour cause d'utilité publique.

En faisant cette offre, la ville avait pour but, et mettait pour condition absolue, que l'État fît construire des bâtiments propres au casernement de trois escadrons et de l'état-major.

L'administration de la guerre a accepté ces propositions; mais la ville ne peut réaliser cet engagement contracté envers l'État, sans recourir

à un emprunt. Son conseil municipal a donc, par délibération du 30 juin 1842, émis le vœu que la ville fût autorisée à emprunter une somme de 200 000 francs, remboursable en dix ans, et limitée aujourd'hui à 190 000 francs.

Un des devoirs de votre commission a été d'examiner la situation financière de la ville de Dôle, et quels seraient ses moyens d'amortir l'emprunt et d'en servir les intérêts; les documents qui ont passé sous ses yeux lui ont démontré que la ville était amplement en mesure à cet égard; son revenu annuel monte à plus de 100 000 fr., et l'excédant de ses recettes ordinaires sur les dépenses de même nature, relevé sur les comptes des six dernières années, offre la moyenne de 32 000 francs environ.

Ayant reconnu également que la ville n'est grevée d'aucun emprunt antérieur, et ne supporte aucune imposition extraordinaire, votre commission n'a pu, en présence de cette situation favorable, hésiter à approuver un projet avantageux à la fois à la ville et à l'État; elle vous propose, en conséquence, l'adoption de ce projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés.

Tourcoing.

Il a été arrêté, par une décision de M. le Ministre des travaux publics, que le chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique aurait une station à Tourcoing; mais l'établissement des rues d'ac-

cession entre la ville de Tourcoing et la station a été laissée à la charge de la ville.

Le conseil municipal de Tourcoing, appréciant l'utilité incontestable et l'augmentation d'avantages qu'offrait une rue communiquant entre la route départementale n° 14 et cette station, en a voté le percement. Ce projet a été approuvé par une décision ministérielle.

Par suite de cette décision, le tribunal de Lille a prononcé l'expropriation des terrains, et le jury a statué sur la fixation des indemnités.

La dépense se composera : 1°. de la somme de 43 000 francs, pour frais de terrassement, de pavage et autres accessoires; 2°. des indemnités aux propriétaires expropriés, 9 000 fr., total 52 000 fr.

Il y a urgence pour la ville d'acquitter les indemnités, et d'établir sans retard la rue projetée, mais la caisse municipale manque actuellement des fonds nécessaires à cette dépense; pour y subvenir, le conseil municipal a voté un emprunt de 40 000 francs, et une imposition extraordinaire de 8 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant six ans, pour rembourser cet emprunt, et payer le complément de la dépense, le budget de la ville en cours d'exécution ne présentant aucune somme disponible qui pût y être affectée.

Il résulte bien de l'examen des pièces qui ont été fournies à votre commission, que l'excédant moyen des recettes ordinaires des exercices 1839, 1840 et 1841, s'élève à 48 000 francs; mais il est à craindre que cet excédant ne se trouve diminué

pour les années suivantes, par les réductions que les *droits d'octroi* sur les *charbons* et les *boissons* ont subies.

Votre commission, ne mettant pas en doute les avantages évidents qui doivent résulter, pour la commune de Tourcoing, de l'ouverture de cette rue, et bien assurée qu'elle est aussi, que la ville n'a aucune dette arriérée, a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi adopté déjà par la Chambre des Députés.

IMPRESSIONS
N° 146.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le président BOUILLET, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires et à des emprunts votés par les villes du Mans, Tours et Vannes.

Le Mans.

MESSIEURS,

La ville du Mans demande à être autorisée à emprunter une somme de 166 000 fr. pour l'établissement d'un abattoir. Le terrain, dont l'emplacement a été approuvé par M. le Ministre de l'agriculture et du commerce, doit être payé 3149 fr. 4 c.; les frais de construction sont évalués à 162 300 fr.

* Cette commission était composée de MM. le duc D'ALBUFÉRA, le comte DE BEAUMONT, le président BOUILLET, le baron DELORT, le vicomte DUBOUCHAGE, le baron DE MALARET, ROMIGUIÈRES.

Un établissement de ce genre est d'une utilité réelle et générale, et il est peu de villes importantes qui n'en soient aujourd'hui pourvues, ou qui ne travaillent à en doter la population.

Mais l'état des finances de la ville du Mans ne lui permet pas d'en payer le prix sans recourir à la voie de l'emprunt.

Le conseil municipal estime que les revenus de la ville seront augmentés d'environ 16 000 fr. par les produits de l'abattoir, et il propose de rembourser l'emprunt en vingt annuités, à dater de 1845, les dix premières de 15 000 fr. et les cinquièmes de 16 000 fr. On peut espérer, en effet, que la loi étant votée cette année, la jouissance des produits de l'abattoir pourra commencer avec l'année 1845.

Il y a peut-être quelque illusion dans l'estimation faite par la ville des produits résultant de la construction de l'abattoir. Ainsi, on suppose que le prolongement du rayon de l'octroi jusqu'à l'abattoir donnera une augmentation de recette de 1 321 fr., et que la diminution de la fraude par l'effet d'un nouveau moyen de surveillance, amènera un produit annuel de 4 000 fr. Il n'est point vraisemblable que la fraude pour l'introduction de la viande s'élève actuellement à 4 000 fr., et, en supposant qu'il en soit ainsi, comme cette fraude consiste sans doute dans l'introduction des viandes dépecées, il n'est point à croire que l'établissement de l'abattoir suffirait pour la faire cesser. Toutefois, comme le revenu de la ville, malgré les charges qui le grèvent, laissent quel-

ques ressources disponibles à dater de 1846, le remboursement des annuités de l'emprunt paraît assuré.

Votre commission, Messieurs, a, en conséquence, l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Le Mans (2e projet).

La ville du Mans a été autorisée, par une loi du 18 juillet 1838, à emprunter une somme de 220 000 francs pour la construction d'une salle de spectacle. La dépense a excédé les projets de..... 31 807 fr. 14 c.
Le conseil municipal pense que, pour terminer cet édifice, il est encore nécessaire de dépenser :

1°. pour les glaces du foyer..	3700
2°. pour l'éclairage au gaz...	3 000
3°. pour complément du service et des abords de la salle..	4 000
et il ajoute 4°. pour dépenses imprévues.....	7 493 fr.
Total.....	50 000 fr.

Il demande, en conséquence, l'autorisation d'emprunter cette somme.

Ce n'est plus le moment d'examiner si, en présence de dépenses à exécuter d'une utilité réelle et générale, il a été d'une bonne administration d'autoriser la ville du Mans à construire une salle

de spectacle qui ne doit offrir un plaisir à ses habitants que pendant une petite partie de l'année. L'édifice est à peu près construit, et il est nécessaire de l'achever.

Bien que l'emprunt à faire ne soit pas considérable, il s'accroîtra par les intérêts. Car, si les revenus de la ville dépassent ses dépenses ordinaires de 80 000 francs environ, ils sont engagés pour plusieurs années par des dépenses extraordinaires et pour le paiement des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt déjà contracté. Le remboursement de celui demandé ne pourra commencer qu'en 1846, époque à laquelle les dépenses extraordinaires prévues se réduiront à 32 150 fr., et il pourra être terminé en 1855 par des annuités de 7250 francs à 5225 francs.

Le projet de loi a reçu la sanction de la Chambre des Députés. Nous vous proposons de l'adopter.

Tours.

Les mesures nouvelles adoptées par le Ministre de la guerre pour le casernement de la cavalerie, ont donné lieu de penser qu'au projet d'agrandissement du quartier existant à Tours, il était préférable de substituer la construction d'un nouvel établissement. L'amélioration de l'ancien quartier exigerait une dépense de 868 000 francs; une construction nouvelle est évaluée à 1 743 000 fr., sans y comprendre la valeur du terrain.

La ville de Tours, jalouse de s'assurer la conservation d'une garnison importante, a fait, pour contribuer à la reconstruction du nouveau quartier de cavalerie, des offres qui ont été agréées par le Ministre de la guerre.

Ces offres consistent :

1°. Dans l'abandon à l'État du terrain du champ de Mars, évalué 400 000 francs ;

2°. Dans une subvention de 340 000 francs réalisable en cinq ans.

3°. Dans l'emploi d'une somme de 30 000 fr. pour frais de remblais, indépendamment des travaux d'assainissement qui devront être exécutés à l'abattoir, par suite du voisinage de la caserne.

Mais des sacrifices aussi importants ne pourraient être prélevés en entier sur les revenus de la ville, bien que ces revenus dépassent les dépenses ordinaires d'environ 120 000 francs. Les finances de la ville sont engagées pour plusieurs années; il résulte du rapport du préfet, joint aux pièces, que, par suite d'emprunts contractés et de dettes anciennes, s'élevant à 620 000 francs, la ville de Tours ne sera à peu près libérée que le 1er janvier 1852 : elle devra même encore à cette époque une somme de 76 063 francs, dont, à la vérité, la majeure partie n'est point exigible.

Il serait donc nécessaire de recourir à l'emprunt et à une imposition extraordinaire. Le conseil municipal demande à être autorisé à emprunter une somme de 200 000 francs, et à s'imposer pendant dix ans, 15 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Mais il a été reconnu qu'un emprunt de 170 000 serait suffisant. En effet, l'imposition extraordinaire étant évaluée à 41 500 francs, il n'y aurait à demander à l'emprunt, pour les années 1844, 1845, 1846 et 1847, qu'une somme annuelle de 26 500 francs, ensemble pour les quatre années..... 106 000 fr.
et pour l'année 1843..... 68 600 fr.

Total..... 174 000 fr.

Les six années 1848-1853 de l'imposition extraordinaire solderaient l'emprunt en capital et intérêts. Les frais de remblais paraissent pouvoir être couverts par le budget municipal.

Ainsi, le projet de loi qui vous est présenté, et qui a été adopté par l'autre Chambre, modifie pour la quotité de l'emprunt la délibération du conseil municipal, et ne le porte qu'à la somme de 174 000 francs.

Votre commission s'est demandé si, en présence des charges énormes qui grèvent déjà la ville de Tours, il était à propos de la laisser s'engager à faire des sacrifices aussi importants. La décision du conseil municipal est sans doute d'un grand poids; toutefois la délibération n'a point été prise sans opposition. De plus, M. le Ministre des finances, dans l'avis qu'il a donné, fait observer que le budget de la ville de Tours étant de 425 000 francs, l'imposition demandée s'élevant avec les frais de perception à 44 660 francs, dépasserait le dixième du montant du budget;

Que le recouvrement des contributions ac-

tuelles, dans cette ville, occasionne chaque année un très-grand nombre de demandes en remises et modérations; que les frais de poursuites y sont de 2 francs 73 centimes par mille francs, proportion qui dépasse la moyenne du Royaume;

Qu'enfin le contingent de la ville, dans la contribution foncière, subira prochainement une augmentation, d'après la nouvelle estimation des revenus imposables qui vient d'être faite sur la demande du conseil général.

A ces objections, on peut opposer qu'il serait à craindre, si le projet était rejeté, que M. le Ministre de la guerre, dans sa juste sollicitude pour la santé du soldat et la conservation des chevaux, ne portât ailleurs les fonds dont il peut disposer pour la construction des casernes, et que la ville de Tours ne fût exposée à être dépouillée d'un établissement aussi utile. Le séjour d'un régiment de cavalerie dans une ville y occasionne un grand mouvement de fonds. Il assure une consommation importante des denrées du pays, et est favorable à l'agriculture par l'écoulement de ses produits et les ressources qu'il lui offre pour féconder le sol par les engrais. Enfin, il élève d'une manière notable les produits de l'octroi, seul revenu important de la plupart des villes et notamment de celle de Tours.

Après avoir pesé ces diverses considérations, la commission a pensé que, dans l'état où sont les finances de la ville de Tours, il n'était point possible de grever ses habitants d'un impôt de 15 centimes pendant dix ans, sans exciter de

justes plaintes. Quelques classes d'habitants trouveraient sans doute une compensation de leurs sacrifices dans la permanence du séjour de la garnison. Mais le plus grand nombre supporteraient une charge énorme sans indemnité. Il n'est point d'ailleurs vraisemblable que le rejet du projet de loi emportât, pour Tours, la perte du régiment de cavalerie, puisque le quartier actuel peut être agrandi et assaini, et qu'il est à espérer que M. le Ministre de la guerre, à l'aide des fonds qui lui sont alloués pour les établissements militaires, trouvera le moyen de concilier l'amélioration du casernement avec les avantages que semble assurer à la ville de Tours une ancienne possession.

Il est, d'ailleurs, une autre considération qui serait de nature à faire rejeter le projet de loi. Il ne contient point la mention de l'abandon du terrain que la ville de Tours ferait à l'État. Les communes ne peuvent aliéner leurs propriétés que par l'effet d'une loi, et la dépossession légale de la ville de Tours serait le préalable nécessaire de mesures financières à prendre pour le nouvel établissement.

Votre commission, à l'unanimité, a l'honneur, Messieurs, de vous proposer le rejet du projet de loi.

Vannes.

La ville de Vannes avait obtenu, le 4 juillet 1842, une loi qui l'autorisait à s'imposer, pendant huit ans, 5 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes. Cette mesure avait pour but de solder une somme de 102 478 fr. 59 c., due à divers particuliers. On a reconnu l'inconvénient d'une libération lente et partielle, et le conseil municipal demande aujourd'hui l'autorisation d'emprunter 90 000 francs, et la prolongation, pendant deux ans, de l'imposition extraordinaire.

Le projet, adopté par la Chambre des Députés, nous paraît devoir être accueilli.

La ville de Vannes est déjà grevée d'un emprunt de 80 000 francs, pour la construction d'un abattoir; cet emprunt doit être soldé en 1852, et les produits de l'abattoir donnent les moyens de satisfaire au paiement des annuités stipulées avec la caisse des dépôts et consignations.

Les ressources proposées pour faire face à l'emprunt paraissent suffisantes : l'imposition extraordinaire produira annuellement..... 4 260 fr.

Une ordonnance royale du 4 avril 1843 a autorisé une augmentation des droits d'octroi, évaluée à..... 6 385

Total..... 10 645

Cette somme perçue, pendant dix ans, couvrira le capital et les intérêts de l'emprunt.

La substitution d'une dette unique à celles nombreuses qui grèvent la ville, sera avantageuse aux créanciers, qui paraissent être dans une position à ne pouvoir attendre longtemps leur remboursement. Elle offrira aussi à la ville une réduction sur les intérêts qui sont dus ou qui pourraient être exigés en justice.

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

IMPRESSIONS
N° 147.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juillet 1843.

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 1844.

MESSIEURS,

Après des crises politiques et financières pleines de périls et de sacrifices, la France a retrouvé, depuis un certain nombre d'années, le calme et l'abondance de la paix; reposée de ses agitations intérieures, elle goûte maintenant avec sécurité les bienfaits que la Providence se plaît à répandre sur elle.

Les embarras des temps difficiles sont heureusement surmontés par la persévérance de nos efforts, mais la prospérité que nous avons reconquise pourrait encore nous échapper par l'impré-

* Cette commission était composée de MM. MÉRILHOU, ODIER, le baron DE FRÉVILLE, le comte D'ARGOUT, le comte ROY, le baron DUPIN, le marquis D'AUDIFFRET.

voyance. Le budget de l'État, qui déroule chaque année le tableau de l'avenir du pays, et qui est en quelque sorte le livre de sa destinée, nous menace, à l'ouverture de chaque session législative, d'un nouveau déficit dans nos finances. Ce déficit annuel, effacé seulement en 1839, s'est reproduit sans interruption sur les exercices 1840, 1841, 1842, 1843, et se propose encore, pour la cinquième fois, au vote de la Chambre des Pairs sur l'exercice 1844.

Si les jours d'épreuves nous ont appris à compter, presque sans mesure, sur les tributs dévoués de la population, il importerait de les féconder et de les ménager, pendant les jours prospères, pour nous préserver de la gêne et de l'épuisement qui frappent quelquefois d'impuissance les nations riches et courageuses. Il nous paraîtrait donc urgent d'opposer, au sein de la paix, une résistance persévérante au développement des charges de l'Etat, qui continue à se montrer toujours plus rapide que l'amélioration incessante des revenus publics.

Une grave préoccupation de l'avenir de nos finances s'est unanimement manifestée dans la commission qui m'a fait l'honneur de me rendre l'interprète de ses appréhensions et de ses avertissements. Toutefois elle n'a pas cru devoir proposer, dès à présent, à la Chambre des Pairs, de se placer toute seule, comme un obstacle immédiat, au-devant de cet entraînement des pouvoirs législatifs dans la voie du déficit et des emprunts. Mais elle ne vous propose cette cinquième adhésion au défaut d'équilibre du budget qu'après avoir obtenu

du Président du conseil et du Ministre des finances, l'assurance qu'ils ne négligeraient aucun moyen, et qu'ils n'épargneraient aucun effort pour rétablir, dès l'exercice 1845, la balance des recettes et des besoins de l'État.

Il serait temps, en effet, que la raison supérieure et l'énergique initiative des pouvoirs publics voulussent embrasser l'ensemble de notre système politique et financier, et mesurer, à l'étendue des ressources nationales, la juste proportion de chacune des allocations annuelles de fonds strictement nécessaires au soutien du crédit, de la puissance et de la prospérité de notre patrie.

Cette grande tâche, ordinairement facile à remplir par une autorité souveraine et absolue, est bien plus impérieusement commandée, malgré ses difficultés politiques, au dévouement du Ministère et à la vigilance des Chambres dans un Gouvernement représentatif, obligé de lutter sans cesse contre des influences locales et particulières qui deviendraient, sans un contre-poids inébranlable, trop puissantes et trop exigeantes contre l'intérêt général du pays.

Nous ne doutons pas, Messieurs, que vos lumières et votre indépendance n'offrissent au pouvoir, dans de semblables conjonctures, l'assistance patriotique sur laquelle il tenterait d'appuyer des propositions d'améliorations et de réformes tendant à simplifier et à perfectionner le système général et les principales subdivisions de notre vaste organisation civile et militaire. Le retour à l'économie ne deviendrait en effet sérieux et véri-

tablement utile, que si l'on renonçait à de stériles retranchements de détails qui entravent presque toujours la bonne exécution des services, et que l'on s'appliquât résolument à la rectification des combinaisons trop dispendieuses de la politique et de l'administration.

Les précautions et les conseils sévères que nous recommandons à l'attention des hommes d'État, ne sont dictés ni par la défiance des forces du pays, ni par des craintes prématurées sur sa situation; nous les invitons seulement à accepter, comme nous, la vérité du présent pour base de leurs opinions et de leurs espérances; car ils ne trouveront aucune exagération dans nos réclamations contre le passé, ni dans nos vœux pour l'avenir, lorsqu'ils reconnaîtront, d'après l'exposé des faits, que, nonobstant la progression toujours croissante du revenu public, nous ne solderons les besoins ordinaires des cinq derniers exercices qu'avec de nouveaux emprunts journellement ajoutés aux créances exigibles de la dette flottante du Trésor, et que nous n'acquitterons nos travaux extraordinaires qu'avec de nouveaux capitaux inévitablement inscrits sur le Grand-livre des rentes perpétuelles.

Ainsi, les sacrifices considérables que nous faisons chaque année à l'amortissement de nos engagements antérieurs, pendant la paix la plus féconde, auront été impuissants pour arrêter l'accroissement de nos effets publics, et lors même que nous aurons épuisé toutes ses réserves, nous verrons bientôt parvenir la dette flottante du Trésor à la

somme de 671 millions. Telle sera, en effet, la dernière expression des découverts successivement constatés sur nos budgets, à l'expiration de l'exercice 1844.

Tout en reconnaissant que l'aisance du Trésor peut se confier momentanément, pour soutenir un aussi lourd fardeau, aux fonds restés libres sur les emprunts applicables à des travaux ajournés ou ralentis, ainsi qu'à l'affluence progressive des capitaux mobiles et incertains des caisses d'épargnes, nous pensons qu'il serait imprudent de faire reposer trop longtemps la ponctualité du paiement des dépenses publiques sur des secours aussi précaires.

Nous avons même cru devoir solliciter l'Administration de préparer, pour la session prochaine, de nouvelles dispositions législatives, propres à préserver le crédit de l'État des embarras que pourrait occasionner, au premier événement imprévu, le retrait inopiné d'une masse de dépôts individuels s'accumulant avec rapidité, et s'élevant, dès à présent, à la somme considérable de 325 millions.

Le Ministre des finances nous a déclaré qu'il s'occupait de résoudre cette question délicate par des mesures qui concilieraient à la fois le respect des droits acquis, l'intérêt d'une institution aussi précieuse pour les classes ouvrières que pour l'ordre intérieur, et la sécurité du Trésor public.

On pourrait se tromper gravement sur l'équilibre futur de nos budgets, en s'emparant à l'a-

vance, et par la pensée, des réserves éventuelles de l'amortissement, pendant une période de dix années postérieures à l'exercice 1844, pour couvrir fictivement toutes les charges probables de cette ère nouvelle de nos finances, qui serait, au gré de nos vœux, favorisée des plus riches bienfaits de la Providence, préservée des revers de la fortune, et complétement exonérée de crédits supplémentaires et extraordinaires.

Nous ne pouvons pas consentir à entrer dans cette brillante carrière d'hypothèses, pour y chercher le remède pressant que réclame une situation financière dont l'irrégularité menace de se perpétuer, d'exercice en exercice, par la vanité des espérances. Sans admettre et sans contester des calculs soumis à toutes les vicissitudes de l'avenir, nous insistons avec une conviction inébranlable, à solliciter dès aujourd'hui la balance du budget de 1845, comme la seule solution sérieuse qui puisse reconstituer cet équilibre exact de nos finances, sur lequel repose la puissance de l'État, et qui doive arrêter, sans plus de retard, l'accroissement intempestif et dangereux de la dette inscrite au Grand-livre et de la dette flottante du Trésor.

Telles sont les considérations générales que votre commission m'a chargé d'exprimer au nom de tous ses membres, avant de vous présenter la discussion des crédits demandés sur l'exercice 1844, et d'étudier les causes de l'augmentation des dépenses, ainsi que les moyens d'en comprimer le développement.

Dette publique.

Rentes inscrites.

Les intérêts de la dette inscrite au profit des créanciers de l'État, et dont le capital reste à racheter ou à rembourser, pour la libération de la France, s'élèveront encore, en 1844, après 14 années de repos et d'abondance, à une somme supérieure à celle de 162 millions qui existait sur le Grand-livre avant 1830, et exigeront un crédit de..... 167 274 192 fr.

Cette allocation législative se répartit entre les quatre fonds suivants :

5 pour cent.....	134 502 010 fr.	Somme égale.
4 et demi pour cent.	895 302	
4 pour cent.....	6 530 736	
3 pour cent.....	25 346 144	

Le dernier de ces effets publics est le seul qui puisse encore décroître par l'action de l'amortissement, depuis que l'élévation des cours a fait dépasser le pair à tous les autres.

Amortissement.

L'amortissement, dont la puissance s'accroît non-seulement par les progrès de sa dotation et par l'accumulation de ses rachats journaliers sur les 3 pour 100, mais aussi par la consolidation de ses réserves appliquées aux besoins extraordinaires du Trésor, sera parvenu, en 1844, à la somme de 99 561 683 fr. ; sur laquelle 46 526 683 fr. représentent sa dotation, et 53 035 000 fr. les rentes

qui lui appartiennent. Ce fonds de prévoyance ne pourra cependant s'appliquer que jusqu'à concurrence de 27 235 146 fr., à la réduction de notre dette inscrite, et devra compenser, pour le surplus, de 72 326 549 fr., une partie des découverts que nous avons déjà rejetés dans la dette flottante.

Intérêts d'emprunts pour les canaux, etc.

Les emprunts qui ont ouvert en 1820 la fertile carrière des entreprises de nos voies de communication, ont grevé l'administration des finances d'une dette spéciale, dont le service annuel et le remboursement successif nous demandent un crédit de 10 445 000 francs.

Intérêts de cautionnements.

Les 220 millions de capitaux de cautionnements déposés pour la garantie de certaines fonctions publiques, réclament une allocation d'intérêts à 4 pour 100, montant à 9 250 000 francs. Nous réunissons nos vœux à ceux qui ont été exprimés dans un rapport du Ministre des finances du 15 mars 1830, et plus récemment par plusieurs commissions des Chambres, pour que cette branche spéciale de service et de comptabilité, rentre entièrement dans le mécanisme simple et rapide du Grand-livre des rentes sur l'État, et cesse de compliquer, par une organisation défectueuse, les mouvements des écritures et des caisses du Trésor public.

Intérêts de la dette flottante.

Nous admettons pour la somme de 18 500 000 f.

les intérêts de la dette flottante. Ce nouveau crédit nous a paru indispensable pour le loyer du capital de tous les découverts que nous allons récapituler sommairement, afin de vous expliquer la situation faite à nos finances par les lois qui ont chargé le crédit du Trésor de satisfaire à des besoins extraordinaires votés au delà des revenus publics.

Le premier déficit constaté au 31 mars 1814, est de.	87 432 104 62
Celui qui s'est formé depuis cette époque, jusqu'en 1830, s'élève à.	79 583 330
(Sauf une créance de 98 millions ouverte contre l'Espagne).	
Viennent ensuite ceux que nous avons supportés, sans recourir à la dette inscrite,	
Sur 1830.	63 717 112
Sur 1832.	25 280 553
Sur 1840.	138 009 529 64
Sur 1841.	18 695 725
Sur 1842.	142 588 433
Ceux que nous allons réaliser encore.	
Sur 1843.	80 422 938
Et sur 1844. . . . . (y compris 2 480 000 fr. de travaux votés par des lois spéciales).	27 427 836
Enfin les chemins de fer déjà votés sans aucun gage	92 500 000
Découvert total. . . .	755 656 561 26

Report. 755 656 561f 26

Toutefois il est possible d'appliquer à l'allègement de cette avance considérable, les réserves éventuelles de l'amortissement qui resteront disponibles sur les exercices 1842, 1843 et 1844 jusqu'à concurrence de. 209 113 710

Et il ne demeurerait plus à la charge du Trésor que. 546 542 851 26

s'il ne fallait pas demander à son flexible crédit une provision journalière de caisse de 125 millions, qu'exige la ponctualité de son service ordinaire, et que commande la prévoyance pour les caisses d'épargnes, depuis que les excédants de recettes des budgets ne peuvent plus la lui fournir, ci. 125 000 000

C'est donc sous l'éventualité d'une dette qui doit parvenir progressivement à la somme de. . . 671 542 851 26

que nous vous proposons de voter le crédit de 18 500 000 francs demandé pour les intérêts des capitaux à emprunter par l'administration des finances, pendant l'exercice 1844.

Rentes viagères et pensions.

Les autres engagements de l'État, que le budget a classés sous la désignation générique de dette

viagère, ne comprennent plus que trois millions applicables à cette destination spéciale, et réclament encore, à des titres divers, qui ont ordinairement un caractère de permanence, une somme de 57 millions destinée au paiement des pensions de toute nature, civiles, militaires et ecclésiastiques.

Nous sollicitons, pour les premières, un règlement général plusieurs fois préparé par la prévoyance du Gouvernement, mais trop longtemps ajourné par la législature, au préjudice de l'État et de ses dévoués serviteurs.

Nous devons remarquer aussi que la décroissance des secondes s'est ralentie par l'effet de la loi du 11 avril 1831, rendue pour améliorer les retraites de l'armée; enfin, nous pouvons espérer que l'action naturelle du temps soulagera l'avenir de plusieurs millions d'indemnités, et de secours qui nous ont été imposés par des événements politiques.

En ajoutant aux exigences de la dette publique qui sont aujourd'hui parvenues à la somme de 365 111 175 francs, la subvention que nous devons fournir à la Légion-d'honneur, ainsi que les crédits indispensables à la dotation de la Liste civile et aux dépenses variables des Chambres législatives, nous aurons alloué, pour les charges inévitables du budget, une somme de 380 142 225 francs avant d'avoir pourvu à l'exécution des services ordinaires et extraordinaires de l'État.

SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.

Justice et cultes.

Les besoins de la justice et des cultes se composent presque entièrement des traitements de la magistrature et du clergé, dont le nombre et les proportions diverses sont déterminés par des lois spéciales, nous devons donc nous borner à en assurer l'exécution en vous proposant les deux crédits demandés pour 16 341 825 et pour 37 505 594 f. sur l'exercice de 1844.

Nous ajouterons que les frais de la justice criminelle, dont le taux est également fixé par un tarif légal, ont été très-exactement évalués pour ce nouvel exercice à la somme de 4 425 000 fr.

Affaires étrangères.

Les cadres du personnel diplomatique et consulaire, ainsi que les frais accessoires des missions à l'étranger, ont été récemment arrêtés par des règlements dont l'application réclame, pour l'exercice 1844, un crédit de 8 550 291 francs.

Instruction publique.

Nous suivons avec une trop vive sympathie les progrès de l'instruction publique, et les précieux développements de toutes les connaissances humaines, pour retarder, par de stériles épargnes, les efforts généreux qui améliorent et qui enoblissent la destinée des peuples. Nous ne conteste-

rons donc aucune partie des 16 904 233 francs qui ont pour but de faire conserver à notre patrie la place glorieuse qui lui appartient parmi les nations les plus civilisées.

Intérieur.

Le ministère de l'intérieur a éprouvé de si fréquentes et de si graves modifications sur son organisation centrale, qu'il importerait aujourd'hui d'en fixer définitivement les cadres et la dépense, dans la mesure exacte des besoins de sa destination actuelle. La révision des diverses branches de service qui composent l'ensemble de ses attributions, amènera sans doute plus de régularité, de promptitude et d'économie dans les rouages de son mécanisme administratif.

Il nous semblerait donc prématuré de discuter les différents chapitres de ce budget variable, avant l'exécution de cette indispensable mesure d'ordre et de réforme qui vient d'être proposée pour tous les départements ministériels, par l'article 7 du projet de loi soumis à notre sanction.

Les crédits à ouvrir pour les dépenses ordinaires, facultatives, extraordinaires et spéciales des départements, sont aujourd'hui si immédiatement placés sous l'influence et l'autorité des conseils généraux, qu'il ne reste plus à l'action supérieure du Gouvernement qu'une part indirecte de surveillance et de responsabilité sur ces charges locales. Cependant nous croyons devoir recommander à sa sollicitude la double nécessité d'arrêter l'accroissement du fonds commun des dépenses ordi-

naires aux dépens des ressources générales de l'État, et de modérer, autant que possible, la progression croissante des centimes extraordinaires, frappés trop précipitamment, pour de nouvelles entreprises, sur une matière imposable déjà grevée par le Trésor public, et dont il importe de lui ménager les ressources pour des temps plus difficiles.

Les crédits du ministère de l'intérieur doivent être portés, pour l'exercice 1844, à la somme de 102 427 485 francs.

Agriculture et commerce.

Les encouragements, les secours et les indemnités distribués au commerce, à l'agriculture et à l'industrie, ainsi que les primes accordées à la pêche maritime, sont des actes de justice et de prévoyance sur lesquels nous n'avons pas d'observations à vous présenter, et nous vous proposons d'en allouer la dépense pour la somme de 14 300 000 fr., qui vous est demandée sur l'exercice 1844.

Travaux publics.

Le ministère des travaux publics a vu depuis quelque temps s'accroître avec une rapidité plus prompte encore que celle du revenu public, les allocations annuelles de ses crédits ordinaires et extraordinaires. Ces affectations législatives qui ne s'élevaient pas, sous le régime de l'Empire français, au delà de la somme de 34 millions, et qui n'étaient parvenus avant 1830 qu'à 45 millions,

nous demandent aujourd'hui de 130 à 150 millions par exercice.

Nous ne saurions regretter le développement naturel, pendant la paix, de ces charges productives, s'il était sagement mesuré sur l'étendue des revenus croissants du budget, et s'il répondait toujours scrupuleusement aux véritables besoins de la France.

Mais nous avons eu souvent à déplorer, depuis quelques années, un entraînement trop facile à des œuvres multipliées et commencées toutes à la fois, sur les différents points du territoire, avec une sorte d'impatience et de précipitation.

Les ressources considérables fournies par les produits du budget, par les anticipations de la dette flottante, par les emprunts de la dette inscrite, par les subventions des départements, des communes et des particuliers, ne nous semblent pas avoir constamment reçu la destination la plus nationale; ces généreux sacrifices nous paraissent avoir été quelquefois détournés de ce grand but par d'étroites exigences de localités.

L'intérêt général a sans doute commencé à recueillir d'heureuses conséquences de tant d'efforts, mais ils auraient été bien plus fructueux si tous ces sacrifices eussent été exclusivement appliqués à compléter le système de notre navigation intérieure et de nos principales voies de communications.

Nous recommandons avec instance au Gouvernement de terminer de préférence les grandes lignes déjà votées, sans les enchaîner, dès le début, à l'exécution des travaux partiels et secondaires :

nous lui demandons enfin de subordonner l'accomplissement de ces nombreuses entreprises, dont les devis sont presque toujours moins élevés que les paiements définitifs du Trésor, aux moyens actuels de l'État et aux facultés des contribuables.

Nous sommes d'autant plus fondés à réclamer désormais un retour indispensable à la prudence et à la modération, que la barrière annuelle de 75 millions apposée à l'extension de nos travaux extraordinaires, par la loi du 25 juin 1841, a été immédiatement franchie, et qu'elle se trouve aujourd'hui tout à fait renversée par la loi du 11 juin 1842, qui vient d'autoriser, par une exception dangereuse, l'ouverture des caisses du Trésor, sans provision préalable de recette, pour la dispendieuse exécution des chemins de fer. C'est ainsi qu'une dépense, d'abord limitée à 225 millions pour les trois exercices 1842, 1843 et 1844, est déjà parvenue à la somme de 369 980 000 francs, en anticipant plus de 52 millions sur les produits des rentes à négocier, et en aggravant aussi la dette flottante du Trésor d'une nouvelle avance de près de 93 millions.

Nous vous proposons, sous la réserve de ces observations générales, d'admettre les crédits demandés par le Ministère des travaux publics pour 133 548 600 francs.

Ministère de la guerre.

Le calme dont nous jouissons à l'intérieur et le maintien de nos bonnes relations avec les Puissances

étrangères, nous permettent aujourd'hui de faire rentrer les cadres de notre effectif militaire dans les proportions d'une paix durable, et qui n'a plus besoin d'être aussi fortement armée que pouvait l'exiger notre situation politique en 1840. Depuis cette époque notre organisation militaire a déjà éprouvé d'importantes réductions, mais il serait désirable de les voir compléter, aussitôt que l'achèvement des établissements et des places de guerre, ainsi que le progrès de nos armes dans l'Algérie, nous permettront d'établir un budget moins exigeant, auquel nous aurions à redemander tout ce qu'il serait possible de reprendre sur l'augmentation de près de cent millions qu'il conserve encore à présent sur la dépense effective de l'exercice 1839.

Nous comptons sur la prévoyance et sur les efforts du Gouvernement pour ménager, pendant la paix, les forces et les ressources de la guerre. Nous devons lui rappeler dans ce but l'engagement qu'il a pris en 1841, avec cette Chambre, de ne considérer les crédits extraordinaires, ouverts par la loi du 25 juin 1841, que comme des appréciations éventuelles qui ne reposaient pas sur des études complètes, et qui seraient susceptibles de décroître pour une partie des travaux autorisés. Il importe surtout de respecter les affectations spéciales données aux fonds du Trésor par les termes exprès de cette loi, et de ne point détourner les ressources des chapitres obligatoires, pour les appliquer à des destinations nouvelles qui n'auraient pas été votées par les Chambres.

Nous terminerons ces considérations et ces aver-

tissements en vous proposant d'accorder au ministère de la guerre le crédit demandé sur l'exercice 1844, pour la somme totale de 332 991 220 francs, sans pouvoir toutefois vous donner l'assurance, déjà combattue par les doutes de l'administration, que cette allocation législative ne sera pas dépassée par les besoins extraordinaires et imprévus de notre occupation d'Afrique.

Marine.

Le département de la marine a reçu, en 1840, de nouveaux armements proportionnés au développement que les circonstances avaient imprimé à toutes les forces militaires du pays; ses crédits, qui n'étaient en 1839 que de 80 millions, ont été portés jusqu'à 140 millions en 1842, et sont aujourd'hui ramenés, par la demande de fonds qui vous est présentée pour l'exercice 1844, à la somme de 111 885 000 fr.

Nous demandons en conséquence, que les efforts de cette grande administration, à laquelle sont confiés les intérêts de la navigation marchande, des établissements coloniaux et de la puissance maritime de la France, s'appliquent à diminuer, autant que possible, par des combinaisons habilement calculées, les sacrifices progressifs du Trésor, sans affaiblir le pavillon national et sans ralentir les progrès de la prospérité des ports, de la richesse des colonies, et de notre influence commerciale et politique dans tous les parages.

Ministère des finances.

L'administration des finances, dont l'organisation a éprouvé des simplifications importantes, et dont les dépenses annuelles ont été réduites de plus de 30 millions, par des mesures de réforme successivement appliquées à l'amélioration de ses divers services, a su maintenir depuis longtemps les règles de l'ordre et de l'économie dans les différentes parties de son personnel et de son matériel. Nous ne doutons pas qu'elle ne conserve tous les avantages de ces perfectionnements antérieurs dans la formation des nouveaux cadres demandés par l'article 7 de la loi proposée.

Nous regrettons néanmoins que les propositions si bien préparées par les soins du Gouvernement pour améliorer notre fabrication monétaire et pour soumettre toutes les espèces circulantes au système décimal, n'aient pas été définitivement sanctionnées. Nous engageons l'Administration à ne pas se décourager dans ses louables efforts pour donner à la France une monnaie perfectionnée que réclame son rang élevé dans les arts et la régularité de ses transactions; nous la sollicitons avec instance de représenter cet utile projet, dès la session prochaine, aux délibérations des Chambres législatives.

Nous vous demandons d'ouvrir au ministère des finances les crédits suivants, dont il est l'ordonnateur.

Cour des comptes et administration générale

des finances. . . . . 17 305 414 fr.
Frais de régie et de perception
des impôts 147 464 201
Remboursements et restitu-
tions. 65 416 960

Service spéciaux.

Enfin nous vous proposons de rattacher au budget, pour la somme de 19 660 692 f., les crédits spéciaux nécessaires à la Légion-d'honneur, à l'Imprimerie royale, aux chancelleries consulaires et aux frais de fabrication des monnaies.

Nouvelles dispositions de la loi de finances.

Nous n'avons d'ailleurs aucune observation à vous présenter sur les changements faits, par le projet de loi que nous examinons, à la nomenclature des services qui conservent la faculté d'obtenir des suppléments de fonds par ordonnance royale; nous avons également adhéré aux deux nouveaux articles introduits par des amendements pour établir la spécialité des dépenses de la Légion étrangère, et pour régler l'organisation centrale de chaque ministère par des ordonnances royales à insérer au *Bulletin des lois* avant le 1er janvier 1845

Conclusion.

L'ensemble des besoins généraux de l'État, sur lequel nous venons de jeter un coup d'œil rapide, s'élève à 1 389 208 172 f.; tandis que les ressources destinées à y pourvoir, en y comprenant

même 77 880 000 francs ajoutés à la dette inscrite pour les travaux extraordinaires, et 39 500 000 f. demandés à la dette flottante pour les chemins de fer, ne sont portées qu'à 1 364 260 336 francs. Le budget de 1844, présente donc, en définitive, un déficit du service ordinaire, montant à 24947 836f. sur lequel nous avons cru devoir appeler très-sérieusement l'attention de la Chambre, et celle de tous les pouvoirs. Qu'il nous soit au moins permis d'espérer que ce nouveau découvert ne s'accroîtra pas, à l'exécution des services, par l'insuffisance de l'évaluation des crédits; nous avons en effet remarqué, qu'à l'exception de l'effectif de l'Algérie, les autres nécessités publiques avaient été calculées, pour 1844, avec plus d'exactitude que pour les exercices précédents.

Nous devons toutefois exprimer, en terminant notre travail, le sentiment pénible que nous éprouvons de nous voir arrêtés, par ce déficit annuel et par les exigences extraordinaires qui ont dérangé la situation des finances, devant toutes les propositions qui nous sont faites pour les intérêts les plus pressants et les plus dignes de la sollicitude du législateur, tels que l'amélioration de la position du clergé, de la situation des tribunaux, de l'administration des départements, et d'un grand nombre d'institutions sur lesquelles reposent la civilisation, l'ordre public et la prospérité de la France.

IMPRESSION

Nº 148.

—

1843.

IMPRESSIONS
Nº 148.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le baron de BARANTE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'acquisition de l'hôtel Cluny et de la collection de feu M. Dussommerard.

MESSIEURS,

Le projet de loi, qui autorise l'acquisition de l'hôtel Cluny, et de la collection de feu M. Dussommerard, n'a point rencontré de contradicteurs dans la discussion publique, ni même, ce semble, dans les journaux. Toutefois, plusieurs objections ont circulé, et sans doute elles ont paru dignes d'être prises en sérieuse considération, puisque un nombre imprévu de suffrages négatifs s'est trouvé dans l'urne du scrutin à la Chambre des Députés.

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis D'AUDIFFRET, le baron DE BARANTE, COUSIN, le comte DE HOUDETOT, LEBRUN, le comte DE RAMBUTEAU, le comte SIMÉON.

Le devoir de votre commission était de rechercher ces objections et de les examiner avec soin et scrupule. Nous ne pouvons vous proposer de sanctionner, avec une confiance aveugle, un projet, même lorsqu'il se propose un but évidemment utile, même lorsqu'il est approuvé par l'opinion générale, même lorsqu'il a déjà reçu la sanction du Gouvernement et de la Chambre des Députés. Tout projet, quand il vous est présenté, nous impose le devoir d'un examen, qui nous soit propre, et qui reste libre de toute influence.

On s'est d'abord demandé s'il était bien nécessaire d'instituer un nouveau musée, d'entreprendre une collection nouvelle, lorsque nous avons déjà une galerie de tableaux où l'École française tient une grande et glorieuse place; lorsqu'on a formé au Louvre un musée de sculpture moderne, qui renferme les chefs-d'œuvre de Jean Goujon, de Germain Pilon, de Puget, rangés auprès des productions de Michel Ange. On a dit que les véritables annales de l'art moderne, au moyen âge et à la renaissance, se trouvaient dans nos églises; que c'était là qu'on pouvait le mieux étudier les époques diverses de l'architecture, de l'ornement, de la peinture sur verre, de la sculpture sur marbre, sur pierre ou sur bois; que des tombeaux, des retables, des autels n'étaient à leur vraie place que dans les temples; que c'était là, même sous le rapport de l'art, qu'ils produisaient tout leur effet.

S'il s'agit, a-t-on ajouté, d'un intérêt historique, la nationale et magnifique destination

que le Roi a donnée à Versailles rend inutiles les petites et incomplètes collections, où l'on essaierait de réunir les monuments épars, les témoignages recueillis çà et là, qui rappellent les vieux temps. On a imputé à une mode puérile et passagère la curiosité qui s'est portée sur des débris longtemps oubliés et dédaignés.

Toujours est-il, et nous devons l'avouer, que cette curiosité existe, qu'elle est générale, qu'elle a suivi avec affection les soins et les recherches de M. Dusommerard et dès autres amateurs; que l'accroissement de sa collection était considéré comme une circonstance heureuse, et que des voix nombreuses s'écrieraient au vandalisme, si le Gouvernement la laissait se disperser ou s'en aller à l'étranger.

Y a-t-il donc quelque chose de frivole et de déraisonnable dans cette disposition prononcée du public? Il nous semble, Messieurs, que le sentiment de l'art, que le goût du beau ne se manifestent pas seulement dans les édifices, dans les tableaux, dans la statuaire; les ornements, la forme des meubles, des vases, des parures, des joyaux, peuvent, même sous l'empire de la fantaisie, porter l'empreinte du talent et de l'imagination de l'artiste; ils sont un témoignage irrécusable du caractère de chaque époque de l'art, de chaque phase de la civilisation. Qui ne reconnaîtrait dans cette passion universelle de l'ornement, dans ce tact délicat à le bien choisir, et surtout à le bien placer, dans ce luxe qui aimait à embellir toutes les formes en les laissant correctes et pures, l'es-

prit du seizième siècle, se réjouissant à la fois de connaître, de comprendre l'antiquité, et d'entrer à pleines voiles dans la civilisation? On pourrait suivre ainsi, comme dans les œuvres officielles de l'art, les progrès et la décadence du goût, jusqu'au moment où une réforme excessive proscrivit le laisser aller de l'imagination, et soumit absolument l'inspiration à la copie et à l'imitation. Aujourd'hui il y a réaction contre cette austérité triste et monotone, mal justifiée par une connaissance incomplète de l'antiquité.

Les collections telles que le Musée de l'hôtel de Cluny offrent aux gens de goût, non pas la satisfaction d'une vaine curiosité, d'un caprice passager de la mode, mais une jouissance qui est dans le domaine de l'art.

D'ailleurs, quelles limites pourrions-nous placer qui sépareraient absolument de l'architecture, de la sculpture et de la peinture, les objets qui prennent place dans de telles galeries? Les vitraux, les miniatures, les vignettes des manuscrits, n'est-ce point de la peinture? Le bois, l'ivoire, l'albâtre, ornant des panneaux ou des retables, excluent-ils le talent du sculpteur? Benvenuto Cellini cessait-il d'être un artiste quand il travaillait une coupe ou un pommeau d'épée?

Nous ne pouvons donc admettre les dédains qui repoussent, comme indigne du soin de l'administration publique, la conservation de cette collection; elle fait une partie essentielle des richesses de l'art. Nous pourrions ajouter que non-seulement elle a déjà fait ses preuves quant à la curio-

sité et à l'admiration du public, mais aussi quant à son utilité réelle. Déjà ce musée est un lieu d'étude pour les artistes; et comme le goût actuel s'est reporté vers ces époques du passé, comme on en aime l'imitation, comme l'ornement est venu remplacer la bizarrerie du 18e siècle et la nudité de la réforme qui lui a succédé, les ouvriers viennent dans leurs loisirs chercher des modèles et des inspirations; eux aussi prennent le sentiment de l'art, ce qui est le propre des belles époques; lorsque ce sentiment est général, lorsqu'il passe de la création à l'exécution, et qu'on reconnaît sa trace dans la main-d'œuvre. C'est ainsi qu'il y a tel grand sculpteur du seizième siècle, qui était un tailleur de pierres. Le Musée du Louvre sera pour l'artiste; l'hôtel de Cluny pour l'ouvrier. Ici l'imagination s'animera; là se perfectionnera et s'ennoblira la pratique.

L'intérêt historique, qui s'attachera à cette collection, est encore moins contestable. Qui n'a éprouvé le charme et la curiosité qu'inspirent ces débris et ces témoignages, où nous pouvons lire les habitudes du passé. Les armes, les meubles, les vases, les décorations intérieures, la distribution des édifices sont pour nous des mémoires de la vie privée. L'érudition et l'imagination y trouvent une restitution animée des races éteintes ou des générations de nos ancêtres. Rien n'a mieux interprété l'antiquité, rien ne l'a mieux tirée de son tombeau que la découverte de Pompeïa, de cette ville surprise soudainement par la catastrophe, qui l'a ensevelie vivante; de sorte qu'elle a été retrou-

vée dans le train journalier de ses habitudes domestiques. Les outils, les instruments aratoires des Égyptiens, les sépultures qu'on découvre chaque jour dans le sol gaulois, les haches de pierre des Scandinaves, les monnaies et les médailles de tous les peuples : tout cela n'est-il pas de l'histoire? Les événements sont racontés dans les annales écrites; ce qui les fait mieux comprendre, ce sont les monuments, et surtout ceux qui donnent l'idée des mœurs, qui nous font assister à la vie commune des vieux siècles.

D'autres souvenirs historiques sont encore d'un grand et universel intérêt. Tout ce qui rappelle des noms illustres, des renommées populaires a un vif attrait pour l'imagination, et souvent même s'entoure d'une sorte de respect. L'épée d'un grand guerrier, les insignes d'un Souverain célèbre, les joyaux d'une Reine grande ou malheureuse, les livres où un écrivain traça quelques notes, sont autant de reliques qu'on aime à voir, et qui font une autre impression que la lettre morte du volume, où nous lisons leur histoire.

Nous devons aussi remarquer combien l'emplacement de ce musée ajoute aux avantages de sa destination; l'hôtel de Cluny est un des édifices qu'il importe le plus de conserver et de restaurer. Il est d'une architecture élégante et ornée; le goût de la renaissance s'y mêle avec le caractère de la dernière époque gothique; il donne l'idée et le type de ce qu'était, à cette époque, la demeure d'un personnage riche et important; la

chapelle est un modèle de décoration gracieuse et riche. Les fondations sont romaines et ont appartenu à ce palais de Constance et de Julien, dont il ne reste plus debout que la ruine appelée les Thermes. Un simple mur sépare le bâtiment romain de l'hôtel de Cluny; et comme la ville de Paris cède les Thermes de Julien, les deux monuments se trouveront réunis et consacrés à la même destination. Ce musée sera en parfaite harmonie avec les constructions qui le renfermeront.

Il faut aussi nous féliciter d'avoir ainsi l'occasion d'embellir un quartier, qui a besoin d'air et de jour; il ne doit pas rester deshérité de cette munificence publique, qui assainit, orne et met au large les diverses parties de la ville de Paris.

En outre, l'hôtel de Cluny est dans le quartier des Ecoles; il importe que cette population de jeunes étudiants trouve, à sa portée, des recréations convenables à la vie qu'elle doit mener; il lui faut des distractions et non pas des dérangements. L'hôtel de Cluny remplacera pour elle ce Musée des Petits-Augustins qu'on a eu le tort de détruire, et où, dans notre jeunesse, lorsque nous aussi étions étudiants, nous allions nous promener sous ces vieux cloîtres, parmi les tombeaux, que M. Lenoir avait préservés de la destruction révolutionnaire. Le goût des arts est bon à répandre dans toutes les classes, dans toutes les professions, il élève les sentiments et crée dans la vie un intérêt doux et salutaire. Les souvenirs historiques auront une influence encore plus efficace sur la jeunesse des Ecoles. Il est à craindre, dans notre épo-

que si préoccupée de ce qui est profitable, que l'éducation ne prenne beaucoup trop un caractère spécial et professionnel; peut-être, autrefois, le fonds commun de toute instruction, ce goût et cette connaissance des lettres, les humanités, pour parler le langage scolastique, gardaient-elles une plus grande place dans l'esprit des hommes consacrés aux professions libérales; le magistrat, l'avocat, le médecin n'étaient pas plus instruits de ce qu'il leur est nécessaire de savoir; mais ils s'occupaient peut-être davantage de la littérature, de la philosophie, du mouvement général des connaissance humaines; ils vivaient davantage dans cette sphère commune à toutes les intelligences cultivées, où se forment les opinions sensées, où se prononcent les jugements éclairés.

Le Musée historique de l'hôtel de Cluny exercera une bonne influence sur les jeunes étudiants, et leur inspirera un autre intérêt que celui de leur enseignement spécial, d'autres idées que leur future profession. Ils songeront au temps passé, à ce qu'était jadis la société; les souvenirs des époques diverses de la France et de ses grands hommes se graveront dans leur esprit par la voie des sens; ils voudront mieux connaître ce qui commencera à les intéresser. Des lectures et des études seront la suite des impressions qu'ils recevront en parcourant ces symboliques archives; ils ne regarderont pas les miniatures du Roi René, l'éperon de François 1^er^, le miroir de Diane de Poitiers, sans vouloir connaître les

événements et les personnages de ces temps, qui semblent se montrer encore vivants.

Déjà la société des antiquaires de France, a demandé à y tenir ses séances, comme elle les tenait autrefois au Musée des Petits-Augustins. Evidemment l'hôtel de Cluny sera un lieu de recherches et d'études.

Des objections d'un autre ordre ont aussi été présentées. Pourquoi ne serait-ce point la ville de Paris qui ferait l'acquisition de ce Musée et qui se chargerait de l'entretenir et de l'augmenter? Messieurs, la ville de Paris a sans doute un très-grand revenu, mais elle est soumise aussi à d'énormes charges. Sans vous donner une décomposition résumée de son budget, qui chaque année est mis sous vos yeux, il suffira de rappeler qu'elle peut à peine consacrer quatre millions à des travaux neufs; elle en a entrepris beaucoup, soit utiles, soit magnifiques; il faut quelle achève l'Hôtel-de-Ville. Elle paiera une large part dans la restauration du Palais-de-Justice; elle restaure des églises, elle en construit de nouvelles; certes, elle n'épargne rien pour l'embellissement d'une Capitale qui appartient à la France entière, encore plus qu'elle ne s'appartient à elle-même.

D'ailleurs le Musée de Cluny va lui coûter une grande dépense, plus grande même que la somme dont le Gouvernement se charge. Les projets d'alignement sont changés, afin de dégager l'hôtel de Cluny et d'élargir la rue où il se trouve; ces alignements seront accomplis non point lentement, par voie de servitude et de reculement,

mais par expropriations forcées. La ville aura 615 000 francs à dépenser, le Gouvernement 590; de plus, les Thermes qui sont cédés pour être annexés à l'hôtel de Cluny ont coûté 100 000 francs à la ville.

Il ne suffit pas de vous démontrer, Messieurs, que la dépense est utile, qu'elle est digne du Gouvernement et qu'elle doit être acquittée sur les revenus de l'État; il faut encore examiner si elle a été réglée avec économie, si les estimations n'ont rien d'exagéré. Quant à la valeur de l'édifice nous avions un moyen simple de vérification. La ville a récemment exproprié des maisons dans le voisinage de l'hôtel de Cluny; le prix a été légalement arbitré par le jury; à surface égale, il n'est point supérieur au crédit qui vous est demandé pour cette acquisition; la valeur que peut avoir cette maison, considérée comme monument historique et comme œuvre d'art, n'entre pour rien dans l'estimation.

Le prix des objets qui composent la collection était plus difficile à apprécier. La commune renommée leur assigne une valeur très-supérieure aux 200 000 francs demandés; mais ce n'est pas une autorité. Un inventaire a été dressé avec un soin détaillé; chaque objet est estimé à part. Votre commission s'est transportée au Musée: elle a examiné, sinon toute la collection, du moins les morceaux les plus remarquables et les plus connus. Elle a pu acquérir la preuve qu'il en est dont il a été offert une somme double du prix porté au catalogue, entre autres un objet qu'avait

désiré la Bibliothèque du Roi. Nous croyons, Messieurs, pouvoir assurer que si le Gouvernement n'achetait pas cette collection, elle serait payée plus cher, soit par un Souverain étranger, soit par quelque riche particulier. Vous savez, Messieurs, quelle est sa réputation en Europe, et combien elle attire la curiosité des voyageurs.

Enfin on a opposé au projet une prévoyance économique. « Voilà, a-t-on dit, non-seulement « une forte dépense, mais une porte ouverte à des « dépenses infinies. Chaque année on nous propo- « sera de nouvelles acquisitions à faire, des col- « lections à acheter pour augmenter le Musée, « pour ne point perdre une bonne occasion, pour « ne pas laisser sortir de France des objets pré- « cieux. »

Nous pourrions répondre que les Chambres auront toujours la faculté de rejeter la dépense qu'on leur proposera ; qu'elles pourront se montrer sévères quand le budget sera obéré, et contrôler les motifs qui leur seraient allégués. Nous avons une meilleure réponse à faire. Des tableaux et des statues ont un prix intrinsèque souvent fort considérable, et qui est indépendant de la valeur qu'ils pourraient avoir dans une collection. Il y a souvent profit commercial à vendre et à disperser une collection. Des héritiers se la partagent ou la remettent en circulation. Il n'en est pas de même d'une collection du genre de celle qu'a formée M. Dusommerard. Son mérite principal, c'est la réunion de tant d'objets, qui se trouvent assemblés par un lien historique. Les hommes que leur

goût et leur savoir portent à faire de telles collections, s'y attachent, non point pour tels ou tels objets, mais en tant que collections. En prévoir la dispersion serait un chagrin pour eux; ils désirent un héritier qui puisse les conserver. M. Dusommerard s'est toujours flatté que le Gouvernement deviendrait acquéreur de son musée, et assurément il l'eût choisi pour légataire, si sa famille eût été assez riche pour subir ce sacrifice. Depuis que le projet de loi est présenté, déjà deux savants amateurs, dont les collections sont connues, ont manifesté l'intention de les léguer à l'hôtel de Cluny. Ce sera un moyen économique et honorable d'accroissement. Si ce musée est entretenu avec soin, bien classé, expliqué par un catalogue fait avec érudition et exactitude; si le Gouvernement le place sous la direction d'un de nos illustres érudits, nous pouvons être assurés que ce nouvel établissement sera protégé par l'opinion publique, acquerra une renommée nationale, et recevra incessamment des dons qui augmenteront sa valeur.

Mais d'autres dépenses qui, à la vérité, ne s'élèveront pas à de fortes sommes, devront être faites. L'hôtel Cluny sera, sans doute, restauré; il en a besoin. Divisé en appartements, partagé entre des locataires, il sera approprié à sa nouvelle destination. On dégagera les ornements couverts de plâtre ou de badigeon; on réparera ceux qui sont brisés; on remplacera ceux qui manquent.

Les Thermes exigent des réparations plus essentielles; c'est maintenant une ruine mise à l'abri

sous un hangar. Elle a été provisoirement sauvée de la destruction, ce dont il faut remercier le Ministre (1) qui s'en occupa le premier. Mais une restauration semble indispensable. Ce serait une heureuse occasion pour faire des recherches, non-seulement sur l'architecture, mais sur la construction romaine; on aurait à imiter, à reproduire ce ciment inaltérable, ces briques, ces ajustements de pierres, qui, sur notre sol, bravent depuis quinze siècles toutes les causes de destruction. Ce serait une étude utile qui pourrait donner des résultats pratiques.

Ces réparations se feraient successivement, et donneraient à ces deux édifices un aspect complet et achevé. Le règne du Roi joindra à d'autres gloires cette espèce de popularité que donnent les grandes et nombreuses constructions, monuments où se perpétue le nom du Prince qui les éleva. Mais terminer ce qui était commencé, ne pas laisser un édifice pour en commencer un autre, attacher plus d'importance à poser la dernière pierre que la première, il y a là un honneur nouveau pour la France; c'est un signe extérieur de l'esprit d'ordre et de conservation, et aussi de ce respect du passé, de cette haine pour la destruction et la profanation, qui doivent régner dans les arts, comme dans les régions plus hautes et plus saintes.

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

---

(1) M. le duc Decazes, alors Ministre de l'intérieur.

IMPRESS

№ 14

184

IMPRESSIONS

Nº 149.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le duc D'ALBUFÉRA, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à un échange d'immeubles entre l'État et la ville de Lyon.

MESSIEURS,

Le nouvel état de défense dans lequel a été placée la ville de Lyon, a rendu nécessaire la construction d'un arsenal destiné à pourvoir aux besoins de cette place, et la loi du 25 juin 1841, sur les travaux publics extraordinaires, a autorisé cette construction.

Le département de la guerre possède en ce moment, à Lyon, pour le service de l'artillerie :

1°. L'arsenal de Sainte-Claire;

2°. La poudrerie de Sainte-Marie-des-Chaînes.

L'arsenal actuel ne peut être employé à cause

---

* Cette commission était composée de MM. le duc D'ALBUFÉRA, le marquis DE CRILLON, Félix FAURE, KÉRATRY, le comte LANJUINAIS, le comte DE MONTGUYON, le comte DE NOË.

de son peu de développement et des nombreuses habitations qui l'avoisinent, et aussi parce que le nouveau quai de la Saône doit en prendre une partie qui sera nécessaire à la voie publique : en conséquence, le département de la guerre a fait choix d'un terrain communal situé dans la presqu'île de Perrache, et qui, par sa situation, présente de grands avantages pour un établissement de cette nature. Pour diminuer les dépenses que devait entraîner l'achat de ce terrain, qui appartient à la ville, il a été proposé au conseil municipal de Lyon d'échanger ce terrain, situé dans la presqu'île de Perrache, contre l'arsenal de Sainte-Claire et la poudrerie de Sainte-Marie-des-Chaînes, qui servait autrefois de raffinerie de salpêtre, et qui ne peut plus être employée à cet usage à cause de son grand éloignement de l'arsenal projeté, et aussi parce que chacun des forts qui s'en trouve le plus rapproché devant avoir un magasin suffisant pour son matériel ne pourrait en retirer aucune utilité.

Cet échange ayant été consenti, l'expertise contradictoire à laquelle il a été procédé attribue aux immeubles domaniaux une valeur de . . . . . 1 035 872 fr. 75
et au terrain communal celle de 974 331 90

d'où résulte pour la propriété de l'Etat une plus value de. . . 61 540 85

qui devra être compensée par une soulte de pareille somme à la charge de la ville.

M. le Ministre de la guerre et le conseil municipal de Lyon ayant adhéré à ces évaluations,

une ordonnance royale du 4 mai 1843 autorisa M. le préfet du Rhône à passer contrat d'échange avec M. le maire de la ville; ce qui eut lieu par deux actes successifs, l'un du 17 mai et l'autre du 23 juin dernier.

C'est cet acte d'échange passé le 17 mai 1843, après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites par l'ordonnance du 12 décembre 1827, que le Gouvernement soumet aujourd'hui à votre approbation.

Après avoir reconnu par l'examen des plans l'impossibilité d'augmenter l'ancien arsenal, et les grands avantages que devait présenter l'emplacement choisi pour le nouveau, après s'être assurée que la ville désirait depuis longtemps devenir possesseur des terrains domaniaux qu'on veut lui concéder, votre commission n'a plus eu de doute sur l'utilité et la convenance réciproque que présentait l'échange proposé : l'examen des pièces l'a convaincue de l'exactitude de l'estimation.

La superficie des terrains ou bâtiments appartenant à l'Etat est de 13 002 mètres 39 centimètres carrés.

La contenance des propriétés communales données en échange est de 32 477 mètres 73 centimètres carrés.

L'expertise attribue à ces immeubles une valeur de 92 fr. 90 cent. en moyenne pour les premiers, et de 31 fr. 75 cent. pour les seconds. Cette différence s'explique par les situations respectives de ces terrains, l'arsenal et la poudrière de Sainte-Marie se trouvant dans l'intérieur de la ville, tan-

dis que l'emplacement choisi dans la presqu'île de Perrache se trouve dans un quartier encore peu habité.

Ayant ainsi examiné avec grand soin les éléments de la question qui lui était soumise, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption de ce projet de loi, qui permet au Gouvernement de faire avec plus d'économie un établissement indispensable, comme complément des travaux militaires qui ont été exécutés dans la ville de Lyon.

IMPRESSIONS
N° 150.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 juillet 1843.

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 à l'ouverture d'un crédit extraordinaire pour la réimpression des OEuvres de Fermat.

MESSIEURS,

La récompense la plus haute de toutes celles que le pays puisse décerner aux travaux et aux découvertes des hommes qui l'ont illustré, est de faire, à ses frais, la réimpression de leurs œuvres. Il leur élève ainsi, par le concours des trois pouvoirs de l'État, un monument plus durable que l'airain, et qui transmet leur mémoire, avec leur génie tout entier, aux siècles à venir.

Il n'en est encore qu'un exemple parmi nous. Cet honneur, Messieurs, vous l'avez accordé, dans

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte DE BONDY, le marquis DE LAPLACE, le comte DE LA REDORTE, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le comte DE LA VILLEGONTIER, MAILLARD, le baron THÉNARD.

la dernière session, à l'auteur de la *Mécanique céleste* et de la *Théorie analytique des probabilités*. Si sa voix, Messieurs, pouvait se faire entendre dans cette enceinte, elle appuierait bien mieux que moi la proposition qui vous est faite aujourd'hui de réimprimer, au nom de l'État, les OEuvres de Fermat.

Son admiration pour l'illustre mathématicien de Toulouse fut entière. A chaque occasion, dans ses ouvrages, apparaît sa grande estime pour les immortels travaux de ce géomètre. Dans son système du monde, à la suite de mûres considérations, il lui attribue la gloire d'avoir eu, le premier, l'idée créatrice de cette analyse infinitésimale, analyse à la fois si fine et si profonde, qui devait conduire les géomètres à découvrir les mystères les plus cachés des lois physiques du monde, et à déterminer les mouvements des corps célestes avec une justesse qui surprend l'imagination.

Déjà d'Alembert et Lagrange avaient donné, au même jugement sur Fermat, tout le poids de leur autorité; ils virent en lui le véritable inventeur du calcul différentiel.

Jusqu'alors, l'Angleterre et l'Allemagne s'étaient disputé, l'une en faveur de Leibnitz, l'autre en faveur de Newton, l'honneur de la plus grande découverte mathématique qui ait été faite par l'esprit humain, et que nous commençâmes à revendiquer à la fin du dix-huitième siècle, pour notre célèbre compatriote.

En faisant réimprimer, Messieurs, l'ouvrage

dans lequel Fermat pose les fondements de l'analyse des infiniment petits par son ingénieuse méthode des tangentes et des maxima, les Chambres françaises ne pourraient avoir la pensée de décider par un vote le procès scientifique qui intéresse trois grandes nations, et dans lequel la priorité de la découverte serait contestée à la France par les deux autres. Ce jugement n'appartient qu'à la postérité. Nous pouvons l'attendre avec confiance. Mais nous offrons aux autres nations un bel exemple à suivre; nous serons heureux de les voir l'imiter par de semblables publications des œuvres dont elles auraient le plus à se glorifier : les sciences ne sauraient qu'y gagner.

C'est surtout, Messieurs, dans les ouvrages où les premiers germes des découvertes sont déposés, que les savants appelés à les développer par d'utiles applications viennent étudier la marche de l'inventeur, et en tirer d'heureuses et fécondes inductions. Ces recherches présentent à l'homme de génie le sujet de méditations profondes. Disons-le, elles lui sont indispensables, et cependant les ouvrages dans lesquels il peut les faire, sont souvent relégués au fond de quelques bibliothèques, et difficiles à trouver. Comme ils offrent peu d'intérêt pour le plus grand nombre des lecteurs, ils ne peuvent guère devenir l'objet d'aucune spéculation de librairie. Quand ils ont, comme les Œuvres de Fermat, une grande importance scientifique, la publication nationale de ces ouvrages est un véritable bienfait; elle honore les Gouvernements, qui,

en même temps qu'ils rendent une éclatante justice au génie, y puisent pour eux-mêmes une force morale de plus.

Il n'est point dans la nature de ce rapport, Messieurs, de s'étendre sur tous les travaux de Fermat, qui sont nombreux et variés. Ses théorèmes sur les propriétés des nombres lui assurent le premier rang parmi les géomètres qui se sont occupés de ce genre de spéculation. Malheureusement les démonstrations n'en étant pas parvenues jusqu'à nous, l'on ignore comment ce génie original y fut conduit.

Mais l'une de ses gloires encore est d'avoir fondé avec Pascal les premiers éléments de la science des probabilités, dont la découverte peut être mise au rang des choses remarquables du dix-septième siècle, celui de tous qui fait le plus d'honneur à l'esprit humain. « Si l'on considère la vérité des principes qui servent de base à la théorie des probabilités, dit l'auteur de l'*Essai philosophique*, les établissements d'utilité publique qui s'appuient sur elle, et l'extension qu'elle a reçue et qu'elle peut recevoir encore par son application aux questions les plus importantes de la philosophie naturelle et des sciences morales; si l'on observe ensuite que, dans les choses mêmes qui ne peuvent être soumises au calcul, elle donne les aperçus les plus justes qui puissent nous guider dans nos jugements, et qu'elle apprend à se garantir des illusions qui souvent nous égarent, on verra qu'il n'est point de science plus digne

de nos méditations, et qu'il soit plus utile de faire entrer dans le système de l'instruction publique. » Avons-nous besoin d'ajouter, Messieurs, que le géomètre qui a attaché son nom et celui de son pays à l'invention de ce calcul, a droit à notre reconnaissance et à notre admiration?

Les Œuvres scientifiques du géomètre de Toulouse ne furent publiées que longtemps après sa mort, par son fils Samuel Fermat, sous le titre de *Varia opera mathematica*. A cause de leur rareté les savants ne peuvent plus se les procurer qu'à grand prix. Il y manque plusieurs écrits, qui sont dispersés dans d'autres publications ou restés inédits, et qu'il conviendrait de réunir.

Le remarquable rapport fait à ce sujet dans la Chambre des Députés, par l'un des juges les plus compétents, émet la pensée de grouper autourdes œuvres de Fermat d'autres travaux contemporains, afin de présenter en un seul faisceau les grandes découvertes dont les sciences s'enrichirent en France à cette époque. Votre commission, Messieurs, s'associerait aux vues de l'illustre savant, si elle ne craignait pas que des adjonctions, trop étrangères aux recherches du géomètre, ne fissent perdre à la réimpression de ses œuvres son véritable caractère, qui doit rester un hommage pur à son génie.

Magistrat austère et savant modeste, Fermat ne fût guère connu que des géomètres de son temps, avec lesquels il se trouva en correspondance. Tout entier aux devoirs de sa charge, la géométrie

n'était pour lui qu'un délassement, comme il le dit lui-même.

Voltaire, dans son Histoire du grand siècle, ne fait point mention de cet esprit si élevé. Avec nous, Messieurs, vous saurez gré au Ministre qui tient de nos jours un si haut rang dans les lettres, de venir réparer l'oubli de l'historien de Louis XIV, et donner une nouvelle preuve de sa sollicitude pour les sciences, en voulant qu'une telle gloire appartienne désormais au patrimoine national.

Vous donnerez, Messieurs, nous en avons la confiance, votre assentiment à la proposition qui vous est soumise.

IMPRESSIONS

N° 151.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 juillet 1843.

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 d'un chemin de fer de Marseille à Avignon.

MESSIEURS,

Le projet de loi, qui vous est soumis, soulève un grand nombre de questions, importantes par elles-mêmes, et plus importantes encore par les conséquences qui résulteront de la solution que vous allez leur donner. Il s'agit en effet d'appliquer aujourd'hui, pour la première fois, et sous une forme spéciale, le système d'association de l'État et des Compagnies, consacré par la loi du 11 juin 1842. Les dispositions, présentées dans ce but, sont de deux sortes. Les unes concernent ex-

* Cette commission était composée de MM. le marquis D'ARAMON, le comte DARU, le marquis DE CHANALEILLES, le marquis DE CAMBIS, le président BOULLET, le comte D'ALTON-SHÉE, le marquis DE BARTHÉLEMY.

clusivement le concessionnaire du chemin d'Avignon à Marseille : telles sont la durée de la concession, la quotité des tarifs, etc., etc. Les autres ont au contraire un caractère de généralité, qui ne permet guère de les considérer comme mobiles et variables au gré des contractants, et selon la diversité des entreprises : telles sont la redevance au delà de 10 pour cent, la nécessité de couvrir les voitures de troisième classe, de former des convois spéciaux pour le transport des dépêches, etc. De pareilles conditions peuvent difficilement être imposées aux uns à l'exclusion des autres. Il faudra tôt ou tard qu'elles atteignent d'une manière égale tout le monde. Autrement on conçoit combien de plaintes et de réclamations ne manqueraient pas de s'élever.

La Chambre se rappelle en quoi consiste le système nouveau d'exécution des chemins de fer, système conçu par le Gouvernement, et adopté dans la dernière session.

L'État fait la dépense des travaux nécessaires à l'établissement de la voie; il paie, avec le concours des départements et des communes, le prix des terrains. Les Compagnies fournissent les rails, les traverses et le matériel roulant, et elles reçoivent, en échange de l'apport de leurs capitaux, le droit d'établir momentanément des péages, dont le taux et la durée sont fixés par un contrat publiquement débattu, et approuvé par la législature.

Ainsi, de même que vers le milieu du XVII^e^ siècle, la province du Languedoc, le Roi Louis XIV et l'adjudicataire du canal du midi, Riquet, s'as-

sociaient en quelque sorte, et réunissaient leurs efforts pour subvenir aux frais de création d'une grande et utile voie de navigation artificielle, le Gouvernement, les départements et les communes s'associent aujourd'hui, dans une certaine mesure, à l'industrie privée pour établir les nouveaux moyens de transports.

Vous le voyez, Messieurs, entre les deux modes d'action, malgré la différence des temps et l'intervalle des années, la ressemblance est complète. Le principe est au fond le même. Après bien des débats, des incertitudes et des luttes, nous voilà revenus au système de 1670, sauf les modifications que les formes de notre société nouvelle, et les institutions qui nous régissent, nous ont forcés de lui donner.

Mais, lorsqu'il y a près de deux siècles, Louis XIV essayait de développer en France l'esprit d'association, lorsque, rêvant tous les genres de grandeur, il voulait jeter sur son règne l'éclat des travaux de la paix, vous le savez, Messieurs, il ne se contentait pas d'accorder aux concessionnaires les dons de sa munificence, il les élevait jusqu'à lui, les honorait de ses faveurs, et voulait qu'ils trouvassent la récompense de leurs efforts, non-seulement dans le légitime produit de leurs capitaux, mais aussi dans la considération publique et dans l'estime de leurs concitoyens.

De nos jours, Messieurs, tout le monde est d'accord sur l'utilité des voies de communication, qui sont en effet un puissant instrument de ri-

chesse et un indice certain du degré de civilisation auquel un peuple est parvenu. On sollicite de tous côtés le Gouvernement de multiplier sur notre territoire les chemins de fer et les canaux. Tout le monde comprend, en même temps, que le Trésor public ne peut pas, en présence des travaux que réclament les routes, les ports, les rivières, obligé de faire face de tous les côtés et sur tous les points à la fois, suffire seul, avec ses propres ressources, à de si nombreux besoins. Cette vérité, d'ailleurs, est attestée d'une manière irrécusable par l'état de nos budgets, qui ne présentent guère d'excédants de recettes depuis quinze années. Il est donc démontré aujourd'hui que pour accomplir, dans une mesure de temps raisonnable, l'œuvre immense des chemins de fer, il faut, de toute nécessité, sous une forme quelconque, recourir à l'industrie privée.

Cependant, par une contradiction assez étrange, lorsque des associations se forment, même sous le patronage des hommes les plus honorablement connus dans le commerce et l'industrie, nous accueillons avec défiance les offres et les propositions qu'ils nous apportent. Toutes nos susceptibilités s'éveillent immédiatement; nous traînons devant nous les concessionnaires avec hauteur; nous les faisons comparaître à notre barre, comme des coupables auxquels nous aurions à demander compte, de quoi? des bénéfices incertains qu'ils se promettent de spéculations souvent fort aventureuses. En dépit des doctrines les plus hautement professées, nous ne leur épargnons ni les soupçons, ni les

reproches, ni les accusations les plus injustes et quelquefois les plus injurieuses. On croit en cela servir et défendre l'intérêt public, placé en face d'un intérêt individuel et privé; voici quelle est, selon nous, la conséquence inévitable d'un pareil mode de procéder.

Tout homme qui se respecte craint naturellement de s'exposer à de si dures épreuves, de voir son nom, sa réputation, son crédit commercial attaqués, compromis. Mieux vaut évidemment renoncer à une opération, même fructueuse, que de l'acheter à ce prix. Si donc nous persévérons dans la marche que nous avons jusqu'à présent suivie, il est fort permis de craindre qu'au lieu de Compagnies puissantes, sérieuses, offrant des garanties de moralité et d'argent, nous n'ayions bientôt plus devant nous que des simulacres d'associations, composés de spéculateurs, sollicitant des concessions pour les revendre, ou pour émettre des actions avec une prime dont ils puissent trafiquer.

Ce sentiment de défiance et de doute, qui se manifeste sans cesse, et qui s'étend sur tous les concessionnaires, quels qu'ils soient, ne s'attache pas du reste seulement aux personnes remplissant le pénible rôle de représentants des Compagnies, il se porte sur les chemins de fer eux-mêmes. Nous en avons la preuve dans ce qui se passe sous nos yeux. En effet, Messieurs, à chaque session, depuis 1837, le Gouvernement apporte aux Chambres des projets de loi, qui tous, sous des formes diverses, tendent au même but, la création des voies nouvelles.

Comment se fait-il que, chaque année aussi, trompé dans ses espérances, déçu dans ses prévisions, le Gouvernement voie succomber tour à tour, précisément ceux de ses projets dont l'opinion publique réclame le plus vivement la réalisation? Faut-il accuser de ce fait l'esprit inquiet de notre pays, si impressionnable et si mobile, plus prompt encore, dit-on, à se décourager dans ses entreprises, qu'à s'exalter devant les merveilles de l'industrie? Faut-il en accuser la faiblesse de notre Gouvernement, qui aux prises avec trop d'exigences, de prétentions et de rivalités, ne sachant comment faire pour contenter tout le monde, et ne le pouvant pas, voit dans de pareilles questions ses amis les plus dévoués devenir quelquefois ses adversaires les plus ardents. Faut-il nous en prendre enfin du retour périodique de ces faits, à l'incertitude de l'opinion en matière de doctrines et de systèmes, à l'absence de convictions fermes, sérieuses, réfléchies?

Toutes ces causes, Messieurs, peuvent assurément avoir exercé quelque influence sur un résultat que tout le monde déplore, et que tout le monde contribue cependant plus ou moins à amener. Sans doute nous aimons trop, en France, à faire de grands projets, sauf à ne pas les exécuter. Sans doute nous ne savons pas assez nous défendre de l'envahissement des intérêts locaux, qui, longtemps encouragés dans leurs exigences secrètes, se montrent aujourd'hui à découvert, s'affichent et s'imposent. Mais au fond le principal et le vrai motif de nos hésitations et de nos incertitudes, c'est la défiance, la crainte de l'avenir, ce sont les oscillations de l'opi-

nion en matière de chemins de fer. Marcher avec les circonstances et avec le temps, ne pas trop s'engager, attendre que l'expérience ait dissipé les erreurs et les préjugés du public, paraît, dans cette situation, le plus prudent et le plus sage. Voilà pourquoi, au lieu de s'avancer d'un pas ferme et sûr vers le but que l'on veut atteindre, on hésite, on s'arrête, et l'on se tient dans une réserve qui ressemble fort à de l'inaction.

Messieurs, notre société nouvelle, appelée à régler elle-même ses intérêts, à se gouverner elle-même, ne tentera jamais rien de difficile et de grand, si elle se laisse dominer par des sentiments de ce genre, et nous déconsidérerons ainsi la forme de gouvernement que nous nous sommes donnée.

Tenons-nous soigneusement en garde contre les exagérations de toute nature, rien de mieux. Certains esprits voudraient nous pousser dans leur ardeur plus vive que réfléchie à exécuter des chemins de fer, n'importe par quelle voie, n'importe par quel moyen; sachons leur résister. Ce sont là de dangereux conseillers; et nous embrasserions une tâche au-dessus de nos forces, si nous écoutions les avis de ces hommes, livrés tout entiers à la domination aveugle et exclusive d'une même pensée, et rêvant l'accroissement illimité de toutes les forces du pays, commerciales, industrielles, politiques, militaires, par le seul effet des appareils à vapeur.

Mais il faut aussi, quand on a entrepris une tâche, savoir la poursuivre avec résolution, et pour

cela il faut avant tout montrer cette confiance dans l'avenir qui assure le succès, qui n'a rien d'aveugle ni de téméraire, qui ne précipite rien, mais qui est absolument indispensable pour l'accomplissement d'une œuvre, dont l'exécution demande une longue succession d'années.

Votre commission, Messieurs, après avoir reconnu la double cause du mal que nous venons de signaler, s'est demandé comment on pourrait y porter remède; elle vous doit compte sur ce point du résultat de ses délibérations.

Tout établissement de péage est un impôt. Toute concession d'une voie de communication est une aliénation véritable, temporaire ou perpétuelle, d'une partie du domaine public. L'impôt doit être voté par les Chambres. Le domaine public ne peut être aliéné que par la loi. Il y a donc nécessité absolue pour le Gouvernement, de recourir au pouvoir législatif, toutes les fois qu'il s'agit de faire, sous une forme ou sous une autre, concession de l'exploitation d'une voie de transport.

Il est nécessaire, en même temps, que le Gouvernement mette les Chambres à même d'apprécier la convenance et l'utilité de cette aliénation. Le droit de décréter l'exploitation d'un canal ou d'un chemin de fer par une Compagnie, entraîne avec lui le droit absolu d'investigation dans tous les détails des clauses et conditions du contrat. Ainsi, les dispositions protectrices de l'intérêt du Trésor, de l'intérêt des tiers, les charges imposées aux concessionnaires, les avantages qui leur sont réservés, en un mot les garan-

ties de toute nature que les capitalistes devront offrir pour obtenir la jouissance d'une voie de circulation, sont du ressort des Chambres.

Mais quelle nécessité peut-il y avoir de soumettre au contrôle de la législature les questions de personnes? En fait, c'est le Ministre seul qui traite avec les individus, et qui signe les contrats. Pourquoi ne les signerait-il pas, après et selon la loi, au lieu de les signer, avant et provisoirement? N'est-ce pas là un acte de pure administration? Si cette marche était adoptée, les projets, dégagés de toutes considérations personnelles, ne seraient-ils pas plus convenablement débattus, plus facilement acceptés? Ne lèverait-on pas ainsi bien des objections qui s'adressent souvent moins aux choses qu'aux individus? Enfin, par là, n'éviterait-on pas un des plus graves inconvénients que présente la loi du 11 juin 1842?

Cette loi veut que les conventions provisoires, passées par l'État, soient soumises ultérieurement au vote des Chambres. Qu'en résulte-t-il? c'est que les contractants ne peuvent pas prendre au sérieux les négociations préliminaires, qu'ils entament avec le Gouvernement, et ne peuvent pas davantage consentir à confesser alors leur dernier mot. Ils savent bien, en effet, qu'ils auront plus tard à comparaître devant un autre pouvoir qui, lui aussi, aura ses exigences, qui, lui aussi, demandera des sacrifices; et ils se réservent la possibilité de donner quelque satisfaction à ces prétentions inévitables, dans la mesure de leur intérêt. De là, dès le principe, des résistances naturelles, insurmon-

tables. Que peut faire le Ministre en pareille situation? Après d'inutiles efforts, il faut bien qu'il se résigne, pour ne pas perdre un temps précieux, à présenter aux Chambres un projet de loi, qu'il sait lui-même défectueux, qu'il sait lui-même conférer des avantages trop grands aux Compagnies. Les Chambres se donnent alors le facile mérite de réduire des bénéfices qui leur paraissent à juste titre démesurés; et une fois que l'on est engagé dans cette voie, on ne sait plus où s'arrêter, et l'on est bien tenté de punir, par des stipulations rigoureuses, une Compagnie qui s'est montrée opiniâtre dans des exigences excessives.

Quoi qu'il en soit du reste, évidemment, c'est en présence des Chambres, c'est sous leurs inspirations, que se poursuivent les négociations sérieuses, définitives. Dans ce système, ce sont les Chambres qui traitent, non pas directement si l'on veut, mais indirectement et dans la réalité. La signature du Ministre, apposée plus tard au bas du contrat, n'est qu'une formalité vaine et puérile, tout aussi bien que les dispositions mêmes des marchés passés antérieurement, et qui sont tout d'abord considérées comme nulles et non avenues.

Quoi! Messieurs, vous allez placer des individus faibles, isolés, en face des grands pouvoirs de l'État, et vous croyez qu'ils seront toujours capables de résister à des entraînements qui sont inévitables, et qui pourront quelquefois compromettre les intérêts des tiers, dont ils sont les représentants! Quoi! vous voulez qu'un homme, obligé de choisir entre l'abandon d'une pen-

sée à laquelle il a attaché peut-être depuis long-temps ses rêves de fortune ou de gloire, n'ait pas un moment de faiblesse, d'imprévoyance, et que voyant s'échapper de ses mains l'objet de ses désirs et de son ambition, il débatte de sang-froid les intérêts qu'il a mission de défendre! Mais considérez donc, Messieurs, quelle inégalité de situation, quel renversement de tous les principes! quelle position faite aux dépositaires du pouvoir! quel danger dans cette intervention permanente des Chambres en pareille matière, dans ce débat public de la valeur des personnes! Croyez-vous que si chaque année nous donnions un pareil spectacle au pays, l'autorité morale du Gouvernement n'en serait pas atteinte, n'en souffrirait pas cruellement!

Qui pourrait le nier? c'est là le vice capital de ce système. Il faut nous hâter d'en sortir. A chacun son rôle. La législature est juge de l'utilité publique. Qu'elle examine les conditions des projets; qu'elle modifie ou accepte les clauses des cahiers des charges; c'est là son droit : mais elle n'a pas qualité pour traiter avec les personnes, pour en apprécier le crédit, la capacité, la valeur morale. Il lui appartient de stipuler, de déterminer la durée des baux, la quotité des tarifs, etc.; elle doit s'arrêter là, ou elle sort de ses attributions.

Cette vérité, Messieurs, a été parfaitement sentie dans l'autre Chambre. Aussi est-on entré, pour la première fois, dans une voie qui nous paraît éminemment utile et que nous recommandons à toute votre attention. Un article, ajouté par amendement dans les deux conventions relatives au chemin de

fer d'Orléans à Tours et d'Avignon à Marseille, délègue à M. le Ministre des travaux publics l'autorisation de traiter, aux conditions prescrites par la loi, avec les Compagnies quelconques qui pourront se présenter ultérieurement. Nous nous associons hautement à cette pensée, et nous demandons que l'on en généralise l'application; que les contrats soient à l'avenir rédigés, abstraction faite des individus, et soumis, comme questions de principe, à l'approbation des Chambres. Nous sommes convaincus que les débats seraient alors de beaucoup plus simples et plus faciles, les ajournements moins nombreux; que les compagnies n'auraient plus à souffrir du rôle inacceptable auquel on les a condamnées; que le Gouvernement ne verrait pas s'échapper de ses mains les légitimes droits qui lui appartiennent; et qu'en réglant ainsi les intérêts si nombreux, si délicats et si compliqués, engagés dans les questions de ce genre, en laissant à chacun sa liberté d'action pleine et entière, on éviterait la plus grande partie des inconvénients et des difficultés qui se sont présentés jusqu'ici.

Messieurs, la loi du 11 juin 1842 porte que l'État exécutera lui-même les travaux; que les Compagnies pourront reprendre, au terme de leur exploitation, les objets mobiliers qui leur appartiennent, savoir : la voie de fer et le matériel roulant. Enfin, aucun article de cette loi n'impose l'obligation d'une redevance, d'un fermage appliqué aux conventions passées conformément à l'article 6.

Cependant qu'arrive-t-il? Le traité conclu avec la Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille contient l'obligation d'une redevance; il stipule qu'à l'expiration de la concession, la voie de fer appartiendra de plein droit à l'État, sans indemnité ni remboursement; enfin, que la Compagnie, moyennant une subvention en argent égale aux prix des travaux d'art et de terrassement, restera chargée à forfait de l'exécution des travaux.

La loi du 11 juin 1842 a donc été appliquée, dans la question qui nous occupe, non pas d'une manière textuelle et littérale, mais seulement selon l'esprit des dispositions qu'elle renferme.

Vous ne vous en étonnerez pas, Messieurs. Votre longue expérience vous a trop bien averti des impossibilités pratiques que presque toujours on rencontre, lorsque l'on veut assujettir à une exécution symétrique les plans les plus savamment combinés. Vous n'avez pas d'ailleurs oublié, que les stipulations légales ne font nullement obstacle à ce que le Gouvernement modifie le mode d'action qui a prévalu, toutes les fois qu'un examen attentif et une étude approfondie des faits lui montrera qu'il y a convenance ou obligation de procéder ainsi.

Qu'a voulu, en réalité, la loi de 1842? elle a posé un principe nouveau en matière de travaux publics. Au lieu de recourir, selon les circonstances, tantôt à l'action de l'État, tantôt à celle des Compagnies, agissant isolément, comme on l'avait fait jusque-là, le Gouvernement et les Chambres ont pensé qu'il pourrait être utile de réunir et de

confondre ces deux forces pour l'accomplissement de la même œuvre. Ce principe a pris place dans notre législation.

Mais a-t-il, par sa seule apparition et sa consécration légale, annulé, détruit et renversé les principes préexistants? S'ensuit-il qu'à l'avenir les chemins de fer doivent tous, et nécessairement, être exécutés dans les termes et selon les formes prescrites par la loi nouvelle? Est-il vrai, comme on l'a prétendu, que cette loi ait imposé un mode général de construction, duquel il soit impossible de se départir? que l'on s'exposerait ainsi à briser de ses propres mains l'œuvre que l'on vient, à grand' peine, d'élever? que l'on risquerait de réveiller une longue et stérile polémique? Est-il vrai, enfin, que le Ministre soit lié et ne puisse traiter avec des Compagnies particulières, pour des concessions pures et simples, avec des modes de concours de l'État, tels que la garantie d'intérêt, ou le prêt d'une portion du capital? Il n'en est pas ainsi, Messieurs. Et nous devons insister sur ce point, car au moment d'entrer dans une voie nouvelle, il importe de constater si nous subissons l'empire de circonstances passagères, si nous usons d'une faculté légale, ou si nous nous écartons au contraire d'une obligation impérieuse, stricte, absolue.

La réponse à cette question est dans les paroles prononcées, le 8 mai 1842, par M. le Ministre de l'intérieur et par M. le Ministre des travaux publics à la Chambre des Députés, lors de la discussion de l'amendement qui est devenu le dernier paragraphe de l'article 2. M. le Ministre de l'inté-

rieur disait : « Ce que nous voulons, c'est un « plan général, qui réponde aux besoins du pays ; « mais croyez bien que si, plus tard, on trouvait « pour l'exécution de telle ou telle ligne des con- « ditions plus favorables au Trésor, nous ne nous « y refuserions pas. Ce qui doit déterminer le « Gouvernement, c'est l'avantage de l'État; et « quand l'avantage de l'État se montre, le Gou- « vernement doit toujours l'adopter. »

M. le Ministre des travaux publics ajoutait à son tour : « Ce n'était pas assez d'établir un « réseau, il était indispensable qu'après cette pre- « mière disposition le Gouvernement indiquât « quel était le mode d'exécution qui lui paraissait « préférable *dans l'état présent des choses* ; et re- « marquez que, pour déterminer ce mode d'exé- « cution, nous devions prendre *les choses dans* « *l'état où elles se trouvaient.* » Et plus loin : « Ce « qu'il y avait de plus efficace, aujourd'hui que « l'industrie semble sommeiller, c'était de s'arrê- « ter au mode d'exécution qui devait être le sti- « mulant le plus énergique. C'est là la pensée du « projet. Maintenant les circonstances devien- « dront-elles meilleures? La puissance de l'indus- « trie privée sera-t-elle accrue? Parviendrez-vous « à la réchauffer? tant mieux assurément. *Il ne* « *peut plus y avoir d'obstacles alors dans l'avan-* « *tage réel que trouverait l'État à accepter tout* « *autre moyen d'encouragement.* Encore une fois, « nous avons adopté le mode d'exécution qui seul « paraît *aujourd'hui* applicable, qui peut amener « des capitaux à se joindre au capital engagé par

« l'État; *c'est le seul actuellement*. Y en aura-t-il
« d'autres? *Assurément nous ne voulons pas leur*
« *tenir la porte fermée*. »

Ce langage, Messieurs, est la réponse la plus nette et la plus péremptoire que l'on puisse opposer aux prétentions de ceux, qui voudraient nous enfermer aveuglément dans l'application littérale de la loi du 11 juin. Rien dans les termes de cette loi, rien dans l'exposé des motifs, rien dans l'esprit de ceux qui l'ont conçue, rien dans l'esprit de ceux qui l'ont votée, n'autorise à dire aujourd'hui que ses dispositions fixent des règles invariables, dont il soit interdit de sortir. On a bien mauvaise grâce en vérité, à soutenir cette thèse, au moment même où le projet de loi sur lequel nous allons délibérer, contient des infractions nombreuses et manifestes aux stipulations que l'on essaye de présenter cependant comme inflexibles et immuables.

Entendre la loi ainsi que l'entendaient les Ministres qui l'ont conçue, ce n'est pas apparemment s'écarter du respect qui lui est dû.

Nous sommes donc autorisés à dire que la diversité des procédés en pareille matière a ses avantages, que c'est même peut-être le seul moyen de donner à la grande entreprise des chemins de fer, tout le développement qu'elle doit recevoir. Lorsque des projets de ce genre nous sont apportés, nous n'avons à nous demander qu'une seule chose, si l'on impose ou non au pays des charges acceptables, si les dépenses sont proportionnées ou non aux avantages que l'on peut attendre des voies nouvelles; et

nullement si tel ou tel système a prévalu, si l'on a donné gain de cause aux partisans de tel ou tel principe; en un mot, nous devons viser au possible, et non pas à introduire une sorte de symétrie dans les divers partages des attributions, faits entre les Compagnies et l'État.

Votre commission, Messieurs, approuve à l'unanimité le mode d'application de la loi du 11 juin, tel qu'il est aujourd'hui formulé. Il lui paraît évident que réunir dans une même main, toutes les fois que cela est possible, l'exécution d'une même œuvre, organiser une entreprise de telle sorte qu'il y ait unité d'action et de direction, est chose essentiellement favorable au bon et au prompt achèvement des travaux. Il lui paraît évident que la participation de l'État ainsi constituée, offre l'immense avantage d'éviter, entre l'Administration et les Compagnies, des contacts souvent pénibles, des relations incessantes d'où naissent naturellement des conflits.

Le projet soumis à l'examen de la Chambre n'est donc autre chose, Messieurs, dans la réalité, qu'un marché à forfait. Une Compagnie s'engage à construire le chemin de fer d'Avignon à Marseille, moyennant une subvention de 32 millions, payée par le Trésor, et la cession des terrains nécessaires à l'établissement de la voie. Telle est la proposition que vous ayez à apprécier.

Nous avons à examiner si, parmi les lignes classées, le chemin projeté mérite, par son importance, l'espèce de priorité qui lui a été donnée;

Si la direction choisie pour ce chemin est celle

qui satisfait le mieux aux besoins du commerce et de la population ;

Si les moyens prévus d'exécution et le capital constitué sont suffisants pour donner le légitime espoir que les travaux seront menés à bonne fin ;

Si les obligations et les droits résultant, pour l'État et les concessionnaires, des stipulations du cahier des charges, sont équitablement fixés;

Enfin, si c'est une Compagnie sérieuse que nous avons devant nous, et quelles garanties elle offre de moralité, de capacité et de ressources financières.

§. 1^er^.

L'utilité publique d'une voie de communication à vapeur, réunissant Lyon et Marseille, ne peut pas être un seul instant douteuse. En 1836, en 1837 et en 1842, les Chambres l'ont reconnu. Où trouver en effet sur notre territoire des places de commerce comparables à ces deux grandes cités? Chaque jour elles voient leur industrie grandir, et leur population s'accroître. Chaque jour aussi le besoin d'une circulation plus rapide entre elles devient plus impérieux. De Lyon à Avignon, le cours impétueux du Rhône se prêtant avec une facilité extrême à la descente des bateaux à vapeur, et l'art étant parvenu depuis quelques années à lutter avec succès contre les obstacles de la remonte (1), le Gouvernement et

(1) Le trajet des bateaux à vapeur, à la descente du fleuve, se fait en 10 ou 11 heures ; la distance est de 60 lieues ; la vitesse est donc presque égale à celle d'un chemin de fer.

les Chambres, faute de pouvoir tout entreprendre à la fois, ont ajourné, d'un commun accord, l'exécution de la partie du chemin de fer de l'Océan à la Méditerranée comprise entre ces deux villes. Mais au-dessous d'Avignon, la navigation du Rhône subit des interruptions et des lenteurs qui rendent les arrivages précaires et incertains. Le chemin projeté, dont nous venons de vous entretenir, formera le prolongement nécessaire de la navigation fluviale.

Envisagé uniquement comme moyen de jonction de Lyon et de Marseille, ce chemin aurait déjà une réelle importance. Mais il conduit, en outre, à la Méditerranée, à cette mer qui baigne les rivages de l'Espagne, de la France, de l'Italie, de la Grèce, de l'Égypte et de l'empire Ottoman. Nommer tous ces États, n'est-ce pas montrer, pour qui saura s'en servir, l'avantage d'une influence prédominante à exercer dans ces parages. Et quand on pense que presque tous ces pays sont en travail d'un nouvel avenir, on comprend que la France ait le plus grand intérêt à assister, d'aussi près que possible, aux événements qui se passent ou qui se préparent dans cette partie du monde. Le Gouvernement l'a senti depuis longtemps. Déjà des lignes de paquebots à vapeur, établies par ses soins dans des directions différentes, nous rapprochent des populations méditerranéennes; déjà la vapeur a ramené dans cette mer le commerce de l'Inde qui l'avait abandonnée; déjà les dépêches du Gouvernement britannique franchissent l'isthme de Suez, qui est devenu une espèce de pont jeté

entre Londres et Calcutta, et passent à travers la France pour se rendre à leur destination. Il n'y a donc pas de témérité à prévoir le moment où les navires et les richesses qu'ils portent, séduits par l'attrait d'une voie plus courte et plus rapide, suivront la même direction. La Méditerranée peut donc incessamment redevenir ce qu'elle a été autrefois, le centre principal et le confluent des marchandises qui s'échangent entre les deux Continents.

Enfin, de l'autre côté de nos rivages, à peu de distance de nos côtes, se trouve une terre, aujourd'hui française, et dont l'occupation nécessite un mouvement continuel d'hommes et de matériel de toute nature.

Rapprocher de Paris notre principal port sur la Méditerranée est donc une nécessité commerciale et politique.

Il y a même urgence de travailler à l'exécution de cette entreprise, car vous ne l'ignorez pas, Messieurs, le chemin de fer de Trieste se poursuit par les ordres du Gouvernement autrichien, lequel a hautement annoncé à cet égard la détermination qu'il a récemment prise. Trieste pourrait ainsi bientôt, si nous n'y avisons pas, déposséder du transit des marchandises expédiées vers la Suisse et l'Allemagne, Marseille, dont la prospérité est une des richesses de la France.

Enfin, le chemin de fer projeté se rattache, à Tarascon, à la ligne transversale de Beaucaire Nîmes et Montpellier, dont il forme le prolongement. Le chemin d'Alais à Beaucaire est terminé;

celui de Montpellier à Cette l'est également ; celui de Nîmes à Montpellier le sera au mois de mai prochain. Tant que cette grande ligne ne sera pas reliée à Marseille, elle ne réalisera pas tous les avantages que l'on peut en attendre. Il faut la compléter. Nous aurons ainsi une voie de fer de 300 kilomètres de longueur, réunissant les populations les plus riches du Midi, et 500 000 âmes agglomérées dans des villes de premier ordre.

Pour ces différents motifs, la commission pense unanimement, Messieurs, que l'établissement du chemin de fer d'Avignon à Marseille est non-seulement d'utilité publique, mais d'urgente nécessité.

§. 2.

Maintenant quelle direction doit-on lui donner?

Dans la session dernière, après de longs et vifs débats, les Chambres ont décidé que le tracé de cette ligne devrait passer par les villes d'Arles et de Tarascon. Cette condition a même été insérée dans la loi du 11 juin 1842. En cet état des choses, nous avons dû nous demander uniquement, si les tracés intermédiaires entre Avignon et Tarascon, Tarascon et Arles, Arles et Marseille, satisfesaient, soit sous le rapport de l'art, soit sous le rapport commercial, aux conditions qu'ils doivent remplir.

Le projet de M. Talabot a son point départ au-dessous d'Avignon, sur les bords mêmes du Rhône, au lieu dit la Petite Hôtesse. Il fallait en effet que les produits de la circulation fluviale pussent directement passer du chemin de fer sur

les bateaux à vapeur, et réciproquement. Deux motifs ont fait choisir, comme emplacement de la gare projetée, un point situé en aval et non en amont de la ville. 1°. La gare ainsi placée, sera plus rapprochée des quartiers populeux ; 2°. l'arrivée en amont aurait été plus dispendieuse, plus longue de 1 800 mètres, et aurait coupé transversalement toutes les routes aboutissant à Avignon.

La plaine, où la gare se trouve située, est comprise dans les limites de l'inondation. La cote de ce point a dû être par conséquent fixée au-dessus des plus hautes eaux du Rhône. En outre, le chemin côtoyant le fleuve sur une partie de son cours, on a dû se demander, comme question de principe, de la solution de laquelle dépendait le niveau général du profil, s'il était nécessaire de se tenir constamment au-dessus des plus grandes crues, de manière à rendre le chemin insubmersible, même dans le cas de rupture des digues actuellement existantes.

Cette question a été résolue affirmativement par l'ingénieur, auteur du projet, et par le conseil des ponts et chaussées.

De là résultent des remblais considérables, et des ouvrages d'art fort élevés. M. Talabot a pris pour cote, la hauteur de la crue du Rhône de 1840, dans laquelle les eaux ont monté de 20 mètres 25 centimètres, mesurés à Avignon, au-dessus du niveau de la mer. Il a établi sa voie à 2 mètres au-dessus de cette crue. Le conseil des ponts et chaussées, trouvant cette précaution excessive, a réduit cette cote de 0 mèt. 50, pour éviter une

partie des dépenses qu'entraînait ce système, conçu dans la crainte d'un événement qui ne s'est produit qu'une seule fois depuis le cours des siècles, et qui ne reparaîtra pas, il faut bien l'espérer, de longtemps. Nous approuvons entièrement la détermination qui a pour effet de rendre la voie insubmersible. Nous pensons qu'une ligne de fer, appelée à une circulation considérable, comme celle d'Avignon à Marseille, placée dans le voisinage d'un fleuve aussi terrible que le Rhône, dans un pays dont le niveau est presque partout inférieur au niveau de ce fleuve, est trop menacée pour que l'on puisse remettre le soin de sa conservation à la surveillance plus ou moins active, plus ou moins intelligente, exercée sur des digues, dont l'établissement paraît d'ailleurs, l'événement l'a prouvé, être fort imparfait.

Au delà d'Avignon, le tracé traverse la Durance sur un viaduc de 500 mètres de longueur; il se prolonge en remblais de 4 mètres, jusqu'à ce qu'il ait atteint la croupe d'une série de collines, qu'il contourne en coupant sept cours d'eau; il entre alors en déblai. Mais après la Montagnette, on retombe dans une plaine basse, ou l'on est obligé de se mettre de nouveau en remblai jusqu'à Tarascon.

Le développement de cette section est de 22 kilomètres; la plus forte pente est de $0^{m}002$.

A Tarascon, on traverse le Rhône afin de se rattacher aux chemins de fer de Nîmes et de Montpellier; deux alignements, raccordés entre eux par une courbe à grand rayon, conduisent directement à Arles. La pente maximum est dans cette deuxiè-

me section de $0^{m}002$, et la hauteur moyenne des levées de 4 mètres; la longueur est de 11 kilomètres.

La partie du chemin comprise dans la troisième section, rencontre de nombreuses et de grandes difficultés de terrain. Le bassin du Rhône est en effet séparé de la ville de Marseille par une grande chaîne de montagnes, longeant la rive gauche de l'Arc jusqu'à l'étang de Berre, et, suivant le littoral jusqu'à Bouc. Le revers de cette chaîne, du côté des étangs, présente une bifurcation, dont une des branches se dirige sur Berre, et l'autre passe derrière les Martigues.

Quelque tracé que l'on adopte, il est impossible de ne pas traverser l'une ou l'autre des deux chaînes. On a reconnu qu'il n'y avait que deux directions à suivre. Dans la première, on se placerait à Foz sur la rive gauche du canal d'Arles à Bouc; puis, après avoir traversé l'étang de Caronte au-dessous des Martigues, on se développerait dans une petite plaine qui se trouve au pied de la chaîne de l'Estaque. Dans la seconde, après avoir franchi en ligne droite la plaine de la Crau, on se dirigerait sur Saint-Chamas, c'est-à-dire vers le nord de l'étang de Berre, et l'on viendrait retomber au même point de la chaîne. Dans les deux projets, les ingénieurs sont d'accord sur l'emplacement qu'il convient de choisir pour percer le faîte. Il n'y a de débats que sur la hauteur à laquelle le souterrain doit être établi.

Entre ces deux directions, le conseil des ponts et chaussées a préféré la dernière. Les dépenses de

construction de l'une et de l'autre, sont à peu près pareilles. Toutefois elles n'ont pas été ramenées à des termes comparables. Les estimations par lesquelles on est arrivé à ce résultat ont été faites seulement d'une manière approximative.

Le profil par Saint-Chamas est plus accidenté. La somme de ses pentes et contre-pentes est plus grande, sans qu'aucune cependant dépasse l'inclinaison de 3 millimètres. Mais le viaduc de Caronte est d'un autre côté un ouvrage difficile et dispendieux.

Les motifs de préférence, entre les deux tracés, doivent donc se puiser ailleurs que dans les questions d'art, ailleurs que dans les questions financières; il faut examiner les considérations économiques qui s'y rattachent, et l'importance des intérêts à desservir dans les deux localités.

L'étang de Berre est, à vrai dire, une mer intérieure. Sa profondeur est en général de 6 à 10 mètres, et le fond est d'excellente tenue. Il communique avec la Méditerranée par un canal qu'il sera facile, quand on le voudra, d'approfondir. On aurait ainsi un vaste port à l'abri des tempêtes et des surprises de l'ennemi. Autour du littoral de cet étang, des établissements industriels se sont élevés et s'élèvent chaque jour, principalement vers le nord et l'est. Leurs produits actuels ne montent pas à moins de 69000 tonnes de marchandises, d'après un état joint aux pièces et fourni par l'ingénieur du département des Bouches-du-Rhône.

La communication la meilleure et la plus facile

du chemin de fer avec cet étang, est donc une des considérations commerciales qui doivent entrer en ligne de compte. Le tracé du nord satisfait mieux que le tracé du sud, à la condition de desservir les établissements existants, puisque seul il permet de rattacher le chemin de fer à différents points de cette mer intérieure par des embranchements courts et à faibles pentes, et que, d'ailleurs, le plus grand nombre des fabriques est au nord.

En second lieu, un intérêt considérable, également engagé dans cette question, est l'intérêt de la ville d'Aix, ancienne capitale des États de Provence, point de réunion des deux routes qui conduisent l'une à Toulon, l'autre vers l'Italie, centre de richesse et de population. Plus l'embranchement à exécuter sur cette ville sera court, mieux ses besoins de circulation seront satisfaits. Le tracé de Saint-Chamas se rapproche d'Aix; le tracé de Bouc s'en éloigne. Le premier a donc aussi, sous ce rapport, avantage sur le second. Mais, dit-on, la route de terre entre Aix et Marseille a 29 kilomètres seulement, et la route de fer en aura plus de cinquante. Comment croire que cette dernière sera jamais suivie, lorsqu'elle ne présentera aux voyageurs ni économie de temps ni économie d'argent. Il n'y aura pas d'économie de temps ni d'argent, cela est vrai; mais il y aura égalité entre les deux lignes concurrentes sous ce double rapport. Dans une pareille situation on peut affirmer que le chemin de fer enlèvera, si ce n'est la totalité, au moins une grande partie de la circulation de la route ordinaire; qu'il exercera,

en un mot, une influence inévitable et une attraction nécessaire par suite de la régularité et de la commodité de son parcours. En effet, sur un chemin de fer, les convois se succèdent cinq ou six fois par jour. On peut donc choisir à son gré l'heure de son départ; on peut ne pas s'assujettir à l'obligation de retenir d'avance la place que l'on doit occuper; il n'y a point de fatigue, point de gêne. C'est là ce qui, à égalité de temps et de prix, constitue la supériorité des communications à la vapeur.

D'ailleurs, il ne faut pas oublier que l'embranchement d'Aix aura pour effet et pour but de rattacher cette ville, non-seulement à Marseille, mais aussi à tout le Languedoc et à la vallée du Rhône. Au point de vue de la facilité des embranchements, la ligne de Saint-Chamas l'emporte donc sur sa rivale.

Enfin, à l'exception de la partie Est de la Crau, cette ligne rencontre sur son passage des pays assez riches et assez peuplés. L'inspection seule de la carte l'indique, et les renseignements statistiques le prouvent.

Le tracé de Saint-Chamas mérite à nos yeux, pour ces différents motifs, la préférence qui lui a été donnée. Nous allons maintenant le décrire.

En partant d'Arles, le chemin de fer franchit la vallée marécageuse dans laquelle se trouvent les canaux de Vigueirat et de la Vidange, traverse par un viaduc la petite rivière de Pelluque, se tient pendant quelque temps près de la route départementale d'Arles à Aix, et se jette dans la plaine de Crau.

Un alignement droit de 78 kilomètres de longueur, conduit ensuite dans la vallée de Saint-Chamas où l'on descend par une pente de 2 millimètres. De là on jette sur la Touloubre un pont de 100 mètres de longueur ; on pénètre dans la vallée de l'Arc, que l'on quitte à l'extrémité d'un alignement de 7 kilomètres au coteau de Bruni. Là, commence la rampe de 3 millimètres, qui monte sur une longueur de 12 kilomètres jusqu'à l'entrée du souterrain de l'Estaque, c'est-à-dire jusqu'à la cote de 53 mètres.

Si vous examinez, Messieurs, le profil des terrains par lesquels, une fois arrivé à ce point, il s'agit de passer, vous verrez, du côté de Marseille, un ravin sinueux fortement incliné ; du côté d'Arles, au contraire, une pente assez douce, et telle que, suivant la hauteur où l'on entre en tunnel, la longueur de la partie souterraine varie dans les proportions suivantes :

A la cote 53, cette longueur est de.	4000 mètres
A la cote 65, de .	3700
A la cote 83 (cote de M. Kermaingant).	3300

« Dans ces deux derniers cas, dit le rapporteur « du conseil des ponts et chaussées, les travaux à « faire sur les abords du tunnel sont beaucoup plus « considérables que dans le premier, de telle sorte « que le montant de la dépense est pour les divers « projets sensiblement le même. » Diminuer la lon-

gueur du souterrain peut être, en conséquence, une condition bonne et utile à remplir en vue de la sécurité du parcours, mais non une cause d'économie.

On a cherché le moyen d'y parvenir, et de réduire cet ouvrage à des proportions ordinaires, soit à l'aide de remorqueurs à points fixes, soit en inclinant le plafond de la percée; mais le conseil des ponts et chaussées a formellement repoussé en principe ces deux systèmes.

Il faut le dire, tous les efforts tentés dans ce but pendant plusieurs années de travaux et d'études n'ont pu aboutir à un résultat bien satisfaisant, et l'exécution d'un long souterrain semble une condition indispensable de l'établissement d'un chemin de fer entre Avignon et Marseille.

Messieurs, bien que l'on ait exagéré les difficultés et les inconvénients que présentent de pareils ouvrages; bien qu'en Angleterre il existe, et notamment sur le chemin de Sheffield à Manchester, des tunnels plus considérables encore que celui de l'Estaque; enfin, bien que la nature des couches de terrain composant cette chaîne de montagnes, déjà creusée pour l'exécution du canal de Marseille, paraisse assez rassurante, il est certain que les éventualités d'une entreprise de ce genre sont toujours fort à redouter.

On peut être envahi par les eaux; et c'est ce qui est arrivé précisément sur le chemin de Sheffield, et sur celui de Birmingham. Ici les puits d'aérage à percer doivent avoir une profondeur de 110 mètres; il sera difficile assurément d'extraire par ces

ouvertures les déblais de la montagne; il faudra donc accumuler sur les deux extrémités les produits de cette grande excavation, ce qui est une opération à la fois longue et très-embarrassante. Les difficultés imprévues, les accidents inévitables, viennent, d'ailleurs toujours, en pareille matière, déjouer les calculs et tromper les prévisions. Des travaux de ce genre sont exceptionnels; ils ne doivent être confiés qu'à des hommes habiles, persévérants surtout, et capables de lutter fermement contre les entraves qui ne manqueront pas de surgir. L'ingénieur auquel on s'est adressé a fait ses preuves sous ce rapport; il a déjà justifié, par de beaux travaux, la confiance que le Gouvernement, dans cette circonstance, lui a hautement témoignée.

Si les longs souterrains présentent des dangers d'exécution, ils ne présentent pas des inconvénients moins graves quant à leur exploitation. Difficultés de surveillance, d'entretien; chances de rencontre de deux trains par suite de l'obscurité continuelle qu'augmente encore la fumée des convois dont l'écoulement ne peut toujours avoir lieu entre deux passages successifs; chances d'accident pour les hommes de service; changements brusques de température incommodes aux voyageurs; filtrations des eaux à travers les fissures de la voûte, toutes ces objections ont été faites et sont fondées.

Mais la question se présente dans ces termes. Les hommes de l'art n'ont pas découvert, entre les diverses montagnes qui enveloppent Marseille,

un passage plus facile. Tous, M. Kermaingant, M. Montricher, M. Talabot, ont fait, dans ce but, d'inutiles efforts; tous ont échoué. Il faut donc se résigner; et à moins de renoncer à la ligne du Midi, il faut bien accepter la tâche, quelque redoutable qu'elle soit, du percement de l'Estaque.

De pareilles circonstances, Messieurs, sont sans doute regrettables, mais elles ne sont pas rares; elles se rencontrent en tout pays. L'Angleterre a son chemin de Greenwich, courant sur mille arcades de 15 à 18 mètres d'élévation, son chemin de Dublin à Kingstown à moitié dans la mer, les souterrains de Sheffield, de Birmingham, de Brighton et de Douvres. Dans la vallée de la Meuse, on compte, sur 45 kilomètres de longueur, le plan incliné de Liége, vingt tunnels, d'énormes viaducs, et trente ponts. Ces travaux sont gigantesques, et certes on les aurait évités si on l'avait pu; mais quand il a été démontré qu'ils étaient inévitables, on en a pris son parti, et l'on n'a pas reculé devant des difficultés qui, en définitive, étaient une condition absolue de réalisation de projets réclamés par des considérations puissantes d'utilité publique.

La cote à la sortie du souterrain de l'Estaque est de 53 mètres. Celle de l'emplacement proposé pour la station de Marseille est de 47 mètres 41 centimètres. La distance est de 12 kilomètres environ. Par conséquent la pente est très-faible; elle est de 2 millimètres jusqu'aux terrains de Saint-Charles, lieu où M. Talabot place sa gare centrale. De là, deux bras se détachent; l'un, sur l'extré-

mité et dans le prolongement du boulevard d'Enghien, c'est à ce point que se trouve l'embarcadère des voyageurs; l'autre, sur l'anse de la Joliette, c'est à ce point qu'on a établi l'embarcadère des marchandises. Le premier a 1400 mètres de longueur, le deuxième 2100 mètres : pour le premier, les inclinaisons sont de 2 millimètres par mètre; pour le second, la pente est de 6 millimètres d'abord, et elle se termine par un plan incliné, ce qui n'a aucun inconvénient pour le transport des marchandises, et ce qui est aussi plus économique (1). Le choix de l'anse de la Joliette paraît se rattacher à un projet d'avant-port qui doit communiquer, d'après les plans des ingénieurs, avec cette anse et celle des Catalans.

On ne peut pas se dissimuler, Messieurs, que ce système d'entrée dans Marseille ne soit un peu compliqué, et que la séparation des deux gares ne soit gênante pour un service de cette nature, qui a surtout besoin d'unité et de centralisation. Mais cette partie du tracé peut être facilement rectifiée par de nouvelles études, et le conseil des ponts et chaussées en a exprimé le désir, car tout en approuvant le projet dont nous venons de vous rendre compte, il a stipulé qu'il serait statué ultérieurement « tant sur l'emplacement des « deux gares de Marseille, d'après une enquête

---

(1) Sur les chemins de Liverpool à Manchester, et de Birmingham à Londres, pour les voyageurs comme pour les marchandises, les trains sont remorqués, au départ, par une machine fixe.

« nouvelle *de commodo et incommodo,* que sur « le passage du Rhône devant Beaucaire. »

Voici donc quelles sont, en définitive, les conditions générales du tracé que nous venons de décrire sous le rapport des pentes et des courbes :

Pentes et rampes.

Longueur en pentes.....	62 800^{m}	^{c}
En rampes.....	36 761	
De niveau.....	15 993	90
Total....	115 554^{m}	90^{c}

Les inclinaisons des pentes sont toutes au-dessous de 2 millimètres. Celles des rampes sont dans le même cas, sauf sur un point, à l'entrée du souterrain de la Nerthe, où l'on monte avec une pente de 3 millimètres sur 12 kilomètres de longueur.

La cote maximum du chemin de fer est au faîte de..	53^{m}	05^{c}
A Avignon de.	23	75
A Marseille de.	47	41

Courbes.

L'étendue des alignements droits est de.	85 465^{m}
L'étendue des parties courbes développées de.	30 090
Total.	115 555^{m}

Le minimum de rayon de courbure est de 1 000 mètres.

Telles sont, Messieurs, les dispositions principales de cette grande ligne, étudiée avec tant de soin, et à différentes reprises, par les hommes les plus consciencieux et les plus habiles.

Il y a peu d'exemples de pareils accidents de terrain franchis avec des pentes si faibles. C'est un chef-d'œuvre de l'art, nous y applaudissons volontiers. Toutefois, il ne faut pas oublier que les travaux publics ne sont pas faits pour qu'on les admire, comme on admire les monuments qui décorent les places, les cités. Ils sont faits pour que l'on s'en serve. Les chemins de fer sont, avant tout, du domaine de l'utile, et en fin de compte, leur utilité est dans un certain rapport avec les capitaux qu'ils exigent pour leur construction. Tous les juges compétents affirment qu'on ne pouvait résoudre le problème d'un tracé entre Avignon et Marseille à moindres frais, et nous sommes bien forcés de nous en rapporter à eux; mais n'oublions pas, qu'en thèse générale, l'État doit éviter le luxe de travaux dispendieux, ces nivellements parfaits, ces applanissements de montagnes qui se résolvent en d'énormes charges pour le Trésor, et que le réseau des chemins de fer projetés, n'arrivera jamais à son terme, ni par conséquent à son maximum de produits, si on adopte pour sa construction des idées de perfection théorique, et si l'on ne recule dans ce but devant aucun sacrifice, aucune dépense.

§ III.

L'évaluation des frais nécessaires pour l'exécution du plan que nous venons de décrire, a été faite par M. Talabot d'abord, puis vérifiée sur les lieux par les ingénieurs du département des Bouches-du-Rhône chargés de cette mission spéciale par les ordres de M. le Ministre des travaux publics; puis, enfin discutée par le conseil des ponts et chaussées, sur un rapport d'une commission d'ingénieurs composée de MM. Kermaingant, Fèvre, Minard, Silguy et Mallet.

Les frais sont de deux natures et s'appliquent, savoir : 1°. à l'établissement du chemin proprement dit, c'est-à-dire, à l'acquisition des terrains, à l'exécution des ouvrages d'art et de terrassement; 2°. à l'achat de la voie de fer et du matériel roulant.

Le conseil des ponts et chaussées estime la première partie de ces dépenses de la manière suivante :

Terrassements.	10 511 674 fr.	75 c.
Ouvrages d'art (non compris les quatre souterrains.)	10 470 000	»
Souterrains	8 840 000	»
Clôtures et barrières . .	562 000	»
Bâtiments.	1 416 325	25
Total. . . .	31 800 000 fr.	»
Indemnités de terrain. .	4 389 185	»
Total. . . .	36 189 185 fr.	»

M. Talabot estimait la même dépense à 38 100 000 fr., savoir :

Terrassements	10 983 000 fr.
Ouvrages d'art (sans les souterrains.)	9 970 000
Souterrains	11 625 000
Clôtures	562 000
Indemnités de terrain.	5 060 000
Total. . . .	38 200 000 fr.

Les devis de M. Talabot, se montaient donc à . . . . . 38 200 000 fr.

Les devis du conseil des ponts et chaussées à.	36 189 185
Différence.	2 010 815 fr.

Cette différence s'applique :

Aux terrassements pour. . . .	417 326 fr.
Aux souterrains pour.	2 785 000
Aux indemnités de terrain pour	670 815

Elle est en partie compensée par des augmentations sur les autres articles.

Nous avons cherché, Messieurs, à nous rendre compte des causes qui avaient amené cette disparité entre les deux évaluations.

Quant aux terrassements, les ingénieurs de la localité consultés, comparant les prix portés au devis à ceux qu'ils paient habituellement pour les travaux des routes ordinaires, déclarent, dans leur rapport, que le taux moyen de 1 fr. 73 c. par mè-

tre cube, est plutôt trop faible que trop élevé. Le conseil des ponts et chaussées a accepté ce chiffre comme base de ses calculs.

La différence des deux devis peut donc seulement provenir de la différence des mètrés dans le cube des terrassements; ce qui, en effet, devait nécessairement arriver, puisque le conseil des ponts et chaussées abaissait de 50 centimètres la cote de niveau du chemin de fer projeté.

Quant aux indemnités de terrain, l'inégalité des chiffres en pareille matière ne nous étonne pas. Autant de devis, autant d'appréciations diverses. Cela est toujours ainsi. Rien en effet de plus aléatoire, de plus incertain, de plus douteux que de pareilles dépenses. Il est absolument impossible de prévoir à l'avance, même d'une manière approximative, le chiffre de pareilles indemnités. Tout ce que l'on peut dire, c'est que, dans la pratique, les prévisions sont habituellement inférieures aux besoins.

Quant au souterrain, nous aurons à traiter tout à l'heure cette question d'une manière spéciale; seule, elle a donné lieu à de longs débats dans le sein du conseil des ponts et chaussées.

Le chemin projeté offre, comme vous l'aurez sans doute remarqué, Messieurs, trois ouvrages d'art principaux. Ce sont les deux viaducs jetés sur le Rhône et sur la Durance, et le tunnel de la Nerthe. Leur dépense est estimée, savoir :

Pour le viaduc sur la Durance,	
dont la longueur est de 500^{m} à . .	2 000 000 fr.
Pour le viaduc sur le Rhône,	

Report.	2 000 000 fr.
dont la longueur est plus grande encore, et dont les fondations paraissent devoir présenter des difficultés provenant de la nature du sol et de la profondeur du fleuve, la dépense est estimée à.	3 500 000
Enfin le souterrain de la Nerthe était estimé par M. Talabot à 2 500 francs le mètre courant; le conseil des ponts et chaussées, réduisant la dimension du profil, a porté cette dépense à 2 000 francs seulement, soit pour 4 000 mètres de développement.	8 000 000 (1)
Total.	13 500 000 fr.

Les ouvrages d'art ordinaires, autres que ceux dont nous venons de parler coûtent, dans leur ensemble, 3 810 000 fr., ce qui correspont à une dépense de 131 360 fr. par lieue. Or, on sait que la même dépense a été, sur le chemin de Rouen, de 141 186 fr., et sur le chemin d'Orléans, de 140 000 fr. Le chemin d'Avignon à Marseille reste donc sous ce rapport dans les limites ordinaires. L'excédent de frais qu'il nécessite s'applique entièrement aux travaux d'art, et est représenté par les trois grands ouvrages compris dans le tableau précédent.

---

(1) Les 840 000 f. restant de l'estimation totale, s'appliquent aux trois petits souterrains de Vitrolles, du Pas-des-Lanciers et de la Viste.

Le conseil des ponts et chaussées a adopté, sans modification aucune, le devis des deux viaducs, après une vérification des plus minutieuses et une instruction complète, détaillée. Vous pourrez vous en assurer, Messieurs, si vous voulez bien jeter les yeux sur les pièces jointes au dossier et qui nous ont été soumises.

Mais quand il s'est agi du souterrain de la Nerthe, les opinions les plus divergentes se sont manifestées. M. Talabot en évaluait la dépense à 2 500 fr. par mètre; il donnait à son tunnel une largeur de 8 mètres, et une hauteur de 7 mètres 50 centimètres. Le conseil des ponts et chaussées a réduit les dimensions de cette section à 7 mètres 80 centimètres de largeur, et à 7 mètres 36 centimètres de hauteur, dimensions généralement adoptées dans les cahiers des charges ordinaires. En conséquence de cette réduction dans le profil, il a baissé les évaluations de 2 500 à 2 000 francs par mètre. La commission des ingénieurs avait même été plus loin, elle avait proposé le chiffre de 1 500 francs.

Cette proposition était fondée sur l'expérience déjà faite dans le percement de la chaîne de l'Estaque à Notre-Dame, pour l'exécution du souterrain du canal de Marseille.

Mais on a observé avec raison que :

1°. Le souterrain de Notre-Dame était à 150 mèt. au-dessus du niveau de la mer au lieu de 53 mètres, et que les circonstances de terrain que l'on avait rencontrées à la hauteur de 150 mètres pouvaient fort bien ne ne pas se retrouver 100 mètres plus bas. Un rapport de M. Didé, ingénieur des mines, con-

state en effet qu'à la cote de 53 mètres, il se trouve, non plus des couches de terrain tertiaire, mais des couches de craie et de marne jurassique.

2°. La largeur du souterrain de Notre-Dame est moitié seulement de celle du souterrain de la Nerthe, et l'on sait que, dans de pareils travaux, la dépense croit dans une proportion beaucoup plus rapide que celle des dimensions mêmes. Les chances d'éboulements et la possibilité de rencontrer des sources ne suivent, d'ailleurs, aucune loi géométrique qu'il soit possible de déterminer à l'avance.

3°. Enfin le souterrain de Notre-Dame n'est pas terminé. Si l'on connaît la série des prix passés avec les entrepreneurs pour l'exécution des parties déjà faites, on ne connaît nullement le prix de revient total. Il est même impossible aujourd'hui de le préciser, par une autre raison. La ville de Marseille exécute ce travail elle-même, à ses frais; elle n'a pas accepté de contrôle de la part de l'administration. Il nous a donc fallu recourir, pour reconnaître le véritable état des choses, aux publications mensuelles de la commission municipale qui indiquent la marche et le coût des travaux. Nous avons consulté ce document, et nous n'y avons rien trouvé qui nous permît de préciser la dépense.

Du reste, quand même le prix de revient serait, comme on l'affirme, pour le souterrain Notre-Dame, de 7 à 800 francs, que pourrait-on en conclure ? A Notre-Dame, l'ingénieur a été assez heureux pour ne rencontrer jusqu'ici que des terrains faciles. On conçoit dès lors que la percée ait pu être économique. Mais un peu plus loin, dans le même département, pour l'exécution du même canal, au

souterrain des Taillades, les choses se sont passées fort différemment. Voilà quatre ans que l'on y travaille, et que d'obstacles! que de difficultés! Quel sera le coût définitif du mètre courant sur ce point!

Au lieu de prendre pour terme de comparaison des ouvrages construits dans des conditions si dissemblables, le conseil des ponts et chaussées a pensé qu'il était plus rationnel de consulter l'expérience déjà faite dans des cas analogues en France, et il a repoussé l'avis de sa commission.

Messieurs, les évaluations de cette nature sont en effet toujours et nécessairement fort incertaines. Il est impossible de dire, à priori, quel sera le prix de revient de pareils ouvrages. Les plus habiles s'y trompent. Comment en serait-il autrement? Sur une si grande longueur, le sol peut-il donc se trouver homogène, et quelle sera la diversité des terrains? Pourra-t-on échapper, dans le cours des travaux, à des accidents inattendus, et comment en tenir compte? Les eaux, que la terre recèle en abondance à de grandes profondeurs, jailliront-elles? comment s'en rendre maître? pourra-t-on suffisamment multiplier les moyens d'épuisement? Toutes ces questions, Messieurs, sont insolubles à l'avance, et surtout à une époque où l'on n'a pas encore fait de sondages.

La vérité est que personne ne peut avoir aujourd'hui la prétention de justifier d'une manière rationnelle, soit l'estimation de M. Talabot, soit celle du conseil des ponts et chaussées, sur cette partie des devis.

Le prix de 2 000 fr. par mètre, auquel on s'est ar-

rêté, est à peu près celui des souterrains de Saint-Cloud, de Pouilly et de Rolleboise; voilà tout ce que l'on peut dire. Si l'entrepreneur est secondé par les événements, il réalisera peut-être, à ce prix, quelques bénéfices, et nous ne nous en plaindrons pas. Dans le cas contraire, un pareil travail peut engloutir des sommes énormes.

L'administration a donc prudemment agi en n'acceptant pas, pour le compte de l'État, cette chance aventureuse, livrée tout entière au caprice et au jeu des événements.

M. Talabot et la Compagnie qu'il représente ont mis, du reste, le Ministre à son aise dans cette question. Ils lui ont proposé de choisir le parti qui lui conviendrait le mieux. Ils ont déclaré à plusieurs reprises au conseil des ponts et chaussées, devant la Chambre des Députés, et enfin devant nous, que si l'État voulait prendre à ses risques et périls cette partie du travail, la Compagnie concessionnaire était parfaitement disposée à entrer dans un arrangement de ce genre.

On a éloigné constamment cette proposition, et, à notre avis, on a bien fait; mais il en résulte que dès lors nous n'avons pas le droit, ou du moins, nous aurions mauvaise grâce à venir argumenter aujourd'hui contre le prix de 2 000 francs par mètre courant.

Remarquez d'ailleurs, Messieurs, que ce prix s'appliquait, dans l'opinion du conseil des ponts et chaussées, à une section dont la superficie était de 45 mètres carrés seulement, au lieu de 51 mètres carrés, puisqu'on avait cru convenable à cette épo-

que de réduire les dimensions du profil. Est venue ensuite la commission de la Chambre des Députés qui, dans un intérêt de sécurité publique, a ajouté au cahier des charges l'obligation de porter la hauteur à 7 mètres 50 cent., et la largeur à 8 mètres, et qui, tout en modifiant de la sorte la décision prise par les ingénieurs, s'est abstenue soigneusement de modifier en quoi que ce soit le devis estimatif et le montant du forfait. A de pareilles conditions, et après un si long examen, l'évaluation du souterrain de la Nerthe pourrait être difficilement taxée d'exagération.

Les détails dans lesquels nous venons d'entrer prouvent, Messieurs, 1°. que les estimations de l'ingénieur chargé de la rédaction des devis, ont subi un double contrôle et ont donné lieu à l'instruction la plus étendue, la plus complète et la plus minutieuse; 2°. que le conseil des ponts et chaussées a adopté unanimement toutes les évaluations de M. Talabot, sauf celle de la percée souterraine qui a donné lieu à de vifs débats, à la suite desquels le chiffre estimatif de 2 000 francs, contenu dans la loi, a été adopté à la majorité de 14 voix contre 5, au lieu de 2 500 francs; 3°. que la Compagnie, tout en demandant un traité à forfait pour pouvoir organiser son travail à son gré, n'a pas montré le plus petit empressement à prendre, à ses risques et périls, la construction du souterrain de la Nerthe, seule dépense controversée, et qu'elle a même proposé plusieurs fois d'une manière formelle de laisser cette partie du travail à la charge de l'État.

Nous pensons, en conséquence, Messieurs, après une étude attentive des pièces, que les 32 millions demandés, indépendamment de la valeur des terrains, représentent, aussi exactement que possible, la somme nécessaire à l'exécution du chemin de fer projeté. Cette somme est énorme. elle équivaut à 290 000 francs par kilomètre. Mais elle ne vous paraîtra pas trop élevée, sans doute, relativementaux difficultés de l'entreprise, et toute la question est là. Où trouver, de bonne foi, un chemin qui, comme celui-ci, sur un tiers de son développement, cotoie un fleuve aussi dangereux que le Rhône, et se trouve constamment assis sur un terrain inférieur au niveau de ce fleuve; qui, de là, gagne, à travers des plaines marécageuses, une triple ceinture de montagnes aussi élevées que celles enveloppant Marseille; et qui, enfin, franchisse des crêtes aussi escarpées, des ravins aussi tourmentés et aussi profonds que ceux de l'Escarpe? Toutes ces conditions sont exceptionnelles, Messieurs. Le chiffre de la dépense devait donc évidemment aussi sortir des limites ordinaires.

§. IV.

Une Compagnie se présente, elle s'engage à exécuter le chemin d'Avignon pour les 32 millions, auxquels le conseil des ponts et chaussées a estimé le montant de la dépense. Faut-il repousser cette offre ou devons-nous l'accepter? Votre commission, Messieurs, est unanime pour penser que vous devez accepter la proposition qui vous est faite, si d'ailleurs la Compagnie consent à des conditions

raisonnables et donne des garanties suffisantes. Ce n'est pas trop, en effet, de toute l'activité, de l'intelligence, de la liberté d'action qui font les caractères essentiels et les attributs du mode d'exécution par l'industrie privée; ce n'est pas trop du double stimulant de l'intérêt et de la responsabilité mis en jeu pour mener à bonne fin une si redoutable tâche. Sans doute l'Administration compte parmi ses ingénieurs les hommes les plus habiles et les plus consciencieux; mais ils sont entravés sans cesse par les règlements administratifs, par les votes des fonds de la part des Chambres, et ils ne peuvent avoir au même degré cette émulation qui s'empare d'un homme attachant son nom, sa réputation, sa fortune, tout son avenir à l'œuvre qu'il va entreprendre. Les travaux exécutés par l'État sont anonymes. La responsabilité administrative couvre les fautes, comme elle absorbe à son profit le mérite et la gloire des individus. Savons-nous seulement quels sont les noms des ingénieurs qui ont construit le canal de Bourgogne, le canal latéral à la Loire, les canaux de Bretagne ? Nous l'ignorons entièrement. L'honneur en est au corps; les frais sont pour l'Etat; et comme le Trésor public est en principe inépuisable, on n'a pas, pour se restreindre dans les limites des prévisions, l'impérieux mobile d'un intérêt privé, personnel, immense; on en est quitte, quand on dépasse ses devis, pour demander des crédits supplémentaires; et les Chambres ne peuvent pas, l'expérience le prouve, refuser les sommes nécessaires pour l'achèvement de travaux qui, sans des sacrifices nouveaux, resteraient infruc-

tueux pour le pays, et rendraient stériles les capitaux déjà consommés.

Pour ce double motif, l'exécution par l'industrie privée nous paraît préférable. Il est, du reste, stipulé avec raison, par l'art. 3 du cahier des charges, que si, dans le cours des travaux, les projets approuvés recoivent des modifications autorisées par l'administration centrale, et s'il en résulte des économies sur les dépenses prévues, ces économies donneront lieu à une réduction proportionnelle du montant de la subvention.

En résumé, Messieurs, l'évaluation du forfait ne nous semble pas trop forte, eu égard à la nature et au nombre des difficultés à vaincre; et le mode d'exécution du travail, autrement dit l'intervention de l'industrie privée, nous semble, en pareille circonstance, une chose à la fois convenable et heureuse. Cette opinion repose dans notre pensée, comme dans celle du Gouvernement, précisément sur les chances inhérentes à une entreprise de ce genre, dont personne ne peut prévoir à l'avance l'issue, et dont l'intérêt et l'habileté des entrepreneurs peuvent plus aisément triompher que la science désintéressée des agents de l'Etat.

§. V.

La Compagnie avec laquelle le Ministre a traité provisoirement est constituée au capital de vingt millions. Ce capital est destiné à pourvoir aux frais d'établissement de la voie et à l'achat du matériel. Ces frais sont estimés de la manière suivante :

	Par M. Talabot.	Par le conseil des ponts et chaussées.
Voie de fer.....	15 000 000	13 200 000 f.
Matériel des ateliers.....	300 000	300 000
Matériel roulant.....	6 000 000	5 000 000
Matériel de chargement et de transport.....	300 000	300 000
	21 600 000	18 800 000 f.

A la somme de 18 800 000 fr. résultant de l'estimation du conseil des ponts et chaussées, il faut ajouter les frais généraux et l'intérêt des fonds pendant l'exécution des travaux. Ces deux articles de dépense élèveront certainement le total à plus de 20 millions. Il est donc probable que le capital constitutif de la Société sera insuffisant, et qu'elle aura plus tard à faire un emprunt. Peu importe, du reste, car c'est là ce qui arrive continuellement. C'est précisément ce qui est advenu aux Compagnies de Versailles, de Saint-Germain, d'Orléans, et enfin à toutes les Compagnies anglaises sans exception, car il n'y en a pas une qui, en principe, ne réunisse par la voie des actions un fond reconnu inférieur aux besoins constatés. La Compagnie estime ses dépenses probables, y compris la somme à valoir, à environ 25 millions.

Ainsi il s'agit, en définitive, d'affecter au chemin de fer d'Avignon à Marseille une dépense de 62 millions, savoir :

Montant du forfait.	32 000 000 fr.
Indemnités de terrain (estimation du conseil des ponts et chaussées)	4 389 000
Capital de la Compagnie.	25 000 000
Total.	61 389 000

Voyons maintenant quels seront les produits probables.

On ne peut pas calculer à l'avance le revenu d'un chemin de fer. Personne ne sait quel peut être l'accroissement de la circulation dû à la présence des appareils locomoteurs. Pour les recettes, tout autant que pour les dépenses, l'avenir est inconnu. Ce que l'on peut faire, c'est de constater l'état actuel de la circulation existante. Ensuite le multiplicateur du chiffre de cette circulation dépend d'une foule de circonstances, telles que la mobilité des populations, l'étendue des besoins à desservir, et aussi l'habileté de la Compagnie exploitante.

Les recherches auxquelles nous nous sommes livrés d'après les documents réunis pendant l'instruction et l'enquête, nous ont conduits à penser que la circulation entre Avignon et Marseille par la route de terre était assez exactement exprimée par le chiffre de 450 voyageurs par jour.

DÉSIGNATION DES LIEUX.	DISTANCES parcourues.	NOMBRE des voyageurs.	NOMBRE des kilomètres parcourus par chaque voyageur et par jour.
D'Avignon à Orgon..	28	312	8 736
D'Orgon à Aix.....	47	394	18 712
D'Aix au Pin.....	14	652	9 128
Du Pin à Marseille..	15	700	10 500
	104	2 058	47 076

Ce qui donne le chiffre de 451 voyageurs ramenés au parcours de la distance entière par jour, ou 164 000 par an.

L'exposé des motifs de la loi du 11 juin 1842 portait ce nombre à 300 000, mais cette appréciation n'a pas été justifiée par les renseignements recueillis ultérieurement.

Quant aux marchandises :

Le nombre de voitures circulant dans cette direction a été relevé avec soin par les ingénieurs de l'État aux ponts à bascule; ce chiffre est considérable, parce que les irrégularités de la navigation du Rhône donnent une grande activité aux mouvements du roulage ordinaire et du roulage accéléré.

Le chemin de fer fera une concurrence redoutable à ce mode de transport; mais il est impossible de savoir s'il pourra lutter contre la voie d'eau, moitié fluviale, moitié maritime, comprise entre Aix et Marseille.

En conséquence, nous ne comprenons, dans le tableau suivant, que la circulation des marchandises empruntant la route de terre.

DÉSIGNATION DES LIEUX.	DISTANCES parcourues.	NOMBRE de colliers.	NOMBRE de colliers par kilomètre et par jour.
D'Avignon à Orgon.	28	715	20 200
D'Orgon à Aix.....	47	772	36 284
D'Aix au Pin.....	14	1 085	15 190
De Pin à Marseille..	15	1 250	18 750
	104	3 822	90 424

Ce qui donne 867 colliers rapportés à la distance totale d'Avignon à Marseille, ou environ 573 tonnes par jour, soit 209 000 tonnes par an, chiffre également inférieur à celui de l'exposé des motifs de 1842 (250,000).

La circulation entre Avignon et Marseille est donc représentée, dans l'état présent des choses, et sur la route de terre, par 209 000 tonnes de marchandises, et 164 000 voyageurs par an. Ces chiffres nous paraissent s'éloigner peu de la vérité, ou du moins être aussi exacts que le permettent les difficultés naturelles de ce genre de recherches.

Tels sont, Messieurs, les éléments de la circulation future. Libre maintenant à chacun de faire à son gré des calculs, et de multiplier le mouvement des transports actuels par le nombre qui lui paraîtra le plus convenable, pour tenir compte des déplacements probables. Nous ne nous chargeons pas de ce soin. Nous nous déclarons dans l'impossibilité absolue d'apprécier avec un degré

d'approximation suffisant le produit futur d'un chemin de fer. Cela n'est donné à personne. Tout ce que nous pouvons dire, c'est qu'il n'existe pas, à notre connaissance, un seul chemin sur lequel la circulation préexistante des voyageurs n'ait au moins doublé.

Ces produits sont du reste en raison directe des tarifs, et en raison inverse des charges dont l'exploitation peut être grevée. Nous sommes donc conduits à examiner quelle est, sous ce rapport, la situation faite aux concessionnaires.

Occupons-nous d'abord des tarifs.

§. VI.

La convention primitive contenait trois tarifs pour les voyageurs; savoir :

Première classe..	10 cent. par kil.
Deuxième classe..	7 cent. et demi.
Troisième classe..	5 cent.

La Chambre des Députés a accepté la quotité de ces taxes, mais elle a exigé, par amendement, que les voitures de troisième classe fussent couvertes. La majorité de la commission s'associe à la pensée qui a dicté cette modification. Il est certain que les voitures découvertes présentent pour la santé des voyageurs de graves inconvénients; que, dans le Midi surtout, où l'on est exposé tantôt à l'ardeur d'un soleil brûlant, tantôt à des pluies abondantes, il est important de mettre les voyageurs à l'abri de ces variations de température, et les plus riches n'ont pas plus de droit, aux yeux du législateur, à

cette utile prescription, que ceux condamnés, par la médiocrité de leur aisance, à prendre les moyens de transport les plus économiques. Des raisons d'humanité et de salubrité le commandent pour tous.

Mais il ne faut pas se dissimuler non plus l'influence que cette amélioration aura nécessairement sur les produits futurs des chemins de fer.

La conséquence première et inévitable d'un pareil mode de tarification, c'est l'abandon des voitures de deuxième classe. Comment, en effet, Messieurs, le public consentirait-il à prendre des wagons, dont le prix sera moitié plus cher que celui des troisièmes, par cela seul qu'ils offriront des banquettes garnies d'un coussin, au lieu de siéges simplement en bois. Dans notre pays, où la modicité des fortunes oblige un si grand nombre d'individus à viser le plus possible à l'épargne, cette différence de bien-être compensera-t-elle une différence de prix qui est dans la proportion de 5 à 7 et demi? Assurément non. On en a fait d'ailleurs l'expérience, et voici ce que cette expérience a appris.

Le Gouvernement belge, qui exploite lui-même le rail-way construit aux frais de l'État a été forcé en 1841, par les plaintes et les réclamations unanimes de la population, à fermer les wagons jusque-là découverts. « Les chars-à-bancs ainsi clos, « étant devenus, dit dans son rapport le Ministre des « travaux publics, presque aussi agréables que les « chars-à-bancs ordinaires, presque tous les voya- « geurs se portèrent dès lors sur les dernières « places, et la recette moyenne baissa beaucoup. »

En effet, dans le cours entier de l'année 1840, il y avait eu 829 945 voyageurs de toute nature, sur les chemins belges; les recettes avaient été de..... 1 322 252 fr.

En 1841 le nombre des voyageurs fut plus considérable, il fut de 992 997, et la recette fut de.. 1 173 553

Ainsi il y avait eu une augmentation de 163 052 sur le chiffre des voyageurs, et néanmoins une diminution de..... 148 699 fr.

sur le chiffre des recettes (pour un même tarif).

La recette moyenne par individu avait été, en 1840, de..... 1 fr. 60 c.

Elle n'était plus, en 1841, que de. 1 19

Différence.... 41 c.

Elle avait diminué de 30 pour 100 (1).

S'il arrive en France, comme il est arrivé en Belgique, et cela ne manquera pas d'arriver chez nous, que les voitures intermédiaires soient de fait abandonnées par le public, il ne restera plus en réalité que deux espèces de voyageurs, ceux de la première classe et ceux de la troisième, les premiers payant 10 cent., les deuxièmes 5 cent.

---

(1) Sur le chemin de Saint-Germain, où les voitures de troisième classe sont couvertes et fermées, elles ont transporté 85 pour 100 du nombre total des voyageurs, et ont fourni 80 pour 100 de la recette. Sur le chemin de Versailles, rive droite, où il en est de même, la troisième classe a donné 81 pour 100 du nombre total des voyageurs, et 75 pour 100 de recettes.

Or l'expérience a prouvé sur la plupart des chemins de fer en exploitation, que la proportion des voyageurs occupant la première place relativement à ceux qui occupent les deux dernières, était environ de 10 pour 100. Il serait facile d'en trouver la preuve dans tous les comptes rendus des Compagnies françaises.

Le tarif perçu sur 100 voyageurs sera donc celui-ci par kilomètre :

10 pour 100 occupant les premières places, à 10 cent.	1 fr. » c.
90 pour 100 occupant les deuxièmes et troisièmes, dorénavant refoulés dans les voitures de troisième classe, à 5 c.	4 50
Total pour 100 voyageurs..	5 fr. 50 c.

Le droit moyen perçu par kilomètre et par voyageur sera donc de $0^{f},055$, taux beaucoup trop faible pour suffire aux frais d'entretien, de surveillance et d'exploitation d'appareils aussi coûteux que les chemins de fer, et à l'intérêt du capital dépensé. On voit donc combien cet amendement, si simple, et si modeste en apparence, si bien justifié d'ailleurs, peut avoir des résultats funestes pour l'avenir de ces entreprises.

La conséquence nécessaire de l'adoption du principe qui a prévalu récemment, doit être, à notre avis, la suppression légale des voitures des deuxièmes places, tout aussi bien que leur suppression matérielle, et la réduction de la classification à deux

taxes, que l'on pourrait fixer, la première à 10 cent., la seconde à un taux moyen entre le prix actuel des deuxièmes et des troisièmes. Cette disposition pourrait seule permettre à la plupart des Compagnies de souscrire à la condition nouvelle que l'on vient d'introduire dans le cahier des charges, sans se ruiner. Nous sommes convaincus que si le chemin d'Avignon à Marseille n'était pas placé dans des circonstances spéciales, si la Compagnie n'attendait pas, et avec raison, la plus grande partie de ses revenus de l'énorme tonnage de marchandises circulant aujourd'hui sur la route de terre, jamais elle n'aurait souscrit à un tarif moyen de $0^{f},055$ par voyageur.

Messieurs, nous abaissons de plus en plus, et par un progrès continu, la quotité de nos péages. Quel intérêt pouvons-nous donc avoir à imposer des sacrifices de ce genre à l'État; car c'est en définitive le Trésor qui paye cette circulation, presque gratuite, par d'énormes subventions. Il faut bien, en effet, quand on tarit pour les Compagnies les principales sources de leurs revenus, qu'elles diminuent le capital à amortir ou demandent des garanties d'intérêt. Quel est donc le danger qu'il pourrait y avoir à fixer le maximum des droits à 10 cent., et à 6 et demi, par exemple? Ne serait-ce pas là un taux très-modéré, plus bas que celui de presque tous les chemins de fer du monde? Mais supposons que pour certains pays, là où les routes de terre sont en bon état et la circulation par les voitures ordinaires très-économique, supposons que ces droits fussent trop élevés, et nuisibles aux populations. Mon Dieu! que l'on se rassure, la Compagnie bais-

serait nécessairement ces taxes Elle y serait conduite par son propre intérêt; il faut en effet qu'elle se tienne toujours au-dessous, ou au moins au niveau des prix des ligues rivales, sans cela elle serait délaissée. Le vrai régulateur des tarifs, ce ne sont pas les lois que nous faisons, c'est la concurrence; il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur la manière dont sont exploités presque tous les chemins de fer de France, et l'on verra que la taxe légale est bien rarement appliquée, tandis que la taxe des messageries et du roulage ordinaire l'est toujours.

Regardez à quels résultats conduit cette excessive réduction des tarifs, vers laquelle on tend de plus en plus.

Le rapporteur de la Chambre des Députés a calculé que les deux plus productifs des chemins de fer anglais, celui de Londres à Birmingham, et le grand-jonction rail-way, qui rapportent avec les droits en vigueur (droits doubles de ceux que nous indiquons), 10 à 12 pour 100 du capital de construction, ne produiraient pas, au taux stipulé dans la convention actuelle, demi pour 100 du fonds social, et que le produit moyen par kilomètre descendrait de 25,000 fr. à 4,500, les frais de toute nature restant les mêmes. Cette observation s'applique, il est vrai, au capital entier de création, et la Compagnie d'Avignon à Marseille ne fournit que les deux tiers de ce capital; elle n'a pas à se préoccuper de l'intérêt de l'argent versé par le Trésor, lorsque le Trésor y renonce. Mais comment se fait-il que les Chambres, gardiennes si sévères des finances de l'État, sacrifient ainsi les plus légitimes

produits des fonds de la communauté? Ne s'aperçoit-on pas que l'on détruit par là toutes les conditions normales et naturelles du mécanisme de la circulation ? que l'on constitue des priviléges pour certaines localités aux dépens des autres, et à l'aide des chemins de fer, transformés, par des abaissements de taxe exagérés, en instruments de ruine pour toutes les industries rivales.

M. le Ministre de l'intérieur le reconnaissait avec toute raison dans la discussion de la loi du 11 juin 1842. « Ce n'est pas sur les tarifs, disait-il, « que nous devrons faire porter les rabais; je ne « suis pas d'avis de charger nos finances de tarifs « trop bas. Mon opinion est qu'aujourd'hui les « péages ont besoin d'être relevés pour don- « ner un intérêt raisonnable des capitaux. Laissez « les Compagnies établir les droits qui répondent « le mieux aux besoins du commerce. Vous pou- « vez, à cet égard, vous fier à leur intérêt bien « entendu. Mais accordez-leur des jouissances « moins longues, pour que l'État puisse rentrer « plus tôt dans la possession des voies de fer. » Ces principes étaient sages, pourquoi ne les a-t-on pas suivis ? Comment l'État consent-il, dans les luttes si vives des industries rivales, à peser de tout le poids de ses énormes subventions en nature ou en argent, et à troubler ainsi, en n'exigeant point de tarifs rémunérateurs, toutes les conditions de la lutte ? Ne comprend-on pas que l'on s'expose aux réclamations les plus fondées ? qu'elles surgiront inévitablement de la part de tout le monde, des départements ruinés par les départements privilégiés, de ceux qui n'ont pas de chemin

de fer, qui n'en auront jamais, et qui contribuent cependant non-seulement à toutes les dépenses de création première, mais encore aux frais d'exploitation extra-économiques? Ne comprend-on pas que l'on s'expose à soulever, contre les appareils nouveaux des résistances justes, continuelles, croissantes?

Et pourquoi, Messieurs? Voyons-nous donc que l'exploitation des chemins de fer existants ait donné de si brillants bénéfices? Qui ne sait au contraire les mécomptes et les désastres que quelques Compagnies ont éprouvés? Est-ce que les localités traversées, celles qui vont être satisfaites les premières, seraient en droit d'obtenir de nous des moyens de circulation presque gratuits? Mais elles vont avoir des instruments de locomotion dont la vitesse sera double ou triple de ceux qu'elles avaient auparavant, et dont le bon marché sera au moins égal. Comment! cela ne leur suffit pas? Après leur avoir fait un pareil présent, aux frais des contribuables, il faudra que nous leur donnions encore, outre l'avantage de la vitesse, de la commodité, à égalité des dépenses, des prix démesurément bas! il faudra que, pour cela, nous imposions les charges les plus lourdes à nos finances! Et nous souffririons que l'on nous demandât tout cela au nom de l'intérêt public! Mais où nous arrêterons-nous dans ces concessions? Si nous n'y prenons pas garde, le sacrifice que nous allons faire pour des localités privilégiées, ne sera qu'un premier pas dans une voie de sacrifices permanents, journaliers, nouveaux. Ne pensez pas que vous parviendrez jamais à satisfaire des désirs

de leur nature insatiables. Chaque concession obtenue enhardira à demander des concessions nouvelles.

Le plus sage est d'y renoncer. Abandonnons, Messieurs, pendant qu'il en est temps encore, ce déplorable système qui nous fait livrer pour rien, ou pour presque rien, au public, des voies créées à si grands frais. Ne faisons pas peser sur le Trésor des bas tarifs également injustes et onéreux. Ne croyons pas ceux qui, pour soutenir cette thèse, la plus évidemment contraire aux principes de l'équité et de l'égalité de protection due à tous les citoyens, empruntent le langage d'un vain libéralisme. Soulevez ce masque, et vous verrez à nu des intérêts personnels et privés.

Votre commission, Messieurs, est donc d'avis que les taxes appliquées au chemin de fer d'Avignon à Marseille, ne peuvent être considérées comme des taxes normales, qu'elles sont trop faibles, que l'amendement adopté par la Chambre des Députés, bon en principe, oblige à avoir deux classes de voitures seulement; que les tarifs doivent être raisonnablement rémunérateurs, et non abaissés outre mesure. En un mot, le système de votre commission serait la fixation de péages suffisants, et d'un prix de ferme au profit de l'État.

Cette condition d'une redevance a été introduite, Messieurs, dans le cahier des charges que nous discutons. Admettre le Gouvernement au partage d'un bénéfice même éventuel, même improbable si l'on veut, lorsque le Trésor fournit les deux tiers de la dépense, est un principe d'équité que nous approu-

vons hautement, et qui nous paraît devoir figurer dans tous les contrats de ce genre. Nous ne sommes certes pas disposés à marchander aux Compagnies les avantages qu'elles sollicitent. Nous voulons que leur situation soit bonne et même la meilleure possible. Mais lorsque nous l'aurons faite ainsi, lorsque, par suite des conditions que nous aurons stipulées dans ce but, la prospérité de ces entreprises dépassera la mesure que, dans les hypothèses les plus favorables, on peut à l'origine lui assigner, nous pensons, et cela est simple, que le Gouvernement doit alors entrer en participation des produits. Agir autrement, ce serait se montrer non-seulement généreux et large, mais dupe, et il ne faut pas que l'État le soit. Ce n'est pas assurément une exigence bien grande que de se réserver dans un marché une part de bénéfice au delà de 10 pour 100.

Mais on dit que l'exécution de cette clause rencontrera dans son application de grande difficultés; que des produits si élevés sont une illusion, un rêve; que la Compagnie, en supposant même un pareil état de choses raisonnablement possible, saurait bien transformer l'excédant de la recette, au delà de 10 pour 100, en dépenses inutiles, pour frustrer le Trésor de son droit au partage.

Examinons. Ne perdons pas de vue, d'abord, qu'il s'agit de la loi du 11 juin 1842, laquelle loi met à la charge de l'État les deux tiers de la dépense. Il est bon de le rappeler, car on raisonne toujours comme si ce fait capital n'existait pas.

De ce fait résulte qu'un chemin de fer, produisant 4 pour 100 du fonds nécessaire à sa construction, donne un revenu de 11 pour 100 à la Com-

pagnie, qui fournit, selon les termes de la loi, les deux cinquièmes de la dépense. Niera-t-on qu'avec des tarifs rémunérateurs, les bonnes lignes, comme celles du Nord, celle de Lyon, donneront 4 pour 100 de produits? Mais ce serait nier l'expérience de tous les pays, même de la Belgique, qui a des tarifs très-bas, l'expérience des chemins de Corbeil, de Saint-Germain, de Saint-Étienne, d'Alais, qui dépassent tous ces taux. Mais s'il en était autrement, il ne faudrait pas entreprendre de chemins de fer, car les revenus sont la meilleure mesure de l'utilité d'une voie de transport, et cette insuffisance de produits attesterait évidemment que la circulation existante n'est pas assez active et assez importante pour réclamer l'emploi des nouveaux appareils.

Mais qui peut donc lire avec cette précision dans un avenir si incertain, si douteux pour tout le monde? Et du-moment que l'avenir est incertain, du moment que l'expérience enseigne avec quelle rapidité croissent d'année en année, sur tous les chemins de fer connus, les mouvements de transport, à mesure que les besoins de locomotion rapide entrent plus avant dans les habitudes, se créent et s'étendent, n'est-il pas de la sagesse des Chambres, en faisant des baux de longue durée, de réserver au moins les droits de l'État, de ne pas aliéner toute participation aux bénéfices qui peuvent survenir un jour, lors même qu'ils ne seraient pas réalisés immédiatement?

D'ailleurs, Messieurs, cette mesure est vaine, nous le demandons, quel inconvénient offre-t-elle? Si le partage est une chimère, comme on l'a dit, et pres-

que une folie, à qui fait-il tort ? Pourquoi les Compagnies s'y refuseraient-elles, surtout lorsque le Trésor s'abstient de toute participation avant que les fermiers n'aient touché 6 pour 100 au moins, en moyenne, de leurs capitaux ? Il y a un minimum d'éventualités, non pas garanti, mais convenu; pourquoi n'y aurait-il pas un maximum ?

Quel est, en réalité, l'effet de cette disposition? Est-ce de limiter invariablement à 10 pour 100 les bénéfices de l'exploitation? nullement. Il s'agit seulement d'entrer en partage au delà de ce taux. L'entreprise conserve donc les chances aléatoires qui sont nécessaires dans toutes les opérations commerciales. La fixation d'un pareil maximum ne peut donc pas, quoi qu'on en dise, avoir pour résultat d'amener la Compagnie à absorber en dépenses de luxe l'excédant disponible de ses recettes. Car, par là, elle ne priverait pas seulement l'Administration, mais elle se priverait elle-même de la moitié de cet excédant. Son intérêt est la meilleure de toutes les garanties que les choses ne se passeront pas de la sorte, et craindre de pareilles éventualités n'est pas véritablement sérieux.

Enfin on se rejette sur les difficultés d'exécution. Mais, dit-on, l'État devient l'associé de la Compagnie, et quel associé? c'est un maître, dont on a à redouter les méfiances, l'hostilité naturelle? Il en résultera des relations difficiles et un contrôle incommode.

Sans doute, Messieurs, nous le reconnaissons volontiers, il faut aux Compagnies une grande liberté d'action. Elles ne peuvent marcher sous la contrainte et la discipline. Mais si le Gouvernement

allait transformer en gênes et en entraves tous les droits que la loi lui concède, les Compagnies ne pourraient pas faire un seul mouvement; il y aurait des luttes, et des tiraillements perpétuels. Si l'État par exemple, se croyait autorisé par son forfait non-seulement à surveiller, selon les termes du cahier des charges, la marche des travaux, mais à intervenir, dans la dépense, dans l'organisation du service, du personnel, il y aurait conflit. Pourquoi? parce que l'État sortirait alors de son rôle, abuserait de sa position légale. Tout abus est possible, et quand on se jette dans le champ illimité des conjectures, on peut faire celle-là comme bien d'autres.

Mais quel est donc l'intérêt de l'État à se jeter ainsi dans l'arène, en dépassant le cercle des attributions qui lui sont conférées? Que peut-il gagner à cela? Pourquoi lui prêter des sentiments, une intention qu'il ne saurait raisonnablement avoir? Entre l'État et les Compagnies, il y a des relations de chaque jour obligées. Ces relations sont souvent difficiles. C'est un peu notre faute, Messieurs, nous entassons dans nos contrats une foule de dispositions, qui, la plupart du temps, ne peuvent, précisément à cause de leur rigueur, s'appliquer, et qui donnent quelquefois à l'Administration la tentation de s'en servir. Il y a aujourd'hui un souvenir fâcheux de luttes récentes. On conçoit donc que dans cet état des choses, on évite les froissements qui ne sont pas absolument nécessaires. Mais renoncer à l'exercice d'un droit légitime pour les éviter, nous ne le concevrions pas.

Il est stipulé que les formes de la vérification

des produits seront déterminées par un règlement d'administration publique. Nous eussions mieux aimé que l'on se bornât à la présentation des comptes fournis tous les six mois à M. le Ministre du commerce, aux termes des ordonnances qui constituent toutes les sociétés anonymes. Nous espérons que dans tous les cas le règlement qui interviendra, saura concilier l'intérêt de l'État avec l'indépendance sociétaire. Nous n'ajouterons plus qu'un seul mot sur ce point.

On a dit que la clause sur le partage des revenus au delà de 10 pour 100, détruisait le forfait, et obligeait l'Administration à surveiller les opérations de la Compagnie, de manière à s'assurer que les travaux étaient exécutés économiquement. Nous n'admettons nullement cette interprétation. L'État ne garantit rien; la Compagnie reste chargée de tous les risques et périls de l'entreprise; elle a donc un intérêt évident à circonscrire sa dépense dans les plus étroites limites, et elle n'a pas besoin pour cela du contrôle de l'Administration.

On n'a voulu qu'une seule chose, que l'État pût examiner à fond les comptes. Ce droit existant déjà pour toutes les sociétés anonymes, le règlement d'administration publique doit en déterminer l'usage, et prendre toutes les précautions convenables pour que la sincérité des comptes soit entière. Cela est juste; mais si l'on prétendait, à cette occasion, donner au Gouvernement le pouvoir d'administrer au lieu et place de la Compagnie, de diriger ses actes, d'intervenir dans ses opérations; voici, Messieurs, quelles en seraient les

conséquences. Le jour où l'Administration prendra un pareil rôle, elle prendra aussi la responsabilité du forfait, et la Compagnie ne manquera pas de lui dire, en cas de désastres ou d'accidents : Vous l'avez voulu, vous avez exigé telle chose, empêché telle mesure, c'est vous qui êtes responsable. Il nous a paru important de dissiper toute incertitude sur ce point. Le forfait, à notre avis, subsiste dans son intégrité. C'est ainsi que les Chambres l'ont entendu. La discussion en fait foi. Le contrôle du Gouvernement pour l'exécution des travaux, est déterminé par les articles 25, 26 et 27 du cahier des charges; et l'État ne peut pas se prévaloir de sa participation dans les revenus futurs, pour ajouter, par voie administrative, des dispositions quelconques, sous ce rapport, à celles que contient déjà le traité du 22 juin 1843.

La clause que nous venons de discuter nous a paru d'une trop grande importance pour ne pas mériter de fixer spécialement votre attention. Elle est d'ailleurs nouvelle; elle est, par sa nature, applicable, comme une sorte de principe, à tous les chemins de fer futurs, nous devions par conséquent nous en préoccuper. Les inconvénients de cette mesure ne sont pas à nos yeux suffisants pour compenser ses avantages; nous l'approuvons, comme l'ont approuvé déjà la majorité de la Chambre des Députés et la commission a ministrative créée par ordonnance du 22 juin 1842.

Les rails, suivant la loi du 11 juin, devaient être remboursés par le Trésor, au terme de la jouissance. Le traité passé renferme la clause ex-

presse que cette partie du matériel restera, contrairement à cette disposition, acquise au Gouvernement, en fin de bail, sans indemnité.

Cette stipulation, Messieurs, a pour but et aura pour effet de faciliter le renouvellement des baux; car la Compagnie nouvelle qui, au bout de trente-trois ans succédera à la Compagnie actuelle, aura besoin d'un capital moins grand pour désintéresser sa devancière, et la concurrence entre les prétendants pourra être par suite plus active, puisqu'elle sera plus facile. Mais il ne faut pas nous dissimuler non plus, que nous parviendrons à grand'peine à introduire une pareille disposition dans tous les contrats de ce genre, car les rails représentent, comme nous l'avons vu plus haut, une valeur considérable. Cette condition est donc onéreuse pour les Compagnies, et peut justement les effrayer. Elle présente pour le Trésor un intérêt secondaire, éloigné; elle est du nombre de celles auxquelles on pourra par conséquent renoncer, s'il arrive que les transactions futures en soient entravées. En définitive, Messieurs, nous léguerons à la génération qui suivra la nôtre un assez beau réseau de chemins de fer, acheté par d'assez laborieux efforts, un réseau qui, à cette époque, grossira assez les revenus indirects, contribuera assez à répandre la richesse publique, à imprimer un nouvel essor au commerce, à féconder toutes les branches de l'industrie, pour que nos descendants puissent aisément employer quelques millions de ce riche héritage à acquitter le dernier terme de la dépense dont ils devront tellement profiter.

Le poids des rails est fixé à trente kilogrammes par mètre courant; c'est à peu près le poids des rails du chemin de fer d'Orléans (31).

La durée du bail est de 33 ans.

La Compagnie est tenue de transporter gratuitement les dépêches de l'administration des postes. Elle est obligée, en outre, par une disposition nouvellement introduite dans ces contrats, de transporter, sur la réquisition de l'administration, les malles elles-mêmes, moyennant une indemnité dont le taux est fixé à un franc par kilomètre parcouru. Il est évident que cette indemnité n'est pas suffisante pour le remboursement des frais de transport; que si cette somme de 1 franc suffisait pour les convois de jour, elle ne suffirait pas pour les convois de nuit; que même de jour elle est inférieure aux besoins. Car le chemin d'Avignon à Marseille a 115 kilomètres; la somme payée à la Compagnie, pour ce service, sera donc de 115 fr., et l'on estime, sur le chemin de fer de Paris à Orléans, à plus de 400 fr. la dépense de chaque train, évaluation qui n'a rien d'exagéré. Il résultera donc de là une charge assez lourde pour le chemin de fer d'Avignon, et cette charge serait peu équitable, si l'Etat ne faisait pas les trois cinquièmes de la dépense, et s'il n'était pas dès lors en droit de toucher, sous une telle forme, une partie de l'intérêt de son capital. L'économie qui en résultera sur le service des dépêches, d'après les comptes fournis par l'administration des postes, peut être évaluée à 300,000 fr.

Le 7e paragraphe de l'article 36 porte : « que « tous convois réguliers de voyageurs devront con-

« tenir des voitures destinées aux personnes qui se « présenteront aux bureaux du chemin de fer. » Voici l'esprit de cette disposition. L'Administration, d'accord avec la Compagnie, fixe le nombre des départs nécessaires pour les besoins du public. Le service se fait, et est réglé en raison de tant de convois par jour. La Compagnie traite alors avec un tiers pour un transport quotidien, régulier. Ce sont des entrepreneurs de messageries, des voitures de poste ou de toutes autres : on convient d'un prix de transport. Les conditions de vitesse, de composition des trains, de temps d'arrêts, d'heures de départs sont déterminées par le marché. Dès lors, il est évident que ce convoi n'appartient pas au public; il appartient à celui qui le loue. Personne ne souffre de ce contrat, puisque le service est organisé, monté, indépendamment de cette exploitation accidentelle et spéciale. Comment donc obligerait-on la compagnie à retenir, dans ces voitures, occupées à l'avance, des places pour le public? Mais il n'en existe pas de disponibles! Le contractant s'est réservé la jouissance pleine et exclusive du train qu'il a payé et qu'il fait partir tous les jours, à la même heure, pour lui seul! On conçoit difficilement comment, et dans quel intérêt, la loi, intervenant en pareille matière, déciderait que, bon gré mal gré, les voyageurs qui se présenteraient alors, réclamant des places dans ces trains spéciaux, devraient y être nécessairement reçus. Si cette disposition a uniquement pour but d'obliger, à chaque station, les convois ordinaires à présenter au public des voitures de toute classe, si l'on veut dire seulement par là qu'il n'est pas loisible

à une Compagnie de composer ses convois de manière à forcer les voyageurs à prendre, par exemple, des billets de deuxième place, faute de trouver des voitures de troisième, la mesure se comprend; autrement, elle n'est pas, à notre avis, suffisamment justifiée.

Enfin, Messieurs, nous avons à vous entretenir d'une clause introduite, par amendement, dans le dernier paragraphe de l'article 36 du cahier des charges, et par laquelle la Compagnie est autorisée à percevoir des tarifs différents, pour les trajets partiels, de ceux qu'elle perçoit pour le trajet total; autrement dit, à abaisser, moyennant l'homologation du préfet, les péages sur une partie de la ligne, sans les abaisser sur la ligne entière. Cette disposition a été l'objet d'une réclamation adressée à la Chambre par les délégués des bateaux à vapeur. Vous avez renvoyé, Messieurs, cette réclamation à l'examen de votre commission, nous devons, par conséquent, vous en entretenir.

Le parcours des bateaux à vapeur au-dessous d'Avignon se divise en deux parties. D'Avignon à Arles, c'est la navigation fluviale; d'Arles à Marseille, c'est la navigation fluviale et maritime. Le chemin de fer côtoie le Rhône jusqu'au port d'Arles; il pourra donc faire concurrence aux bateaux à vapeur dans cette partie de son cours, et cette concurrence sera d'autant plus active que la réduction des péages pourra être plus grande. Or, comme le chemin, d'après le dernier paragraphe de l'article 36, aura la faculté de baisser ses prix sur cette distance partielle, sans que la baisse porte sur la

ligne entière, il pourra diminuer par conséquent ses tarifs d'Avignon à Arles, dans une proportion très-considérable, sans que l'ensemble de ses recettes en souffre sensiblement. Il est impossible, dit-on, que les Compagnies puissent ainsi fixer des prix inégaux de circulation pour une même distance parcourue.

Les pétitionnaires demandent en conséquence la suppression de cette disposition. Ils voudraient aussi que l'homologation du préfet fût remplacée par l'approbation du Ministre compétent.

Messieurs, la question de savoir si les Compagnies peuvent se mouvoir librement et sans entraves au-dessous des maximums qui leur sont fixés, a été souvent débattue. Voici comment elle a été résolue dans tous les contrats passés depuis 1836. On admet le libre mouvement des tarifs, mais sous deux restrictions : 1° il faut que la perception des taxes soit la même pour tout le monde, et frappe indistinctement, sans aucune faveur ni défaveur, les transports de toute espèce; 2° il faut que le préfet approuve les propositions qui lui sont soumises à cet égard par les exploitants; son homologation est indispensable.

Ces restrictions ont été l'une et l'autre introduites pour empêcher que les tarifs ne devinssent un moyen d'oppression et de monopole entre les mains d'une Compagnie qui voudrait en abuser.

Une liberté complète, absolue, aurait sans doute ses avantages; elle permettrait aux voies de transport d'attirer à elles des voyageurs ou des marchandises souvent éloignées, et qui, sans ces réductions,

ne se déplaceraient pas; mais le principe en a paru dangereux, et on ne l'a pas consacré.

La question des droits différentiels est une question de liberté. Ces droits ont été souvent, et sont encore tous les jours appliqués. Ils peuvent l'être utilement dans le voisinage des grandes villes, qui projettent toujours autour d'elles des besoins de circulation immenses, exceptionnels. Supposez, par exemple, qu'il existe un chemin de fer entre Paris et Lyon. Pourquoi ne laisserait-on pas circuler à des prix plus faibles la population qui se porterait aux environs de la Capitale, par besoin de mouvement et d'air, que les prix de la circulation provenant des voyages de long cours? Ce sont deux éléments de transport entièrement différents par leur nature, par les produits qu'ils donnent, par les besoins auxquels ils répondent. Ces droits permettent aussi, dans le voisinage des villes manufacturières, comme Marseille et Lyon, de favoriser une révolution heureuse, et que les meilleurs esprits demandent, dans les habitudes industrielles; nous voulons parler de la dispersion dans les campagnes de la population ouvrière accumulée dans les villes. Ce serait là une grande amélioration apportée à l'état matériel et moral de cette partie de la population. On sait que les fabriques de soieries de Suisse, et principalement du côté de Zurich, doivent à cette organisation du travail la supériorité qu'elle ont récemment conquise, et que les fabricants de soieries de Lyon se préoccupent aujourd'hui, avec juste raison, du moyen de soutenir cette redoutable concurrence, en suivant

l'exemple qui leur est donné. Un chemin de fer est un instrument qui s'adapte merveilleusement à un pareil but, lorsqu'on peut y parcourir de petites distances à des prix très-bas. Sur la ligne d'Alais, sur le chemin de Manchester à Leeds, cette importance a été sentie, et les droits différentiels ont déjà produit d'heureux effets de ce genre.

Devons-nous, Messieurs, repousser l'application de ce principe au chemin de fer d'Avignon à Marseille? Telle est la question que vous avez à résoudre.

Veuillez remarquer, d'abord, que le traité contient toutes les clauses nécessaires pour prévenir les abus possibles de cette mesure, ou pour y porter remède au besoin, si elle présente des inconvénients non encore aperçus dans la pratique. En effet, tout changement apporté dans le tarif légal, doit être, comme nous l'avons déjà dit, homologué par le préfet du département, qui peut, avant d'autoriser la perception, faire une enquête, consulter les intéressés, et s'éclairer enfin par tous les moyens qu'il jugera convenables. Le préfet peut également en référer à l'Administration supérieure, qui, elle-même, a et conserve le droit d'interdire toute perception semblable sans son autorisation préalable. Nous déclarons que, dans notre opinion, cette intervention administrative ne doit pas être de pure forme, qu'elle doit être sérieuse, réfléchie, car de grands intérêts sont engagés dans de pareilles questions.

Supposons que néanmoins des tarifs dangereux se soient glissés dans les arrêtés des préfets. Au premier remaniement des taxes que l'entrepreneur

voudra faire, l'Administration pourra exiger sa renonciation complète aux droits primitivement perçus, et vous savez Messieurs, que les remaniements sont perpétuels et forcés, au moins pendant les premières années d'une exploitation. Il n'y a donc pas de surprise à craindre.

Cherchons maintenant à nous rendre compte du résultat de ce jeu de tarifs, fixés d'abord à des taux très-bas momentanément, pour abattre toute concurrence, et relevés plus tard quand la concurrence sera détruite.

Il faut bien reconnaître que, relativement à la circulation des voyageurs, une ligne de fer est un monopole à peu près inévitable, nécessaire, obligé, indépendamment des oscillations du tarif. Or, si la concurrence n'est pas longtemps possible, du moins pour cette nature de transports, il est bien évident que les mouvements en hausse et en baisse ne seront pas faits dans le but de l'éteindre. C'est donc uniquement pour la circulation des marchandises que l'inconvénient signalé peut être à craindre. Il était donc convenable que la loi prît des précautions contre ce danger, et le signalât à la sollicitude de l'administration publique.

Devait-elle faire plus? Sans traiter, Messieurs, cette question d'une manière générale, bornons-nous à l'examiner dans le cas particulier qui nous occupe.

Les bateaux à vapeur n'ont guère à redouter, selon nous, ces oscillations de tarifs, et la navigation du Rhône, luttera sans grandes difficultés, contre le chemin de fer latéral. Voici quels sont nos motifs, la Chambre les appréciera.

Il a été reconnu unanimement dans les enquêtes,

et déclaré par toutes les chambres de commerce, que les bateaux à vapeur du Rhône transportent au même prix de Lyon à Avignon, à Beaucaire ou à Arles, et réciproquement de ces trois villes à Lyon. Nous avons vérifié ce fait, si souvent allégué dans la discussion de la loi du 11 juin 1842, et contesté par les pétitionnaires. Nous allons citer les propres paroles de M. Brosset, président de la chambre de commerce de Lyon, entendu dans l'enquête, et qui explique de la manière suivante la cause de cette égalité des prix du fret, pour des distances différentes : « Les bateaux « à vapeur qui descendent le Rhône sont forcés, « dit-il, de se rendre dans tous les cas à Arles, où « cesse la navigation fluviale et où commence la « navigation maritime, pour prendre les marchan- « dises arrivant par la voie de mer et par la corres- « pondance de Marseille. Ils sont forcés également « de se rendre à Beaucaire, centre et entrepôt des « canaux du Midi, pour recevoir les produits de « cette circulation ; voilà pourquoi le fret est le « même pour Avignon, Arles et Beaucaire. »

Cela posé, et les prix de transport étant réglés ainsi, quelle concurrence les bateaux à vapeur peuvent-ils avoir à craindre de la voie de fer parallèle? Si l'on descend pour rien ou pour presque rien d'Avignon à Arles sur le Rhône, le chemin, quelque tarif qu'il applique, n'aura-t-il pas un désavantage évident sur la navigation ?

Supposons un instant que, dans un intérêt de concurrence, les entrepreneurs du chemin de fer concèdent momentanément au public le parcours gratuit et à leurs frais snr leur ligne; supposons que le public

donne, dans cette situation, la préférence à la voie de fer, comme plus prompte et tout aussi économique, et que, par suite, les bateaux à vapeur suspendent leur service, et s'arrêtent à Avignon. Le jour où le chemin de fer voudra rétablir son tarif, ne fût-ce que pour se rembourser de ses dépenses, et prendre un droit quelconque, quelque minime qu'il soit, immédiatement la concurence pourra et devra recommencer ; car elle offrira un avantage que la voie de fer ne donnera plus, la gratuité du parcours. Veuillez le remarquer, Messieurs, les bateaux à vapeur peuvent baisser leurs prix d'Avignon à Arles, et les relever d'autant de Lyon à Avignon. Ils ont entre les mains l'arme dont ils ne veulent pas que leurs adversaires puissent se servir ; ils peuvent diminuer leurs taxes d'une manière inégale. Puis, entre Avignon et Lyon, leur service subsiste toujours. S'ils ont changé momentanément leur itinéraire, ils conservent toujours la faculté de le rétablir : il leur suffit, le jour où cela leur convient, de continuer leur marche pour recommencer la concurrence. Ils n'ont pas de matériel nouveau à acheter, point de dépense d'établissement à faire : le matériel est prêt et les machines sont allumées.

La crainte que l'on manifeste ne nous paraît donc pas fondée. La navigation fluviale ne succombera pas.

Les pétitionnaires disent encore que la Compagnie du chemin de fer pourra établir des bateaux à vapeur sur le Rhône, auxquels elle accordera certaines faveurs, et étendre ainsi son action au delà des limites mêmes du chemin, troubler par con-

séquent la condition naturelle d'existence des diverses industries de transports.

Il y aurait là, Messieurs, un inconvénient fort grave; mais l'art. 5 de la loi y a pourvu. Pour le démontrer, il suffit de le citer textuellement. Cet article est ainsi conçu : « A moins d'une autorisa-
« tion spéciale de l'Administration supérieure, il
« est interdit à la Compagnie, sous les peines por-
« tées par l'art. 419 du Code pénal, de faire direc-
« tement ou indirectement, avec des entreprises de
« transports de voyageurs *par terre ou par eau*,
« *sous quelques dénominations ou formes que ce*
« *puisse être*, des arrangements qui ne seraient pas
« également consentis en faveur de toutes les autres
« entreprises desservant la même route. Des ordon-
« nances royales, portant règlement d'administra-
« tion publique prendront toutes les mesures néces-
« saires, *pour assurer la plus complète égalité*
« *entre les diverses entreprises de transport dans*
« *leurs rapports avec le service du chemin de fer.* »

Il est impossible, assurément, de s'exprimer d'une manière plus positive et plus formelle.

Enfin, on ajoute que l'alliance du chemin de fer avec tel ou tel producteur, s'exerçant par une baisse de tarif plus ou moins prolongée, pourrait chasser du marché les producteurs rivaux? Mais la loi y a encore pourvu, elle porte en effet que, « la
« perception des taxes devra se faire par la Com-
« pagnie *indistinctement et sans aucune faveur*,
« et que, dans le cas où la Compagnie accorderait
« à un ou plusieurs expéditeurs, une réduction
« sur l'un des prix portés au tarif, l'Administration
« aurait le droit de déclarer la réduction une fois

« consentie obligatoire vis-à-vis de tous les expé-
« diteurs. » Cet article est déjà ancien; il a été inséré dans les cahiers des charges de toutes les Compagnies; il n'a pas donné lieu jusqu'ici à la moindre réclamation. Et pourquoi n'a-t-on pas voulu prescrire d'une manière générale et absolue, que cette égalité de situation, consacrée en principe, ne serait pas, en fait, toujours et uniformément appliquée? Parce que l'on a prévu le cas où une industrie quelconque, éloignée du chemin de fer, ayant des frais de transport à supporter pour arriver jusqu'à lui, ne pourrait plus se rendre sur le marché, en concurrence avec des industries similaires, rivales, assises sur les bords mêmes de la voie nouvelle, et que l'on a voulu laisser à l'Administration le pouvoir et le droit de rétablir au besoin, à l'aide de tarifs inégaux, l'égalité détruite entre ces diverses exploitations.

Il n'y a pas, d'ailleurs, Messieurs, moyen de tout prévoir, et quel que soit le désir de réglementation qui nous domine, quelques dispositions que nous ajoutions encore à nos cahiers des charges, qui s'allongent et s'étendent chaque année, nous ne parviendrons jamais à embrasser dans nos prévisions tous les faits qui peuvent se présenter. C'est pour cela qu'on a pris le parti le plus sage, en se décidant à en référer toujours et pour tout à l'Administration. C'est elle qui détermine, d'accord avec la Compagnie, le nombre des trains, la disposition des voitures dans chaque convoi, le prix des places et des frais accessoires, la durée des parcours, les remaniements des tarifs, etc., etc. En outre elle a un droit de surveillance illimitée sur tous les

actes des concessionnaires; elle prend les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage du chemin de fer. Enfin, son contrôle, son intervention se retrouvent partout. Aller plus loin, Messieurs, ce serait rendre un trafic de ce genre absolument impossible. Le commerce des transports, pas plus que les autres commerces, ne peut s'accommoder de ces règles impérieuses, immuables, absolues, au milieu des besoins mobiles et infinis dans leur variété, auxquels il doit satisfaire.

La Compagnie des bateaux à vapeur n'avait pas signalé à l'attention de la Chambre des Députés les dispositions contre lesquelles aujourd'hui elle réclame. Pourquoi cela, Messieurs? Si ces dispositions sont tellement dangereuses, comment n'en avait-on pas été frappé plus tôt? pourquoi cette tardive intervention? Nous ne chercherons pas à nous l'expliquer. Nous nous contenterons de dire qu'à cette époque les réclamants se présentaient comme concessionnaires du chemin projeté, en concurrence avec la Compagnie dont MM. Talabot, Ricard, Chaponais et Rey de Foresta sont les représentants. Le 13 juin, ils déposaient leur soumission entre les mains de M. le Ministre des travaux publics, qui, déjà engagé, lié par un contrat et par sa propre signature, ne pouvait évidemment accepter des propositions nouvelles, à la veille de la discussion, et en saisir les Chambres.

Vous comprenez, en effet, Messieurs, qu'aucun homme sérieux ne consentirait jamais à traiter avec le Gouvernement, si le Gouvernement pou-

vait, à son gré et selon son bon plaisir, retirer sa signature le jour où il le voudrait, et se ménager à l'avance cette faculté. Vous comprenez également qu'il y a forcément une époque, passé laquelle nulle proposition nouvelle ne saurait être admise par le Ministre. Sans quoi, il appartiendrait toujours au moindre enchérisseur de suspendre la solution de ces affaires par l'appât de concessions réelles ou apparentes. C'est pour cela qu'en Angleterre les bills de rail-routes ne sont pas admis s'il n'ont été déposés, avec toutes les justifications à l'appui, le 1^er^ avril de l'année qui précède la session du Parlement.

Néanmoins, à cette occasion, on a débattu une question importante, celle de savoir si, en matière de concession de chemin de fer, le principe de la libre concurrence pouvait être appliqué.

Cette manière de procéder a, dit-on, de grands avantages. Soit, mais à quelle condition? A la condition qu'il y ait un concours sérieux de soumissionnaires. Sans cela, si les parties s'entendent à l'avance, si l'adjudicataire n'a pas la crainte, par suite de cet accord, que l'affaire puisse lui échapper, il imposera la loi, au lieu de la recevoir, et les intérêts de l'État seront lésés. Eh bien! lorsqu'il s'agit de grands travaux publics à exécuter, nous ne croyons pas la véritable concurrence habituellement possible.

En effet, le nombre des hommes qui, par leur crédit, leur fortune, peuvent s'engager dans de si énormes opérations, est extrêmement restreint. Ces hommes parviendront donc toujours facilement, si le système d'adjudication prévaut, à se

concerter entre eux, afin de ne pas se nuire réciproquement.

En outre, on doit aussi tenir quelque compte de l'aptitude, de la moralité, des ressources financières du concessionnaire chargé de grandes entreprises d'utilité publique. Or, l'adjudication est aveugle de sa nature. Elle donne au plus offrant. En opérant ainsi, on se condamne donc à accepter des propositions anonymes, ou plutôt indépendamment de la valeur de ceux qui les font. N'y a-t-il pas là, Messieurs, un grand danger? Ne se rencontrera-t-il pas fréquemment de ces spéculateurs qui jouant sur les éventualités, espéreront, à l'aide d'un charlatanisme assez commun, trafiquer de leurs actions, même lorsqu'elles seront grevées de charges onéreuses? Mieux vaut, selon nous, que le Gouvernement traite de gré à gré, après avoir pressenti les propositions des capitalistes, reçu des ouvertures, et reste juge du choix des hommes qui, par leur intelligence et leurs capitaux, lui présentent toutes les garanties convenables.

Ce mode de procéder n'exclut pas d'ailleurs une certaine publicité, à laquelle peut-être on n'a pas eu assez recours. Il faut que toutes les conditions de l'opération financière, les travaux et les devis des ingénieurs, les documents statistiques réunis par l'Administration, tout ce qui peut, en un mot, provoquer des offres, éclairer l'opinion sur les avantages du chemin projeté, soit portéà la connaissance de tous. Les préliminaires du traité ne doivent pas, selon nous, se consommer dans l'ombre et dans le

secret : cela soulève toujours des défiances, et fait naître des bruits fâcheux que la calomnie ne manque pas de répandre. Lorsqu'une Compagnie vous apporte un projet, si ce projet est son œuvre, il ne vous appartient pas, et vous n'avez certes pas le droit de le publier. Mais la situation est toute différente, lorsque les tracés sont faits par les ingénieurs de l'État, lorsque les conditions économiques de chaque ligne sont examinées, étudiées par l'Administration elle-même ; on peut alors en disposer librement, sans nuire aux intérêts de personne, et se mettre ainsi en dehors et au-dessus de tout soupçon.

Messieurs, la Compagnie avec laquelle le Gouvernement a traité pour l'exécution du chemin de Marseille, se compose des hommes les plus honorablement connus dans le commerce. Nous nous en sommes assurés. La Société est sous forme de société anonyme ; elle ne réserve aucune part des bénéfices, sous quelque forme que ce soit, à ses fondateurs. La concession ne peut être l'objet d'aucun trafic : il n'y a ni primes, ni actions industrielles. L'examen des statuts contenus dans l'acte passé devant Me Cahouet, notaire à Paris, nous a prouvé, en un mot, que cette Compagnie s'était constituée honnêtement. Le montant de la souscription déjà réalisée par elle, et dans laquelle figurent les noms des meilleures maisons de Marseille et de Lyon, est de 16 298 000 francs sur 20 millions. Presque toutes ces actions, circonstance assez remarquable, sont placées dans les départements intéressés à l'exécution du chemin.

Ainsi, Messieurs, la loi se présente de la manière suivante : organisation préalable d'une Compagnie sérieuse; études de tracé complètes, définitives; justification des cinq sixièmes du capital social. Il s'en faut de beaucoup que les traités de ce genre nous aient tous été présentés dans de telles conditions et avec de pareilles garanties.

Maintenant, si nous examinons les stipulations du contrat lui-même, nous voyons, en résumé, que la Compagnie est enchaînée dans un cercle de dispositions réglementaires, qui lui laissent à peine la liberté de faire le bien, qui lui ôtent assurément toute liberté de faire le mal. Les clauses, nouvellement introduites dans la loi par la Chambre des Députés, sont toutes favorables au Trésor. Notre mission, à nous, étant de nous préoccuper surtout de l'intérêt général, nous ne pouvons que vous proposer de souscrire à ces amendements, savoir : l'abandon des rails en fin de bail, l'abaissement des tarifs (car nous estimons que la nécessité de couvrir les voitures de troisième classe équivaut à une réduction considérable des droits), l'agrandissement du souterrain de la Nerthe, le service à bas prix des malles-postes, les redevances enfin stipulées au delà de 10 pour 100. Ces charges, que nous n'essaierons pas d'évaluer en argent, s'élèvent à une somme de plusieurs millions, et restreignent beaucoup les chances de bénéfice de la Compagnie.

Le montant de la subvention promise par le Trésor nous paraît d'ailleurs justifié, comme nous avons essayé de le démontrer plus haut, par

la nature des travaux que l'exécution de ce chemin exige.

Nous avons vu en outre que cette entreprise était d'utilité publique, que le tracé était conçu de manière à satisfaire le mieux possible aux besoins des populations à desservir. La convention nous paraît donc avantageuse à l'État. Nous vous proposons, Messieurs, de l'adopter.

Nous souhaitons vivement que les concessionnaires recueillent de leurs travaux la rémunération qu'ils ont droit d'en attendre. Nous souhaitons vivement que les entreprises de chemin de fer ne présentent pas une douloureuse succession de pertes, à la suite desquelles viendraient inévitablement les jours de réaction et de colère. Nous désirons aussi que les capitaux étrangers, attirés par l'appât de spéculations fructueuses, se fixent chez nous, procurent du travail à notre population, achètent nos produits, et fécondent ainsi les sources de la richesse publique. Nous devons encourager cet heureux mouvement, Messieurs. Nous devons craindre surtout de l'arrêter par des clauses trop dures et des manifestations trop malveillantes pour les Compagnies. N'oublions pas la leçon de 1838. Alors aussi les Chambres se montrèrent rigoureuses; alors aussi les concessionnaires cédèrent trop aisément aux exigences des Chambres, et consentirent à signer en quelque sorte de leur propre main leur ruine. Qu'est-il arrivé? Deux années après, les faits nous ont montré que nous nous étions engagés dans une voie mauvaise, et qu'il fallait à tout prix en sortir; que nous avions cru trop aveuglément à la

puissance des capitaux, à l'élévation des bénéfices des Compagnies, et nous avons refait un à un péniblement tous nos contrats. Les conséquences de cette première faute pèsent encore sur nous. Que cette expérience du moins profite à tout le monde; au Gouvernement, qui devrait savoir résister à l'entraînement des esprits; aux Chambres, qui, gardiennes de tous les intérêts de l'État, ne peuvent pas oublier qu'il est d'intérêt public de favoriser le développement de l'esprit industriel dans notre pays; enfin aux Compagnies, d'ordinaire trop souples et trop faciles dans leurs concessions, et qui se reposent, dans leur imprévoyance, sur un douteux avenir, du soin d'améliorer une situation souvent précaire.

Nous avons l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 152.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 17 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Prince DE LA MOSKOWA, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'Emprunt grec.

MESSIEURS,

Le Gouvernement soumet à vos délibérations un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour objet d'ouvrir au Ministre des finances un crédit de 527,241 francs, destiné à pourvoir au paiement des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt contracté, en 1832, par la Grèce.

L'exposé des motifs, à l'appui de cette demande de crédit, en explique et justifie la nécessité par la position du trésor hellénique, hors d'état en ce moment de satisfaire, avec ses propres res-

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BOISSY, le vicomte DE FLAVIGNY, le duc D'HARCOURT, le baron DE MARBUIL, le comte DE MONTHION, le prince DE LA MOSKOWA, le comte Philippe DE SÉGUR.

sources, aux obligations souscrites par le Gouvernement grec, et garanties par nous.

Le traité du 7 mai 1832 avait créé une monarchie en Grèce, mais il ne suffisait pas de mettre fin aux troubles qui, depuis 1821, désolaient ce malheureux pays, il était encore nécessaire, tout en lui donnant un Souverain, et en réglant les conditions de son gouvernement, d'aider le nouvel État à se consolider.

Il fallait pour cela, à son territoire, un agrandissement qui lui permît de s'étendre dans de raisonnables limites; à ses finances les moyens de fermer les blessures d'une lutte longue et sanglante, et de faire face en même temps aux exigences du moment.

La France, l'Angleterre et la Russie pourvurent à ces conditions diverses, en obtenant de la Porte, moyennant une indemnité pécuniaire, de nouvelles frontières pour la Grèce, et en garantissant, par le traité de Londres, à son Gouvernement un emprunt de 60 millions, qu'il contracta, le 16 février 1833, avec la maison Rothschild. Les trois Puissances répondirent du remboursement de cet emprunt, chacune pour un tiers.

Le 14 juin 1833 une loi autorisa notre Ministre des finances à réaliser, au nom du Trésor public, la garantie de 20 millions afférente à la part d'engagement pris par la France.

Tels sont les motifs et l'origine du contrat aux stipulations duquel les Puissances garantes ont dû plusieurs fois se conformer, et auquel nous

sommes dans le cas, aujourd'hui encore, de devoir faire honneur.

Examinons rapidement les phases successives de notre position financière vis-à-vis de la Grèce.

L'emprunt stipulé par le traité de Londres fut divisé en trois séries. Aux termes de l'article 12, chaque série devait être garantie pour un tiers par chacune des trois Puissances, séparément, et non solidairement.

La première série de 20 millions fut mise à la disposition du Gouvernement grec, en 1833; la deuxième, dans le cours de 1834: le paragraphe 4 de l'article cité disposait que la deuxième et la troisième série pourraient être réalisées, selon les besoins de l'État grec, à la suite d'un concert préalable entre les trois Cours et S. M. le Roi de Grèce.

Le règlement définitif des limites du nouvel État avait donné lieu à une compensation pécuniaire en faveur de la Porte ottomane d'environ 12 millions; cette somme devait être imputée sur la première série de l'emprunt, aux termes d'un protocole du 13 novembre faisant suite au traité. Un corps de troupes bavaroises armé, équipé et soldé par la Grèce (art. 13 du traité) vint relever en Morée nos troupes qui en évacuèrent totalement le territoire.

Les dépenses résultant de cette dernière mesure, dont l'exécution a coûté plus de 18 millions, le remboursement de plusieurs avances faites au Gouvernement hellénique par la Russie

et l'Angleterre, à valoir sur les fonds de l'emprunt, où les banquiers prélevèrent d'ailleurs, et avant tout, le service des intérêts des quatre premiers semestres, les frais considérables occasionnés par une régence coûteuse et impopulaire, les dépenses nécessitées par l'organisation de tous les services publics, et par l'établissement du nouvel ordre de choses eurent bientôt absorbé les deux premières séries de l'emprunt, de façon que vers la fin de 1835, et avant l'époque de l'échéance du cinquième semestre au 1er mars 1836, le Gouvernement grec se déclara hors d'état d'y pourvoir, et recourut aux trois Puissances garantes.

Elles eurent donc à délibérer sur le mode à suivre pour acquitter leurs engagements.

Deux partis se présentaient alors; les trois Gouvernements pouvaient faire, de leurs deniers, l'avance nécessaire aux paiements des arrérages échus, en conservant comme hypothèque morale de cette avance les bons de la troisième série de l'emprunt non encore négociés. Ils avaient également la faculté d'opérer immédiatement cette négociation.

Mais déjà la Grèce avait absorbé les deux premières séries; entamer la troisième pour solder les intérêts de ces deux séries, c'était servir l'emprunt par l'emprunt, c'était toucher à une réserve précieuse dont nous sentions que nous ne devions disposer que dans l'intérêt bien entendu du nouvel État; il y avait peut-être de l'imprudence à le dépouiller aussi vite de ressources financières

dont l'utilité, d'un moment à l'autre, pouvait devenir urgente pour lui.

Toutefois, sans se dissimuler les inconvénients d'un pareil mode, notre Gouvernement, dirigé par des considérations que nous exposerons plus loin, adhéra au moyen dont la Russie et l'Angleterre avaient fait choix, et l'on convint, d'un commun accord, de négocier les bons de la troisième série.

La France autorisa en conséquence, le 5 avril 1837, l'émission de 1338 obligations de 1024 fr. chaque, revêtues de sa garantie.

Le Gouvernement grec, se trouvant dans la même impuissance au semestre de septembre 1837, une seconde émission de 480 obligations de la même série compléta les moyens nécessaires au service des arrérages et au rachat des obligations amorties. Elle eut lieu le 23 septembre 1837.

Il est bon de se souvenir que notre Gouvernement était animé alors, comme aujourd'hui, d'une sympathie sincère pour le nouvel ordre de choses fondé en Grèce; que sa sollicitude ne pouvait lui permettre de prendre le change sur l'inconvénient des mesures financières qu'il venait de consentir: il ne se résolut donc qu'avec répugnance à entrer dans les vues de l'Angleterre et de la Russie, et s'il passa à cette époque par-dessus les désavantages attachés à une disposition qu'il désapprouvait, c'est qu'il espérait amener prochainement ses alliés à partager ses vues et à s'associer à des plans de réforme qu'il leur avait jusque-là vaine-

ment proposés, notamment le retrait de l'armée bavaroise, dont l'entretien absorbait plus de 4 millions par an. Notre Cabinet insistait en effet depuis longtemps, auprès des deux Puissances, pour l'adoption d'un ensemble de mesures, combinées dans le but de remédier à l'insuffisance des ressources de la Grèce.

Cependant le malaise financier de ce malheureux pays n'avait pas cessé ; médiocrement préoccupées des embarras qui pouvaient lui être réservés plus tard, sur un nouveau recours du Cabinet d'Athènes, en mars 1838, à la garantie des trois Puissances, la Russie et l'Angleterre continuèrent à émettre des obligations grecques, sans s'inquiéter de l'épuisement prochain de leurs portions de la troisième série, conséquence infaillible de ce système d'émission. Quant à notre Gouvernement, qui s'était flatté en vain depuis deux ans d'amener ses alliés à se concerter avec lui pour introduire en Grèce les changements que l'état des esprits et des finances y nécessitait, il pensa devoir s'arrêter dans la marche où il avait suivi les deux autres Puissances.

La France ne désespérait pas des moyens futurs d'une nation qu'elle avait à cœur de protéger efficacement ; aussi, dans le désir d'arrêter le cours d'une opération qui escomptait ainsi l'avenir, non seulement le Cabinet français cessa de négocier le reliquat de sa portion dans la troisième série, mais il refusa l'émission d'un million, autorisée pourtant par l'Angleterre et la Russie, au mépris des

dispositions textuelles du traité de 1832 que nous avons rappelées, et qui exigeaient le concours préalable des trois Puissances pour des transactions de ce genre.

Il y a toujours de la prudence à ne pas trop presser un débiteur de bonne foi, dont la solvabilité n'est pas douteuse. La France, en accordant au Gouvernement grec des facilités, et en le soutenant dans sa détresse, était non-seulement conséquente avec ses vives et anciennes sympathies pour un peuple héroïque, mais était dirigée, comme cela a été plus d'une fois démontré devant les Chambres, par un calcul bien entendu des intérêts de son Trésor.

Sans doute cette absorption des réserves de la troisième série n'enlevait pas pour le moment de capitaux à la Grèce, mais il était impossible qu'elle n'eût pas pour effet, en paralysant l'avenir, de réagir sur le présent, de plonger dans le découragement une nation que douze ans de sanglants combats et d'effroyable misère n'avaient pas su dompter, de tarir dans sa source le crédit naissant d'un État à peine constitué, et de rendre conséquemment plus hypothétiques les chances de remboursement de nos avances.

Le Gouvernement français ne voulut donc pas consentir à l'émission d'un nouveau million qui lui était demandé, et sollicita des Chambres les moyens de satisfaire aux conséquences des engagements dont il était solidaire, en employant les fonds de son propre Trésor.

Une loi du 24 avril 1838 accorda le crédit nécessaire au paiement de deux semestres de cette année, et successivement de nouveaux crédits votés les 26 juillet 1839 et 24 avril 1840, pourvurent aux semestres de ces deux années. Total : six semestres dont le Trésor fit l'avance dans cette période.

Un administrateur habile, M. Regny, avait alors été envoyé en Grèce, par notre Gouvernement, pour y porter le tribut de ses conseils et de sa longue expérience en matières financières. Il avait mission de chercher à propager à Athènes les connaissances économiques, et à y créer des institutions indispensables au crédit d'un État, une Banque nationale, une Cour des comptes. Il faut le dire, l'intendant-général ne rencontra pas partout dans le pays où il venait porter les bienfaits de connaissances nouvelles, source d'une richesse certaine, l'accueil empressé et reconnaissant qu'il aurait eu droit d'y espérer. Quoi qu'il en soit, l'amélioration des finances helléniques dut à son intervention les plus heureux résultats; l'équilibre entre les recettes et les dépenses du budget grec, ce problème dont la solution semblait impossible, fut résolu pourtant. La Grèce parvint à pourvoir, avec ses propres ressources, aux semestres de 1841.

Tout semblait présager un avenir meilleur, quand M. Regny, dont la santé était depuis longtemps chancelante, succomba enfin au poids de ses fatigues. Le nouvel État perdit en lui un financier éclairé, dont le zèle et l'activité lui avaient déjà rendu d'immenses services.

La Grèce était en progrès; son Ministre des finances se mit alors en instances auprès du Gouvernement du Roi pour obtenir l'autorisation de négocier 1 million d'obligations de la troisième série encore disponible. Le produit de cette négociation devait être versé pour faciliter les opérations d'une banque fondée à Athènes. C'était là indiquer un emploi du capital de l'emprunt parfaitement en harmonie avec sa destination; cette émission était d'ailleurs dans les limites autorisées. Jusque-là nos avances, tant sur nos propres fonds que par la négociation de valeurs émises sous notre garantie, montaient à 2 762 444 f. 70 c.; et le reliquat de la troisième série négociable était encore de 2 042 589 fr. 96 c.

Notre Gouvernement consentit à cette émission; mille soixante-dix-sept obligations furent garanties et négociées le 10 décembre 1841. Leur capital nominal était 1 102 848 fr.

La Grèce avait fait le service des deux semestres de 1841; elle continua à servir les intérêts échus au 1^er^ mars 1842; cependant, le 22 août de la même année, elle annonça qu'elle allait se trouver forcée d'interrompre le paiement des semestres suivants, et de solliciter de la France un secours de 1 million, sans lequel il lui était impossible de faire face à l'échéance de septembre.

Dans cette grave conjoncture, et en l'absence des Chambres, le Gouvernement du Roi n'eut d'autres moyens d'accéder à la demande du Cabinet d'Athènes qu'en négociant mille soixante-dix-sept obli-

gations de la troisième série, capital nominal, 1 102 848 fr. La Grèce s'engagea à donner pour hypothèque au million ainsi accordé, une valeur égale, réalisable sur le produit de la vente d'une portion du domaine public.

Les causes de cette crise fâcheuse et imprévue dont nous continuons à subir aujourd'hui le contre-coup, a été expliquée par plusieurs motifs. En présence d'un déficit de 3 millions qui a placé pendant quelques jours le Trésor grec dans l'impossibilité de faire face à de considérables échéances, celle entre autres d'un emprunt négocié avec la Bavière, qu'on avait en quelque sorte oublié, le Ministre des finances a donné sa démission, laissant son département dans le plus grand désordre. Sans vouloir disculper entièrement cet homme d'Etat, dont il est permis, sous bien des rapports, d'accuser l'administration, nous devons cependant convenir qu'il ne résulte pas des renseignements auxquels a puisé votre commission, qu'on puisse lui reprocher d'avoir grossi sciemment la partie des recettes dans le budget de 1843, afin de faciliter l'avance de 1 million que le Gouvernement grec voulait obtenir de la France; il est avéré que la vente du raisin de Corinthe, un des produits les moins incertains du Royaume, vente sur laquelle on avait le droit de reposer de grandes espérances a éprouvé, en 1842, un déchet inattendu, et totalement en dehors des prévisions ordinaires. La moyenne établie sur les recettes présumées des vignes, par la comparaison des revenus de quatre

années consécutives, s'est trouvée, par le fait, inexacte : la récolte des céréales, des huiles, etc., ayant été aussi très-mauvaise, ces circonstances, jointes aux maladresses de l'Administration, ont amené le déficit. Quoi qu'il en soit, il y a eu à ignorer soi-même, ou à nous laisser ignorer, l'état véritable des finances grecques, un degré de légèreté ou d'incapacité bien étrange. « Si la vérité « nous eût été connue, écrivait notre Gouver- « nement, nous n'aurions pas accordé le dernier « million dont l'émission nous été si instamment « demandée. » Il est donc à espérer, pour que nos relations avec la Grèce ne subissent pas une fâcheuse atteinte de la négligence ou du manque de sincérité des agents de son administration, que le Roi Othon veille sévèrement à empêcher la reproduction de faits semblables. Votre commission, Messieurs, a cru, à ce propos, utile de rappeler les difficultés que M. Regny, et après lui M. Lemaître, tous deux envoyés par la France, ont rencontrées à faire écouter et prévaloir auprès du Gouvernement grec les sages avis de leur expérience.

Les progrès obtenus à la fin de 1840 et en 1841 l'ont été, pour ainsi dire, en dépit de l'Administration ; l'amélioration de la situation financière eût présenté des résultats bien autrement favorables, si une direction éclairée, active, intelligente, se fût associée au développement naturel et spontané de la nation ; si les plans présentés par l'intendant général, au lieu d'être examinés avec

indifférence et systématiquement rejetés, eussent recontré de la part du Gouvernement grec l'accueil que devaient leur assurer leur convenance et leur utilité.

Tout en faisant une part assez large à l'influence qu'exercent sans doute sur les conseils du Roi Othon certaines menées secrètes, dont la politique de nos alliés n'est malheureusement pas toujours exempte, nous ne saurions admettre que le Souverain de la Grèce pût oublier l'assistance cordiale et généreuse que nous n'avons cessé de prêter à sa cause, et à celle du peuple dont le bonheur lui est confié.

La nation grecque nous aime, elle comprend les intérêts qui nous lient à elle, elle sait comparer notre conduite depuis vingt ans avec celle de ses autres protecteurs. Il faut donc que les dépositaires du pouvoir en Grèce obéissent à l'instinct national, en abdiquant désormais toute arrière-pensée injuste pour nous, tout sentiment de mesquine jalousie, et traitent nos envoyés avec cette confiance absolue à laquelle ils ont droit.

C'est pleine d'espoir dans la vitalité vigoureuse dont est doué le nouveau royaume, que votre commission fait ici des vœux pour qu'aucune influence ennemie, ou qu'aucune petitesse d'amour-propre ne vienne désormais en comprimer l'essor; les sentiments élevés du Roi Othon doivent, à cet égard, tranquilliser tous les amis véritables de la Grèce, les circonstances dernières l'ont mis à même d'en donner un nouveau témoignage.

Le rapport de M. Rhallys du 31 janvier de cette

année sur la situation actuelle des finances helléniques, rédigé par ce ministre, de concert avec M. Lemaître, témoigne également des excellentes dispositions qui animent le Gouvernement grec en ce moment. La partie la plus importante de cet exposé est celle qui fixe à l'année 1849 l'époque présumée de l'équilibre, en arrivant à cette conclusion par une série d'évaluations que les événements sans doute pourraient bien démentir, mais dont on ne saurait raisonnablement contester la vraisemblance non plus que la sincérité.

Il est possible que le Gouvernement hellénique se trompe encore cette fois, mais du moins ses intentions paraissent droites, et il a le désir de représenter fidèlement la situation financière telle qu'elle ressort pour lui des documents dont il dispose, et des prévisions fondées sur l'expérience. Ce caractère de bonne foi et de vérité assigne à cette pièce une importance réelle.

De considérables réductions viennent d'être ordonnées dans le budget des dépenses de 1843; elles doivent principalement porter sur l'armée; il résultera de l'examen sérieux auquel le département de la guerre a été soumis, une économie de 4 ou 500 000 drachmes. Les différents ministères ont eu l'ordre de proposer, chacun dans sa spécialité, toutes les économies compatibles avec les exigences du service; le Ministre de la marine a pris l'initiative, et a retranché de son budget 91 000 drachmes: cet exemple sera imité par ses collègues, et l'on peut évaluer à 7 ou 800 000 drachmes les économies spontanées résultant de

ce remaniement général. Il a été en outre décidé qu'une retenue temporaire et proportionnelle, serait effectuée sur les traitements des employés de l'État, tant civils que militaires. Le Roi a donné l'exemple, et a renoncé volontairement à la cinquième partie de sa Liste civile. Les traitements de moins de 100 drachmes continueront à être perçus en totalité; pour ceux de 100 drachmes retenue de 5 pour 100; à partir de 300 jusqu'à 500 drachmes retenue de 10 pour 100, et de 15 pour 100 au delà de 500 drachmes, etc.

Mais ces économies qui attestent la bonne volonté du Gouvernement hellénique, et dont le chiffre est évalué en tout, et au plus, à 1 300 ou 1 500 000 drachmes, ne seraient que des palliatifs insuffisants, non-seulement pour combler le déficit présent, mais pour assurer le service de l'emprunt et désintéresser les Puissances à l'avenir, si le Cabinet d'Athènes ne portait toute sa sollicitude et ses efforts sur le développement de toutes les richesses dont le sol de la Grèce est susceptible; il en résulte donc une nécessité absolue, une obligation morale pour le Roi Othon, de diriger son attention sans retard sur des mesures urgentes et jusqu'à présent trop négligées peut-être; je veux parler de la constitution définitive de la Banque, de la vente des domaines nationaux, de la réforme des tarifs, du bail des oliviers sauvages, etc., etc. Nul doute que l'adoption de pareilles mesures, suivies avec fermeté et constance, n'amène un accroissement progressif et rapide dans les revenus du pays.

Les recettes de la Grèce étaient de 7 millions de drachmes il y a dix ans, elles sont de plus de 16 millions de drachmes aujourd'hui ! Cette amélioration qui s'est produite, en dépit des circonstances, est due sans contredit à l'appui généreux des Puissances, mais elle atteste néanmoins que la Grèce peut être avec le temps fécondée, si l'activité et l'économie du Gouvernement y viennent en aide à la richesse du sol et à l'intelligence du peuple.

L'argent y était si rare après sa révolution, que force a été de continuer à recueillir en nature, et au moyen des dîmes, la plupart des impôts. Pour remplacer les dîmes par un mode de contributions moins ruineux pour le Trésor, il faudra des précautions ; un pareil résultat ne pourra s'opérer qu'avec lenteur. On travaille à faire disparaître ce vieux souvenir de la domination des Turcs. Dans ses limites actuelles, du golfe d'Arta au golfe de Volo, la Grèce présente une superficie de 4 800 000 hectares, dont 2 200 000 peuvent être cultivés ; eh bien, sur cette portion, 1 350 000 ne sont pas encore exploités ! Des conditions de cession plus faciles et plus attrayantes peuvent accélérer la vente de ces immenses domaines, qui n'a produit jusqu'ici que des sommes peu considérables, et cependant toujours croissantes. En 1833, elle rapporta 19 000 drachmes ; en 1835, 67 000 drachmes ; en 1836, 290 000 ; en 1837, 390 000... Enfin, M. Rhallys évalue, dans le budget actuel, cette branche de revenu à plus d'un million de drachmes.

L'espace me manque ici pour analyser et énumérer les sources de richesses qui peuvent se développer dans le nouveau royaume, à l'ombre d'un Gouvernement économe et industrieux ; hâtons-nous de dire que si le Cabinet grec persiste dans le système où il est courageusement entré, on est en droit de fonder sur l'avenir de rassurantes espérances.

Votre commission, Messieurs les Pairs, entrevoit l'époque où cesseront sans doute, pour la France, les sacrifices qu'elle s'est imposés en faveur de la Grèce. Les complications déplorables qui ont retardé le développement de sa fortune publique sont dus à des motifs que nous avons indiqués, et qui peuvent ne plus se reproduire si notre Gouvernement, sans perdre de vue les intérêts du Trésor, continue à veiller avec une sollicitude fraternelle, quoique sévère, sur les premiers pas d'une nation encore dans l'enfance sous bien des rapports, mais pleine de sève et de vie. Nous serons fiers un jour d'avoir favorisé l'émancipation et affermi l'existence d'un peuple qui doit son origine à d'héroïques efforts, et auquel la justice de la Providence réserve d'heureuses destinées.

En principe, Messieurs, votre commission donne son approbation à la politique suivie depuis 1826 avec la Grèce ; elle pense que la France doit continuer sa protection au nouveau royaume dont l'établissement lui a déjà coûté de si grands sacrifices, et qu'elle n'a pas à craindre d'ailleurs de le voir péricliter sous son patronage.

La prospérité croissante de son crédit doit avoir pour résultat d'assurer de plus en plus chaque année nos avances, et d'en amener enfin le remboursement; elle n'a rien d'éventuel; il y a lieu, plus que jamais pour nous, d'en espérer et d'en seconder le développement.

En droit, la France ne saurait se soustraire aux conséquences de la garantie qu'elle a donnée, le débiteur principal se trouvant hors d'état de remplir ses engagements.

Votre commission, Messieurs les Pairs, est donc d'avis d'accorder au Gouvernement le crédit qu'il demande.

Elle a cru, en outre, devoir s'expliquer sur l'emploi du reliquat de la troisième série de l'emprunt, montant à 2 599 338 francs 66 centimes, valeur nominale des obligations actuellement disponibles, et que M. le Ministre des finances penserait à employer comme compensation et en déduction de nos avances au Gouvernement grec.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté à la Chambre des Députés, le Gouvernement annonçait qu'il avait fait proposer à la Grèce d'appliquer à l'extinction de sa dette envers nous les bons non encore émis de la dernière portion de l'emprunt; il ajoutait que son intention était de *renoncer* ainsi à un système suivi par le Gouvernement du Roi pendant trois ans, avec l'approbation des Chambres, mais que les circonstances actuelles *l'obligeaient* d'abandonner.

Quoique le discours de M. le Ministre desaffaires étrangères à la Chambre des Députés, et l'exposé des motifs de la loi actuellement sous vos yeux, soient de nature à modifier l'impression produite à cet égard par le premier exposé du Gouvernement, cependant, comme notre envoyé en Grèce était porteur d'instructions conformes à cette pensée, la commission a cru qu'il pouvait ne pas être inutile d'en dire quelques mots.

Elle ne saurait approuver l'adoption d'un système que les décisions antérieures des Chambres avaient condamné, et que ne justifient selon elle, ni l'urgence des circonstances invoquées par le Ministère, ni surtout les considérations d'un ordre nouveau qu'il a cherché à faire valoir.

Votre commission, Messieurs, ne reconnaît pas, en effet, la nécessité qu'il y a, pour le succès de nos démarches auprès du Gouvernement grec, à faire cesser *cette différence de situation* dont on redoute les inconvénients : rien dans les documents qui nous ont passé sous les yeux, ne saurait légitimer cette manière indirecte de faire rentrer nos négociations avec la Grèce dans le système de politique collective que la majorité de votre commission repousse.

Nous ignorons si notre position particulière vis-à-vis du Gouvernement grec peut apporter quelque embarras à l'action commune des trois Cours, mais nous tenons pour certain que les améliorations introduites en Grèce, et dont notre garantie, comme celle des Puissances, doit pro-

fiter, ont été dues, et uniquement dues à l'intervention isolée de la France. Sans chercher à établir jusqu'à quel point les marques particulières et effectives de l'amitié de notre Gouvernement ont été secondées par les envoyés de l'Angleterre et de la Russie, il a suffi à votre commission de reconnaître qu'elles avaient très-équitablement créé pour nous des précédents et une certaine position dont on a accepté les charges, et dont il est inutile de perdre les avantages. Vouloir confondre aujourd'hui nos démarches avec celles des deux autres Cours, c'est constituer une similitude qui ne saurait nous profiter. Libre aux trois Gouvernements de se livrer, chacun pour son propre compte, à des démarches dont le but, après tout, est le même. Votre commission admet des représentations simultanées, mais ne comprendrait pas des positions identiques.

Cet accord des trois Cours, qui n'exige pas une parfaite identité dans leurs positions respectives, rendra d'autant plus prompts d'ailleurs les effets d'un système que le Ministère et les Chambres préféraient en 1838, alors que de graves dissentiments divisaient la conférence de Londres.

Le danger de servir l'emprunt par l'emprunt, d'absorber le reliquat du capital pour en payer les intérêts, de consommer, sans scrupule, les réserves d'un Gouvernement pauvre, en souscrivant pour lui des marchés ruineux, fut signalé à cette époque, et se représente aujourd'hui. Les mêmes motifs militent donc en faveur d'un mode qui fut

choisi alors et dont l'application salutaire se fit sentir jusqu'en 1842.

Qu'on réfléchisse au bien que peut produire en Grèce l'emploi fait à propos d'un million ou de deux; qu'on se rappelle, avec quelle reconnaissance fut accueillie, en 1841, à Athènes celui destiné à la création d'une banque nationale.

« Je ne saurais trop répéter, écrivait notre Mi-
« nistre auprès du Roi Othon, que dans le cas où
« nous aurions intérêt à agir sur la Grèce, qui
« aura longtemps encore à se préoccuper de sa
« situation financière, notre levier principal sera
« la promesse d'émettre ou la menace d'ajourner
« le solde de la troisième série. »

« Le Ministère, disait à la Chambre des Députés
« l'honorable M. Guizot en 1838, nous demande
« de nous réserver les moyens d'exiger de la Grèce
« les garanties d'ordre, de régularité, et de bonne
« politique que nous avons droit d'en attendre,
« et de pourvoir en attendant, pour notre part, au
« service des intérêts de l'emprunt que nous avons
« garanti.... Je vote donc pour la proposition du
« Gouvernement, et *je prie la Chambre de re-*
« *marquer que c'est pour nous le seul moyen de*
« *conserver sur la Grèce l'influence que la Grèce*
« *elle-même a grand besoin de nous voir exercer.* »

Il s'agissait alors, comme aujourd'hui, d'employer, ou de tenir en réserve, la portion de la troisième série garantie par nous; cette portion s'est depuis considérablement réduite : raison de plus pour que nous en soyons avares.

Une dernière réflexion, conçue uniquement dans l'intérêt de nos finances, semblerait devoir péremptoirement écarter le système de l'émission des bons négociables, et nous faire préférer de payer de nos deniers les intérêts et l'amortissement de l'emprunt.

En effet, dans l'hypothèse de la non solvabilité du Gouvernement grec, nous sommes exposés à racheter au pair des obligations négociées par nous à 90 francs, et à servir les intérêts de ces obligations à 5 pour 100, tandis que nous pouvons en ce moment négocier facilement des bons de notre Trésor à 3 pour 100, ce qui éviterait une perte de 10 pour 100 sur le capital, et de 2 pour 100 sur les intérêts.

Tous les biens et revenus de la Grèce, et nommément le produit total des impôts, sont donnés par son gouvernement comme garantie, et pour hypothèque générale à l'emprunt du 16 février 1833.

Au 1er septembre de cette année, il y aura eu pour 2 394 601 fr. d'obligations amorties par l'effet de l'intérêt composé.

RÉSUMÉ DE NOTRE SITUATION VIS-A-VIS DE LA GRÈCE.

Obligations de 1 024 *fr. chaque, réalisées sous notre garantie.*

Dates des émissions.	Nombre des obligations émises.	Valeur réalisée.
1er Septembre 1833	13 020 et 10/12	13 333 333 fr. 34 c.
5 Avril 1837	1 338	1 370 112 »
23 Septembre 1837	480	491 520 »
10 Décembre 1841	1 077	1 102 848 »
12 Septembre 1842	1 077	1 102 848 »
Total. . . .	16 992 et 10/12	17 400 661 fr. 34 c.

Nous avons, de plus, fait à la Grèce, en 1838, 1839 et 1840, l'avance de six semestres montant à 2 762 444 fr. 70 c.

En résumé, les charges que la situation des finances de la Grèce fait en ce moment peser sur la France, se présentent ainsi :

Obligations garanties, capital.		17 400 661	fr. 31 c.
Avance déjà faite, 2 762 444 fr. 70 c.			
(Crédit demandé),			
semestre de mars. .	527 241 »	3 289 685	70
Reliquat d'une ancienne créance . .		166 666	67
Total.		20 857 013	fr. 68 c.

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

———

IMPRESSIONS
N° 153.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte BEUGNOT, 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 1843.

MESSIEURS LES PAIRS,

La commission que vous avez chargée d'examiner le projet de loi relatif à la fixation du budget des recettes pour l'exercice de 1844, vient vous rendre compte du travail auquel elle s'est livrée pour vous fournir les moyens de porter un jugement éclairé sur la situation du revenu public en France, sur ses ressources, ses besoins, et les améliorations dont il est encore susceptible. S'il nous était défendu d'étendre nos regards au delà des limites posées par ce projet de loi, nous n'aurions d'autre pensée que celle de vous faire partager la satisfaction que nous éprouvons en voyant que cha-

* Cette commission était composée de MM. le baron DAVILLIER, le comte BEUGNOT, le comte CHOLET, le comte DE MURAT, le comte DE HAM, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le vicomte D'ABANCOURT.

que année la fortune de l'État grandit et se développe, sans qu'aucune des nombreuses sources de la richesse nationale en ressente la moindre altération. Mais on ne saurait séparer les recettes des dépenses, et puisque l'année prochaine notre budget accusera encore un déficit, nous ne pouvons que répéter ces tristes paroles échappées à la commission de la Chambre des Députés : « Jamais notre tâche ne fut plus pénible (1). » Vous allez comprendre, en effet, combien notre puissance financière serait grande et redoutable si nous voulions modérer quelque peu ce besoin de dépenser qui semble tourmenter également l'État, les départements et les communes; si nous consentions, alors que la conquête de l'Algérie, notre armée à l'intérieur et notre flotte exigent de nous des sacrifices considérables, à ne point mener de front et avec un égal empressement, des travaux qui devraient être l'œuvre de plusieurs générations et dont nos ressources ordinaires ne peuvent supporter le fardeau; si, enfin, nous nous rappelions plus souvent que la paix qui n'accumule pas des épargnes pour les jours de guerre, est une paix inefficace et trompeuse.

Les recettes ordinaires de l'exercice 1844, votées par la Chambre des Députés, s'élèvent à la somme totale de 1,246,880,336 francs, qui se divise ainsi qu'il suit, par branches principales de revenu :

---

(1) Duprat, Rapport dn Budget des recettes pour l'exercice de 1844, page 1.

1°. Contributions directes.	407,107,286 fr.
2°. Impôts et rèvenus indirects.	755,921,000
3°. Forêts et pêche.	35,657,500
4°. Domaines.	8,006,700
5°. Produits divers.	18,478,500
6°. Revenus spéciaux des départements, de l'Algérie et des colonies françaises.	21,709,350
Total. . . .	1,246,880,336 fr.

Les dépenses ordinaires de l'exercice de 1844 ayant été fixées à. . . . . 1 271 828 172 f., il ressort de l'inégalité entre les dépenses et les recettes prévues, une insuffisance de . . . 24 947 836 fr.

Mais les travaux publics extraordinaires du même exercice ont reçu une allocation de 77 880 000 fr. à prélever sur le produit de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841. Nous n'ignorons pas que le déficit du budget n'éprouvera aucun accroissement pour cette cause, que les charges du Trésor ne se trouveront même augmentées que de la somme de 39 500 000 francs pour la nouvelle avance qu'imposeront à la dette flottante, les travaux des grandes lignes de chemins de fer. Cependant, comme il est dans notre intention de mettre sous les yeux de la Chambre l'aperçu fidèle de la situation financière de la France, en 1844, et qu'il ne sera pas plus permis à cette époque,

qu'il ne l'est aujourd'hui, de considérer les emprunts comme un moyen régulier de pourvoir aux besoins publics, nous dirons que l'année prochaine les dépenses excéderont les recettes de 102 827 836 francs, et encore ne cherchons-nous pas à prévoir le montant des crédits supplémentaires et extraordinaires, qui seront demandés pendant le cours de cet exercice.

Hâtons-nous d'ajouter, avant d'entrer dans l'analyse des diverses parties du projet de loi, que les dépenses et les recettes ont été calculées, pour 1844, avec une louable exactitude. Rien de dissimulé dans les premières, rien d'exagéré dans les secondes : partout la vérité, autant qu'il est donné de l'entrevoir. Remercions Messieurs les Ministres, et en particulier M. le Ministre des finances, d'être entrés dans une voie où il y a profit pour tout le monde, même pour eux, puisque désormais ils se trouveront moins souvent dans la nécessité de réclamer des crédits supplémentaires ou extraordinaires qui engagent toujours leur responsabilité, rompent l'économie des budgets et suscitent, le plus souvent, des discussions fâcheuses.

La Chambre des Députés a cru devoir introduire quelques modifications dans le projet de loi. Ces modifications, qui nous ont paru sages et que le Gouvernement a acceptées, recevront sans doute votre approbation. Elles ont pour objet d'élever certaines branches de produit, en substituant aux recettes de 1842, qui avaient d'abord été prises pour base des évaluations de 1844, celles qui sont

résultées de la situation provisoire de la même année, publiées dans le compte général des finances, et d'en diminuer d'autres, conformément à diverses réductions opérées par la Chambre des Députés sur l'appréciation primitive des dépenses. De tous ces changements, il n'en est pas qui ait fixé davantage l'attention de votre commission que le refus fait par la Chambre des Députés d'allouer un nouveau centime additionnel pour les dépenses des départements, et la proposition de prélever ce centime, qui représente une somme de 1 912 280 francs et doit être réparti entre le fonds des dépenses ordinaires des départements et le fonds commun des mêmes dépenses, sur les centimes généraux revenant au Trésor.

Cette substitution, dont les avantages sont évidents, nécessite cependant quelques explications.

La Chambre n'ignore pas que le plus grand nombre des départements se trouve, sous le rapport financier, dans une situation inquiétante. Sur quatre-vingt-six, dix-neuf seulement ont pu, pour 1843, balancer leurs recettes et leurs dépenses ordinaires; les autres ont emprunté 2 623 307 fr. à des ressources extraordinaires, afin de couvrir pareille somme de dépenses ordinaires. La faculté exceptionnelle, accordée par la loi aux conseils généraux, de reporter l'excédant de dépenses de la première sur la seconde section du budget départemental, deviendra, si on ne remédie à cet abus, la règle commune; et alors les sages mesures prises pour maintenir les départements dans les

limites de l'ordre et de l'économie perdront toute leur efficacité. En ce moment, il faut, avant tout, pourvoir au rétablissement de la régularité dans les budgets départementaux, en augmentant les ressources qui peuvent être affectées aux dépenses de la première section de ces budgets, puisque l'insuffisance de ces ressources n'est que trop certaine, sauf ensuite à aviser aux moyens de détourner les départements et les communes de la route dangereuse qu'ils suivent avec tant de confiance, mais dans laquelle, il faut leur rendre cette justice, ils ne sont pas entrés de leur plein gré.

Si la Chambre des Députés n'eût pas écarté la proposition du Gouvernement, nous aurions cru devoir appeler sur ses conséquences, toute votre sollicitude. La propriété foncière supportera, en 1844, une contribution de 271 962 047 fr., plus 70 centimes additionnels, non compris ceux qui peuvent être créés par ordonnance royale, par arrêté des préfets et en vertu de la loi de 1837. Ce sont là, il faut le reconnaître, des charges pesantes, que la prévoyance et l'intérêt bien entendu du pays conseillent d'alléger, quoique la propriété foncière les subisse sans se plaindre et sans en souffrir, au moins d'une manière apparente. Devons-nous encore répéter ici qu'en temps de guerre, alors que les contributions indirectes suivront une marche rétrograde dont rien ne pourra modérer la rapidité, et que le crédit public, qui aujourd'hui répond si docilement à tous nos appels, n'offrira plus que des ressources ruineuses, la con-

tribution foncière pourra seule nous fournir les moyens de maintenir ou de développer notre puissance ? Si ce ressort puissant a été tendu outre mesure pendant la paix, que pourrons-nous en espérer en temps de guerre ? Ce sont là, nous le savons, Messieurs, des vérités triviales, et que nous regrettons d'être contraints de redire devant vous ; mais la demande du Gouvernement montre que le jour où elles seront mises en application est encore éloigné, et que nous ne devons pas nous lasser de hâter ce moment par nos vœux et nos efforts.

En proposant de prélever le centime demandé sur les centimes additionnels généraux, sans affectation spéciale, proposition que le Gouvernement a agréée et sur laquelle vous aurez à délibérer, les ressources affectées aux dépenses générales de l'État seront réduites d'environ deux millions. L'accroissement si notable des revenus publics, la ferme volonté des Chambres de réduire les dépenses qui n'ont pas un véritable caractère d'utilité, et les soins attentifs de l'Administration, nous donnent lieu d'espérer que les effets de ce retranchement seront peu sensibles. Avertis par la leçon sévère qu'ils ont été sur le point de recevoir, les conseils généraux et municipaux comprendront que les dépenses excessives auxquelles ils s'abandonnent avec tant de facilité, conduisent nécessairement à ce que pas un seul d'entre eux n'accepterait, si on le lui proposait, à l'augmentation de l'impôt foncier. Car il faut que les contribuables sachent bien que les charges publiques ne s'aggravent pas uniquement par le fait du Gouvernement ; il y a,

comme on l'a dit (1), un peu de la faute de tout le monde ; chacun cède à l'entraînement des dépenses, et la pensée d'en faire porter la responsabilité sur ceux qui les provoquent, s'est naturellement présentée à l'esprit des personnes qui ont le mieux senti les dangers d'un tel état de choses.

Pour atteindre ce but, et pour éclairer l'opinion commune en matière d'impôt, le Gouvernement a demandé, et la Chambre des Députés a accordé, un crédit destiné à un nouveau modèle d'avertissement de contributions, qui serait rédigé de façon à distinguer les sommes imposées, soit pour l'État, soit pour les départements et les communes. Nous avons craint un instant que ce simple changement de forme, en apparence si peu important, n'accoutumât les contribuables à séparer la fortune de l'État de celle des départements, et ne finît par accréditer des idées contraires au principe d'unité nationale sur lequel reposent les institutions politiques de la France ; mais nos doutes ont été dissipés par cette réflexion, que les idées et les mœurs constitutionnelles prenant chaque jour plus d'empire, la nécessité de contenir l'esprit de localité dans les limites que la loi a déterminées, est sentie aujourd'hui par tous les hommes éclairés.

N'est-ce pas cet esprit qui, perfidement exploité par de mauvaises passions, a fait échouer, en 1841, une mesure que commandaient le bon sens et l'équité ? L'article 2 de la loi des recettes de 1843 a décidé que les projets d'une nouvelle répartition

---

(1) Duprat, Rapport, page 12.

entre les départements, tant de la contribution personnelle et mobilière que de la contribution des portes et fenêtres, seraient présentés aux Chambres dans le cours de la session de 1844. Nous espérons qu'aucun délai nouveau ne sera apporté à la réalisation d'un acte de justice auquel tous les bons citoyens applaudiront, et qu'enfin nous verrons disparaître du milieu d'une société où le principe de l'égalité en matière d'impôt règne comme un dogme incontestable, le plus bizarre et assurément le moins excusable de tous les priviléges. Chaque jour la richesse mobilière prend de nouveaux développements, et parce qu'elle sait se dérober aux appréciations et aux combinaisons du fisc, il ne sera pas dit qu'elle refusera plus longtemps au Trésor commun le tribut qu'elle lui doit.

La population est un élément de la répartition et de l'assiette des impôts personnel et mobilier, des portes et fenêtres et des patentes; elle sert, dans les villes, de base à l'établissement des droits d'entrée sur les boissons, au nombre des officiers municipaux, au mode de nomination des maires et des membres des conseils, etc. Il est donc à désirer que des recensements généraux de la population du Royaume aient lieu à certaines époques, et que les résultats de ces opérations soient revêtus d'authenticité, afin qu'il demeurent invariables pendant tout l'espace de temps assigné à leur durée. Ces considérations ont déterminé la commission du budget des recettes de la Chambre des Dé-

putés à émettre le vœu que M. le Ministre de l'intérieur présente aux Chambres un projet de loi qui statue sur la base et sur le mode d'après lesquels se fera le recensement de la population; sur l'application à la population générale des formes déterminées par l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, pour la présentation, l'instruction et le jugement des réclamations, en ce qui concerne la population agglomérée; enfin, sur la durée du temps pendant lequel chaque recensement général sera obligatoire. Nous ne pouvons que nous associer à ce vœu; toutefois, la commission a pensé que le choix et l'adoption des moyens d'opérer le recensement devait appartenir à l'Administration; qu'assujettir un acte de ce genre aux prescriptions inflexibles de la loi, c'était entraver et non faciliter son accomplissement; et que les communes ainsi que les villes trouveraient dans l'impartialité naturelle du Gouvernement toutes les garanties désirables.

M. le Ministre des finances annonce, dans son exposé des motifs, que le Gouvernement s'est livré soigneusement à l'étude d'un nouveau mode d'assiette de l'impôt des portes et fenêtres; mais il paraît que ces travaux ne sont point encore terminés. Des inégalités choquantes se révèlent dans l'assiette de cet impôt, dont la perception pourrait être beaucoup simplifiée. Votre commission, sans vouloir choisir entre les systèmes développés dans différents rapports sur les lois de finances, incline à penser que la taxe des portes et fenêtres deviendrait avec avantage un accessoire de la contribu-

tion foncière sur les propriétés bâties, puisque la taxation des portes et fenêtres est proportionnelle à la valeur des maisons. Faciliter la levée d'un impôt, c'est à la fois le rendre plus léger pour le contribuable et plus productif pour le Trésor.

Le principal de la contribution des patentes est évalué à 35,000,000 fr.; mais la portion de cet impôt qui est appliquée aux dépenses générales du budget ne s'élève pas au-dessus de 31,600,000 fr. Les vices de la législation sur les patentes ne sont aujourd'hui contestés par personne. Les progrès des arts, de la chimie et de l'industrie ont donné naissance à une foule d'établissements nouveaux que les lois anciennes ne peuvent atteindre; des fraudes nombreuses et auxquelles, malheureusement, quelques administrations municipales prêtent leur appui, ont lieu publiquement et sans que le Gouvernement puisse les déjouer; en telle sorte que le précédent Ministre des finances déclarait, dans l'exposé des motifs du budget de 1843, que le nombre des patentables qui se dérobent à l'impôt est dans la proportion de 25 pour 100.

Il était temps de corriger d'aussi graves abus: une loi a été présentée à la Chambre des Députés pendant le cours de cette session; un long et savant rapport vient d'être déposé, mais tout indique que la délibération sur cette matière importante n'aura lieu que l'année prochaine. Il est bon qu'une loi aussi étendue et aussi compliquée soit soigneusement étudiée et bien comprise, afin que les discussions auxquelles elle donnera lieu ne soient

pas embarrassées par des préoccupations politiques qui doivent y rester étrangères.

Votre commission n'accorde pas une approbation aussi complète à la répugnance que montre l'Administration à entreprendre la refonte de la législation sur les boissons. Tout en reconnaissant que cette tâche est délicate et laborieuse, qu'il y a sur ce point plus d'une erreur à dissiper, plus d'une faute à réparer, beaucoup d'intérêts à pacifier, et que de grands ménagements sont nécessaires, elle n'en est pas moins persuadée que le droit sur les boissons, évalué pour 1844, à 97 954 000 fr., pourrait, si sa perception était rendue plus simple et moins gênante, produire davantage, sans cependant que sa quotité fût élevée.

Le souvenir des actes d'insubordination commis en 1830 et en 1831 ne doit pas enchaîner le zèle du Gouvernement : les temps sont changés, et aujourd'hui la raison publique lui viendrait partout en aide. Nous souhaitons donc que désormais il ne se laisse plus devancer par l'initiative parlementaire quand il s'agit d'améliorer un impôt dont il comprend, mieux que personne, les imperfections.

Le revenu de la taxe des lettres ne donne pas, comme l'impôt dont nous venons de parler, naissance à des plaintes amères et trop souvent dictées par l'exagération ; cependant ce produit est devenu depuis quelque temps, soit dans le sein des Chambres, soit au dehors, l'objet de nombreuses critiques et de recherches appprofondies. L'exemple d'un peuple voisin a éveillé l'attention publique,

et des plans de réforme très-divers, très-peu concordants entre eux, ont été mis au jour. Nous pensons que le service des postes a reçu, depuis quelques années, des perfectionnements qui en ont beaucoup simplifié le mécanisme et diminué les frais, mais que si l'Administration rendait égale pour tous les citoyens, quel que fût le lieu de leur résidence, la portion du port des lettres qui représente l'impôt, sauf à calculer, non pas proportionnellement à la distance, mais proportionnellement à la dépense faite par l'État, celle qui est le prix du service rendu, elle ferait une chose équitable et dont l'effet serait d'accroître, plutôt que de réduire, une source de revenu qui aujourd'hui ne procure pas au Trésor moins de 43 348 000 fr., dont la perception n'occasionne aucune difficulté, et qu'il faudrait respecter, même s'il nous était permis de risquer quelques portions de la richesse publique.

Il s'en faut de beaucoup, Messieurs, que nous jouissions de cette liberté; cependant si rigoureux que soient nos besoins, il est un produit que nous regrettons de voir encore cette année figurer au budget des recettes, nous voulons parler des bénéfices annuels de la caisse des dépôts et consignations; car ces bénéfices étant la garantie des pertes auxquelles cette caisse pourrait être exposée dans le cas d'une dépréciation des valeurs qui composent son effectif, leur montant devrait rester en sa possession, jusqu'à ce qu'une loi spéciale en ait ordonné la distraction et l'emploi. Depuis longtemps, la commission de surveillance de la caisse

des dépôts ne cesse de réclamer contre un usage qui lui semble contraire à l'intérêt public et au crédit de l'établissement dont elle contrôle les opérations, et qui n'a au surplus produit au Trésor, en 1842, qu'une somme de 1 744 846 fr. 30 c. Votre commission juge cette réclamation fondée et pense que le Ministre des finances peut d'autant moins alléguer, pour refuser d'y faire droit, l'état de nos budgets, qu'il n'avait pas craint de proposer, dans son projet de loi des recettes, la suppression du décime additionnel aux droits de péage sur les canaux. La Chambre des Députés, tout en approuvant le motif de cette disposition, a reconnu qu'elle pouvait préjuger des questions sur lesquelles une solution doit bientôt intervenir, et qu'il était dès lors préférable de l'ajourner. Nous n'avons aucune objection à présenter contre cet ajournement; toutefois, sans se dissimuler ce que les tarifs de 1821 et 1822 peuvent avoir d'exagéré relativement au transport de certaines matières, nous croyons que la cherté de la navigation intérieure en France provient de plusieurs causes, et que la plus puissante de toutes n'est pas l'élévation des tarifs. Des calculs fort simples montrent la vérité de cette assertion, que l'opinion générale cependant est peu disposée à admettre. La suppression du décime n'eût produit aucun effet sensible sur le prix des transports; une diminution notable des tarifs serait sans doute plus efficace; mais en obtiendra-t-on tout ce qu'on en espère? nous n'oserions l'affirmer.

Les considérations qui viennent de vous être

présentées se rapportent aux impôts, source principale du revenu public. Le système de crédit que nous avons adopté, et que notre fidélité scrupuleuse à respecter tous nos engagements a si solidement constitué, fournit aussi à l'État des ressources précieuses, qui toutefois offriraient moins de dangers si elles étaient plus difficiles à réaliser.

Votre commission, Messieurs, ne s'est pas crue autorisée à rechercher si notre législation financière sur les rentes consolidées, l'amortissement et la dette flottante, était conforme aux vrais principes et à l'intérêt du pays, soit pour le présent, soit pour l'avenir. Un système de crédit public aussi vaste, dont les développements se sont effectués sous l'empire des circonstances et non sous l'inspiration de la théorie, et qui enlace dans ses nombreux rameaux presque toutes les parties de notre organisation politique, ne peut être l'objet que de réformes partielles, introduites successivement et avec une extrême prudence, tant sont nombreux et respectables les intérêts auxquels il a donné naissance et qu'il garantit. Mais lorsqu'une question spéciale surgit, que l'opinion s'en préoccupe, si grave et si difficile à résoudre qu'elle paraisse, nous ne devons pas craindre de l'aborder et d'en poursuivre ou plutôt d'en préparer la solution. Tels sont, Messieurs, les motifs qui nous ont porté à rechercher si les rapports qui existent aujourd'hui entre les caisses d'épargne d'une part, la caisse des consignations et le Trésor de l'autre, sont réglés avec toute la prudence désirable.

La loi du 31 mars 1837 a chargé la caisse des dépôts et consignations de recevoir et d'administrer, sous la garantie du Trésor, les fonds que les caisses d'épargne et de prévoyance étaient admises, conformément à l'art. 2 de la loi du 5 juin 1835, à remettre en compte courant au Trésor; et comme il était nécessaire de prévoir le cas où la caisse des consignations ne trouverait pas l'emploi de tous ces fonds, la loi a décidé qu'elle jouirait de la faculté de les placer en compte courant au Trésor public à l'intérêt de 4 pour 100, ou en bons royaux à échéance fixe, et de celle d'acheter des rentes sur l'État, avec l'autorisation préalable du Ministre des finances. L'objet du législateur était, tout en maintenant la garantie du Trésor, de le débarrasser de fonds qui lui étaient inutiles et pour lesquels il payait un intérêt. Les rapides progrès des caisses d'épargne eurent bientôt mis en défaut sa prévoyance. Ainsi, au 31 mai dernier, les versements opérés à la caisse des dépôts pour le compte des caisses d'épargne, s'élevaient à 321,484,930 fr. 36 c.; et, à son tour, cette caisse avait placé, au 30 avril 1843, en compte courant au Trésor, 122,659,639 fr. 43 c. Nous ne nous plaignons pas que le Trésor paie pour ces 122 millions, dont il n'a nul besoin, un intérêt de 4 pour 100, quand les capitalistes prennent avec empressement ses reconnaissances à 3 pour 100, et à un an d'échéance. Les sacrifices que l'État fait en cette circonstance sont trop féconds en bons résultats pour que nous ayons la pensée de les

regretter. La seule question à examiner est celle de savoir s'il convient de laisser le Trésor sous la menace d'une créance dont le paiement est immédiatement exigible, qui s'élève aujourd'hui à 325 millions environ, parviendra, à la fin de l'année, à 330, et peut atteindre, au dire des hommes les plus expérimentés, le chiffre énorme d'un milliard, dans le court espace de dix années. Poser une semblable question, dont la gravité se complique encore d'intérêts politiques du premier ordre, n'est-ce pas l'avoir résolue? Nous n'attachons pas, il est vrai, une grande importance à ces terreurs subites qui se répandent quelquefois parmi nous et meurent aussi vite qu'elles sont nées : le Trésor public serait toujours en mesure de faire face aux demandes de remboursement produites par une telle cause, et la Chambre peut se rappeler qu'au mois d'octobre 1840, alors que le maintien de la paix en Europe semblait si difficile à obtenir, les retraits de dépôts, dans les caisses d'épargne, n'excédèrent les versements que de 4 millions. Mais on peut prévoir que les demandes de remboursement aient pour principe une cause sérieuse et profonde, telle que serait, par exemple, le renchérissement des denrées, occasionné ou par une disette, ou par une longue guerre, et comprendre que le Trésor se trouverait engagé dans une situation périlleuse qu'une Administration sage et prévoyante ne doit pas laisser plus longtemps au nombre des dangers possibles.

Votre commission n'ignorait pas que le Gou-

vernement est, à juste titre, préoccupé de cette pensée, et qu'il se propose de présenter l'année prochaine aux Chambres un projet de loi qui aura pour but de garantir la sûreté du Trésor, sans ralentir l'impulsion qui dirige vers les caisses d'épargne les précieuses économies de la classe pauvre et laborieuse de la société ; cependant cette matière lui a paru si digne d'intérêt, et en même temps si délicate, qu'elle a cru, en l'étudiant attentivement, répondre à vos désirs, et ne pas dépasser les termes du mandat que vous lui avez remis. Nous allons avoir l'honneur de vous faire connaître les principaux points sur lesquels ses méditations se sont portées.

Les déposants actuels ont des droits acquis, et l'État a contracté envers eux des engagements qu'une loi nouvelle ne peut ni rompre, ni modifier. Le maximum de chaque dépôt doit être abaissé à 2 000 fr. ; l'élever ou le maintenir à 3 000, ce serait rendre la solution du problème plus embarrassante et se détourner du but réel de l'établissement des caisses d'épargne. L'Etat est obligé de remettre à chaque déposant qui exige la restitution de son dépôt, une somme précisément égale à celle qui avait été déposée. Enfin, l'intérêt payé aux déposants doit suivre les variations du prix de l'argent, et ne point rester à jamais fixé au taux de 4 pour 100. Ces principes, qui ne peuvent susciter aucune contestation sérieuse, nous ont paru devoir être adoptés comme les fondements de la loi nouvelle.

Deux systèmes ont été présentés pour mettre le

Trésor à couvert contre une irruption de demandes de remboursement auxquelles il lui faudrait pourvoir immédiatement.

Le premier, qui est fort simple, avait été adopté lors de l'institution des caisses d'épargne; car ce fut en vue de sa réalisation que furent créés, dans l'origine, les coupons de rente de dix francs, et ce projet semble aujourd'hui jouir d'une faveur marquée. Il consiste à déclarer que quand un dépôt aura atteint une somme fixée, la caisse des consignations achètera, pour le compte du déposant, une inscription de rente sur l'Etat, dont les intérêts seront cumulés, et qu'on lui remettra dès qu'il en aura fait la demande. On a indiqué, dans le sein de la commission, un plan différent, qui aurait l'avantage de garantir les déposants contre toute variation de leur capital. Le Trésor, a-t-on dit, serait bien mieux garanti si la loi portait, que tout déposant à une caisse d'épargne qui réclamera le paiement d'une sōmme supérieure à une quotité déterminée, recevra un bon du Trésor, nominal ou au porteur, à six mois ou un an de date, selon l'élévation du dépôt, et au montant duquel aura été joint l'intérêt de l'échéance. Un effet de ce genre étant facilement réalisable, le Trésor ne serait plus sous le coup de remboursements continuellement exigibles, et cependant les déposants rentreraient sans retard dans l'intégralité de leurs fonds.

La commission n'entend pas se prononcer entre ces deux systèmes; mais comme ils offrent l'un et

l'autre des combinaisons avantageuses, elle les recommande à l'attention du Gouvernement, persuadée toutefois que cette matière présente des difficultés dont on ne peut guère se flatter de triompher d'une manière victorieuse.

Messieurs, si nous avons atteint le but que nous nous étions proposé, nous aurons fait passer dans vos esprits cette conviction, que si les impôts produisent en France la somme de 1 246 millions, il serait aisé, en perfectionnant leur assiette et leur perception, de les rendre à la fois moins pesants et plus productifs. Puisque l'établissement d'impôts nouveaux est, pour nous, une chose à peu près impossible, et que la faculté d'emprunter s'épuise par l'abus qu'on en fait, le Gouvernement doit s'attacher à améliorer les taxes existantes par des réformes longtemps mûries, préparées avec habileté, et courageusement exécutées; à dissiper les préjugés et les erreurs qui, sur ce point, exercent encore tant d'empire, et particulièrement à combattre l'opinion, beaucoup trop accréditée, que désormais les questions financières ne peuvent plus avoir de conséquences politiques en France. Lors même qu'une telle maxime serait vraie, il faudrait se garder de la publier, car elle recèle une excitation à des dépenses improductives ou démesurées.

Quel que soit notre désir de voir le Gouvernement occupé à sonder, pour les rendre plus abondantes, les sources de la richesse publique, nous concevons qu'en ce moment sa pensée persistante soit de rétablir l'équilibre entre nos recettes et

nos dépenses. Aussi longtemps que cet acte de raison, de prudence et de bonne politique n'aura pas été accompli, il manquera quelque chose à la prospérité de la France, et nous serons forcés de maintenir une restriction aux éloges que mérite à tant de titres l'Administration prudente et habile qui préside en ce moment aux destinées de notre pays. M. le Ministre des finances espère que l'année 1845 verra disparaître le déficit de nos budgets. Nous accueillons avec bonheur cet espoir ; si, plus heureux que son digne et courageux prédécesseur, il parvient à le réaliser et à ramener enfin le bon ordre au sein de la fortune publique, il aura rendu à la France un service dont le souvenir glorieux demeurera inséparable de son nom.

La commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIO

Nº 154

—

1843.

IMPRESSIONS

N° 154.

—

1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. ROSSI, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Tours.

MESSIEURS,

Le projet de loi que vous nous avez chargés d'examiner est le premier essai du système adopté l'an dernier, comme moyen ordinaire, pour l'exécution des grandes lignes de chemins de fer.

En se conformant à la loi du 11 juin 1842, l'Etat pousse avec une louable activité les travaux qui tendent à prolonger le chemin d'Orléans jusqu'à Tours et qui peuvent nous faire espérer de voir, dans quelques années, de plus intimes communica-

* Cette commission était composée de MM. le vicomte DE FLAVIGNY, le comte BEUGNOT, le comte DE LA VILLEGONTIER, GAUTIER, le baron FEUTRIER, le marquis DE BELBEUF, ROSSI.

tions s'établir entre l'ouest et le midi de la France, entre Paris, Nantes et Bordeaux. L'ouvrage avance d'autant plus rapidement que sa longueur totale ne dépasse pas 114 kilomètres, et que le sol n'offre pas de grandes difficultés.

Le moment était arrivé de demander à l'industrie privée le concours que suppose la loi de 1842. Pour qu'il n'y ait ni retard dans la jouissance, ni chômage de capitaux, il importe que les fermiers du chemin de Tours à Orléans connaissent, dès cette année, les conditions du contrat, qu'ils puissent sans perte de temps réunir leurs moyens, faire leurs commandes, préparer leur matériel : il importe qu'ils se mettent promptement en état d'exploiter la partie du chemin qui sera terminée la première et que le Gouvernement s'empressera de leur livrer. Il y aurait perte pour tout le monde si, pour commencer l'exploitation, on attendait l'achèvement des travaux sur toute la ligne.

M. le Ministre des travaux publics avait donc saisi le moment opportun en concluant, le 29 mars dernier, un traité avec une Compagnie qui lui *offrait*, disait-il, *toutes les garanties désirables*.

Ce serait abuser des moments de la Chambre que de retracer ici toutes les conditions et les clauses d'une convention que chacun de vous a sous les yeux.

Le contrat à conclure était une sorte de bail. L'Etat ne cherchait pas des entrepreneurs d'un chemin à construire, mais des fermiers d'un chemin qu'il avait lui-même construit et à ses frais. Seule-

ment comme il ne fournit aux fermiers aucun des moyens d'exploitation, il leur impose, par cela même, la nécessité d'avancer un capital considérable, ce qui réuni, à tout ce qu'une industrie si nouvelle offre d'inconnu, donne à cette nature de baux un caractère presque aléatoire.

Le Gouvernement avait donc à résoudre, par ce premier essai, un problème aussi nouveau que difficile.

Evidemment deux sortes de conditions s'offraient aux parties contractantes : les unes, nécessaires, communes à toutes les conventions de même genre et que la loi imposerait elle-même aux parties si elles négligeaient de les écrire; les autres, variables, selon les circonstances particulières de chaque entreprise. Les premières dérivent de la nature même du contrat qui est un bail, de la loi de 1842 et enfin des exigences de l'ordre public et de la sûreté générale; les secondes, c'est dans l'étude des faits, c'est dans des appréciations conjecturales, à vrai dire, mais impartiales et sensées, que l'équité doit les chercher.

Parmi les conditions variables, il n'en est pas de plus importantes que les conditions suivantes : le montant du capital nécessaire aux fermiers pour l'accomplissement de leurs obligations, le taux du tarif, la durée de la concession, le partage des profits.

Le capital qu'on estime nécessaire aux fermiers du chemin d'Orléans à Tours est de 20 millions de francs.

Le tarif que le Gouvernement accordait à la

Compagnie concessionnaire était le tarif dont jouit la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Paris.

Quant à la durée de la concession, elle avait été réduite à trente-cinq ans.

Enfin, il avait été stipulé qu'après les cinq premières années de l'exploitation, l'État entrerait en partage de tout ce qui dans le produit net excéderait 10 pour 100 du capital employé.

Cette dernière condition n'a pas obtenu l'assentiment de tous les membres de la commission. Plusieurs ont pensé que le système de la loi de 1842 ne pouvait se réaliser qu'en faisant à l'industrie privée un appel franc, sincère, généreux. Au fait, disait-on, la condition sera plus encore alarmante pour les Compagnies qu'utile pour l'Etat. Mais ce profit au-dessus de 10 pour 100 fût-il certain, pourquoi ne pas le laisser en totalité à une Compagnie dont la jouissance est limitée à trente-cinq ans? Pourquoi lui envier cet heureux résultat de ses efforts? L'État trouverait une ample compensation dans l'essor que les succès des premières Compagnies donneraient à l'industrie particulière qui a dans notre pays des répugnances qu'il importe de vaincre, des craintes qu'il est urgent de dissiper. Fallait-il sacrifier une grande mesure politique à l'espoir de faire entrer quelques milliers de francs dans les caisses du Trésor?

Ces objections prenaient plus de force encore par les remarques qu'on faisait sur d'autres articles de la convention primitive.

Ainsi, disait-on, pourquoi refuser à la Compagnie toute intervention dans le choix des stations?

Le succès commercial de l'entreprise dépend essentiellement de ce choix pour lequel l'industrie privée, éclairée par son propre intérêt, aurait sans contredit plus d'aptitude et de sagacité que la Direction des ponts et chaussées.

Ainsi, disait-on encore, pourquoi après avoir stipulé que les rails *devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination*, a-t-on imaginé d'ajouter (art. 9) que leur poids varierait de trente à trente-cinq kilogrammes par mètre courant? Qui peut dire que dans un an, que dans deux ans, la science n'aura pas démontré que les meilleures rails pourront n'avoir que le poids de vingt-cinq kilogrammes?

Bref, la convention primitive paraissait à plusieurs de vos commissaires inspirée par une pensée peu favorable aux Compagnies; on aurait désiré des vues plus larges, des conditions moins sévères, moins minutieuses, et qui auraient témoigné d'une adhésion complète au principe de la loi de 1842.

Quoi qu'il en soit de ces remarques, la commission n'aurait cependant pas hésité à donner son assentiment au projet.

Ce projet avait été accepté par des capitalistes français et anglais dont les engagements offraient, dit-on, toute la solidité qu'il est permis de désirer. Dès lors comment se montrer pour l'industrie privée, pour ses entreprises, pour son intérêt, plus difficiles, plus zélés, plus prévoyants qu'elle-même? Comment dire à l'Administration qu'il était peu équitable, peu conforme aux règles

de la prudence politique, de proposer une certaine convention, lorsque cette même convention a été acceptée, signée par des hommes considérables et sérieux?

Il faut tout dire, Messieurs : sans doute l'Administration ne doit pas chercher à effrayer, à repousser les Compagnies; elle ne doit pas seconder ces pensées étroites et mesquines qui prennent leur source, plus encore dans les misères du cœur humain que dans les erreurs de l'intelligence. Mais d'un autre côté, est-il moins vrai que l'Administration doit être ménagère des capitaux de l'État, ménagère des ressources du Trésor, de l'argent des contribuables? Est-il moins vrai, que placée ainsi entre des considérations également graves, également impérieuses, elle ne pouvait suivre qu'une voie intermédiaire? Cette voie dans laquelle elle entrait pour la première fois, pouvait-elle la reconnaître *a priori?* Nul ne pourra se la tracer pour ainsi dire, qu'en tâtonnant, par des essais plus ou moins heureux.

Ce n'est pas tout :

La convention provisoire avait besoin de la ratification de la loi.

Présentée à la Chambre des Députés, elle a été laborieusement examinée et modifiée par une commission, et ensuite rapidement discutée, amendée de plus en plus et acceptée à une très-forte majorité par la Chambre.

La convention provisoire se trouvait ainsi remaniée et gravement altérée. Ce n'était plus, en quelque sorte, qu'un nouveau projet substitué au

projet primitif. Vous en serez convaincus, Messieurs, par l'indication sommaire des principaux changements apportés à la convention. Nous négligeons les modifications d'une importance secondaire.

Conformément à la disposition formelle de la loi du 11 juin 1842, article 6, M. le Ministre des travaux publics avait promis qu'à l'expiration du bail, les fermiers en faisant abandon à l'État de la voie de fer, ainsi que du matériel de l'exploitation, en recevraient le prix à dire d'experts. La Chambre des Députés, persuadée que les profits de l'entreprise permettraient à la Compagnie d'amortir pendant les trente-cinq ans le capital employé à l'achat de la voie de fer, a refusé d'en rembourser la valeur à l'expiration du bail.

Selon le projet primitif, les voitures de troisième classe dans lesquelles on n'exige du voyageur que cinq centimes par kilomètre, n'étaient pas couvertes. La Chambre a décidé qu'elles seraient couvertes, tout en conservant pour ces voitures le tarif de cinq centimes.

Quelle est l'importance de cette double modification?

La première enlève à la Compagnie une valeur que les concessionnaires estiment 7 500 000 francs, en d'autres termes la moitié du prix de la voie de fer, prix qu'on évalue à 15 millions. Selon d'autres calculs, la voie de fer à l'expiration du bail ne peut pas être estimée à plus de cinq millions. Evidemment nul ne peut dire quel sera d'ici à trente-cinq ans le prix du fer, le prix de la main-d'œuvre,

les changements que l'expérience aura apportés dans l'industrie des rails, et toutes les autres conditions qu'il faudrait connaître pour approcher de la vérité, dans une appréciation de cette nature. Toujours est-il qu'on a enlevé d'un coup de plume à la Compagnie concessionnaire une valeur considérable qui paraissait lui être assurée, et par la nature de son contrat et par le texte de la loi de 1842.

D'un côté, on dit aux entrepreneurs : vous n'êtes que des fermiers, donc vous devez une redevance à l'État, et vous lui donnerez, à titre de prix de ferme, la moitié du produit net excédant 10 pour 100 du capital par vous dépensé : d'un autre côté on veut retenir, sans bourse délier, une partie des machines des fermiers. Nous disons des machines, car, ainsi que l'a remarqué avec raison, dans cette enceinte, en 1838, nn habile rapporteur, la voie de fer et la locomotive sont deux parties, l'une mobile et l'autre immobile, d'une seule et même machine. On ne comprend guère comment en cherchant des raisons pour s'approprier la voie de fer, on n'a pas poussé l'argument jusqu'au bout, et proposé de garder aussi sans compensation tout le reste du matériel.

On a cherché à justifier cette dérogation à une disposition textuelle de la loi de 1842 par un calcul.

Les concessionnaires, a-t-on dit, ont présenté une note de laquelle il résulte qu'ils espèrent une recette de 4 368 196 francs 50 centimes; les frais d'exploitation sont calculés à 60 pour cent de la

recette, soit à 2 620 917 francs 60 cent.; reste un produit net de 1 748 278 francs 90 cent. Or, en allouant aux concessionnaires des profits à 7 pour 100, plus un amortissement suffisant pour la partie de leur capital qui ne sera pas remboursée par l'État, on ne leur devrait en tout qu'une somme de 1 630 510 francs 50 cent., somme inférieure de 117 768 francs 40 cent. au total du produit net; donc on peut sans scrupule leur refuser le remboursement que la loi de 1842 leur accorde.

Il est difficile de croire que ce soit là le but que les concessionnaires se proposaient en présentant leurs conjectures sur les résultats de l'entreprise. Nous disons leurs conjectures, car, entre autres éléments plus ou moins douteux de leurs calculs, se trouve la somme de 700 000 fr., comme devant être produite par un accroissement espéré du nombre actuel des voyageurs. Nous n'avons rien à dire sur ces prévisions. On peut s'être trompé, grandement trompé, en plus ou en moins. L'expérience en décidera; mais voici une autre observation moins conjecturale et plus grave, observation qui nous amène à vous parler de l'autre modification importante du projet.

En rédigeant la note en question, et en la prenant ensuite pour base d'un calcul, on comptait sur 6 centim. et demi par kilogramme comme prix moyen pour chaque voyageur. Cette moyenne était comme la résultante de trois prix divers, fixés pour les trois classes de voyageurs et combinés avec la partie aliquote de voyageurs afférente à chaque classe.

Or, les conditions du calcul ont été changées par un amendement improvisé dans la Chambre des Députés. Les voitures découvertes ont été supprimées. Les voitures de troisième classe devront être aussi couvertes, bien que le tarif de 5 centimes ait été maintenu. Il est probable qu'une partie des voyageurs prendra place dans ces voitures, et abandonnera les voitures de deuxième classe qui coûtent 50 pour 100 en sus. Dès lors la moyenne du produit net peut se trouver diminuée, et, si la diminution dépassait 117 000 f., les concessionnaires ne retrouveraient plus les bénéfices qu'on jugeait équitable de leur accorder. Il n'est que trop vrai, Messieurs, qu'on nous permette de le dire, que, toucher par des amendements improvisés à une loi étendue et compliquée, c'est en quelque sorte se confier au hasard. C'est un heureux accident, si on ne met pas les diverses parties de la loi aux prises les unes avec les autres, si on n'altère pas l'économie de l'ensemble. Pour obvier à ces inconvénients, nos voisins, plus flegmatiques que nous, font passer leurs projets par trois débats dont le dernier est essentiellement un travail de révision et d'harmonie.

Cette seconde modification, la suppression des voitures découvertes, a vivement occupé vos commissaires. Si on cherche à en apprécier les résultats financiers, on est nécessairement réduit à des conjectures. Combien de voyageurs quitteront les secondes pour prendre les troisièmes voitures? Qui le sait? Qui peut dire jusqu'à quel point l'épargne de quelques francs l'emportera

sur toute autre considération? Y a-t-il empressement, foule aux diligences pour occuper la rotonde plutôt que l'intérieur? nous l'ignorons, mais il est permis d'en douter.

D'ailleurs le projet dit simplement, voitures couvertes; il ne dit pas qu'elles seront garnies et complétement fermées. Il sera facile à l'Administration d'établir entre la deuxième et la troisième classe des différences sensibles sans enfreindre la loi du contrat. Ce qu'on a voulu, c'est que ces voitures ne fussent pas des boîtes tout ouvertes à la pluie et à la neige. Cette vue d'humanité a été appréciée dans le sein de la commission. Seulement, nous avons été unanimes à reconnaître que mieux aurait valu, en l'adoptant, remanier le tarif, soit en supprimant une classe de voitures et en fixant pour la seconde classe un prix intermédiaire entre 7 centimes et demi et 5 centimes, soit en conservant la troisième classe avec un prix plus rapproché du prix de la seconde.

Il est inutile, Messieurs, de vous faire remarquer que le contrat provisoire se trouvant ainsi profondément altéré, les concessionnaires se trouvaient libres de tout engagement. La Chambre des Députés ne pouvait pas ne pas prévoir le cas où MM. Bullot, Drouillard, Martin et compagnie n'accepteraient pas les modifications apportées à la convention du 29 mars 1843. De là l'art. 4 du projet de loi, qui autorise M. le Ministre des travaux publics à donner à tout autre concessionnaire l'exploitation du chemin d'Orléans à Tours,

aux conditions de la convention ainsi modifiée.

Une nouvelle difficulté est venue s'offrir à votre commission. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans nous a fait parvenir une double réclamation.

L'art. 39 du cahier des charges annexé au projet de loi, permet aux fermiers du chemin d'Orléans à Tours de faire circuler leurs voitures, wagons et marchandises sur le chemin de fer de Paris à Orléans avec une réduction de 15 p. 100 sur le droit de péage. La Compagnie de Paris à Orléans pense que ce droit, si ce n'est par la lettre de son contrat, du moins par une mesure d'équité, devrait être réciproque et à conditions égales pour tous.

La question de droit, si elle pouvait être soulevée sérieusement, remonterait à l'art. 47 du cahier des charges accepté en 1840 par la Compagnie de Paris à Orléans.

Nous nous bornerons à vous faire observer, Messieurs, que l'article 39 du nouveau cahier des charges ne fait que se référer à l'article 47 du cahier de 1840. Il ne dit, il ne veut ni ne peut dire rien de plus. La Compagnie de Paris à Orléans ne pourrait être dépouillée par personne des droits qui lui sont acquis par la loi de son contrat. S'il s'élevait des doutes sur l'interprétation de l'art. 47, il appartiendrait au conseil d'État de les résoudre. L'Administration, en signant l'art. 39, n'a voulu accorder à la compagnie concessionnaire que les droits qui pouvaient lui appartenir en vertu de l'art. 47

du cahier de 1840, rien de moins, mais rien de plus.

Mais encore une fois, c'est plus encore une concession équitable que le redressement d'un tort, que demande la Compagnie de Paris à Orléans. Elle la demande en considération de l'ensemble des circonstances où la place la nouvelle entreprise.

Rien n'est plus conforme à notre pensée qu'une conduite équitable de la part du Gouvernement à l'égard des Compagnies qui ont traité avec lui.

Mais nous ne voulons pas dissimuler le peu d'importance que nous attachons à tous ces débats sur le libre parcours réciproque. Certes, l'art. 47 du cahier des charges de 1840 est loin, très-loin d'être un modèle de clarté et de netteté de rédaction. Il nous serait facile de lui donner une interprétation fort différente de celle qu'on paraît lui donner généralement. Mais du moins, il doit être constant pour ceux qui l'expliquent dans le sens que lui donne l'art. 39 du nouveau cahier des charges, que la réduction du péage, ne s'applique qu'à la *circulation* des voitures, wagons *et machines* d'une entreprise sur la voie de fer de l'autre. La réduction ne s'applique ni à *l'exploitation en concurrence*, ni à la simple transmission des voyageurs et marchandises, ni à la circulation des voitures sans les machines, et en se servant des moteurs de l'autre Compagnie. Il faut donc se représenter la compagnie d'Orléans à Tours comme faisant partir d'un point quelconque de sa ligne un convoi qui, parvenu à Orléans, continuerait sa mar-

che et arriverait d'nn trait à Paris. C'est là ce qu'on entend par *circulation de ses voitures, wagons et marchandises.*

Or cette hypothèse nous paraît chimérique; car elle ne laisse à l'entreprise que les voyageurs de deux points extrêmes, et pour ce faible avantage, elle devrait entretenir sur la route d'Orléans à Paris, on ne sait pas trop ni où ni comment, des approvisionnements et un personnel trop coûteux pour que l'on songe à pareille spéculation. Les parties intéressées en conviennent; seulement elles redoutent l'effet de la clause pour les cas où dans 10 ans, dans 15 ans, que sais-je? la science trouverait le moyen de se passer d'eau, de charbon : il faudrait ajouter, et de gardes et de surveillants.

D'ailleurs il nous appartient, Messieurs, de rappeler ici ce dont les parties intéressées s'occupent peu. Le libre parcours, considéré comme une faculté illimitée, serait incompatible avec la sûreté publique. Ce ne serait plus la direction des ponts et chaussées qui devrait intervenir; c'est M. le Ministre de l'intérieur, chargé de la police du Royaume. Vous représentez-vous, Messieurs, deux, trois, quatre, cinq compagnies différentes, rivales peut-être, arrivant chacune avec ses voitures, ses wagons, ses machines sur le même chemin de fer? Que deviennent les intérêts particuliers en présence de l'intérêt général qui domine alors de si haut et si impérieusement la question?

Encore une fois, nous croyons que les parties intéressées s'alarment à tort d'une disposition de

cette nature. Par la force même des choses, la question du parcours commun ne pourra être définitivement réglée que par des conventions qui seront conclues avec l'intervention et sous l'inspiration de l'autorité.

Ces considérations prouvent, en même temps, que la Compagnie de Paris à Orléans s'effraie outre-mesure de la disposition qui a proscrit les voitures découvertes pour le chemin d'Orléans à Tours. Par le libre parcours, dit-elle, j'éprouverai une concurrence des plus fâcheuses, à moins que je ne supprime aussi les voitures découvertes, ce qui serait pour moi une perte annuelle de 400 000 fr. Cette évaluation est faite en supposant que les deux tiers des voyageurs abandonneront les secondes voitures pour prendre les troisièmes, et en ajoutant 100 000 fr. pour le chemin de Corbeil qui est, ce nous semble, hors de la question.

Mais pourquoi la Compagnie de Paris à Orléans s'empresse-t-elle de soutenir contre son propre intérêt que la mesure des voitures de troisième classe couvertes peut être obligatoire sur son parcours à elle? Ces voitures n'ont pas de tarif correspondant sur le chemin de Paris à Orléans; il n'est donc pas démontré, en droit, qu'elles puissent y circuler autrement qu'en vertu d'une convention passée entre les deux compagnies.

Supposons cependant que le droit existe pour la Compagnie nouvelle de circuler avec ses voitures de troisième classe et couvertes sur le chemin de Paris à Orléans. Même dans cette hypothèse ses craintes et ses calculs sont également pous-

sés au-delà des justes limites. Nous croyons l'avoir démontré par les observations que nous avons eu l'honneur de vous présenter. En résumé, rien dans le contrat de 1840 ne s'oppose aux conditions que le Gouvernement peut imposer à de nouvelles Compagnies pour de nouveaux chemins. En droit, la réclamation ne serait donc pas fondée. Que l'Administration prenne ce fait en considération dans ses rapports avec la Compagnie d'Orléans à Paris, qu'il lui soit un motif de plus de la traiter avec la bienveillance et l'équité qu'elle mérite à tant d'égards; rien de plus juste, rien de plus raisonnable, rien de plus conforme aux pensées qui vous animent et dont nous ne sommes ici que les interprètes.

En présence de ces faits et de ces observations quel parti devions-nous prendre sur le projet dont vous avez bien voulu nous confier l'examen? Devions-nous essayer d'insérer dans le cahier des charges, par amendement, les modifications qui paraissaient désirables à plusieurs d'entre nous?

Cette pensée, nous l'avons écartée tout d'abord. Il ne serait pas d'hommes sérieux d'imaginer qu'à cette époque de la session, les travaux parlementaires, fussent-ils partout en pleine activité, une loi de cette nature pût enfin sortir du creuset législatif si le projet était renvoyé d'une Chambre à l'autre. Toucher à un cahier des charges, c'est soulever une foule de questions, c'est mettre en mouvement tous les intérêts divergents, c'est rouvrir un grand débat; ces amendements, les uns

seraient acceptés, les autres seraient peut-être modifiés ; le projet devrait probablement nous revenir: bref, il faut dire les choses telles qu'elles sont : dans ce moment, amender un projet de cette nature, c'est le rejeter.

Nous n'avions donc à opter qu'entre l'adoption et le rejet. Nous n'avions qu'à examiner l'un et l'autre de ces deux partis, pour vous proposer celui qui présente le plus d'avantages et le moins d'inconvénients.

Quels seraient les inconvénients, les dangers qn'on aurait à craindre si le projet était converti en loi?

Le cahier des charges renferme, il est vrai, quelques dispositions qu'on aimerait ne pas y voir. Mais ces conditions, en adoptant le projet de loi, vous ne les imposez à personne : nul n'est tenu de les accepter. Seulement le Gouvernement est autorisé à conclure s'il trouve une compagnie honorable et solide qui les accepte.

Dira-t-on qu'il n'est pas de Compagnie honorable et solide qui puisse les accepter? Ce serait pousser trop loin l'amour de ses opinions. C'est une matière évidemment conjecturale. On peut se tromper en plus ; on peut se tromper en moins. Le pessimisme a ses rêves comme l'optimisme. N'ayons pas la prétention d'être plus clairvoyants que l'intérêt particulier.

Peut-on craindre que l'Administration, pour ne pas rester avec une loi inutile dans les mains, pour prouver qu'elle ne s'est pas trompée dans ses prévisions et dans ses calculs, ne s'empresse de con-

clure avec une Compagnie quelconque? C'est une crainte que nous sommes loin de concevoir. L'Administration sait quelle responsabilité morale pèse sur elle, et certes ce n'est pas sa faute si les Compagnies les plus honorables et les plus solides ne sont pas à l'heure qu'il est chargées d'entreprises importantes. D'ailleurs, le projet n'étant pas tel qu'elle l'avait proposé, l'Administration n'a pas même un intérêt d'amour-propre à le faire appliquer vaille que vaille. Enfin, il ne faut pas croire qu'on s'expose légèrement à la perte du cautionnement, qui est de 1 million, et à toutes les autres conséquences de l'inexécution du contrat.

Redisons-le, nous sommes convaincus que l'Administration n'hésiterait pas à écarter toute Compagnie dont la moralité et la solvabilité ne lui seraient pas démontrées par des faits irrécusables. Qu'en résulterait-il? qu'il n'y aurait point de compagnie? il serait alors bien prouvé que l'essai n'était pas heureux, que les conditions offertes ne sont pas acceptables : démonstration qui ne serait pas faite, affirmation qui pourrait toujours être contestée si le projet de loi était rejeté.

Dira-t-on qu'il serait fâcheux d'établir ce précédent, d'offrir ce type pour les conventions futures? Votre commission s'empresse de déclarer qu'à ses yeux il n'y a pas de type absolu pour des conventions de cette nature. Sans doute, il est quelques conditions nécessaires et communes à tous les contrats de fermage : mais pour toutes les conditions qui ne sont pas de l'essence du contrat, il ne faut pas prétendre à une uniformité qui ne se-

rait qu'un leurre et une injustice. Y a-t-il rien de plus différent, et pour les moyens à employer et pour les difficultés à vaincre, et pour les résultats à espérer, que deux chemins de fer? Les conditions qu'on refuse ou qu'on accorde à une Compagnie pour un chemin donné, on peut, avec une parfaite équité, les accorder ou les refuser à une autre Compagnie agissant sur un autre chemin. Les précédents n'ont pas d'autorité là où l'on ne rencontre pas égalité de circonstances.

En résumé, Messieurs, en adoptant le projet de loi, vous ne décidez rien pour l'avenir, rien pour d'autres conventions du même genre; vous n'imposez rien à personne ; vous ne faites que permettre un essai. On nous dit, et probablement M. le Ministre des travaux publics pourra vous le dire avec plus d'autorité, qu'une Compagnie, offrant les garanties nécessaires, se montre prête à accepter le projet tel qu'il est. Encore une fois nous vous proposons de ne pas mettre obstacle à cette expérience.

Si aucune Compagnie solide ne se présente, il sera certain que les conditions n'étaient pas suffisantes ; si une Compagnie solide se présente, vous n'aurez pas mis au néant un projet dont le Trésor ne doit pas se plaindre.

En repoussant le projet de loi, la Chambre rendrait impossible un essai qui ne peut nuire à personne : elle déciderait qu'il ne faut pas même tenter de mettre à profit l'année courante pour faire aux capitaux un appel auxquel ils sont préparés, et qui, plus tard, leur serait peut-être fait en même

temps par des entreprises nombreuses; elle prescrirait de tout renvoyer à l'an prochain, au risque de voir une section du chemin complétement achevée avant qu'une Compagnie soit en état de l'exploiter. Ce résultat pourrait nous satisfaire si nous désirions abroger indirectement la loi de 1842, et laisser à l'État l'exploitation des voies de fer. Mais, désirant franchement l'exécution de cette loi, nous vous demandons de ne pas arrêter ce premier essai qui intéresse si vivement nos provinces du Midi, et qui peut leur faire concevoir de brillantes et patriotiques espérances. Votre commission vous propose l'adoption du projet de loi.

IMPRESSION
N° 155.
—
1843.

IMPRESSIONS
N° 155.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DUPIN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de neuf projets de loi relatifs à divers changements de circonscriptions territoriales.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous allons indiquer très-rapidement à la Chambre les motifs qui nous déterminent à lui proposer l'acceptation de neuf projets de loi qui concernent des délimitations de cantons et de communes, et qui sont proposés dans un but d'utilité publique.

1^er^ PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons d'Argental et de la Roche-Canillac, arrondissement de Tulle* (département de la Corrèze), *sur le territoire des communes de Saint-Bonnet-Elvert et de Champagnac-la-Prune.*

La nouvelle délimitation proposée pour les can-

* Cette commission était composée de MM. le comte CHOLET, le baron DUPIN, le comte LANJUINAIS, le comte DE LA PINSONNIÈRE, LAPLAGNE-BARRIS, le marquis DE LUSIGNAN, le baron DE VENDEUVRE.

tons de la Roche Canillac et d'Argental a pour objet de rendre plus régulière la limite mutuelle des deux communes de Saint-Bonnet-Elvert et de Champagnac-la-Prune, en ralliant aux centres de population les plus rapprochés, des fractions de territoire éloignées et disséminées.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire la commune de Marambat du canton d'Eauze, arrondissement de Condom* (département du Gers), *et à la réunir au canton de Vic-Fezensac, arrondissement d'Auch, même département.*

Ce projet a pour but de distraire du canton d'Eauze (Gers), arrondissement de Condom, la commune de Marambat, pour la réunir au canton de Vic-Fezenzac, arrondissement d'Auch, dans le même département; canton dont cette commune *est une enclave :* ce seul fait justifie l'adoption du projet.

3e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Monedeyres de la commune de Saint-Julien-Chapteuil, chef-lieu de canton, arrondissement du Puy* (département de la Haute-Loire), *et à la réunir à la commune de Queyrières, même canton.*

Ce projet retire la section de Monedeyres de la commune de Saint-Julien-Chapteuil (Haute-Loire) pour la réunir à la commune de Queyrières. C'est sur la demande même des habitants de la section transférée que le projet s'appuie, à leur grand avantage, pour la facilité des communications avec le chef-lieu de leur commune.

4e PROJET,

TENDANT *à réunir à la commune d'Albaret-le-Comtal, canton de Fournels, arrondissement de Marvejols* (département de la Lozère), *une enclave qui dépend de la commune de Bacon, canton de Saint-Chely, même arrondissement.*

Réunir à la commune d'Albaret-le-Comtal (Lozère) une enclave aujourd'hui dépendante de la commune de Bacon, même département, c'est une amélioration évidente.

5e PROJET,

TENDANT *à rectifier la circonscription territoriale des arrondissements de Clamecy et de Château-Chinon* (Nièvre), *sur le territoire des communes de D'Hun-les-Places, de Marigny-l'Eglise et de Saint-Brisson.*

Ce projet de loi a pour but de rectifier les limites mutuelles des arrondissements de Clamecy et de Château-Chinon, département de la Nièvre, sur les territoires respectifs des trois communes de D'Hun-les-Places, Marigny-l'Église et Saint-Brisson. Par ce projet, qu'approuvent toutes les autorités administratives du département, diverses enclaves seront réunies aux communes qui les circonscrivent.

6e PROJET,

TENDANT *à placer les communes de Licq et d'Atherey* (Basses-Pyrénées), *sous l'administration d'une seule municipalité.*

Il place sous l'administration d'une seule municipalité les deux communes de Licq et d'Atherey,

département des Basses-Pyrénées. La première de ces communes n'a que 453 habitants, et la deuxième que 477 : leur réunion est un bienfait.

7e PROJET,

TENDANT *à placer la commune de Cosledaa-Lube et de Boast* (Basses-Pyrénées), *sous l'administration d'une seule municipalité.*

L'avantage de cette loi sera le même que celui de la précédente; elle réunit en une seule les deux très-petites communes de Casledaa et de Boast, département des Basses-Pyrénées.

8e PROJET,

TENDANT *à réunir à la commune de Massals* (Tarn), *plusieurs sections de la commune de Paulin, même département.*

Ce projet distrait plusieurs sections de la commune de Paulin, pour les réunir à la commune de Massals, département du Tarn : les habitants de la section réclament ce changement; il diminuera d'ailleurs l'excessive inégalité des deux communes.

9e PROJET,

TENDANT *à réunir à la commune de Pinet* (département du Tarn), *la section de Landrevié, commune de Padiès* (même département).

Ce projet réunit à la commune de Padiès, département du Tarn, la section de Landrevié, com-

mune de Padiès, dans le même département. Ce projet fera coïncider les circonscriptions administratives et religieuses; il diminuera, d'ailleurs, l'inégalité des communes.

IMPRESSIO

N° 156.

—

1843.

IMPRESSIONS
N° 156.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juillet 1843.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE BARTHÉLEMY, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la police du roulage.

MESSIEURS,

En venant vous rendre compte du résultat de ses travaux, la commission que vous avez chargée d'examiner le projet de loi sur la police du roulage, sent le besoin d'exprimer à la Chambre le vif regret qu'elle a éprouvé de ne plus trouver à sa tête l'homme éminent qui trois fois, en peu d'années, avait dirigé ses délibérations sur cette importante matière. Toutefois, Messieurs, les œuvres et les rapports de M. le baron Mounier lui ont

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BARTHÉLEMY, le vicomte DE BONDY, le marquis DE CAMBIS-D'ORSAN, le baron DUPIN, le vicomte DE FLAVIGNY, le comte DE HAM, le comte DE LA VILLEGONTIER.

survécu; nous les avons mûrement étudiés. Plusieurs d'entre nous ayant été assez heureux pour recueillir son opinion et ses pensées sur ce vaste sujet, dans plusieurs des commissions précédentes, nous n'avons pas craint de nous égarer dans la route qui nous avait été tracée; nous l'avons fidèlement suivie. Aussi la Chambre trouvera-t-elle dans notre travail un respect profond pour ce que M. le baron Mounier avait si solidement fondé, et une émanation de ses propres idées, souvent sanctionnées par cette assemblée elle-même, dans la plupart des dispositions et des modifications qui pourraient paraître plus particulièrement nous appartenir.

Après la discussion approfondie qu'ont subie dans cette enceinte, les principes sur lesquels repose le projet de loi sur la police du roulage, votre commission croit inutile de les discuter et de les justifier de nouveau devant vous.

Pénétrés du besoin d'assurer la facilité et le bas prix des transports, vous n'avez pas été moins touchés de la nécessité de maintenir, par une sage réglementation, le bon état de conservation des routes.

Depuis près de deux siècles, ce puissant intérêt occupe la sollicitude du législateur.

Dès 1670, on voit le grand Colbert conseiller au Roi de prendre des mesures pour garantir les routes des dégradations auxquelles les exposerait la liberté illimitée du roulage. En 1724, après de grands travaux faits pour la réparation, l'embellis-

sement et la commodité des grands chemins, les rouliers profitèrent de leur meilleur état pour élever jusqu'au double le chargement de leurs voitures; le Gouvernement fut obligé de sévir contre ces abus auxquels ne pouvait remédier une dépense de fonds trois fois plus considérable que celle faite précédemment. On limita le nombre des chevaux qu'il fut permis d'atteler aux voitures. Cette restriction fut renouvelée en 1771 et en 1783.

L'arrêt du conseil du 10 avril de cette dernière année, afin de favoriser l'usage des larges jantes utilement employées en Angleterre, permit d'atteler un nombre de chevaux illimité aux voitures dont les jantes auraient 6 pouces (17 centimètres environ) de largeur.

En 1797, une loi fiscale, qui créait un droit de barrière spécialement applicable à l'entretien des routes, fut la première qui prescrivit l'établissement des ponts à bascule; destinés alors à vérifier le poids pour servir de base à la perception, ils devaient assurer plus tard l'exécution des règlements à intervenir contre les surcharges.

Les lois des 29 floréal an 10, et 7 ventôse an 12, ont commencé à fonder l'édifice de la législation existante.

A cette époque, les voitures de roulage furent assujetties à la fois à un maximum de poids déterminé, à l'emploi des roues à jantes d'une largeur donnée, et à la limitation du nombre des chevaux attelés en raison de la largeur des jantes.

L'article 7 de la loi du 7 ventôse an 12, donna au Gouvernement le pouvoir de fixer, d'après des expériences faites sur les roues à larges jantes, le tarif du poids des voitures et de leur chargement.

En exécution de cette loi, et à la suite des expériences ordonnées par M. le comte de Montalivet, alors directeur-général des ponts et chaussées, intervint le décret du 23 juin 1806. Ce décret supprima la limitation du nombre des chevaux attelés aux voitures dont les jantes avaient plus de 11 centimètres de largeur de bande, et n'assujettit les voitures de roulage, comme les voitures des messageries, qu'à la limitation d'un poids proportionné à la largeur de leurs jantes.

Il laissa subsister toutefois l'article 1^er^ de la loi du 1^er^ messidor an 12, qui ne fixe aucun minimum de largeur de jante pour les voitures attelées d'un seul cheval.

Tout ce qui tient à la police du roulage, au mode de poursuite, et au jugement des contraventions, est encore aujourd'hui réglé par ce décret, qui forme, depuis trente-sept ans, le code du roulage et des voitures publiques.

Quant aux tarifs, ils ont été modifiés à plusieurs reprises pour les messageries, et en 1837 pour les messageries et le roulage à la fois.

Tel est, Messieurs, l'état actuel des choses.

Le projet qui vous est soumis consacre un grand nombre des dispositions du décret de 1806. Néanmoins, il en modifie profondément plusieurs; le plus souvent dans un sens favorable à l'industrie,

mais quelquefois aussi dans un sens restrictif. Nous nous expliquerons sur les unes et sur les autres de ces modifications.

Persuadés que dans la grande question qui nous occupe, on ne peut séparer l'agent passif de la circulation ou la *voie*, du *moteur*, c'est-à-dire de l'agent actif d'où elle dérive, nous avons étudié tous les faits, consulté successivement tous les besoins, interrogé l'administration qui entretient les routes, et le commerce qui les emploie. C'est après avoir complété, par des renseignements que nous avons tout lieu de croire exacts, l'enquête si utilement faite par les commissions précédentes, que nous avons adopté sur le point le plus difficile et le plus délicat de la loi, sur la question des tarifs, un système et des règles qui nous paraissent ménager et concilier autant que possible les divers intérêts, et établir une sorte de liberté réglée, en donnant toutes les facilités possibles, mais en écartant et en prévenant les abus.

Limitation des chargements par le poids et non par le nombre des chevaux attelés.

Dans le travail que nous soumettons à la Chambre, nous ne nous appesantirons point sur les questions qui nous ont semblé résolues par ses délibérations, et qui ont reçu la sanction du vote de la Chambre élective. C'est ainsi qu'avant de commencer la discussion des dispositions du projet, nous devons vous déclarer que nous ne croyons pas nécessaire de rappeler les motifs pour lesquels, de concert avec le Gouvernement et l'autre branche du pouvoir législatif, vous avez toujours préféré baser la loi de la police du roulage sur la constatation du poids des chargements,

plutôt que sur la limitation du nombre des chevaux attelés. Ce dernier mode pourrait-il être équitablement appliqué dans un vaste empire comme la France où se trouvent à la fois tant de pays de plaines et de pays de montagnes? Ne serait-il pas injuste surtout, eu égard à la différence qui existe entre la force des chevaux des diverses parties du Royaume? L'expérience apprend, en effet, que la force comparée des chevaux varie dans la proportion de 1 à 5. La moyenne serait difficile à établir. D'ailleurs, ce système, encourageant outre mesure la production des chevaux de grosse et forte race, au détriment des races légères, ne nuirait-il pas aux remontes de la cavalerie, que notre devoir est de faciliter et de protéger.

Le projet de loi est donc basé sur la limitation du poids des chargements. Il se divise en six titres.

Le premier contient les dispositions générales; le second, les dispositions exceptionnelles; le troisième, les dispositions de police et les peines; le quatrième, la procédure; le cinquième, les dispositions additionnelles; le sixième, les dipositions transitoires. Nous appellerons successivement l'attention de la Chambre sur chacun d'eux.

TITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Tarif des chargements :

Ce titre, Messieurs, contient presque toutes les dispositions réglementaires importantes, et en

première ligne le tarif des chargements, c'est-à-dire ce qu'il y a, sans contredit, de plus essentiel et de plus difficile à régler dans le projet de loi.

nouvelles expériences qui leur ont servi de base.

Le tarif qui vous est présenté résulte de savantes expériences faites sur la route de Courbevoie en 1839 et 1841, par M. Arthur Morin, officier d'artillerie distingué, et d'un rapport fait par M. Emmery, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, à la commission du roulage présidée par M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics. Votre commission de cette année, comme celle de l'année dernière, a eu entre les mains les rapports et les volumineux procès-verbaux de ces expériences; elle les a examinés et étudiés avec l'attention et l'intérêt que le mérite de leurs auteurs devait lui inspirer.

Les conclusions du travail de M. Morin, adoptées par M. Emmery, sont 1°. que les larges jantes auxquelles le décret de 1806 avait accordé une si grande faveur, ne protégent plus les routes lorsqu'elles dépassent une limite que ces Messieurs fixent à 12 centimètres. Au delà, le poids du chargement ne pesant pas également sur toute la surface de la jante, à raison de la forme bombée de la chaussée ou de l'inégalité du sol, repose seulement sur une petite portion de la jante, et exerce une action fâcheuse sur la route;

2°. Entre les limites de 6 à 7 centimètres d'une part, et 11 à 12 centimètres de l'autre, les jantes larges à chargements égaux protégent plus la route que les jantes étroites;

3°. Les jantes étroites à chargements proportionnels à leur largeur, ont l'avantage sur les jantes larges;

4°. Les dégradations sont moindres avec une voiture à quatre roues qu'avec une voiture à deux roues;

5°. Plus le diamètre des roues est grand, plus le tirage est facile, et moindres sont les dégradations opérées sur les routes ;

6°. Les voitures allant au trot et suspendues ne dégradent pas plus la route, quel que soit son état, que celles qui ne sont pas suspendues et vont au pas;

7°. Enfin, il ne convient pas d'autoriser, dans l'intérêt des routes, un poids notablement au-dessus de 4 000 kilog. sur un seul train de voiture.

L'économie générale du tarif, ou à proprement parler, de la partie administrative du projet de loi, repose sur ces données.

Ce projet supprime, en outre, toute distinction entre les saisons, tant pour le roulage que pour les messageries.

Aussi se trouve-t-il, sur presque tous les points, en opposition avec les principes consacrés par l'article 3 du décret du 23 juin 1806.

Ce décret accordait une prime aux larges bandes, et, par suite, aux gros chargements. Le tarif du projet de loi présenté par le Gouvernement agit dans un sens entièrement opposé.

D'après ce tarif, le poids d'une voiture à deux roues, qui, aujourd'hui, conformément à la législation de 1806, peut, pendant sept mois de l'année, s'élever juqu'à 8 200 kil., ne pourrait plus dépasser 4 000 kilog., et encore faudrait-il, pour cela, que les roues fussent de 2 mètres de hauteur.

Pour les chariots, le poids autorisé par le décret de 1806 descendrait de 9 600 à 6 800 kilog.

Le décret de 1806 concédait aux larges jantes des poids proportionnellement plus forts qu'aux jantes étroites. Ces proportions étaient, en hiver, de 100 kilog. par zone de 1 centimètre pour les jantes de 11 à 14 centimètres, de 121 kilog. pour celles de 14 à 17 centimètres, et de 140 pour les jantes de 17 centimètres.

Le tarif annexé au projet de loi exprime un principe contraire. Le poids accordé à la jante de 7 centimètres varie suivant le diamètre de la roue; mais chacun des chiffres du tarif, à partir de cette bande, s'accroît d'un poids de 150 kilog. par chaque centimètre en sus.

Cette progression s'arrête à la jante de 12 centimètres; elle n'est que de moitié pour la jante de 14 centimètres, au-dessus de laquelle il n'est plus accordé de faveur. Ainsi se trouveraient proscrites, en fait, les jantes de 25, de 22 et même de 17 centimètres. Cette dernière serait toutefois maintenue pour le transport des blocs uniques excédant le poids du tarif.

C'est, comme on le voit, Messieurs, une révolution complète dans les idées, destinée à en produire

une semblable dans les habitudes du commerce, qui emploie généralement la jante de 17 centimètres.

On encourage avec raison, selon nous, les petits chargements ; mais peut-être veut-on trop vivement atteindre ceux qui sont le plus en usage. Peut-être se hâte-t-on trop de proscrire la jante de 17 centimètres que, depuis 1783, l'on s'était efforcé de naturaliser sur notre sol.

Le décret de 1806 ne favorisait point assez les voitures à quatre roues ; le projet de loi leur accorde des poids proportionnellement plus élevés.

Enfin, un élément nouveau est entré dans le tarif. L'échelle des poids y est modifiée sur les divers degrés des diamètres des roues.

Nous ne faisons qu'indiquer ici ces dissemblances entre l'une et l'autre législation. Nous examinerons plus tard les questions qu'elles donnent à résoudre.

Nous devons encore vous signaler deux changements importants dans la législation existante.

Aujourd'hui, aucune voiture ne peut être attelée de plus d'un cheval, si elle a des roues au-dessous de 11 centimètres de largeur de bandes. Il n'en sera plus ainsi à l'avenir ; on pourra y mettre un nombre de chevaux indéterminé. C'est là un des avantages réels du projet, avantage vivement et impatiemment désiré par la population.

Article 1er. D'un autre côté, aux termes de la loi du 7 ventôse an 10, les voitures attelées d'un seul cheval ne sont soumises à aucune restriction pour la

largeur des bandes; et, quant aux poids, il suffit, pour qu'il n'y ait pas lieu de les déclarer en contravention, qu'ils n'excèdent pas, tout compris, ceux autorisés pour la voiture à jantes de 11 centimètres. On voit en conséquence aujourd'hui un grand nombre de voitures n'ayant que des bandes de 5 centimètres; il en existe même de 4 centimètres, et demi de largeur.

A l'époque, déjà éloignée de nous, où cette loi fut promulguée, on pensait qu'un seul cheval ne pouvait tirer des poids assez forts pour être nuisibles aux routes, quel que fût d'ailleurs le peu de largeur des jantes, que des motifs de solidité et de sûreté exigeaient, indépendamment de toutes prescriptions législatives, de ne pas abaisser au-delà d'une certaine limite.

Depuis cette époque l'état des routes a complétement changé; cette partie du service, livrée longtemps à un abandon absolu, est devenue l'objet de soins attentifs et éclairés; les bonnes méthodes d'entretien se sont étendues et généralisées. D'un autre côté, la race du cheval de trait s'est améliorée. On a dû à ces deux causes de voir assez fréquemment, aux portes de la Capitale, des voitures à un cheval déclarées en surcharge parce qu'elles portaient au delà du poids attribué aux voitures ayant 11 centimètres de largeur de bandes; poids que l'on considérait, en 1806, comme ne pouvant être traîné que par deux chevaux.

Votre commission a eu sous les yeux un état duquel il résulte que le poids des voitures à un cheval, prises en contravention dans le cours

d'une année, aux ponts à bascule du département de la Seine, a été, en moyenne, de 3 300 kilog., en été, et de 3 150 k., en hiver; tandis que le poids attribué à la jante de 11 centimètres par le décret de 1806 était de 2 700 kilog., en été, et 2 200 kilog., en hiver. Nous devons faire immédiatement observer que les voitures ainsi prises en contravention avaient 8 centimètres environ de largeur de bande.

Si on ne pouvait rien conclure de ces cas particuliers, cependant les faits généralement observés ont conduit à penser qu'il convenait de déterminer un minimum de largeur de bandes, et peut-être de fixer un maximum de poids pour les voitures attelées d'un seul cheval. On remarquait, en effet, que le roulage accéléré est celui qui se sert le plus de la carriole à un cheval, et que les chevaux qu'il emploie à cet usage sont en général d'une force supérieure à la force moyenne.

Vingt-sept de ces voitures pesées à la barrière d'Enfer les 15 et 16 mars dernier ont été trouvées d'un poids de 2 400 kilog.; elles avaient des bandes de 7 centimètres.

En 1838, vous aviez pensé que le minimum de largeur de bandes devait être de 8 centimètres pour les charrettes et 7 pour les chariots; vous aviez attribué aux premières un poids d'hiver de 1 900 kil. et aux seconds un poids de 2 400 kilog. pour la même saison; l'année dernière, sur la proposition du Gouvernement, vous aviez abaissé de 1 centimètre le minimum de largeur des bandes, qui demeura fixé à 7 centimètres pour la charrette et à 6 pour le chariot.

Telle est aussi la limite proposée aujourd'hui. Votre commission a été vivement sollicitée de l'abaisser.

On lui a représenté qu'il résultait des expériences de M. Morin que la jante de 6 centimètres n'était pas plus nuisible aux routes que les autres, lorsqu'on ne lui accordait qu'un poids proportionnel; que les jantes de 5 à 6 centimètres étaient généralement et presque exclusivement employées par l'agriculture, dans un grand nombre de localités de l'Est et du Midi; que dans le département de l'Ain, notamment, les neuf dixièmes des voitures seraient atteintes par la mesure prescrite par l'article 1^er^; et que, d'ailleurs, le maintien des jantes étroites était, pour ainsi dire, obligé dans les régions montagneuses, où les pentes sont abruptes, le cheval faible, le cultivateur malaisé. Ces observations, fort puissantes pour motiver l'exception introduite en faveur de l'agriculture et des exploitations de mines et de bois, auxquelles elle emploie ses voitures hors du temps des travaux, ne nous ont pas paru de nature à vous proposer de modifier l'article 1^er^, en tant qu'il s'applique au roulage proprement dit.

L'année dernière, la Chambre avait eu connaissance des expériences de M. Morin, et cependant elle avait adopté, sans amendement, cet article. Les exceptions introduites pour l'agriculture, celles qui exonèrent de toute largeur de bandes les charrettes pesant moins de 1 000 kilog. et les chariots du poids de 1 500 kilog., ôtent à cet article tout caractère exclusif et fâcheux.

Après avoir fait connaître le système sur lequel est basé le tarif, ainsi que ses principales disposi- Art 2 à 5 du projet du

Gouvernement, 2 à 6 de celui de la commission.

tions, il importe de passer à la discussion des diverses questions qu'il soulève; et d'abord, était-il convenable de placer, dès à présent, ce tarif dans la loi, ou de laisser provisoirement au Gouvernement le soin de le fixer par des ordonnances royales? En 1833 et en 1838 vous aviez reconnu qu'il est peu de mesures auxquelles le caractère législatif soit plus nécessairement attaché qu'à celle qui règle les transports de l'agriculture, de l'industrie et du commerce; que par l'importance des intérêts qu'elle embrasse, par sa généralité, cette mesure, la plus importante de toutes celles que puisse contenir une loi sur le roulage, ne pouvait demeurer hors de son cercle; aussi n'aviez-vous pas hésité à amender en ce sens les projets qui vous furent présentés à cette époque. L'an dernier, le Gouvernement, reconnaissant le principe que vous aviez fait triompher en 1838, ne demanda plus, comme précédemment, que la fixation des tarifs fût définitivement confiée aux ordonnances royales ; il se contenta de réclamer de vous l'autorisation de les régler provisoirement, et il prenait l'obligation de les soumettre, dans un délai de cinq années, à la délibération des Chambres

Il faisait observer que si les expériences faites par M. Morin et le rapport de M. Emmery avaient donné le moyen de préparer un tarif plus satisfaisant pour le commerce, il pouvait cependant rester des doutes sur plusieurs points, et que, dès lors, il serait utile que l'application des nouvelles règles sur toute l'étendue des routes du Royaume fît recou-

naître qu'elles méritaient de recevoir la fixité d'une sanction légale.

La Chambre se rendit à ces observations; elle pensa que le Gouvernement, éclairé par la vaste expérience qu'il allait tenter, averti par les observations de ses agents, et les réclamations des intéressés, pourrait, au bout de peu d'années, présenter aux Chambres des dispositions émanées d'épreuves décisives.

Vous savez, Messieurs, que ce système n'a point prévalu à la Chambre des Députés.

On a douté de l'utilité de nouveaux délais et d'expériences nouvelles, et l'on a pensé qu'au point d'étude où l'on était parvenu, il convenait, avant tout, de donner de la sécurité à une immense industrie, de ne pas la réduire à vivre au jour le jour, en lui laissant sans cesse la crainte de voir détruire par la loi ce que l'ordonnance aurait établi, et de l'exposer ainsi à ces variations fréquentes et soudaines, qui occasionnent toujours des pertes considérables, et quelquefois même la ruine?

Ces motifs, et ceux qui avaient dicté vos précédents de 1833 et de 1838, nous ont fait préférer de discuter dès à présent les tarifs, et de les inscrire dans la loi.

L'étude des tarifs nous a conduits à examiner, et vous donnera à résoudre les questions suivantes :

Questions à résoudre pour la fixation des tarifs.

1°. Y a-t-il lieu d'adopter un tarif unique pour les chargements, ainsi que le propose le projet de loi, ou de maintenir une réglementation différente pour l'été et pour l'hiver?

2°. Quelle influence doit avoir sur les poids à autoriser, la dimension du diamètre des roues?

3°. Quel chiffre correspondant à chaque centimètre de largeur de bandes conviendra-t-il d'adopter? Divisera-t-on l'échelle du tarif de 3 en 3 centimètres, conformément à l'état de choses actuel, ou adoptera-t-on une autre division? Conservera-t-on, pour le roulage, les jantes au-dessus de 14 centimètres, ou les supprimera-t-on comme le demande le Gouvernement?

4°. Quel poids proportionnel déterminera-t-on pour les chariots?

5°. Le roulage au trot suspendu jouira-t-il des mêmes poids que le roulage au pas?

6°. Quel règlement de poids adoptera-t-on pour les messageries?

7°. Convient-il d'autoriser le roulage au trot non suspendu, et les diligences ou carrioles qui n'ont point de ressorts?

PREMIÈRE QUESTION.

Faut-il adopter un tarif unique, invariable en toute saison?

Le décret de 1806 avait établi un double tarif pour l'été et pour l'hiver. Il en avait exclu les voitures publiques. Sur la demande des entrepreneurs de messageries, l'ordonnance du 15 février 1837 a accru les poids qu'elles pourraient porter durant la belle saison. Un double tarif existe donc aujourd'hui pour le roulage comme pour les messageries.

Depuis longtemps les grandes entreprises de roulage demandent un tarif unique, comme une faveur à laquelle elles attachent un grand prix. La marchandise est plus abondante en été qu'en hiver, et cependant c'est dans cette dernière saison que les moindres poids sont accordés. Il y a dès lors, dans l'hiver, dommage, souffrance, renchérissement de prix.

D'un autre côté, les entrepreneurs de roulage accéléré, comme les entrepreneurs de messageries, ne peuvent, disent-ils, traiter avec les relayeurs que pour des poids uniformes. Tous leurs traités sont faits sur cette base; il leur serait si désavantageux de les modifier, qu'ils préfèrent avoir un double matériel de roues de diverses dimensions, roues qu'ils changent selon les saisons, afin de pouvoir porter, pendant chacune d'elles, le même poids.

Le Gouvernement avait paru entrer dans ces idées. En conséquence, dans son projet de tarif joint à l'exposé des motifs du projet de loi de l'année dernière, il avait fait disparaître toute distinction de saisons. La Chambre des Pairs décida, au contraire, sur la proposition de sa commission, que les tarifs qu'elle laissait aux ordonnances royales le soin de régler provisoirement, devraient être fixés à raison des saisons. Elle considéra que les routes détrempées par les intempéries de l'hiver, subiraient de fâcheuses dégradations si les poids restaient, dans cette saison, ce qu'ils peuvent être quand la sérénité du ciel a raffermi le sol; que,

d'un autre côté, il serait trop sévère de ne pas autoriser, pendant le temps favorable, un accroissement de chargement sans inconvénient sur un terrain plus solide ; qu'en effet, si les limites étaient tracées d'après l'état des routes pendant la mauvaise saison, on imposerait aux transactions, pendant le reste de l'année, des restrictions qui ne seraient pas justifiées ; tandis que si ces limites étaient fixées en vue de l'état des chemins pendant le beau temps, la voie publique se trouverait privée d'une protection suffisante ; qu'il était facile aux entrepreneurs de modifier leurs chargements en conséquence, et qu'en tous cas, et pour leur épargner quelque gêne, il n'était pas à propos de priver les intéressés à la modicité des prix des transports, ainsi que les cultivateurs, c'est-à-dire la grande majorité des citoyens de tous états et de toutes conditions, de profiter de ce que le ciel de l'été et de l'automne donne de facilité à la traction des lourds fardeaux.

Tels furent, Messieurs, les motifs de votre détermination de l'année dernière. Nous les avons textuellement extraits du rapport de votre commission. Le Gouvernement y avait adhéré, et le projet de loi présenté par lui à l'autre Chambre maintenait cette disposition.

Elle n'y a point été adoptée.

On a représenté que le tarif proposé, bien qu'il dépassât pour presque tous les degrés de largeur de bandes le poids d'été qui leur était affecté par le décret de 1806, était cependant un véritable tarif d'hiver ; que cela avait été reconnu par

M. Emmery, rapporteur de la commission des ponts et chaussées ; qu'en effet, M. Morin n'ayant pu, par quelque poids et quelque circulation que ce pût être, produire de dégradations sur la route de Courbevoie, tant qu'elle était demeurée sèche, avait été obligé d'y faire répandre de l'eau pour pouvoir apprécier l'influence relative de chaque chargement ; que par ce moyen, et en faisant toujours suivre la même piste aux voitures, et en suspendant tout entretien, il était parvenu à tracer des frayés : que pour que ces frayés présentassent un caractère suffisant de dégradation il avait fallu les arroser constamment et y répandre jusqu'à 10 et 20 litres d'eau par mètre carré et par jour, et faire passer jusqu'à 10 000 tonnes sur la même partie de route, en multipliant le nombre des passages jusqu'à 3 000.

On a conclu de ces expériences que, puisque les poids qu'on avait eu en vue d'autoriser avaient tous été portés sur une route rendue par ce fait la plus mauvaise possible, et que cependant l'augmentation du chiffre du tirage restait dans des limites assez rassurantes, on pouvait sans crainte adopter un chiffre uniforme pour l'unité de chargement en été comme en hiver.

Partisans de toutes les mesures qui peuvent offrir avec sagesse plus de liberté aux chargements, nous vous proposerons d'adopter le système qui vous est soumis. Nous ne nous sommes pas dissimulé toutefois que celui précédemment voté par la Chambre était plus rationnel.

Est-il complétement exact de dire, en effet,

qu'en répandant à profusion de l'eau sur une route rendue ainsi mauvaise en été, par une immense circulation et un défaut absolu d'entretien, on parvienne jamais à la mettre dans l'état où elle se trouverait sous l'empire des mêmes circonstances, lorsque l'humidité de la saison d'hiver en aurait pénétré toutes les parties, et que le dégel en aurait délié et désagrégé les matériaux?

Du moment où nous acceptions comme un tarif d'hiver le tarif présenté par l'Administration, peut-être aurions-nous dû, pour être conséquents avec les précédents de la Chambre, lui proposer d'en augmenter les poids, pendant l'été, pour le roulage, d'un huitième ou d'un dixième, par exemple, comme le désirait une minorité dans la commission. On se fût ainsi rapproché du poids que les rouliers peuvent porter en plus, dans cette saison, avec le même nombre de chevaux qu'en hiver. La majorité a été arrêtée par les motifs suivants :

Les chargements autorisés en hiver sont supérieurs à ceux actuellement permis en été soit par le décret de 1806, soit par l'ordonnance du 15 février 1837 pour toutes les jantes au-dessous de 14 centimètres; dès lors, l'industrie qui emploie ces véhicules doit être satisfaite

On ne peut se dissimuler qu'il existe dans ce qu'on appelle la saison d'été, un peu arbitrairement fixée aujourd'hui, du 1er avril au 20 novembre, des temps pluvieux pendant lesquels les routes auraient à souffrir si les poids accordés étaient trop élevés; et enfin si, contre toute attente, la vaste

expérience à laquelle on va se livrer ne réussissait point, il serait plus difficile de revenir à de moindres tarifs, lorsque des poids plus considérables auraient été concédés à l'industrie des transports.

La commission pense, Messieurs, que ces motifs vous paraîtront suffisants pour adopter le système de l'unité des tarifs.

L'industrie qui emploie des voitures à jantes de 17 centimètres aura seule à en souffrir; les poids que nous proposons d'autoriser pour elles, devant être fort inférieurs en été à ce qu'ils sont aujourd'hui.

Toutefois, Messieurs, vous aurez remarqué que le projet qui vous est présenté ne donne pas à la jante de 17 centimètres un poids supérieur à celui qu'il accorde à la jante de 14. Nous vous proposerons de modifier le tarif à cet égard de manière à prévenir le complet abandon de cette jante.

DEUXIÈME QUESTION.

Quelle doit être l'influence du diamètre des roues dans le règlement des tarifs?

Nul doute que les grandes roues ne franchissent les obstacles plus facilement que les petites. La roue à grand diamètre enfonce et tasse les matériaux que traîne et chasse devant elle la roue à petit diamètre; par suite de ce principe, auquel ont donné un développement plus particulier les expériences de MM. Dupuis et Morin, le projet de loi présenté par le Gouvernement tend à encourager les grands diamètres et à porter les roues à

2 mètres d'élévation. Toutefois, les calculs résultant de ces expériences ont présenté cette anomalie, que, suivant l'un des expérimentateurs, si on substitue à des roues de 2 mètres des roues d'un demi-mètre, le tirage augmentera dans la proportion de 1 à 4, et suivant l'autre, dans celle de 1 à 2 seulement. Le tarif du projet du Gouvernement attribue aux voitures des poids différents suivant la hauteur des roues. Cinq degrés sont, à cet effet, déterminés depuis 1 mètre 65 centimètres jusqu'à 2 mètres, et le diamètre de 2 mètres est indiqué comme celui qu'il conviendrait d'obtenir pour les roues des charrettes et de l'arrière-train des chariots. Ce même projet tend à faire adopter aux diligences des roues de 1 mètre 50 centimètres à l'arrière-train, et de $0^{m},95$ à l'avant-train.

Ces calculs ont été combattus, et, selon nous, avec toute raison, par les directeurs et chefs d'ateliers des grandes entreprises de messageries que nous avons entendus. La sûreté des voyageurs serait compromise par un tel déplacement du centre de gravité, à moins que la voie de leurs voitures ne fût changée ; mais le peu de largeur des chaussées pavées et des rues d'un grand nombre de villes ne permet pas cette innovation. Tout ce qu'ils pourraient faire, disent-ils, serait d'élever leurs roues de 4 centimètres, à condition que la hauteur des chargements fixée par l'Administration en fût également accrue.

C'est en pleine conviction que nous vous proposons, Messieurs, de renoncer à appliquer la règle des diamètres aux messageries ; en sera-t-il

de même en ce qui touche au roulage ordinaire?

Depuis longtemps l'industrie est arrivée, par tâtonnements, à la limite des plus grands diamètres que dans son intérêt elle puisse employer. Ce diamètre des roues est commandé, pour la charrette, par la taille des chevaux. Les brancards ne doivent se trouver que très-peu inclinés vers le cheval, autrement le chargement viendrait, par suite des secousses si ordinaires aux charrettes, fatiguer considérablement le cheval de limon. Pour les chariots, si le diamètre n'est pas limité par la taille du cheval limonier, il l'est par d'autres nécessités impérieuses, notamment par l'obligation de ne pas diminuer l'espace nécessaire aux chargements qui sont presque toujours en saillie, en laissant libre la plus grande longueur possible de brancard. Il en résulte que les roues de derrière des voitures à quatre roues sont en général plus basses que celle des charrettes. Ces faits nous ont été unanimement confirmés par la déclaration des entrepreneurs de roulage et par les vérifications que l'autorité a bien voulu faire faire à tous les ponts à bascule du département de la Seine.

Dans les chariots, les chargements dépassent considérablement le plan des roues, soit au-dessus, soit sur les côtés. Cela est inévitable pour les longues et grandes caisses, les balles de laine, de coton, de maïs, les pailles, les foins, etc. Quant aux conducteurs de voitures à deux roues, interrogés pour savoir s'ils consentiraient à se servir de roues d'une dimension plus haute, afin d'obtenir un chargement plus fort, tous ont ré-

pondu que si leurs roues avaient un diamètre plus grand que le diamètre usité, les limoniers seraient écrasés aux descentes, et que tout exhaussement nouveau leur paraissait impraticable.

La hauteur des plus grands diamètres en usage varie, pour les charrettes, entre 1 mètre 80 centimètres et 1 mètre 90 centimètres, et pour les trains de derrière des chariots, entre 1 mètre 60 centimètres et 1 mètre 80 centimètres. Le maximum de hauteur désirable nous a paru déterminé par cette limite. N'y aurait-il pas d'ailleurs des difficultés nombreuses à faire appliquer un tarif composé de tant d'éléments divers, par les préposés des ponts à bascule, dont le service, dans l'intérêt de la circulation, exige beaucoup de célérité? Ne sera-ce point assez pour eux d'avoir à mesurer tant de degrés de largeur de bandes sans y ajouter l'embarras des diamètres, difficiles à vérifier à cause du moyeu placé au centre de la roue.

En outre, Messieurs, chaque décimètre d'augmentation dans la hauteur des roues ne comporte, suivant le projet, que 80 kilog. d'augmentation de poids par chaque paire de roues; or, la paire de roues seule peut être considérée comme pesant 40 kilog. de plus par suite d'un exhaussement correspondant; ce qui réduit, en définitive, à 40 kilog. la différence du poids autorisé. Cela vaudrait-il la peine de compliquer un service déjà si surchargé de détails? D'après ces motifs, et nous reposant d'ailleurs sur le soin qu'a eu de tout temps l'industrie de calculer la hauteur des diamètres de manière à diminuer au-

tant que possible le tirage, nous vous proposons de n'accorder qu'une seule prime de poids aux grands diamètres; savoir : aux voitures dont les roues auront 1 mètre 85 centimètres de hauteur, s'il s'agit de charrettes, et 1 mètre 75 centimètres à l'arrière-train s'il s'agit de chariots ayant 1 mètre à leur avant-train.

TROISIÈME QUESTION.

Largeur des bandes de roues.

Le tarif ne se compliquant plus de l'échelle des diamètres, nous allons l'examiner sous le rapport de la limitation des poids, combinée d'après la largeur des bandes des roues.

Vous avez vu, Messieurs, que les expériences de M. Morin avaient eu pour résultat de ne pas faire craindre l'usage des voitures à jantes étroites marchant en serre-file. En cela, elles ont été favorables à la liberté des transports, menacée à ce point de vue, il y a quelques années. Un moment même le roulage comtois a pu craindre de voir bouleverser son matériel : il est complétement rassuré aujourd'hui, et la voix d'un de nos jeunes et éloquents collègues n'aura plus besoin de se faire entendre pour lui prêter son secours.

Ces expériences ont prouvé que la voiture à deux roues ayant 7 centimètres de largeur de bande et un diamètre moyen, pourrait porter, sans inconvénient, 2 000 kilog. environ. Nous adoptons ce chiffre.

M. Morin et M. Emmery ont trouvé aussi

que l'on pouvait augmenter la charge à raison de chaque centimètre de largeur ajouté à la bande de 7 centimètres, d'un poids variant entre 137 et 150 kilog. par roue d'un même train. La Chambre des Députés a adopté le dernier chiffre. Nous l'approuvons, c'est là une faveur réelle. L'industrie et le public recueilleront le bienfait de cette disposition, si, comme nous avons tout lieu de le croire, les résultats généraux sont conformes à l'expérience.

Le tarif proposé procède de centimètre en centimètre, en prenant toujours pour base de l'augmentation des poids autorisés, 150 kil. par centimètre de plus de largeur de chaque bande de roue, ou 300 kilog. pour les deux roues d'une charrette. Cette progression est suivie jusqu'à la bande de 12 centimètres, et on arrive ainsi à un poids moyen de 3 500 kil. L'industrie pourra charger sur cette jante un tiers de plus que les expériences de 1806 n'avaient permis de lui donner ; disposition libérale à laquelle nous applaudissons, persuadés qu'avec une liberté sagement réglée et les méthodes d'entretien généralement employées aujourd'hui, nos routes ne sauraient être en péril.

La division de centimètre en centimètre adoptée dans le projet, nous paraît être plus favorable au commerce des transports que celle, plus commode pour les préposés, qui procéderait comme aujourd'hui de 3 en 3 centimètres. Toutefois nous ne l'avons plus suivie pour les degrés les plus élevés de l'échelle, afin de ne pas compliquer les vérifications.

Comme il semblerait résulter des expériences de

M. Morin, que les jantes au-dessus de 12 centim. de largeur n'avaient plus d'action utile sur les routes, parce que leur surface, soit à cause du bombement de la voie, soit à cause des aspérités qu'elle présente, ne serait pas entièrement en contact avec elles, le projet n'accorde plus d'augmentation de poids aux jantes au-dessus de 14 centimètres, et borne l'avantage fait à ces dernières à la moitié de celui qu'il concède par chaque centimètre de largeur aux jantes au-dessous de 12. Ici, Messieurs, s'arrête le système libéral du tarif, et se développe un système restrictif qui a amené de sérieuses et vives réclamations, réclamations un peu tardives, il est vrai, mais dont la lenteur s'explique par la position de ceux qu'elle touche plus particulièrement.

Quelque profonde que soit l'estime que nous professions pour de savantes expériences, il nous a paru que nous ne pouvions pas nous associer à la révolution complète que cette partie du projet semblait destinée à opérer dans l'industrie du roulage, déjà menacée par la création des chemins de fer.

Cette industrie se partage aujourd'hui en deux grandes divisions. La première comprend les voituriers parcourant les routes à petites journées avec les mêmes chevaux : c'est ce qu'on appelle le roulage ordinaire. Un grand nombre des voituriers de cette classe, sont propriétaires de leurs équipages.

La deuxième, connue sous le nom de roulage accéléré, s'exerce en général au moyen de départs réguliers et de relais placés de huit lieues en huit

lieues environ. La voiture bâchée et cordée au siége de l'entreprise, arrive ainsi en marchant nuit et jour et changeant de conducteur à chaque relais au lieu de sa destination, c'est-à-dire à l'établissement correspondant.

Ce système, qui embrasse aujourd'hui le tiers des transports du commerce, est préférable et mérite d'être encouragé; mais il n'est point applicable à tous les cas. On ne peut l'établir qu'entre les villes où il existe des masses de marchandises ayant besoin d'être régulièrement échangées. N'espérons donc pas le voir réussir partout.

Quand les marchandises qui sont plus particulièrement l'objet des transports du roulage accéléré ne lui manquent point, ses prix sont habituellement doubles de ceux du roulage ordinaire. Ils ne redescendent au niveau des prix du gros roulage que dans la morte-saison, ou lorsqu'il s'agit de prendre de la marchandise de moindre valeur pour compléter les chargements.

Toutefois, Messieurs, si le roulage qui s'effectue par relayeurs a des avantages réels, le roulage ordinaire en a quelques-uns aussi.

Ce roulage est nomade; il se porte partout où il y a des transports irréguliers à faire, partout où il y a encombrement.

Au retour des bâtiments destinés aux pêches lointaines, on voit les rouliers affluer dans les ports du second ou troisième ordre, où ne se font que peu ou point d'autres chargements. La saison des fruits les appelle par bandes nombreuses dans la Provence. Suivant que les circonstances deman-

dent l'augmentation ou la diminution de leur nombre dans le roulage général, ils se recrutent ou rentrent dans les fermes ou dans le roulage local.

Par l'isolement dans lequel se trouvent et vivent les hommes de cette profession, des coalitions ne sont pas à craindre entre eux. La concurrence existe toujours, et par suite le bon marché des transports. C'est là un précieux avantage, pour un pays qui possède 18 000 lieues de routes royales ou départementales, tandis que si peu de voies d'eau sont ouvertes à son commerce.

Grâce au meilleur état des routes, mais grâce aussi à cette affluence de petits industriels, la France a vu réduire d'un tiers environ le prix de ses transports depuis trente-cinq ans (1); c'est chez elle que les marchandises circulent à meilleur marché par la voie de terre; opérée sur une si vaste échelle, cette diminution des frais de transports a produit des résultats immenses.

Il est difficile, dans un grand pays comme le nôtre, d'apprécier quelle peut être annuellement la somme des dépenses occasionnées par les transports.

M. Navier, dans son ouvrage, les estime à 465 millions, indépendamment du prix des places dans les diligences. M. le Ministre des finances, dans un discours récemment prononcé à l'occasion du budget, annonçait, sans cependant l'affirmer, le chiffre de 600 millions comme étant le prix re-

---

(1) De 1808 à 1812, la tonne de marchandises transportée sur les principales routes de France coûtait environ 3 fr. 30 c. par myriamètre; elle ne revient aujourd'hui qu'à 2 fr.

cueilli par l'immense industrie qui nous occupe ; industrie dont le matériel ne peut être évalué à moins de 300 millions. Vous voyez, Messieurs, combien les intérêts que nous discutons sont importants et combien sont grands les services que le roulage rend à notre pays. Ces services, pouvions-nous oublier qu'en ce qui concerne le roulage ordinaire, ils sont rendus en grande partie par les voituriers conduisant des charrettes à jantes de 17 centimètres ?

Pouvions-nous admettre, alors même qu'aucun doute ne fût resté dans nos esprits sur le résultat des expériences récentes, que l'on pût ainsi bouleverser toutes les habitudes, s'exposer à ne pas satisfaire aussi complétement à tous les besoins, proscrire ce que la législation avait encouragé depuis cinquante ans, et courir le risque d'augmenter le prix des transports? nous ne l'avons pas pensé.

D'ailleurs, il nous a paru aussi difficile qu'à votre commission de l'année dernière, d'admettre qu'une jante de 17 centimètres ne fût pas plus protectrice des routes qu'une jante de 12 et même de 14. Une jante de 17 centimètres peut, avec des poids proportionnellement plus forts, être moins favorable à la route, mais il est évident pour tous que quand elle est chargée des mêmes poids, elle doit laisser sur la chaussée une empreinte moins profonde, et que, dès lors, il doit être sans danger de lui en accorder un peu davantage. Les larges jantes convenablement chargées, ont-elles donc perdu toutes les qualités qu'on leur attribuait autrefois, alors qu'on leur permettait des poids relativement plus considé-

rables? ne contribuent-elles plus même, dans le premier cas, à abaisser les inégalités du sol, à le niveler, à l'aplanir, à comprimer, à lier entre eux les matériaux, et à remplir, comme on le disait, la fonction du rouleau? Ne peut-on point penser que si des effets contraires ont été constatés sur la route où ont eu lieu les expériences de M. Morin, c'est que pendant un mois, sur cette voie soumise à des arrosements continuels, aucune réparation n'avait été faite, aucuns matériaux n'avaient été répandus, et que dès lors elle avait cessé d'être dans un état normal, c'est-à-dire à l'état d'entretien?

Est-il vrai que nos routes aient toutes un bombement suffisant pour qu'on doive toujours supposer que la jante de 17 centimètres et même celle de 25 ne les toucheront que sur une tranche de 10 à 12 centimètres au plus?

L'honorable membre de l'Institut qui a fait à l'Académie des Sciences le rapport sur les expériences de M. Morin, a combattu lui-même, auprès de nous, la suppression de la jante de 17 centimètres que le projet prescrit, ainsi que nous l'avons déjà dit, pour le transport des blocs uniques.

Nous avons cru pouvoir, sans danger, vous proposer le maintien de cette jante en accordant aux charrettes qui en sont munies le poids qui leur est concédé aujourd'hui, en hiver, c'est-à-dire 4800 kilog., poids inférieur à celui qu'elles eussent dû obtenir, si nous les avions traitées d'après la progression du tarif, de la même manière que les voitures à jantes de 12 centimètres et au-dessous; poids

inférieur, de 600 kilogr. environ, au poids moyen qui leur est actuellement attribué.

Ce poids moyen résulte de ce que la jante de 17 centimètres peut porter aujourd'hui, pendant les sept mois de la belle saison, un cinquième de plus que son poids d'hiver (1). Cette faveur va lui être enlevée par le projet de loi, mais était-il convenable, pour cette seule jante, de déroger à la règle du tarif unique et invariable? votre commission ne l'a point pensé.

Le chiffre que nous avons adopté ne satisfera point, sans doute, les propriétaires de ces voitures à jantes de 17 centimètres qui vous ont adressé leurs réclamations : ils demandent qu'on les fasse jouir, comme les autres intéressés, de l'augmentation de poids auquel l'amélioration des routes semblerait leur donner droit, et que l'on porte en conséquence, à 7 000, ou tout au moins à 6 000 kilog. le poids de leurs voitures en toute saison. Mais, Messieurs, si la grande expérience faite sur nos routes depuis 1806 nous a démontré que près des deux tiers du roulage général de France avaient pu s'effectuer depuis cette époque sur des bandes de 17 centimètres, et avec des chargements de 4 800 kilogrammes en hiver, sans que nos routes eussent cessé pour cela de s'améliorer, la même certitude ne nous était

---

(1) Le poids de la charrette à bandes de 17 centimètres peut s'élever, à cette époque, à 5 800 kilogrammes, non compris la tolérance. (Article 3 du décret du 23 juin 1806.)

pas acquise pour des transports plus considérables effectués sur la même jante pendant la même saison. Ici les expériences récentes pesaient avec autorité sur la détermination que nous avions à vous proposer.

Nous ne nous dissimulons point que, par la suppression du tarif d'été, la voiture la plus usitée sera réduite à porter toute l'année le poids qui lui est actuellement accordé pendant l'hiver, tandis que l'on profite de la fusion des tarifs des deux saisons en un tarif invariable pour augmenter le poids de tous les autres véhicules. Nous pensons que la faveur faite à la jante de 17 centimètres par les tarifs n'était pas la seule cause de son emploi. Le roulier, quand il est à peu près sûr de ne pas manquer de marchandises, a intérêt et tendance naturelle à se servir d'une grande voiture.

Nous croyons donc que la jante de 17 centimètres continuera à être usitée; mais pour que le dommage résultant de la diminution du poids ne soit pas trop sensible, nous demanderons à la Chambre de vouloir bien voter l'amendement que nous avons proposé dans le paragraphe second de l'article 24 de notre projet, d'après lequel les rouliers ayant habituellement cinq ou six chevaux à leur charrette ou à leur chariot pourront continuer d'attacher une carriole derrière leur grosse voiture sans qu'il soit besoin d'un conducteur particulier. La dépense du conducteur est fort à considérer dans la question des transports. Nous devons éviter que, pour y échapper et pour obéir

à la règle qui réduirait à quatre le nombre de chevaux que le même conducteur pourrait conduire, on n'employât, pour traîner les gros chargements, que des chevaux très-forts et très-vigoureux ce qui ferait complétement disparaître de nos attelages la race moyenne qui traîne de 900 à 1 100 kilogrammes (1).

En continuant à jouir de cette faveur, en élevant le diamètre des roues et en obtenant ainsi 200 kilog. de surpoids, la perte répartie sur les deux chargements conduits par le même voiturier s'élèvera à 8 pour 100 environ. Nous avons cru, qu'ainsi réduite, elle pourrait être supportée sans dommage sensible pour le public.

Quant aux chargements de 7 000 kilog. en hiver et de 8 400 kilog. en été, que l'on voit encore portés aujourd'hui sur des charrettes à jantes de 25 centimètres, ils disparaîtront tout à fait. Ils sont, du reste, assez peu usités pour les longues distances.

QUATRIÈME QUESTION.

Quel poids accordera-t-on aux chariots?

Après avoir fixé le tarif des chargements de la voiture à deux roues, par laquelle, soit qu'elle se

---

(1) Il résulte du rapport fait par M. le comte Daru, au nom de la commission chargée de l'examen du projet de loi sur le chemin de fer d'Avignon à Marseille (p. 50), que chaque collier, sur la route d'Avignon à Marseille, a transporté à peine 700 kil. de poids utile. Sur la route du Havre à Rouen, chaque cheval a traîné également en poids utile 698 kil. en

manœuvre plus facilement, soit que seule elle puisse plus aisément pénétrer dans la plupart des chemins de traverse, s'opère aujourd'hui plus des sept huitièmes du roulage (1), il nous restait à déterminer celui des voitures à quatre roues ou chariots.

Au premier aspect, il semblerait que la voiture à quatre roues pressant le sol sur quatre points différents, tandis que la charrette ne le touche que sur deux, devrait porter des poids doubles. Il n'en est point ainsi : l'avant-train a des roues plus basses ; ces roues ont besoin d'être plus aisément manœuvrées que celles de derrière ; d'un autre côté, c'est la roue de devant qui d'abord comprime le sol et facilite ainsi, soit sur la terre, soit sur les empierrements, le passage de celle qui la suit ; l'arrière-train doit donc être plus chargé que l'avant-train. Aussi, n'a-t-on jamais pensé que l'on pût accorder au chariot une charge double de la charrette. Le décret de 1806 ne lui attribuait en plus qu'un tiers de la charge de celle-ci. Ce n'était

---

hiver et 853 en été pendant l'année 1825 ; la charrette de 17 centimètres attelée sur cette route de cinq chevaux, pesant 1 500 kil., il faut ajouter 300 kil. de poids mort pour avoir la charge totale de chaque cheval.

(1) On a constaté que sur 5 267 voitures qui se sont dirigées, dans l'année 1825, du Havre à Rouen, il ne s'est trouvé que 142 chariots ; que sur les 5 125 charrettes, plus des quatre cinquièmes avaient des jantes de 17 centimètres, et que les charrettes de cette dernière sorte avaient transporté les neuf dixièmes du tonnage total des marchandises. (*Annales des ponts et chaussées de* 1833, p. 194.)

point assez. Dans l'artillerie, il est d'usage de mettre sur le train de derrière les deux tiers du chargement total du chariot, et un tiers sur celui de devant. Dès lors, en accordant aux voitures à quatre roues la moitié en sus du poids concédé aux charrettes, on aurait les roues de l'arrière-train du chariot chargées de la même manière que le sont les roues de la charrette.

Le projet de loi propose une proportion plus avantageuse encore; elle est favorable à un véhicule qu'il est bien d'encourager, sans cependant risquer de bouleverser violemment les habitudes d'une grande partie des agriculteurs et des rouliers de France.

Nous ne faisons pas d'objections à la proportion proposée. Nous vous demanderons en conséquence d'adopter pour le chariot le plus usité, c'est-à-dire pour celui dont les roues de l'arrière-train ont 1 mètre 60 centimètres environ, les poids que le projet de tarif attribue, dans ses différents degrés, à ceux de cette catégorie. Nous réduisons à 7 000 kilogrammes le poids le plus élevé que nous attribuons au chariot ayant des jantes de 17 centimètres, pour nous rapprocher du décret de 1806, qui ne lui accordait que ce poids, y compris une tolérance de 300 kilogrammes.

Les chariots les plus hauts ayant, ainsi que nous avons déjà eu l'honneur de le dire à la Chambre, des roues de 1 mètre 70 centimètres à 1 mètre 80 centimètres, nous vous proposons d'accorder une prime de 300 kilogrammes à ceux dont les roues de l'arrière-train auront un diamètre de

1 mètre 75 centimètres, et celles de l'avant-train 1 mètre.

L'article 4 du décret de 1806 accordait une prime aux chariots à voies inégales. Ce mode de construction augmentant beaucoup le tirage, ces chariots n'ont jamais été usités. C'est avec raison qu'ils ne sont plus mentionnés au projet de loi.

CINQUIÈME QUESTION.

Quel poids accordera-t-on au roulage au trot suspendu?

Les expériences de M. Morin ayant démontré ce que la Chambre, dans sa sagacité et sa sagesse, avait déjà pressenti, savoir : que le roulage suspendu sur ressorts métalliques allant au trot ne fatiguait pas plus les routes que le roulage au pas, nous vous proposons d'adopter les dispositions du tarif, qui accordent à ce premier roulage les mêmes poids qu'au second. Toutefois, Messieurs, le tarif n'étendrait cette faveur pour le roulage au trot que jusqu'à la bande de 10 centimètres, adoptée comme limite pour les diligences et les messageries.

Nous vous demandons d'autoriser pour les fourgons, ou pour tout autre mode de roulage au trot suspendu sur ressorts métalliques, un poids un peu plus considérable, lorsque les entrepreneurs de roulage au trot jugeront à propos d'employer la jante de 11 centimètres; ce poids serait de 5 200 kilogrammes comme pour les chariots allant au pas. On doit, dans l'intérêt des voyageurs comme dans celui du commerce, encourager l'établissement des fourgons marchant avec relais et

destinés à diminuer la pesanteur des voitures publiques par la division des charges. Ne servant point au transport des personnes, ne compromettant pas leur sécurité, n'ayant pas besoin d'ailleurs de la même vitesse que les voitures destinées à ce service, les chevaux qui y sont consacrés peuvent traîner davantage. Ainsi nous semble parfaitement justifié l'amendement que nous avons l'honneur de vous proposer.

SIXIÈME QUESTION.

Quel règlement de poids adoptera-t-on pour les messageries?

Ayant fait disparaître du tarif des messageries toute distinction fondée sur les diamètres, nous vous proposons d'accorder aux roues de toute dimension, le poids que le projet attribue aux plus grands diamètres. Ainsi, elles pourront porter en toute saison, sur des bandes de 10 centimètres de largeur, des poids de 100 kilogrammes plus élevés que ceux qu'elles portent aujourd'hui avec des roues à bandes de 11 centimètres en été et de 14 en hiver (1). Nous n'avons parlé que des diligences les plus usitées, les diligences à quatre roues; quant aux voitures suspendues, à deux roues, destinées aux voyageurs, nous maintenons, à leur égard, la règle que la Chambre avait adoptée, en ne leur permettant que la moitié du poids des autres.

---

(1) Il peut n'être pas sans intérêt de connaître les variations qu'ont éprouvées les tarifs des chargements des voitures publiques à 4 roues depuis 1806. On en jugera par le tableau suivant :

On aurait pu croire, par la rédaction de l'article 3, que les fourgons pouvaient être considérés comme des messageries et soumis aux mêmes obligations, tandis que l'intention du législateur, en affectant un poids spécial au roulage au trot, n'avait point été de les y astreindre. Nous faisons disparaître toute ambiguïté en substituant le mot *et* à la disjonctive *ou*.

Tarif arrêté par le décret du 23 *juin* 1806.

LARGEUR DES JANTES.	Limite du poids autorisé pour la voiture et son chargement pendant tout le cours de l'année.
De 6 centimètres.....	2 000 k.
De 7.....	2 300
De 8.....	2 600
De 9.....	2 900
De 10.....	3 200
De 11.....	3 400

Tarif arrêté par l'Ordonnance du 16 *juillet* 1828.

De 6 centimètres.....	Comme précédemment.
De 7.....	*id.*
De 8.....	2 560
De 9.....	Comme précédemment.
De 10.....	*id.*
De 11.....	3 520
De 14.....	4 000

Tarif arrêté par l'Ordonnance du 23 *avril* 1834.

De 6 centimètres.....	Comme précédemment.
De 7.....	*id.*
De 8.....	2 560
De 9.....	Comme précédemment.
De 10.....	*id.*
De 11.....	3 520
De 14.....	4 480

Nous avons transporté après l'article 3, et sous le numéro 4, la disposition qui se trouvait à la suite des tableaux de l'article 2. Elle a pour but le maintien du roulage comtois, et accorde, en conséquence, aux voitures à quatre roues avec six centimètres de largeur de bande, 1 800 kilog. mais seulement lorsqu'elles sont destinées au roulage au pas. Nous avons cru pouvoir étendre sans inconvénient cette disposition aux petites diligences des pays de montagnes, où l'usage, motivé par la rapidité des rampes, a conservé des jantes faibles, portant des poids plus forts que ceux spécifiés à l'article 11 du projet, et pouvant s'élever aujourd'hui, pour les jantes de 6 centimètres, à 2 100 kilogrammes y compris la tolérance, aux termes de l'article 6 du décret de 1806. Quelques membres de votre commission avaient pensé pouvoir conserver ce chiffre et l'appliquer aux chariots; mais M. le Ministre des travaux publics ayant

---

Tarif arrêté par l'Ordonnance du 15 *février* 1837.

LARGEUR DES JANTES.	Du 20 novembre au 1er avril.	Du 1er avril au 20 novembre.
De 6 centimètres.....	»	»
De 7.....	2 400	2 600
De 8.....	3 100	3 400
De 9.....	3 400	3 800
De 10.....	3 700	4 100
De 11.....	4 000	4 400
De 14.....	»	»

Les poids fixés par l'Ordonnance du 23 avril 1834, sont maintenus pour la jante de 14 centimètres, et ceux du décret de 1806 pour ceux de la jante de 6 centimètres.

été d'avis qu'il convenait d'attribuer, au contraire, à ces petites diligences le poids fixé par le projet pour les chariots, nous vous demandons d'adopter dans ces termes notre proposition.

SEPTIÈME QUESTION.

Quel parti adoptera-t-on à l'égard des diligences et carrioles non suspendues et du roulage qui ne l'est pas?

« Les voitures publiques sont généralement suspendues sur ressorts métalliques, disait, en 1838, le rapporteur de votre commission; il en est toutefois un certain nombre qui n'ont point de ressorts; le Gouvernement les a laissées, en réglant le tarif de l'ordonnance 1837, sous l'empire des tarifs de 1806 et 1834. Ces voitures, ajoutait-il, sont fatigantes pour les voyageurs, plus nuisibles aux routes que les autres; il suffit de ne pas troubler les entreprises existantes. Les tarifs actuels leur ont permis d'exister et de se développer. »

Un des motifs de l'emploi de cette sorte de voiture, c'est qu'elle est exempte du droit de 25 centimes par cheval, dû aux maîtres de poste.

Craignant de détruire ainsi des entreprises à bas prix dont les classes peu aisées profitent, vous aviez jugé à propos d'établir pour elles, dans votre projet de 1838, un tarif également calculé sur ceux de 1806 et de 1834 qui n'établissaient point de distinctions entre les voitures suspendues et celles qui ne l'étaient pas. Vous leur aviez attribué un poids inférieur d'un septième environ à ce-

lui que vous aviez adopté pour les voitures suspendues.

Nous avons préféré laisser à des règlements d'administration publique le soin de régir ces cas exceptionnels, lorsque le poids de ces voitures excédera le poids déterminé à l'article 11; cet article suffira dans tous les cas pour protéger les plus légères.

Des dispositions de même nature détermineront aussi le régime auquel seront soumises les industries qui se livrent au transport de la marée (1), ou de tous autres objets de consommation susceptibles de prompte détérioration, lorsque les voitures employées à ces divers services, marchant au trot, ne rentreront pas dans l'exception fixée par ce même article.

L'amendement que nous avons proposé à l'article 4, pour l'expliquer et l'étendre au besoin, montrera que votre sollicitude embrasse tous les intérêts.

Tolérance. Art. 5 du projet, 6 de la commission.

L'intervalle compris entre la limite des poids autorisés et la limite au delà de laquelle commence la contravention, constitue la tolérance. Cette tolérance est accordée parce qu'il est essentiel de tenir compte de la différence des instruments de pesage, de l'humidité de l'atmosphère qui gonfle

(1) Les voitures chargées de poissons sont, en général, à deux roues, elles marchent au trot, elles ne sont point suspendues sur ressorts. Le poids autorisé pour elles est aujourd'hui y compris la tolérance, de 3 620 kilog., lorsqu'elles ont des roues à jantes de 11 centimètres, et de 4 580, lorsque ces jantes sont de 14 centimètres.

les bois et les chargements, de la boue qui s'y attache, et quelquefois aussi des erreurs d'évaluation, ou de l'impossibilité de disposer un chargement de manière qu'il n'excède pas la quotité autorisée.

En 1838, vous aviez décidé que la tolérance devait correspondre au poids du chargement, et vous l'aviez fixée au vingtième de ce poids. Le Gouvernement, pour favoriser les petits chargements, vous propose de l'établir uniformément à 200 kilogrammes; nous vous demandons de l'adopter ainsi.

Les chargements doivent être réglés d'après le tarif. Les chargeurs auront à s'imputer les suites de leur négligence, chaque fois qu'ils ne réserveront pas la tolérance pour les variations du pesage ou pour l'aggravation de poids résultant de causes inévitables et fortuites.

Nous dirons la même chose pour la tolérance applicable à la largeur des bandes. Il ne peut être dans l'intention du législateur que sous prétexte de la tolérance, une voiture commence son voyage avec des bandes de roue d'une dimension inférieure à celle autorisée pour son chargement.

Si vous adoptez nos propositions, cette tolérance sera à l'avenir d'un demi-centimètre jusqu'à la bande de 12, et d'un centimètre pour les bandes de 14 et de 17. Elle est aujourd'hui d'un centimètre, parce que le tarif procède de 3 en 3 centimètres. Mais, comme jusqu'à la bande de 12, il procédera de centimètre en centimètre, on

conçoit que cette tolérance devait être, dans ce cas, diminuée.

La commission, en vous entretenant, à l'occasion des tarifs, de ce qui avait trait aux diamètres des roues, vous a fait connaître les motifs pour lesquels elle n'accorderait pas de tolérance à cet égard. Elle ne reviendra pas sur ce sujet.

Art. 6 du projet, 7 de la commission.

L'article 6 porte que des règlements d'administration publique déterminent le mode et les formalités de pesage des voitures.

Ce paragraphe est entièrement conforme à une disposition que vous avez déjà adoptée trois fois.

Nous croyons donc entrer dans les vues de la Chambre en ne nous livrant pas à une longue dissertation sur les avantages et les inconvénients du mode de pesage actuellement usité. La Chambre l'a approuvé; elle a pu désirer d'y voir introduire des perfectionnements; elle aurait souhaité notamment que le conducteur pris en contravention pût voir sur un cadran quel est le poids de sa voiture; l'Administration avait donné l'espérance que cette amélioration pourrait être facilement obtenue. Puisque les essais tentés dans ce but n'ont pas encore réussi, nous ne doutons point que l'on ne s'efforce, en attendant sa réalisation poursuivie encore aujourd'hui, d'offrir aux voituriers les moyens les plus faciles de juger par eux-mêmes de l'état de leurs chargements.

Les ponts à bascule ont été fort améliorés; les différences notables que l'on remarquait entre plusieurs d'entre eux ont disparu, et aujourd'hui les variations sont peu importantes.

Cette machine à articulations de leviers sera toujours plus précise qu'une machine à ressort, qu'un dynamomètre.

Les ressorts sont susceptibles d'altération; ils sont soumis à diverses influences. Appliqués à l'appréciation de l'intensité du tirage des voitures ou de leur poids, ces altérations seront plus grandes encore. Nous ne désespérons pas de la science; elle découvrira, nous l'espérons, un instrument portatif qui puisse être utilement employé, en plaine comme sur les rampes, pour déterminer exactement le poids des voitures. Mais, il faut bien le reconnaître, il résulte des observations qui nous ont été faites, que cet instrument n'existe pas encore, et que de tous ceux inventés jusqu'à ce jour, il n'en est aucun qui ne soit beaucoup plus imparfait que le pont à bascule.

Toutefois, Messieurs, nous verrions avec quelque regret trop étendre le nombre de ces instruments. C'est un établissement cher qu'un pont à bascule; il faut le construire, l'entretenir, et payer un ou deux employés pour le manœuvrer. Les cent cinquante et un qui existent aujourd'hui, quels qu'aient été les abus si souvent signalés, ont produit des résultats utiles; les grandes entreprises de messagerie ont à peu près cessé toute surcharge; les conducteurs ont été rendus personnellement responsables des contraventions; le roulage accéléré est rarement pris en défaut; et depuis qu'une surveillance plus active a été introduite, une sévérité salutaire employée, le nombre des contraventions a diminué des quatre cinquièmes dans le seul dé-

partement de la Seine. Cette amélioration est due à la vigilance de l'Administration.

On avait proposé de faire rentrer les ponts à bascule dans le service des contributions indirectes, où les agents sont plus nombreux, où la surveillance est plus complétement organisée que dans le service des ponts et chaussées. Nous ne croyons pas que cette attribution, sur laquelle nous n'avons rien à proposer, fût convenable. Nous craindrions que le public ne vît là une mesure marquée au coin de la fiscalité, et que les employés des contributions indirectes ne fussent portés à la considérer eux-mêmes à ce point de vue.

Avec la juste sévérité de l'Administration centrale et à l'aide de la vigilante attention des procureurs du Roi sur les préposés que vous leur avez soumis en leur donnant la qualité d'officiers de police judiciaire, on parviendra à moraliser complétement un service dans lequel, il faut bien le reconnaître, on a eu de grands et nombreux scandales à déplorer.

Les ingénieurs, les agents voyers, quelques conducteurs des ponts et chaussées, pouvant être particulièrement chargés du contrôle, contribueront aussi à maintenir dans la limite de leurs droits et de leurs devoirs, des préposés choisis à l'avenir dans les rangs de l'Administration et dont la probité aura pu être éprouvée.

Pour éviter la dépense énorme qu'entraînerait la construction des ponts à bascules sur tous les points du vaste réseau de nos routes royales et départementales, et donner aux agents de l'Admi-

nistration d'autres moyens de contrôle, vous aviez adopté que le poids des chargements pourrait être également vérifié par l'examen des lettres de voiture, feuilles de chargement et états de voyageurs, ou par l'addition des objets transportés, et que les voituriers seraient obligés, sous peine d'être punis d'une amende de 20 à 300 fr., d'exhiber leurs papiers aux agents de l'Administration. Cette pénalité était trop sévère; nous vous proposerons de la modifier.

Les lettres de voitures sont ordinairement envoyées par les entrepreneurs de roulage accéléré à leur destination, pour éviter qu'elles ne soient transmises de main en main entre les relayeurs. Quelquefois elles demeurent affectées à la garantie des avances faites aux conducteurs. D'un autre côté les feuilles de route, les états de voyageurs peuvent être perdus. Ces motifs ont fait rendre facultative, dans le projet de loi, une disposition que vous aviez établie comme obligatoire. Il semblerait résulter de la discussion qui a eu lieu dans une autre enceinte, que cette disposition n'a plus été maintenue que pour laisser au voiturier la faculté de ne point passer sur un pont à bascule en présentant ses papiers aux préposés.

Nous ne saurions admettre cette interprétation.

Le mode de vérification par les lettres de voitures ou états de chargement, avait été emprunté à la loi du 19 mai 1802, promulguée à une époque où il n'existait que peu de ponts à bascule, et comme moyen de suppléer à leur nombre.

Si une lettre de voiture, ou tout autre papier

prouve qu'une charrette pèse 3 500 kilogram., tandis qu'elle ne devrait pas en peser plus de 2 600, ne doit-on pas pouvoir condamner le propriétaire à raison de cette surcharge, lorsqu'il n'y a point de bascule à portée?

Si au contraire il y en a une, et que la vérification ait eu lieu, n'y aurait-il pas là, à moins de circonstances exceptionnelles, un indice de faute contre le préposé qui n'aurait pas déclaré la voiture en surcharge.

Si vous adoptez, comme nous l'espérons, l'art. 26 de notre projet, l'Administration pourra prescrire la mention, sur la plaque, du poids de la voiture vide. Le mode de vérification par les papiers du voiturier, n'offrira donc pas de grandes difficultés. Ce mode ne doit évidemment s'appliquer qu'aux conducteurs de voitures de roulage proprement dit et aux voitures de messageries. Pour les premiers, s'il n'y a pas de lettres de voitures, il y aura presque toujours une feuille ou un bulletin de chargement. Si ces papiers sont égarés, ne pourra-t-on pas y suppléer?

Nous pensons donc qu'il convient d'exiger la production des papiers. Mais ayant égard à ce qu'ils peuvent être perdus, considérant d'ailleurs que sur les routes les plus fréquentées par le commerce, il existe des moyens de vérification suffisants pour les préserver des chargements illicites et excessifs; nous ne vous proposerons de punir leur non-production, que d'une amende de 1 à 15 fr. (Art. 34, § 2 du projet de la commission.)

Nous vous ferons remarquer que votre commis-

sion de 1838 vous avait proposé avec d'autant plus de confiance les dispositions contenues dans l'article sur lequel nous appelons en ce moment votre attention, que l'on rédigeait encore alors (dans le département de la Seine notamment) des procès-verbaux, par appréciation de poids, en vertu de l'article 3 de la loi du 19 mai 1802 (29 floréal an 10), considérée comme étant en vigueur, et que ces procès-verbaux servaient de base aux jugements prononcés par le conseil de préfecture.

Quant aux messageries, le poids d'un voyageur étant supposé de 70 kilog. en moyenne, il suffira d'additionner leur nombre avec le poids des marchandises résultant des feuilles de chargement pour connaître le poids total. S'il en résultait qu'il y eût excès de chargement en y ajoutant le poids de la voiture vide, un procès-verbal de surcharge pourra être dressé. Il pourrait l'être, alors même que le poids de la voiture ne serait pas relaté sur la plaque ou sur les panneaux, s'il ne restait, addition faite du poids des voyageurs et des marchandises, qu'un poids évidemment inférieur au poids supposé de la voiture (1) pour arriver à la limite extrême du chargement permis.

Un autre moyen de vérification, autorisé par cet article, est celui qui résulte de l'addition des poids partiels des objets transportés.

---

(1) Une diligence de 15 ou 18 places pèse 2000 kil., et une voiture ordinaire à double fond en pèse 1 000.

Ce mode, qui déjà est autorisé par la jurisprudence du conseil d'État, peut s'appliquer aux voitures de l'agriculture comme à celles du roulage.

Qu'une voiture soit chargée de sacs de farine, de tonneaux de vin, tout le monde sait le poids de ces objets; la surcharge est facile à reconnaître et à constater? Si la surcharge est évidente, ne convenait-il pas d'armer les ingénieurs, les conducteurs et les maires de moyens suffisants pour faire réprimer de pareilles contraventions, surtout sur les routes où il n'existe point de ponts à bascule?

Cette mesure, exécutée avec précaution et prudence, nous paraît être le seul mode praticable pour constater les contraventions sur une grande partie des routes départementales, et surtout sur presque tous les chemins de grande communication où il n'existe point de ponts à bascule, et où il nous paraîtrait que de longtemps il n'y aurait pas lieu à en établir, alors même que la loi y serait déclarée applicable.

Art. 7 et 8 du projet, 8 et 9 de la commission.

Les autres dispositions de ce titre sont conformes à celles que vous aviez précédemment adoptées. Nous avons divisé celles qui font l'objet de l'article 8, à cause de l'amendement proposé à l'article 34 du projet.

Diverses demandes ont été adressées à la Chambre en ce qui concerne les règles à observer pour la hauteur des chargements des diligences; comme nous laissons aux règlements d'administration publique le soin de les fixer, nous n'avions pas à les discuter.

TITRE II.

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES.

Art. 9 et 10 du projet, 10 et 11 de la commission.

Les dispositions des trois premiers articles du titre II ont été déjà votées dans cette enceinte.

Art. 11 du projet, 12 de la commission.

Lorsque sur la demande de votre rapporteur, appuyée deux fois par le vœu des commissions, la Chambre adopta la disposition contenue dans l'article 11, elle eut en vue d'affranchir de toutes dispositions restrictives quant aux jantes, les voitures légères, telles que celles des boulangers, des bouchers, des revendeurs, des petits marchands, etc.; elle voulut exonérer aussi de toute obligation de largeur de jantes les chariots de maître et les carrioles faisant le service de messageries, et destinées à ne porter que de faibles poids. Cet article doit être appliqué quelle que soit d'ailleurs l'allure des chevaux attelés. Telle est l'interprétation que, d'accord avec le Gouvernement, lui donne aujourd'hui votre commission. Pour éviter toute ambiguïté à l'avenir, nous avons cru devoir rendre la rédaction plus précise.

Art. 12 du projet, 13 de la commission.

Les voitures ayant 7 centimètres de largeur de bandes quand elles seront à deux roues, et 6 centimètres quand elles seront à quatre roues, porteront rarement des poids supérieurs à ceux que le tarif leur accorde quand elles ne sont attelées que d'un cheval; le projet de loi les dispense alors de toute vérification à cet égard; nous admettons cette exemption et les motifs qui l'ont dictée. Nous nous sommes bornés à en compléter la rédaction.

Il en est de même de la disposition qui exempte de toute vérification de leur poids les diligences à roues de 7 centimètres, lorsqu'elles ne sont attelées que de trois chevaux, et les diligences à roues de 9 centimètres, lorsqu'elles ne sont attelées que de quatre chevaux. Ici les chargements excessifs sont encore arrêtés par un obstacle invincible, la force des chevaux qui peut difficilement dépasser 1 000 à 1 100 kilog. au plus, quand ils ont à parcourir un relais au trot.

En 1838 vous aviez consacré cette exception, et confirmé, sur ce point, l'ordonnance du 15 février 1837 : vous ne voudriez pas y déroger aujourd'hui.

Nous proposons un léger changement à ce même article; il n'accordait la faculté dont il s'agit aux voitures attelées du même nombre de chevaux et marchant au trot, sans relais, qu'autant qu'elles ne parcouraient que 2 myriamètres ou 5 lieues; nous avons pensé que ce trajet devait être étendu à 3 myriamètres, distance que les chevaux peuvent parcourir sans avoir besoin de repos.

Voitures de l'agriculture. Art. 13 du projet, 14 et 15 de la commission.

La culture des champs, la nécessité de passer sur des sols gras et marécageux ou de gravir des côtes escarpées, le mauvais état des chemins d'exploitation ou de traverse, le peu de ressources des petits fermiers et des métayers opposent des obstacles presque invincibles à l'emploi des bandes larges dans la campagne.

Là même où les jantes prescrites par les règlements ont pu être introduites, n'est-il pas des époques de l'année, et notamment celle de la rentrée des moissons, où il serait impossible d'as-

treindre les cultivateurs à ne placer sur leurs voitures que les charges autorisées par les règlements ?

Aussi les voitures agricoles ont-elles toujours été l'objet d'exceptions ou de faveurs spéciales.

L'article 8 de la loi du 7 ventôse an 12 dispense de toute vérification relative à la largeur des bandes de leurs roues, les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes, à l'exploitation des fermes, et dispose que le Gouvernement réglera le poids de leur chargement dans le cas où elles emprunteraient les grandes routes. L'article 8 du décret du 23 juin 1806 l'a fixé à 4 000 kilogrammes.

Tel est l'état actuel de la législation que la jurisprudence a expliquée en décidant que ces dispositions n'étaient applicables qu'aux voitures qui se rendent de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, ou qui servent au transport des objets récoltés aux lieux où le cultivateur les dépose ou les rassemble.

Hors de là, le cultivateur rentre dans le droit commun ; soit qu'il veuille aller vendre ses denrées au marché des villes voisines, soit qu'il veuille y charger des engrais, il ne peut atteler au delà d'un cheval ou de deux bœufs à sa voiture, à moins qu'elle n'ait 11 centimètres de largeur de bandes.

C'est là une très-grande gêne dont tous les projets présentés jusqu'à ce jour ont eu pour but de délivrer l'agriculture et l'industrie. Mais le Gouvernement avait pensé qu'en vue de cette faveur, il pouvait faire cesser les dispositions exceptionnelles dont l'agriculture était l'objet, et que, notamment,

il devait exiger d'elle, comme du commerce, l'emploi de jantes ayant le minimum de largeur déterminé par les divers projets de loi, 8 centimètres d'abord, plus tard 7 centimètres pour les charrettes; 7 et ensuite 6 centimètres pour les chariots, alors même que les voitures ne seraient attelées que d'un seul cheval.

Vous n'aviez point partagé cette opinion.

En conséquence, la Chambre avait décidé que les voitures de l'agriculture, lorsqu'elles n'atteindraient pas un poids déterminé, seraient à toujours exonérées de toutes conditions de largeur de bandes lorsqu'elles ne passeraient sur les routes royales ou départementales que pour la culture des terres, l'exploitation ou le transport des récoltes; elle avait restreint cette faveur à dix années pour celles de ces voitures qui emprunteraient les routes royales ou départementales pour porter des denrées aux marchés, ou pour approvisionner la ferme en matériaux et engrais.

Dans ce dernier cas et durant ces dix années, l'exception n'existait pas de plein droit comme dans le premier, elle avait besoin d'être prononcée par ordonnance royale, rendue sur la délibération motivée du conseil général du département.

Le projet présenté à la Chambre des Députés, au commencement de cette session, réduisait à sept années le temps durant lequel l'agriculture aurait joui de cette double faveur.

La commission de cette même Chambre ne proposait également d'affranchir que pendant sept ans les voitures de l'agriculture de toutes dispositions

relatives aux largeurs de bandes; mais elle dispensait du pesage les charrettes ayant 7 centimètres de largeur de bande, et les chariots en ayant 6, pourvu qu'il n'y fût attelé que deux chevaux. Il en était de même pour les voitures à deux roues et 9 centimètres de bandes, et pour celles à quatre roues et 7 centimètres de bande, attelées de trois chevaux.

Ces dispositions n'ont point été adoptées; elles impliquaient la suppression des jantes au-dessous de 6 et de 7 centimètres, jantes que vous aviez jugé à propos de maintenir en faveur de l'agriculture.

On a établi, par des statistiques, que les bandes qu'il s'agissait de proscrire étaient généralement usitées dans la Bresse et les contrées environnantes, dans la Champagne, la Lorraine et presque tout le Midi : qu'au port de Gray notamment, où on embarque les produits des forges de la Franche-Comté et de la Champagne pour les pays méridionaux, les deux tiers des fers destinés au charronnage, se composaient de bandes de roues au-dessous de 6 centimètres de largeur; que ces jantes étaient également en usage dans les pays de montagnes, et que dans ceux où la terre est grasse et humide, il était impossible de n'y avoir pas recours.

On représentait en même temps qu'il serait plus funeste qu'utile aux intérêts généraux de forcer une partie considérable de l'agriculture française, et la partie la plus digne d'intérêt, à changer son matériel, et de lutter contre d'anciennes habitudes fondées le plus souvent sur la nature du sol et la nécessité, ou sur le manque de ressources; qu'en

augmentant la largeur des jantes jusqu'au minimum déterminé par le projet on rendait la voiture plus chère; qu'on ne pouvait estimer à moins de 100 francs la différence de prix; qu'on la rendait également plus lourde et qu'on forçait le cheval à traîner un poids mort de 80 kilogrammes, et qu'il convenait d'épargner cette surcharge à des chevaux de petite taille, les seuls qu'on emploie dans ces pays?

Qu'importe, ajoutait-on, que la commission dispense du pesage les charrettes ayant 7 centimètres de largeur de bandes traînées par deux chevaux et celles à 8 centimètres traînées par trois chevaux ainsi que les chars correspondants, quand ces animaux seront si loin de pouvoir traîner les poids autorisés par le tarif pour des voitures de cette catégorie? Ce dernier système favorise les pays riches, les pays de grande culture, les gros fermiers; il est nuisible aux pays pauvres, aux métayers, aux petits cultivateurs, ce n'est pas là une égale justice.

On y retrouve les inconvénients inhérents à la limitation des chargements par le nombre des chevaux, système que le Gouvernement et les Chambres ont eu tant de motifs de rejeter.

Ces raisons ont prévalu, et la Chambre des Députés a adopté que les voitures de l'agriculture seraient dispensées de toute règle relative à la largeur des bandes et à la limitation des poids, de quelque nombre d'animaux qu'elles fussent d'ailleurs attelées.

Elle a appliqué cette dispense, non-seulement aux voitures qui empruntent les routes pour aller

de la ferme aux champs et des champs à la ferme, mais encore à celles qui servent aux transports des denrées aux marchés voisins et aux approvisionnements en denrées, amendements et matériaux destinés à la reconstruction des bâtiments d'exploitation rurale.

Telle est, Messieurs, la disposition qui vous est soumise, et sur laquelle nous avons dû porter notre attention.

Nous admettons l'exemption de toute règle et la dispense de toute vérification, quand il ne s'agit que du mouvement qui s'opère de la ferme aux champs et des champs à la ferme.

Cette liberté absolue existe aujourd'hui, et vous aviez toujours vu avec regret le Gouvernement vouloir la restreindre. Mais quand il s'agit de la circulation qui s'opère sur les routes pour porter les denrées au marché ou pour aller chercher et conduire à la ferme des matériaux et des engrais, comme dans ce cas on accorde des faveurs nouvelles toutes les fois que la voiture est attelée de plus d'un cheval, nous pensons qu'on ne saurait concéder une liberté sans limite.

L'agriculture n'a-t-elle pas besoin de bonnes routes tout aussi bien que le commerce?

Les chemins vicinaux de grande communication n'ont-ils pas été entrepris dans son intérêt, pour éviter aux agriculteurs d'écraser leurs chevaux, de briser leurs attelages, pour économiser leur temps?

Lorsqu'il ne portera que des poids médiocres, nous laisserons à l'agriculteur la faculté de pour-

voir à ses divers besoins avec la seule voiture que le plus souvent il possède.

Si sa voiture et son chargement ne pèsent que 2 500 kilog. si elle est à deux roues, et 4 000 kilog. si elle est à quatre roues, le cultivateur aura la faculté de se servir de bandes de toute dimension.

Cette faculté, Messieurs, vous l'aviez accordée pour dix années; nous vous proposons de la consacrer à perpétuité. Vous ne perdrez pas de vue qu'elle ne devient une faveur nouvelle que pour les voitures attelées de plus d'un cheval, puisque celles-ci, nous devons le répéter, sont exceptées de toute règle en ce moment. Les motifs qui vous l'ont fait admettre existeront dans dix ans tout aussi bien qu'aujourd'hui; à cette époque les montagnes ne se seront point abaissées, tous les terrains humides n'auront pas été desséchés et tous les cultivateurs ne seront point devenus assez riches pour qu'ils aient, pour aller au marché, une autre voiture que celle qu'ils sont obligés d'employer pour cultiver et exploiter leur terre.

Quand leurs charrettes pèseront plus de 2 500 kil. et leurs chariots plus de 4 000 kilog., les cultivateurs, hors du cas prévu à l'article 14 de notre projet, seront tenus d'avoir des roues avec les largeurs de jantes déterminées par le tarif.

Les poids attribués au roulage pour chaque degré de largeur de jante sont considérables; tous, à l'exception de celui afférent à la jante de 17 centimètres, ont été augmentés. Le commerce est satisfait des poids accordés aux jantes inférieures; pourquoi l'agriculture, qui en général a des che

vaux plus faibles que le roulage, ne le serait-elle pas? Si elle craint le pesage, ce n'est pas en vue du pesage lui-même, mais à cause des contraventions auxquelles elle est exposée.

Il faut reconnaître, en effet, que le cultivateur doit avoir plus de peine que les gens qui se livrent à l'industrie des transports, à composer son chargement de manière à se tenir toujours dans la limite des poids autorisés. Comment appréciera-t-il exactement la charge des engrais, des amendements qu'il transporte. Peut-il avoir des données sûres pour cela? Évidemment il régnera souvent dans son esprit une grande incertitude, et cependant n'y aurait-il pas quelque injustice, à cause de cette incertitude même, à l'obliger à remettre au lendemain des transports qu'il aurait besoin d'effectuer immédiatement?

Il nous a donc paru qu'une large tolérance, une tolérance exceptionnelle, tolérance que nous proposerons de fixer à 500 kilog. au lieu de 200, devait être accordée aux voitures des agriculteurs lorsqu'elles seraient soumises aux règles du tarif du roulage, c'est-à-dire lorsque leur poids excéderait 2 500 kilog. pour une charrette et 4 000 kilog. pour un chariot.

Pour cette même cause, et pour d'autres motifs que nous développerons en vous entretenant de l'article 18, nous vous demanderons de vouloir bien fixer à la moitié seulement, le minimum des ameudes pour cause de surcharge quand elles devront être prononcées contre des cultivateurs.

Telle est la série de dispositions favorables que la commission propose pour l'agriculture.

En consacrant d'une manière plus générale et plus étendue les priviléges que vous lui aviez déjà accordés, elle complète le système dans lequel, pressés par la nature des choses et des habitudes séculaires, vous aviez senti le besoin d'entrer. Elle n'accorde pas sans doute une liberté illimitée comme celle qui résulterait de l'article 13 du projet, mais par une sage réglementation, tout en consacrant l'usage, elle prévient les abus et ne nécessite plus cette mesure exceptionnelle et restrictive insérée dans l'article 53 du projet, mesure d'après laquelle chaque département pouvait avoir une législation différente en matière de roulage, mesure qui pouvait mettre les populations aux prises avec leurs délégués et leurs principaux magistrats; mesure enfin dont la diversité eût pu être gênante pour la multitude de communes situées dans la zone frontière de chacun de nos départements.

Toutefois, Messieurs, si votre commission a été unanime pour vous proposer la suppression de l'article 53, la même unanimité ne s'est plus retrouvée pour le vote de l'ensemble des propositions que nous vous avons soumises. Plusieurs membres, tout en approuvant la plupart de ces dispositions, ont trouvé néanmoins qu'elles n'étaient pas suffisantes. Il leur a semblé que lorsque les voitures de l'agriculture ont 7 centimètres et plus de largeur de bandes, on devrait leur accorder toute liberté de chargement ou tout au moins

une tolérance plus forte que 500 kilog. quand elles portent des engrais.

On a cité ce qui se passe sur nos côtes de la Manche et du nord de la Bretagne où les cultivateurs vont chercher des sables de mer pour l'amendement de leurs terres. Leurs roues ont généralement de 7 à 10 centimètres de bandes, mais le poids dont ils les chargent est considérable : il faut que cela soit ainsi pour qu'il y ait bénéfice à une entreprise qui, depuis quelques années, a fait une véritable révolution dans le produit des céréales et des prairies artificielles. On vient jusque de 8 et 10 lieues chercher ces sables, et le nombre des charrois est immense (1). Pourrait-on mettre en parallèle une faible dégradation occasionnée à quelques lieues de route et la richesse de productions qui en est l'heureux résultat? encore est-il douteux qu'une bien sensible détérioration soit occasionnée par ces voitures dont le parcours n'a lieu que pendant quatre à cinq mois de l'année.

A ces raisons, la majorité de votre commission a opposé que, dans l'état actuel de la législation, ces voitures étant attelées de plusieurs chevaux, ne devraient pouvoir circuler qu'avec des jantes de 11 centimètres, sous peine d'être déclarées en contravention, non-seulement par les préposés de ponts à bascule, mais par tous les autres agents de l'autorité; que si elles ont 11 centimètres de largeur de bandes, elles pourront, d'après le

---

(1) Il existe une de ces routes où on a compté près de 4 000 colliers dans un seul jour.

nouveau tarif, porter un chargement beaucoup plus considérable que celui qui leur était accordé par le décret de 1806; que si au contraire elles n'ont que 8 centimètres, et que par conséquent elles ne circulent aujourd'hui qu'en étant toujours à l'état de contravention, elles auront le plus souvent l'avantage de ne l'être plus à l'avenir, puisqu'elles pourront porter 3 000 kilog., y compris la tolérance.

La tolérance de 500 kilog. paraît suffire à satisfaire aux intérêts de l'agriculture et aux nécessités de la conservation des routes. Si la Chambre admettait un tarif différent pour l'été et pour l'hiver, cette disposition serait favorable à cette industrie; mais la majorité de votre commission n'ayant point été d'avis de le proposer, elle n'a pas cru devoir faire une exception pour le cas particulier dont il s'agit.

Art. 14 du projet, 16 de la commission.

L'article 14 autorise l'Administration à excepter, pendant sept ans, des dispositions relatives à la largeur des bandes, 1°. les voitures destinées à l'exploitation des mines et des bois lorsqu'elles ne font que se rendre à l'usine ou au lieu du débardage; 2°. les voitures employées au nettoiement des villes, pourvu, dans ces deux cas, qu'elles n'excèdent pas un poids déterminé. Cette autorisation ne doit être donnée que sur la demande des conseils généraux.

Ainsi que vous l'aviez décidé l'année dernière, nous n'avons point pensé qu'il fût convenable de restreindre à une période de sept années la faculté laissée par cet article à l'Administration.

Dans bien des localités, ce sont les voitures de l'agriculture qui font le service du débardage des bois; ce sont elles aussi que l'on emploie souvent au nettoiement des villes. Il convient qu'elles soient toutes régies d'après les mêmes règles.

L'article 15 du projet dispose que tout objet unique, dont le poids excède le maximum des poids autorisés, ne peut être porté que sur une voiture à deux roues à jantes de 17 centimètres, ou une voiture à quatre roues à jantes de 14 centimètres. Art. 15 du projet, 17 de la commission.

Le rétablissement, dans le tarif, de la jante de 17 centimètres, non-seulement pour les charrettes mais aussi pour les chariots, nous a permis de ne pas établir une distinction que vous n'aviez pas jugé à propos de créer l'année dernière.

Lorsqu'un seul bloc ne suffit pas pour compléter le chargement d'une voiture et qu'il en est placé un second, comme il est à peu près impossible que le second bloc ne fasse pas dépasser le tarif, une circulaire de M. le préfet de police, du 6 décembre 1821, porte qu'il y a lieu, en ce cas, d'accorder aux voituriers une tolérance de 500 kilog. Nous avons pensé qu'il était bon de fixer, par la loi, une disposition dont nous sentions l'avantage : nous vous le proposons.

Il est bien entendu, dans tous les cas, que le premier paragraphe de cet article n'est applicable qu'aux transports habituels, et que l'Administration conserve le droit d'autoriser un propriétaire, qui ne pourrait se procurer d'autre voiture, à transporter, avec le plus fort équipage qu'il aurait à sa dispo-

sition, les gros arbres, les poutres et autres objets analogues dont il aurait besoin pour son service personnel.

Nous n'avons fait aucun changement à l'art. 14 du projet relatif aux barrières de dégel usitées dans les départements du Nord. Cet article est resté tel que vous l'aviez adopté.

TITRE III.

Amendes et dispositions de police.

Ce titre et le suivant exigeront moins de développements que les précédents. Il ne s'agit le plus souvent que d'assurer, par les articles qui le composent, l'exécution de dispositions précédemment établies; d'ailleurs ces deux titres ont subi moins de modifications.

Les articles 17, 18, 19, sont tels que vous les aviez adoptés.

Nous n'avons aucune observation à faire sur la pénalité établie pour défaut de largeur de jantes. Elle est forte, sans nous paraître excessive.

Nous avions eu la pensée d'appliquer la même peine lorsque les blocs uniques seraient transportés sur des jantes de moins de 17 centimètres. Mais M. le Ministre des travaux publics nous ayant fait observer que dans ce cas la pénalité lui paraissait convenablement réglée par l'article 18, nous n'avons pas insisté.

Dans des pétitions très-nombreuses, la quotité du chiffre des amendes pour les contraventions

résultant d'excès de chargements au delà des poids autorisés, a été fort attaquée.

Dans l'état actuel des choses, ces amendes sont de 25 fr. pour une surcharge inférieure à 600 kilog., de 50 francs pour une surcharge inférieure à 1 200, et ainsi de suite en augmentant toujours de 25 fr. pour chaque surcharge de 600 kilog. en plus.

Ces amendes, établies par le décret de 1806, sont fixes; elles frappent le roulage ou les diligences sans distinction.

Suffisantes pour empêcher les contraventions du roulage ordinaire et même du roulage accéléré, eu égard aux prix des transports par l'une ou l'autre de ces voies, elles étaient trop faibles pour les diligences; le bénéfice du transport résultant de l'excès de chargement était supérieur pour elles aux amendes qui les atteignaient. Il n'en sera plus ainsi.

L'article 18 double l'amende chaque fois qu'elle est encourue par des entrepreneurs de voitures publiques, employées au transport des voyageurs. Cette infraction doit être d'autant plus sévèrement réprimée, que la surcharge des diligences ne contribue pas seulement à dégrader les routes; elle peut mettre en péril la vie même des hommes.

Cette disposition n'est applicable qu'aux voitures destinées aux voyageurs.

Il n'existe point, dans le projet, d'amendes spéciales au roulage ordinaire, au roulage accéléré ou au roulage au trot.

Cependant, ce projet proscrit le système de l'a-

mende fixe ou invariable, et établit, pour chaque degré de l'échelle des surcharges qu'il détermine, un maximum et un minimum entre lesquels le conseil de préfecture doit prononcer d'après les circonstances, en ayant égard aux différences de lieu, de position et au plus ou moins de culpabilité.

Peut-être pourrait-on trouver qu'entre le minimum et le maximum, la latitude laissée aux juges est trop restreinte.

Toutefois, Messieurs, ayant admis que ce minimum pourrait être réduit de moitié pour les voitures de l'agriculture, c'est-à-dire pour celles qui appartiennent à la classe d'hommes la plus digne, dans cette circonstance, de tout votre intérêt, votre commission a hésité, si ce n'est cependant pour les surcharges n'excédant pas 200 kilogrammes, à augmenter cette latitude, M. le Ministre lui ayant représenté que presque toujours les conseils de préfecture prononçaient le minimum des amendes, et qu'il fallait alors que ce minimum fût suffisant pour assurer la répression.

Les amendes établies par l'article 18 combiné avec l'article 30, ont été également l'objet de nombreuse réclamations.

On a représenté que leur minimum, pour une surcharge de 400 kilogrammes et au-dessus, était de beaucoup supérieur aux amendes fixes, prononcées par le décret de 1806; ce minimum, a-t on ajouté, est nécessairement doublé aux termes de l'article 30, quand on ne décharge point l'excédant de poids; et cependant ce déchargement est

presque impossible pour le roulage accéléré, marchant avec de simples relayeurs et sans préposé responsable. N'est-il pas souvent difficile aussi pour le gros roulage et même pour les diligences, exposés à supporter alors des amendes quadruples de celles qui sont déterminées au tableau de l'article 18?

On ne peut se dissimuler, Messieurs, que ces amendes ne soient, en effet, élevées, et peut-être hors de proportion avec le bénéfice obtenu par la surcharge, lorsque le roulage, et surtout le roulage ordinaire, aura à suivre une route commerciale sur laquelle les bascules seront nombreuses et convenablement espacées. Nous vous aurions proposé de les diminuer notablement, s'il en était ainsi partout; mais le contraire existe; la même amende ne peut être prononcée, aux termes de l'article 30, qu'autant que la contravention est de nouveau constatée après un intervalle de 10 myriamètres parcourus. On a plusieurs fois évité un pont à bascule, soit en le franchissant de nuit, soit de toute autre manière; il faut donc que la peine soit maintenue à une échelle assez élevée.

Il nous a paru, cependant, que nous pourrions l'abaisser un peu sans danger; c'est ce que nous avons fait, d'accord avec M. le Ministre des travaux publics, dans le tableau que la commission soumet au vote de la Chambre.

Les amendes doivent être réelles, c'est-à-dire, non-seulement prononcées mais acquittées; l'Administration ne doit pas être incessamment occupée à accorder des remises, ainsi qu'elle le fait au-

jourd'hui et qu'elle devra le faire encore si les peines sont très-élevées.

Nous ne reviendrons pas sur les motifs qui nous ont portés à permettre aux conseils de préfecture d'abaisser de moitié le minimum de l'amende en faveur des voitures de l'agriculture, mais seulement dans le cas où ces voitures seront soumises au tarif du roulage.

Évidemment, une grande différence existe entre l'industriel qui tire un profit d'un excès de chargement, et le cultivateur qui ne fait que transporter des amendements, des engrais. Ne serait-il pas bien rigoureux d'obliger un conseil de préfecture à condamner à 40 fr. d'amende au moins, non compris les frais, l'homme qui aurait placé sur son chariot 600 kilog. d'engrais de plus, ce qui arrive très-fréquemment aujourd'hui? l'excessive sévérité ne serait-elle pas plus évidente encore en traitant ainsi un pauvre cultivateur, manquant le plus souvent du moyen de s'assurer de l'exactitude d'un chargement de très-faible valeur, quand l'entrepreneur de roulage accéléré, et même le propriétaire d'un fourgon, conduisant des marchandises en poste, encourra pour le maximum de la peine une amende de 60 fr. pour le même excès de chargement.

Nous espérons, Messieurs, que vous ne refuserez pas votre sanction à une disposition que nous ne vous proposons que parce qu'elle est conforme aux règles d'une bonne justice distributive.

Art. 19 et 20 du projet. Les contraventions aux règlements, concernant l'interdiction de la circulation sur les routes en

temps de dégel, la longueur des essieux, la saillie du chargement, sont punies, ainsi que vous l'aviez réglé, les premières d'une amende de 20 à 200 fr., les secondes d'une amende de 10 à 30 fr. — Art. 21 et 22 de la commission.

Quant aux contraventions aux règlements publiés, en vertu de l'article 8, dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs, elles demeurent punies de 16 à 200 fr. d'amende, et d'un emprisonnement de 6 à 10 jours, s'il y a lieu. — Art. 21 du projet, 23 de la commission.

Lorsque plusieurs voitures marcheront à la suite les unes des autres, elles devront être distribuées en convois de deux voitures au plus, si elles sont attelées de plus d'un cheval, et de quatre si elles sont attelées d'un seul cheval. — Art. 22 du projet 24 de la commission.

L'intervalle d'un convoi à un autre, devra être de 50 mètres au moins. Nous approuvons complétement ces dispositions contenues dans le premier paragraphe de l'article 22.

D'après le deuxième paragraphe du même article, toute voiture attelée de plus d'un cheval, devra avoir un conducteur; toutefois une voiture à un cheval, attachée derrière une voiture attelée de quatre chevaux, n'aurait pas besoin d'un conducteur particulier.

On nous a représenté qu'il était généralement d'usage aujourd'hui qu'une carriole ou un petit chariot à un cheval suivissent, sans conducteur particulier, les grosses voitures attelées de cinq ou six chevaux.

Une des règles des spéculations du roulage, nous a-t-on dit, c'est que le conducteur doit mener environ 6 000 kilog. de poids utile. A ce taux, la pe-

tite voiture placée derrière la grosse est avantageuse au roulier propriétaire de son équipage; elle l'est également au roulage accéléré auquel elle permet de joindre à une voiture principale une voiture secondaire, à l'effet de desservir des villes trop peu importantes pour être le but d'un service spécial. Nous nous sommes enquis de l'état des choses auprès des autorités compétentes et nous nous sommes assurés de la vérité des faits annoncés.

Nous avons appris de plus, que cet usage, qu'il était au pouvoir de la police de ne point tolérer, n'avait pas donné lieu jusqu'à présent à des réclamations.

Dans cette situation, nous avons pensé que le roulage pouvait être autorisé à continuer ce qu'il fait aujourd'hui.

Nous y avons été d'autant plus portés, que nous avions ôté aux voitures qui sont ordinairement attelées de cinq chevaux, c'est-à-dire aux voitures à jantes de 17 centimètres, un huitième environ du poids utile qu'elles étaient autorisées à porter moyennement. N'y aurait-il pas à craindre d'augmenter notablement le prix de revient des transports si on enlevait à leurs propriétaires la faculté d'avoir une petite voiture derrière la grande. Si on les en privait, ils seraient contraints, pour obéir à la prescription de ce paragraphe, de n'atteler à leurs équipages, que de très-forts chevaux, ce qui serait contraire non-seulement à leurs intérêts, puisque nous avons vu que les animaux qu'ils emploient aujourd'hui tiraient, y compris le poids du véhicule, 1 000 kilog. en hiver et 1 200 kilog. en

été, mais encore, ainsi que nous l'avons déjà dit, à l'avenir de nos remontes dont nous devons aussi nous préoccuper.

D'ailleurs, le Gouvernement ne restera pas désarmé; des règlements de police municipale détermineront les restrictions qui pourront être apportées à cette disposition. Ces règlements, vous le savez, Messieurs, peuvent être faits aux termes de la loi de 1838 sur l'administration municipale, non-seulement par les maires, mais par les préfets, embrassant alors dans leur sollicitude l'intérêt collectif de plusieurs communes. Si ce que nous vous proposons de maintenir vient à présenter des inconvénients, rien de plus facile que de le faire prohiber par le moyen que nous indiquons.

Les convois de quatre charrettes à un cheval, sous la conduite d'un seul conducteur, ne sont pas usités. Quatre charrettes sont plus difficiles à conduire que le même nombre de chariots comtois réunis; nous vous proposons de rétablir, dans le quatrième paragraphe de l'article 22, la distinction que vous aviez mise l'an dernier entre ces deux sortes d'équipage.

Le dernier paragraphe de l'article punit les contraventions à ses dispositions, d'une amende de 6 à 10 francs et de 3 jours d'emprisonnement, s'il y a lieu; et en cas de récidive, de 5 jours d'emprisonnement. D'un autre côté, l'article 37 autorise l'application de l'article 463 du Code pénal par les tribunaux de simple police. Comme jusqu'à présent, cela n'a point été usité dans notre législation pénale, nous avons préféré, dans cet ar-

ticle comme dans le petit nombre de ceux qui sont dans le même cas, abaisser nous-mêmes le minimum des peines, plutôt que de transmettre ce droit d'une manière générale à des tribunaux qui jusqu'à présent ne l'ont pas reçu.

Art. 23 du projet, 25 de la commission.

Il est bien entendu que les règlements de police continueront à déterminer le lieu où seront placées les inscriptions destinées à suppléer les plaques pour les diligences.

Aux termes de l'article 39 du projet, la contravention aux dispositions que nous venons d'énumérer, sera poursuivie, à l'avenir, devant le tribunal de simple police et non plus devant le conseil de préfecture. Cela est conforme à ce que vous avez constamment décidé.

Article nouveau proposé par la commission sous le n° 26.

Pour apprécier la pesanteur d'un chargement, soit par l'addition des poids partiels des objets transportés, soit par l'examen des lettres de voitures ou des notes destinées à en tenir lieu, ainsi qu'il est réglé à l'article 6, il est utile de connaître le poids de la voiture vide, afin de pouvoir en faire la défalcation; autrement les agents seraient réduits à l'apprécier d'une manière plus ou moins approximative, soit d'après leurs propres connaissances, soit d'après les instructions qu'ils auraient reçues. Si vous adoptez nos propositions, des règlements d'administration publique, pourraient exiger à l'avenir la mention, sur la plaque, du poids de la voiture vide, ainsi que l'indication des numéros d'ordre des voitures, appartenant aux entrepreneurs de messageries ou de roulage. Cette dernière disposition, appliquée déjà par un grand

nombre d'entrepreneurs, est vivement sollicitée pour éviter la confusion et pour pouvoir reconnaître les conducteurs. Les contraventions aux dispositions de ces règlements, seront punies d'une amende de 5 à 15 francs, qui sera prononcée par le tribunal de simple police.

Art. 24 du projet, 27 de la commission.

Tout propriétaire ou conducteur qui aura fait usage d'une plaque indiquant un domicile faux ou supposé, sera poursuivi devant le tribunal correctionnel et puni de 50 à 200 francs d'amende et d'un emprisonnement de 6 jours à un an.

La même peine sera applicable à celui qui, conduisant une voiture dépourvue de plaque, aura déclaré un nom ou un domicile faux.

L'omission de cette particularité qui ne se trouvait pas dans le projet de l'année dernière, eût pu nuire à la loi dans son application.

Art. 25 et 26 du projet, 28 et 29 de la commission.

L'article 25 est textuellement copié sur la disposition que vous aviez précédemment adoptée.

Il en est de même pour l'article 26, et cependant nous nous permettons d'y demander une modification importante.

Cet article porte que tout conducteur d'une voiture pesée a le droit de se faire remettre, par le préposé, un bulletin détaché d'un registre à souche, constatant le poids reconnu, et qui sera delivré sans frais.

En ce moment ce droit existe, et ce bulletin est payé 1 fr. pour une voiture chargée, et 50 cent. pour une voiture vide; dans le projet de 1838 nous l'avions réduit à 50 cent. pour une voiture chargée, et à 25 cent. pour une voiture vide. L'an dernier,

quoique votre commission proposât le maintien de cette disposition, vous avez décidé que ce bulletin serait délivré gratis.

Vous avez pensé qu'un préposé de pont à bascule étant salarié par l'État, ne devait point toucher d'émoluments particuliers; que d'ailleurs il ne lui en était pas dû plus dans le cas où il remet un bulletin constatant le poids, que lorsqu'il pèse, au commencement de son voyage, une voiture que le conducteur fait passer sur le pont à bascule afin de connaître s'il est en surcharge.

Nous croyons, Messieurs, qu'il pourrait résulter de la disposition nouvelle quelques inconvénients. Un très-grand nombre de voituriers voudra faire peser ses voitures et demandera des bulletins; n'est-il pas à craindre que cela n'entraîne de fâcheux encombrements aux barrières des villes et ne puisse distraire l'employé de ses autres occupations et de la vigilance qu'il doit apporter à son service. Pour éviter ces inconvéniens, ne faudrait-il pas au moins, si vous n'adoptez pas notre proposition, taxer ces bulletins à dix centimes?

Est-il juste d'ailleurs de les faire délivrer gratuitement, dans tous les cas, quand on sait que souvent ils évitent pour des objets vendus au poids, comme le bois et le charbon de terre dans nos villes du Midi, les formalités et les frais de pesage par des peseurs-jurés.

Nous aurions désiré insérer, dans l'article, que les sommes provenant de ces rétributions seraient jointes aux parts d'amendes pour former avec elles

un fonds commun dont l'Administration aurait la répartition. Par là nous aurions rempli les vues de la Chambre, qui avait voulu éviter toute perception directe au profit personnel du préposé. L'Administration restera maîtresse de le prescrire, si cela convient au bien du service. Nous n'avons fait à cet égard aucune proposition.

Art. 27, 28 du projet, 30, 31 de la commission.

Les dispositions des articles 27 et 28 ne font que reproduire celles que vous aviez déjà votées, vous leur accorderez de nouveau votre assentiment.

Art. 29 du projet, 32 de la commission.

Vous aviez décidé que lorsqu'un dommage est causé à une route ou à un des établissements qui en dépendent, le conducteur est tenu des frais de la réparation; vous aviez, par une disposition subséquente, laissé au conseil de préfecture le soin de les fixer. Si le dommage avait eu lieu par la négligence ou l'imprudence du conducteur, vous le déclariez passible des peines portées aux articles 479, §. 11, et 482 du Code pénal.

Ce système avait l'inconvénient d'attribuer la connaissance du même fait à deux juridictions différentes; pour y obvier, le projet dispose qu'au cas d'imprudence ou de négligence, le conducteur pourrait être puni de 11 à 15 fr. d'amende, et en cas de récidive de 50 à 100 fr.

On a pu ainsi renvoyer au conseil de préfecture, par l'article 39, le jugement de la contravention et de ses diverses conséquences.

Nous approuvons ce système; toutefois nous n'admettrions pas que, parce qu'un postillon aura été deux fois négligent, il devra être nécessairement condamné à payer à l'État, outre les

frais de la réparation, une amende qui ne pourrait être moindre de 50 fr. Nous avons voulu ne pas enchaîner ainsi le conseil de préfecture. En cas de récidive, il lui sera loisible d'élever l'amende à 100 fr., comme le porte le projet, mais nous pensons qu'il doit être en son pouvoir de l'abaisser jusqu'au minimum de 11 fr.

Ne perdons pas de vue qu'il suffit, pour qu'un homme soit en récidive, qu'il ait commis le même fait une première fois dans le cours de sa vie. Conviendrait-il de lier le juge par des pénalités sévères quand il s'agit, après tout, de réprimer de simples contraventions.

Art. 30 du projet, 33 de la commission.

En commentant l'article 18 du projet, nous avons été naturellement amenés à vous entretenir de l'article 30 qui ne fait que rappeler des dispositions que vous avez votées l'année dernière.

La règle générale, en cas d'excès de poids, est le déchargement; s'il n'est pas immédiatement effectué, soit parce que le temps ou le lieu ne sont pas propices, soit pour toute autre cause, l'amende encourue, au lieu d'être simple, est doublée; si le voiturier est pris de nouveau en contravention à une bascule située à plus de 10 myriamètres, il lui est fait de nouveau application de la même règle, et ainsi de suite jusqu'à la fin de son voyage.

Au-dessus de 800 kilog. il n'est plus libre au voiturier de continuer sa route en payant une double amende, il doit nécessairement décharger. Nous vous proposons d'adopter ces dispositions conformes à celles que vous aviez votées précé-

demment. Nous vous avons entretenus, à l'occasion de l'article 18, des réclamations auxquelles les dispositions de cet article, combinées avec celles de l'article 30, avaient donné lieu; nous n'y reviendrons pas.

L'article 31, également conforme à votre projet de l'année dernière, punit d'une amende de 20 à 300 fr., le conducteur ou le voiturier qui, sommé de s'arrêter par un des agents chargés de constater les contraventions, refuse de se soumettre aux vérifications prescrites. Art. 31 du projet, 34 de la commission.

Vous aviez puni de la même peine le voiturier ou le conducteur qui refuserait de présenter aux mêmes agents la lettre de voiture, la feuille de chargement ou l'état des voyageurs.

L'article 6 nous a donné lieu de vous faire savoir que cette disposition avait été retranchée du projet, et de vous faire connaître les motifs de ce retranchement. Nous vous avons dit, en même temps, que la peine que vous aviez prononcée nous paraissait trop sévère, mais que la disposition était de nature à être maintenue. Nous vous proposons de l'inscrire de nouveau dans le projet. Une peine de simple police suffira pour en assurer l'exécution.

Les articles 32 et 33 sont conformes à ce que vous aviez arrêté l'année dernière. Art. 32 et 33 du projet, 35 et 36 de la commission.

Nous avons fait quelques changements à l'article 34.

D'après cet article, lorsqu'une contravention a été constatée successivement et à plusieurs reprises, elle ne donne lieu qu'à une seule condamna- Art. 34 du projet. 37 de la commission.

tion, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre le premier et le dernier procès-verbal.

Nous n'avons pas cru que cette disposition pût s'appliquer à tous les cas d'infraction aux règlements prévus par les articles 8 et 21, règlements relatifs à la sûreté des personnes.

Quand un postillon est en état d'ivresse, quand il n'a pas l'âge exigé pour conduire, il faut que cette contravention puisse être immédiatement réprimée, qu'elle ne se renouvelle pas plusieurs fois le même jour.

Si on contrevient au mode de chargement des voitures publiques, il ne doit pas être accordé plus de temps pour se mettre en règle sur ce point important qu'il n'en est donné pour décharger un excédant de poids. Il n'y a aucune route en France sur laquelle il faille parcourir 10 myriamètres avant d'arriver à une ville où il est pourvu à tous les besoins du commerce et de l'industrie.

Le même parcours suffit pour qu'on puisse faire descendre sans inconvénient les voyageurs qui se trouveraient en surnombre.

En ce qui touche les conditions prescrites pour la solidité des voitures publiques, on comprend qu'il puisse en être différemment, et qu'un délai de vingt-quatre heures soit nécessaire pour donner les moyens et le temps de trouver une voiture de rechange. Peut-être arrivera-t-il même des cas où l'on ne pourra s'en procurer que lorsqu'on sera arrivé au but du voyage.

Il est bien entendu que cet article ne porte au-

cune atteinte au droit qu'a la police d'empêcher complétement la circulation d'une voiture qui mettrait en danger immédiat et prochain la vie des voyageurs.

Nous avons voulu éviter, dans le projet de loi, la citation de l'article 365 du Code d'instruction criminelle, et nous l'avons remplacée par une disposition correspondante à celle que les auteurs du dernier paragraphe de l'article 34 ont eu en vue.

Art. 35 et 36 du projet, 38 et 39 de la commission.

Nous n'avons fait aucun changement à l'art. 35 dont le premier et le dernier paragraphes sont conformes au projet de l'année dernière. Quant à l'article 36, nous avons expliqué, à l'occasion de l'article 22, les motifs pour lesquels nous avions préféré d'abaisser, quand il nous a paru y avoir lieu, le minimum des peines prononcées par le projet de loi, plutôt que de donner au juge de simple police un pouvoir qui ne lui a pas encore été attribué.

Avant de passer au Titre IV, nous devons faire remarquer à la Chambre la suppression d'un article qu'elle avait emprunté à la législation anglaise. D'après cet article, tout voiturier ou conducteur qui n'avait pas dépassé de plus de 200 mètres un lieu de pesage, était tenu, sur la sommation du commissaire voyer, d'un conducteur des ponts et chaussées, de l'ingénieur ou du maire, d'y ramener sa voiture pour y être pesée ou repesée. S'il n'était point reconnu d'excès de chargement, il devait être payé au voiturier une indemnité de un franc augmentée de cinq centimes par 100 kilogrammes de poids constaté.

Cette disposition était surtout utile pour servir à contrôler le service des ponts à bascule; la Chambre des Députés y a trouvé des difficultés d'exécution et ne l'a pas votée.

Nous respectons la décision.

TITRE IV.

Formes de procédure et prescriptions.

Ce Titre détermine d'abord quels agents constatent les délits et les contraventions; il règle ensuite la juridiction; il fixe les prescriptions et contient des dispositions sur les amendes.

Art. 37 du projet, 40 de la commission.

Il n'a subi, dans l'autre Chambre, que de légers changements. Quant à nous, nous n'en n'avons point de quelque importance à vous proposer sur les articles 37, 38, 39, 40 et 41. A l'article 37, nous donnons le droit aux gendarmes de constater les contraventions aux dispositions des règlements rendus en vertu de l'article proposé par nous sous le numéro 26. Nous avons retranché de la nomenclature des articles énoncés dans l'article 38 du projet, l'article 29, puisqu'aux termes d'un amendement introduit par la Chambre des Députés, aucune partie de cet article n'implique plus à l'avenir la compétence des tribunaux ordinaires.

Art. 38 du projet, 41 de la commission.

Le nouveau paragraphe inséré à l'article 34 de notre projet rentre naturellement dans cette nomenclature, puisque le premier paragraphe de cet article correspond à l'article 31 du projet du Gouvernement, qui lui-même s'y trouvait mentionné.

La Chambre des Députés a sanctionné le départ que vous aviez fait entre les juridictions administrative et judiciaire pour le jugement des contraventions en matière de police de roulage; seulement, au lieu de déterminer comme vous ce qui était de la compétence des tribunaux, elle a mieux aimé fixer ce qui appartenait à celle des conseils de préfecture. Art. 39 du projet, 42 de la commission.

Nous vous avons dit, à l'occasion de l'article 29, ce que le projet actuel attribue de plus que celui de l'année dernière à la compétence des conseils de préfecture. Nous devons vous faire connaître maintenant qu'il leur retranche une attribution importante que vous leur aviez donnée, et qui nous paraît devoir s'y rattacher. Nous voulons parler du cas prévu à l'article 28 du projet, et qui l'était à l'article 27 de votre résolution de l'année dernière.

Aux termes de l'article 27 du projet de loi, tout voiturier pris en contravention pour avoir quitté la route qu'il doit suivre, afin d'éviter la vérification du poids de sa voiture, est justiciable du conseil de préfecture.

Ne doit-il pas en être de même lorsque le voiturier, dans l'intention d'éluder la limitation des poids autorisés, enlève une partie de son chargement, ou présente au pesage une voiture avec d'autres roues ou d'autres attelages que ceux qu'il emploie sur le reste de la route?

N'y a-t-il pas analogie entre les cas prévus par ces deux articles? ne doivent-ils pas être déférés à la même juridiction? Vous l'aviez pensé.

N'y a-t-il pas dans ces hypothèses intention de soustraire la voiture au pesage?

Ces deux cas ne ressortissent-ils pas tous les deux, en ce moment, de la juridiction administrative?

S'agit-il, dans l'un comme dans l'autre, d'une contravention intéressant la sûreté des voyageurs ou la libre circulation des routes, et qui devrait alors être déférée, comme tous les cas analogues, à la juridiction des tribunaux? nullement, mais d'une mesure qui est de nature à causer du dommage à la route.

Or, toutes les contraventions de ce genre sont de la compétence des conseils de préfecture. La route, en effet, est une chose commune à tous; elle fait partie de ce domaine public dont la sauvegarde est confiée à l'Administration, soit qu'il s'agisse des routes, des fleuves, des chemins de halage, des canaux et de leurs francs bords, ou des terrains militaires.

Certainement, si on voulait que la connaissance de ce fait ne fût pas attribuée au conseil de préfecture, mais au tribunal correctionnel, on ne devrait pas se contenter de le punir d'une forte amende; on devrait l'assimiler à plusieurs autres infractions beaucoup moins graves, et pour lesquelles cependant la peine de l'emprisonnement est prononcée par le projet de loi.

Mais, dira-t-on, comment atteindre ceux qui aident ainsi le voiturier à enfreindre la loi, si l'on persiste à vouloir saisir les conseils de préfecture de cette attribution?

Serait-ce à dire que dans l'état actuel des choses,

sous la législation en vigueur, l'infraction signalée n'est pas suffisamment réprimée. Non, Messieurs, elle l'est, et nous savons que les conseils de préfecture, en atteignant le voiturier, frappent aussi celui qui a participé avec lui à la fraude. Il en existe une foule d'exemples.

N'est-il pas aussi coupable, et ne peut-il être renvoyé devant le conseil de préfecture, celui qui prête des voitures ou des roues de rechange pour que la contravention ne puisse être constatée? une partie de l'équipage ne lui appartient-elle pas? les roues qui servent d'instrument à la fraude elle-même ne sont-elles point sa propriété? Son concours est actif, il est direct, il peut donc être poursuivi personnellement. Quant au cas beaucoup moins fréquent où un individu aurait concouru sciemment au déchargement frauduleux de la voiture sans prêter d'instrument pour l'opérer, il nous paraît difficile d'admettre qu'à l'avenir l'on ait moins qu'aujourd'hui les moyens de l'atteindre.

Tels sont les motifs qui nous déterminent à proposer à la Chambre de maintenir une disposition trois fois votée par elle sur la proposition de ses commissions spéciales.

Les délégués du roulage ont renouvelé, devant la commission, un vœu qu'ils avaient déjà présenté l'année dernière, à la Chambre. Ils désireraient être jugés par le conseil de préfecture du lieu de leur domicile, et non par le conseil du lieu où la contravention a été commise; ils ont exposé qu'autrement toute défense serait impossible pour eux; qu'en effet, sur trois mille huit cents contrevenants

condamnés dans un département, deux cents seulement s'y trouvaient domiciliés. M. le baron Mounier, en vous rendant compte l'année dernière de leur première réclamation, vous disait qu'il y avait de l'inconvénient à éloigner le jugement du lieu de l'acte incriminé; qu'on se priverait des moyens d'arriver à la vérité quand le fait serait contesté, et vous savez qu'il peut l'être, les procès-verbaux des préposés ne faisant foi que jusqu'à preuve contraire. Vous n'avez point cru devoir acquiescer à cette demande; la Chambre des Députés n'y a point eu égard non plus. Vous penserez sans doute, avec nous, qu'il n'y a pas lieu de revenir sur ces décisions précédentes.

Art. 40, 41 du projet, 43, 44 de la commission.

Les articles 40 et 41 sont tels au projet que vous les aviez adoptés l'année dernière. Nous n'y proposons aucune modification.

Art. 42, 43 du projet, 45, 46 de la commission.

Aux termes de la loi du 19 mai 1802, du décret du 23 juin 1806 et de l'ordonnance du 22 novembre 1820, les voituriers pris en contravention de surcharge, sont tenus aujourd'hui, lorsqu'ils sont inconnus, de consigner l'amende provisoirement arbitrée par le maire du lieu de la contravention, ou de donner caution.

Dans vos précédentes délibérations, vous avez changé cette disposition, et vous n'avez plus maintenu la nécessité de la consignation ou de la caution qu'à l'égard 1° des voituriers étrangers; 2° des voituriers non connus conduisant une voiture dépourvue de plaque; 3° des voituriers conduisant une voiture signalée pour fausse plaque.

A l'égard des étrangers, il nous a paru que lors-

qu'ils sont pris en contravention ils doivent être tenus d'élire domicile dans le département du lieu où la contravention a été constatée, et qu'à défaut de domicile élu, toute notification doit pouvoir leur être valablement faite au secrétariat de la commune dudit lieu. On comprend, en effet, qu'on ne doit point mettre l'Administration dans le cas de signifier des procès-verbaux et des arrêtés en pays étranger. Tel est le but de l'amendement que nous avons proposé à l'article 42.

Art 43 du projet, 46 de la commission.

L'administration préposée à la police du roulage s'étant plaint de ce que le nombre des plaques fausses ou irrégulières était considérable, et redoutant que l'abandon de la consignation n'ait un fâcheux effet sous le rapport de la répression, nous vous proposons d'autoriser les préposés à exiger caution ou consignation lorsque le conducteur d'une voiture de roulage ou de messageries, pris en contravention, sera inconnu, à moins qu'il ne soit porteur d'un passe-port régulier, d'un livret ou d'une feuille de route, qu'il n'appartienne à une administration régulière de roulage, ou de messageries, ou qu'il n'ait des papiers suffisants pour faire supposer que la voiture qu'il conduit est réellement à celui dont le domicile se trouve indiqué sur la plaque.

Vous remarquerez, Messieurs, que non-seulement le voiturier peut avoir un passe-port ou d'autres papiers particuliers, mais que, pour satisfaire aux prescriptions des articles 7 et 34 du projet de la commission, il doit toujours être à même de présenter des lettres de voitures, feuilles ou bulletins de chargement, etc., et que s'il est inconnu,

qu'il manque de papiers, ou que ces papiers soient irréguliers, il peut y avoir des présomptions d'irrégularité de plaque suffisantes pour autoriser des mesures de précaution.

Art. 45 du projet, 48 de la commission.

L'article 45 prescrit la notification, dans les trois mois, du procès-verbal de la contravention, au domicile du prévenu; comme ce domicile peut être inconnu ou faussement indiqué, nous vous proposons de décider que cette notification sera valable quand elle sera faite au domicile indiqué sur la plaque.

Art. 46 du projet, 49 de la commission.

Nous ne pensons pas que l'on puisse exiger d'un agent fort occupé, et sans le distraire des soins continuels qu'exige aux abords des villes une circulation fréquente, la copie du procès-verbal de contravention; il doit suffire de l'astreindre à remettre au voiturier un bulletin qui la constate et la spécifie.

Art. 47 du projet, 50 de la commission.

Après le jugement, l'arrêté doit être notifié au condamné vingt-quatre heures avant toute exécution.

Nous avons l'honneur de vous proposer de décider, pour compléter la disposition, que si la condamnation a été prononcée par défaut, la notification sera valable si elle est faite au domicile énoncé sur la plaque.

Art. 48 du projet, 51 de la commission.

Aux termes du décret du 22 juillet 1806, trois mois sont accordés, à partir de la signification, pour se pourvoir contre les arrêtés des conseils de préfecture.

Un préfet ne peut déférer lui-même un arrêté de son conseil de préfecture au conseil d'État; ce droit n'appartient qu'au Ministre.

La jurisprudence a établi que le Ministre avait trois mois pour se pourvoir, à dater du jour où il a reçu l'arrêté.

Comme il pourrait dépendre d'un préfet de prolonger indéfiniment ce temps, le projet contient une règle que nous approuvons tout à fait.

En conséquence, lorsque le recours au conseil d'État sera formé au nom de l'Administration, il devra l'être dans les quatre mois de la date de l'arrêté.

La Chambre avait décidé que l'action publique, à raison des contraventions de la compétence des conseils de préfecture, se prescrirait par trois mois. La Chambre des Députés, en respectant cette règle qui se trouvait déjà inscrite à l'article 45, y a ajouté que l'instance serait périmée par six mois, à compter de la date du dernier acte des poursuites. Nous donnons notre assentiment à cette mesure, tout en vous proposant de décider que l'action publique ne sera point éteinte s'il y a fausse indication de domicile sur la plaque : on ne saurait trop multiplier les précautions contre un délit de cette nature.

Aux termes de l'article 50, les amendes prononcées par le conseil de préfecture, se prescrivent par une année. Mais cette prescription ne doit profiter au *condamné* qu'autant que son domicile n'a pas été dissimulé par une fausse indication qui ait empêché toute réclamation. Nous vous proposons de modifier cet article en ce sens. Art. 50 du projet, 53 de la commission.

Dans l'état actuel des choses, le quart de chaque amende est attribué au préposé qui a constaté la contravention. Sur la proposition du Gouverne- Art. 51 du projet, 54 de la commission.

ment, vous avez décidé que le Trésor ne recevrait plus que la moitié des amendes, et que l'autre moitié formerait un fonds commun, qui serait distribué, à titre de gratifications, par l'Administration supérieure, aux agens chargés de concourir à la police du roulage, tels que les préposés, conducteurs, piqueurs, gendarmes, etc. La Chambre des Députés a adopté cette disposition, qui permettra de récompenser particulièrement l'exactitude, le zèle bien entendu et les bons services.

TITRE V.

Dispositions additionnelles.

Art. 52 du projet, 55 de la commission.

En 1838, en 1842, la Chambre a décidé que la loi sur la police du roulage ne devait pas recevoir d'application sur les chemins vicinaux de grande communication. La Chambre des Députés a également été d'avis qu'elle ne pouvait pas les soumettre à son régime d'une manière générale; elle avait même refusé de s'engager dans cette voie avant d'avoir statué sur les exceptions relatives à l'agriculture: Ce n'est qu'après les avoir adoptées, après avoir fait ainsi cesser les doutes que pouvaient faire naître les préoccupations très-légitimes, tirées de cet intérêt, qu'elle a décidé que les dispositions de la loi pourraient être étendues, par des ordonnances royales rendues sur la délibération des conseils généraux, à tout ou partie des chemins vicinaux de grande communication.

Nous donnons notre adhésion à cet article. On peut s'en rapporter aux conseils généraux pour la

conservation des chemins vicinaux ; on peut s'en rapporter à eux aussi pour éviter de se jeter dans un dispendieux système de création de ponts à bascules, et pour se contenter, le plus souvent, des autres moyens de vérification autorisés par la loi et des diverses natures de garanties qu'elle présente. C'est également à leur prudence qu'est laissé le choix des lignes qu'il conviendra particulièrement de préserver.

Nous avions eu la pensée d'ajouter à cet article une disposition relative au partage des amendes prononcées pour des contraventions constatées sur les chemins vicinaux ; M. le Ministre des travaux publics nous ayant dit que les ordonnances royales à intervenir pour soumettre ces chemins au régime de la loi, auraient soin de régler le mode de ce partage entre les divers agents et les caisses municipales, dans les proportions déterminées à l'article précédent, nous avons pensé avec lui que cela suffisait.

Art. 53 du projet.

En développant les motifs des règles particulières qu'elle propose pour les voitures de l'agriculture, votre commission vous a fait connaître qu'elles rendaient sans objet les restrictions posées par l'article 53 ; elle a d'ailleurs fait sentir les inconvénients de cet article, adopté comme palliatif à une liberté sans limites. La commission persiste à vous en demander la suppression.

Art. 54 et 55 du projet, 56 et 57 de la commission.

Dans un dernier Titre, sous la rubrique *dispositions transitoires*, vous aviez statué que les dispositions relatives aux bandes des roues ne seraient

exécutoires que deux ans après la promulgation de la loi, et les tarifs que deux ans après la publication des ordonnances qui les auraient fixés.

Ces dispositions sont maintenues. Les nouveaux tarifs ne deviendront obligatoires que deux ans après la promulgation de la loi. Néanmoins, il sera loisible à ceux qui voudront en user, de profiter immédiatement après cette promulgation des nouvelles faveurs qu'ils accordent.

Nous voici parvenus à la fin d'une tâche laborieuse mais rendue plus facile par vos discussions précédentes. Il nous reste, Messieurs, à nous excuser de la longueur d'un rapport qu'une multitude de détails, leur gravité et le désir de préparer et de faciliter une délibération importante qui probablement n'aura pas lieu cette année, ont rendu nécessaire. Nous comptons sur votre indulgence.

Notre zèle et nos efforts n'ont point manqué. Puissent-ils être de quelque secours aux travaux de la Chambre et lui faciliter les moyens de doter le pays d'une loi qui satisfasse à la fois aux intérêts agricoles qu'elle est appelée à défendre, à ceux du commerce dont elle ne saurait trop faciliter le développement, et enfin à la juste protection qu'elle doit au domaine public, dont les routes de terre formeront longtemps la principale richesse. La France n'aura rien perdu aux longs ajournements que cette loi a subis. Sous l'empire des règles existantes, ses routes se sont progressivement améliorées, la célérité des voitures publiques a dou-

blé; tous les modes de transport ont gagné; le bon marché s'est établi partout; les perceptions spéciales sur le prix des places des voyageurs se sont fort accrues (1).

D'un autre côté, un système de plus en plus libéral pour les chargements tend chaque jour à prévaloir.

Nous nous sommes presque toujours rattachés à ce système.

Dans le doute, notre devoir nous prescrivait de le suivre.

Nous ne nous sommes arrêtés que là où l'excès nous a paru remplacer l'usage, où la licence eût pris la place de la liberté.

L'intérêt du Trésor, en ce qui touche la dépense de l'entretien des routes, mérite sans contredit d'être pris en grave considération; il a été pour nous l'objet d'une sérieuse sollicitude, mais quelque grand que soit le sacrifice imposé à l'État et aux départements pour l'entretien de leurs voies de communication, nous n'avons pas cru qu'il fût de nature à vous faire perdre de vue l'immense développement que procurent à la richesse publique des transports faciles et peu coûteux.

Il ne nous reste plus qu'à soumettre à la Chambre, le projet de loi tel que nous lui proposons de l'adopter.

---

(1) Le prélèvement du dixième sur le prix des places, au profit du Trésor, est porté au budget de 1844 pour 9 466 600 fr. Il était en 1811 de 2 168 076 fr. La France comptait alors un bien plus grand nombre de départements.

PROJET DE LOI

RELATIF

A LA POLICE DU ROULAGE,

PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

TITRE Ier.

Dispositions générales.

Article premier.

Aucune voiture, sauf les exceptions ci-après déterminées, ne peut circuler sur les routes royales ou départementales avec des roues à bandes de moins de sept centimètres de largeur, si elle est à deux roues, et de moins de six centimètres si elle est à quatre roues.

Art. 2.

Le poids des voitures de roulage et autres employées à des transports, y compris voiture, chargement, paille, cordes et bâche, est limité à raison de la largeur des bandes, du nombre et du diamètre des roues, ainsi qu'il suit :

PROJET DE LOI

RELATIF

A LA POLICE DU ROULAGE,

AMENDÉ PAR LA COMMISSION.

TITRE Ier.

Dispositions générales.

ARTICLE PREMIER.

(Comme au projet.)

ART. 2.

Le poids des voitures de roulage et autres employées à des transports, y compris voiture, chargement, paille, cordes et bâche, est limité à raison de la largeur des bandes et du nombre des roues, ainsi qu'il suit :

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

Roulage non suspendu au pas.

N° 1. — *Voitures à deux roues.*

DIAMÈTRE des ROUES.	LARGEUR DES BANDES.						
	7 c.	8 c.	9 c.	10 c.	11 c.	12 c.	14 c.
Au-dessous de							
m. c.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
1 60	1 800	2 100	2 400	2 700	3 000	3 300	3 600
1 70	1 880	2 180	2 480	2 780	3 080	3 380	3 680
1 80	2 040	2 340	2 640	2 940	3 240	3 540	3 840
1 90	2 120	2 420	2 720	3 020	3 320	3 620	3 920
2 00	2 200	2 500	2 800	3 100	3 400	3 700	4 000

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

ROULAGE.

N° 1. — *Voitures à deux roues.*

	LARGEUR DES BANDES.							
	7 c.	8 c.	9 c.	10 c.	11 c.	12 c.	14 c.	17 c.
	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
Roulage non suspendu au pas.....	2 000	2 300	2 600	2 900	3 200	3 500	4 000	4 800
Roulage au trot, suspendu sur ressorts métalliques.	2 000	2 300	2 600	2 900	3 200	»	»	»

Lorsque le diamètre des roues aura 1 mètre 85 centimètres et au-dessus, il sera ajouté 200 k. aux poids ci-dessus.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

Roulage au trot, suspendu sur ressorts métalliques.

N° 2. — *Voitures à deux roues.*

DIAMÈTRE des ROUES.	LARGEUR DES BANDES.			
	7 c.	8 c.	9 c.	10 c.
Au-dessous de				
m. c.	k.	k.	k.	k.
1 60	1 800	2 100	2 400	2 700
1 70	1 880	2 180	2 480	2 780
1 80	2 040	2 340	2 640	2 940
1 90	2 120	2 420	2 720	3 020
2 00	2 200	2 500	2 800	3 100

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

Roulage non suspendu au pas.

N° 3. — *Voitures à quatre roues.*

DIAMÈTRE DES ROUES.		LARGEUR DES BANDES.						
avant-train.	arrière-train.	7 c.	8 c.	9 c.	10 c.	11 c.	12 c.	14 c.
		k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
Au-dessous de 1m.	Quelconque.	3 050	3 550	4 050	4 550	5 050	5 550	6 050
1 m. et au-dessus.	1m 60	3 200	3 700	4 200	4 700	5 200	5 700	6 200
	1m 80	3 500	4 000	4 500	5 000	5 500	6 000	6 500
	1m 90	3 650	4 150	4 650	5 150	5 650	6 150	6 650
	2m 00	3 800	4 300	4 800	5 300	5 800	6 300	6 800

La voiture à quatre roues, avec jantes de 6 centimètres, est autorisée, quels que soient les diamètres des roues, à porter un chargement de 1 800 kilogrammes, véhicule compris.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

N° 2. — *Voitures à quatre roues.*

	LARGEUR DES BANDES.							
	7 c.	8 c.	9 c.	10 c.	11 c.	12 c.	14 c.	17 c.
	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
Roulage non suspendu au pas...	3 200	3 700	4 200	4 700	5 200	5 700	6 200	7 000
Roulage au trot, suspendu sur ressorts métalliques.	3 200	3 700	4 200	4 700	5 200	»	»	»

Lorsque le diamètre des roues de l'avant-train sera de 1 mètre et celui de l'arrière-train de 1 mètre 75 centimètres au moins, il sera ajouté 300 kilogrammes aux poids ci-dessus.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

Roulage au trot, suspendu sur ressorts métalliques.

N° 4. — *Voitures à quatre roues.*

DIAMÈTRE DES ROUES.		LARGEUR DES BANDES.			
avant-train.	arrière-train.	7 c.	8 c.	9 c.	10 c.
		k.	k.	k.	k.
Au-dessous de 1 m.	Quelconque.	3 050	3 550	4 050	4 550
1 m. et au-dessus.	1m 60	3 200	3 700	4 200	4 700
	1m 80	3 500	4 000	4 500	5 000
	1m 90	3 650	4 150	4 650	5 150
	2m 00	3 800	4 300	4 800	5 300

ART. 3.

Le poids des diligences, messageries, berlines et autres voitures publiques employées au transport des voyageurs ou des marchandises, suspendues sur ressorts métalliques, allant au trot, avec ou sans relais, y compris voiture, voyageurs, ba-

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

ART. 3.

Le poids des diligences, messageries, berlines et autres voitures publiques employées au transport des voyageurs *et* des marchandises, suspendues sur ressorts métalliques, allant au trot, avec ou sans relais, y compris voiture, voyageurs, ba-

gages, marchandises, cordes et bâche, est limité à raison de la largeur des bandes, du nombre et du diamètre des roues, ainsi qu'il suit :

Voitures publiques. — Messageries.

LARGEUR des BANDES.	DEUX ROUES. DIAMÈTRE DES ROUES.		QUATRE ROUES. DIAMÈTRE DES ROUES.	
	Au-dessous de 1m60.	1m 60 et au-dessus.	AVANT-TRAIN au-dessous de 0m 90. ARRIÈRE-TRAIN quelconque.	AVANT-TRAIN. 0m 90 et au-dessus. ARRIÈRE-TRAIN. 1m50 et au-dessus.
c.	k.	k.	k.	k.
7	1 430	1 500	2 850	3 000
8	1 680	1 750	3 350	3 500
9	1 930	2 000	3 850	4 000
10	2 180	2 250	4 350	4 500

ART. 4.

Pendant trois ans, des ordonnances royales pourront réglementer les cas spéciaux non prévus aux articles 2 et 3.

gages, marchandises, cordes et bâches, est limité à raison de la largeur des bandes et du nombre des roues, ainsi qu'il suit :

Voitures publiques. — Messageries.

	LARGEUR DES BANDES.			
	7 c.	8 c.	9 c.	10 c.
	k.	k.	k.	k.
Voitures à deux roues.....	1 500	1 750	2 000	2 250
Voitures à quatre roues.....	3 000	3 500	4 000	4 500

ART. 4.

Le poids de la voiture à quatre roues, avec jantes de 6 *centimètres, appartenant aux voitures de roulage ou de messageries, n'excèdera pas* 1 800 kil. *véhicule compris.*

ART. 5.

Pendant trois ans, *à dater de la promulgation de la présente loi*, des ordonnances royales, *délibérées en conseil d'État*, pourront réglementer

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

Ces ordonnances devront être converties en lois dans la plus prochaine session des Chambres.

ART. 5.

Il est accordé une tolérance :

1°. D'un demi-centimètre sur la largeur des bandes des roues;

2°. De cinq centimètres sur le diamètre des roues.

Il est accordé, en outre, sur les poids autorisés, une tolérance de 200 kilogrammes.

ART. 6.

Des règlements d'administration publique déterminent le mode et les formalités du pesage des voitures.

Le poids des chargements peut être également vérifié par l'examen des lettres de voiture, feuilles de chargement et état des voyageurs, lorsque la production en sera faite, ou par l'addition des poids partiels des objets transportés.

ART. 7.

Des règlements d'administration publique dé-

les cas spéciaux non prévus aux articles 2 et 3, *et notamment tout ce qui concerne les voitures non suspendues, conduites au trot lorsqu'il y aura lieu d'en maintenir l'usage.*

A l'expiration de ce délai de trois années, ces ordonnances devront être converties en lois dans la plus prochaine session des Chambres.

ART. 6.

Il est accordé une tolérance d'un demi-centimètre sur la largeur des bandes des roues, *lorsque cette largeur sera de* 12 *centimètres et au-dessous, et une tolérance de* 1 *centimètre sur la largeur des bandes de* 14 *et de* 17 *centimètres.*

Il est accordé, en outre, sur les poids autorisés *par la présente loi*, une tolérance de 200 kilogrammes.

ART. 7.

Des règlements d'administration publique déterminent le mode et les formalités du pesage des voitures.

Le poids des chargements peut être également vérifié par l'examen des lettres de voiture, feuilles *ou bulletins* de chargement et état des voyageurs, ou par l'addition des poids partiels des objets transportés.

ART. 8.

Comme à l'article 7 du projet.

terminent la longueur des essieux, la forme des bandes des roues et celle de leurs clous, la saillie des moyeux, des colliers et du chargement, et les modes d'enrayage à interdire.

ART. 8.

Des règlements d'administration publique déterminent également, en ce qui concerne la sûreté des voyageurs, les conditions relatives à la solidité des voitures publiques, le mode de chargement et de conduite de ces voitures, le nombre des personnes qu'elles peuvent porter, la police des relais, des cochers ou postillons.

TITRE II.

Dispositions exceptionnelles.

ART. 9.

Sont exceptées des dispositions relatives aux dimensions du diamètre et des bandes des roues et au poids des voitures :

Les malles-postes et autres voitures spécialement destinées au service des postes;

Les voitures particulières destinées au transport des personnes, mais étrangères à tout service public de messageries.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

ART. 9.

Des règlements d'administration publique déterminent également, en ce qui concerne la sûreté des voyageurs :

1°. *Les conditions relatives à la solidité des voitures publiques ;*

2°. *Le mode de chargement et de conduite de ces voitures ;*

3°. *Le nombre des personnes qu'elles peuvent porter ;*

4°. *La police des relais, des cochers ou postillons.*

TITRE II.

Dispositions exceptionnelles.

ART. 10.

Sont exceptées des dispositions relatives aux bandes des roues et au poids des voitures :

Les malles-postes et autres voitures spécialement destinées au service des postes ;

Les voitures particulières destinées au transport des personnes, mais étrangères à tout service public de messageries.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

ART. 10.

Sont exceptés des mêmes dispositions :

Les voitures d'artillerie, chariots et fourgons appartenant aux départements de la guerre et de la marine.

Des ordonnances royales déterminent les marques distinctives que ces voitures doivent porter, et les titres dont leurs conducteurs doivent être munis.

ART. 11.

Sont exceptées des dispositions relatives aux dimensions du diamètre, et des bandes des roues, toutes voitures dont le poids, y compris voiture et chargement, n'excède pas 1 000 kilogrammes, si elles sont à deux roues, et 1 500 kilogrammes si elles sont à quatre roues.

ART. 12.

Ne sont point soumises à la vérification de leur poids :

1°. Les voitures à un cheval et à deux roues, ayant un mètre soixante-dix centimètres de diamètre, et sept centimètres de largeur de bandes;

2°. Les voitures à un cheval et à quatre roues, ayant un mètre de diamètre à l'avant-train, et un mètre quarante-cinq centimètres à l'arrière-train, et six centimètres de largeur de bandes;

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

ART. 11.

(Comme à l'article 10 du projet).

ART. 12.

Sont exceptées des dispositions relatives aux dimensions des bandes des roues, toutes voitures *suspendues ou non suspendues allant au pas ou au trot*, dont le poids, y compris voiture et chargement, n'excède pas 1 000 kilogrammes, si elles sont à deux roues, et 1 500 kilogrammes, si elles sont à quatre roues.

ART. 13.

Ne sont point soumises à la vérification de leur poids :

1°. Les voitures à un cheval et à deux roues *ayant* sept centimètres *au moins* de largeur de bandes;

2°. Les voitures à un cheval et à quatre roues, ayant six centimètres *au moins* de largeur de bandes;

3°. Les voitures publiques employées au trans-

3°. Les voitures publiques employées au transport des voyageurs, suspendues sur ressorts métalliques, allant au trot, avec relais, ou ne parcourant au trot et sans relais qu'une distance de vingt mille mètres, pourvu qu'elles soient attelées de trois chevaux au plus, et montées sur quatre roues, ayant quatre-vingt-dix centimètres de diamètre à l'avant-train, et un mètre cinquante centimètres à l'arrière-train, et sept centimètres de bandes;

4°. Les voitures publiques mentionnées au troisième paragraphe du présent article, pourvu qu'elles soient attelées de quatre chevaux au plus et montées sur quatre roues ayant quatre-vingt-dix centimètres de diamètre à l'avant-train, un mètre cinquante centimètres à l'arrière-train, et neuf centimètres de bandes.

ART. 13.

Les voitures de l'agriculture ne sont point soumises à la vérification de leur poids, ni aux prescriptions de la loi relatives à la largeur des bandes et à la hauteur des roues, de quelque nombre d'animaux qu'elles soient attelées.

Toutes les dispositions de l'article 7 leur restent néanmoins applicables.

Sont considérées comme voitures de l'agriculture :

1°. Celles qui se rendent de la ferme aux champs et des champs à la ferme, ou qui servent au

port des voyageurs, suspendues sur ressorts métalliques, allant au trot, avec relais, ou ne parcourant au trot et sans relais qu'une distance de 3 *myriamètres*, pourvu qu'elles soient attelées de trois chevaux au plus, et montées sur quatre roues, ayant sept centimètres *au moins de largeur* de bandes;

4°. Les voitures publiques mentionnées au troisième paragraphe du présent article, pourvu qu'elles soient attelées de quatre chevaux au plus, et montées sur quatre roues ayant *au moins* neuf centimètres *de largeur* de bandes.

ART. 14.

Sont exceptées des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues et à la vérification des poids les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes et à l'exploitation des fermes.

Jouiront de l'exception énoncée ci-dessus toutes les voitures qui se rendent de la ferme aux champs, ou des champs à la ferme, ou qui servent au transport des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver ou les

transport des objets, du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver et les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble;

2°. Celles qui sont employées aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers et colons partiaires, pour la vente de leurs denrées aux marchés voisins, ainsi que pour leur approvisionnement en denrées, amendements, engrais et matériaux destinés à l'entretien et à la reconstruction des bâtiments d'exploitation rurale;

3°. Celles qui servent aux transports exécutés par les fermiers et colons partiaires, pour la livraison au propriétaire de la part qui lui est afférente, à condition qu'elles n'empruntent les routes royales et départementales que pour une distance de trois myriamètres au plus.

manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble.

ART. 15.

Sont encore exceptées des dispositions relatives à la largeur des bandes des roues toutes voitures dont le poids, y compris voiture ou chargement, n'excède pas 2500 *kilogrammes si elles sont à deux roues, et* 4 000 *si elles sont à quatre roues, lorsqu'elles sont employées :*

1°. *Aux transports exécutés directement par les propriétaires, fermiers et colons partiaires, pour la vente de leurs denrées aux marchés voisins, ainsi que pour leur approvisionnement en denrées, amendements, engrais et matériaux destinés à l'entretien et à la reconstruction des bâtiments d'exploitation rurale ;*

2°. *Aux transports exécutés par les fermiers et colons partiaires, pour la livraison au propriétaire de la part qui lui est afférente.*

Ces voitures ne profiteront, dans ces divers cas, de l'exception ci-dessus énoncée, qu'autant qu'elles n'emprunteront les routes royales ou départementales que pour une distance de 3 *myriamètres au plus.*

Les voitures ci-dessus mentionnées, lorsque leur poids excédera le poids exceptionnel déterminé au premier paragraphe du présent article, seront soumises aux règles du tarif du roulage ; mais, dans ce dernier cas, au lieu de la tolérance énoncée à

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

ART. 14.

Pourront être exceptées, pendant sept ans, des dispositions relatives aux dimensions du diamètre et des bandes de roues :

1°. Les voitures employées à l'exploitation des mines, des bois ou des forêts, en tant qu'elles n'useront des routes royales ou départementales que pour arriver à l'usine ou au lieu accoutumé de débardage;

2°. Les voitures employées au nettoiement des villes.

Cette disposition ne pourra recevoir d'exécution qu'en vertu d'une ordonnance royale, rendue sur la délibération motivée du conseil général du département.

Toutefois, le poids des voitures mentionnées au premier paragraphe du présent article, ne pourra excéder 2 500 kilogrammes si elles sont à deux roues, et 4 500 kilogrammes si elles sont à quatre roues.

ART. 15.

Tout objet dont le poids, ajouté à celui de la voiture destinée à son transport, dépasse le maximum des poids autorisés, ne peut être transporté que sur une voiture à deux roues, à bandes de 17 centimètres, ou à quatre roues à bandes de 14 centimètres au moins.

l'article 6, *elles auront droit à une tolérance de* 500 *kilogrammes.*

ART. 16.

Pourront être exceptées des dispositions relatives aux dimensions des bandes de roues :

1°. Les voitures employées à l'exploitation des mines, des bois ou des forêts, en tant qu'elles n'useront des routes royales ou départementales que pour arriver à l'usine ou au lieu accoutumé de débardage ;

2°. Les voitures employées au nettoiement des villes.

Cette disposition ne pourra recevoir d'exécution qu'en vertu d'une ordonnance royale, rendue sur la délibération motivée du conseil général du département.

Toutefois, le poids des voitures mentionnées au premier paragraphe du présent article, ne pourra excéder 2 500 kilogrammes si elles sont à deux roues, et 4 000 kilogrammes si elles sont à quatre roues.

ART. 17.

Tout objet dont le poids, ajouté à celui de la voiture destinée à son transport, dépassera le maximum des poids autorisés, ne pourra être transporté que sur une voiture à deux *ou à quatre* roues à bandes de 17 *centimètres* au moins.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

La voiture ne doit porter que cet objet et ce qui est nécessaire à son chargement.

ART. 16.

Un arrêté du préfet peut interdire, pendant le dégel, dans les départements où des règlements d'administration publique ont déclaré cette disposition applicable, la circulation sur les routes de toute voiture chargée dont le poids excéderait les limites qui seront fixées par les mêmes règlements.

Sont exceptées de cette disposition les voitures mentionnées aux articles 9 et 10 ci-dessus.

TITRE III.

Amendes et dispositions de police.

ART. 17.

Les contraventions à la fixation du minimum de la largeur des bandes des roues, déterminé à l'article 1^er^ de la présente loi, sont punies d'une amende de 20 à 100 fr.

ART. 18.

Les contraventions résultant de chargements

La voiture ne devra porter que cet objet et ce qui est nécessaire à son chargement.

Lorsqu'un seul bloc ne complétera pas le chargement autorisé pour une voiture à jantes de 17 *centimètres, et qu'il en sera placé un second, la tolérance pourra être de* 500 *kilogrammes, y compris celle accordée par l'article* 6.

ART. 18.

(Comme à l'article 16 du projet.)

TITRE III.

Amendes et dispositions de police.

ART. 19.

(Comme à l'article 17 du projet.)

ART. 20.

Les contraventions résultant de chargements

au delà des poids autorisés, sont punies d'amendes fixées ainsi qu'il suit :

Pour excès de chargement jusqu'à 200 kilogrammes inclusivement..... de 10 à 20 fr.
De 200 à 400 kilog..... de 20 à 30
De 400 à 600 kilog..... de 30 à 50
De 600 à 800 kilog..... de 50 à 70
De 800 à 1 000 kilog..... de 70 à 90
Et au-dessus de 1 000 kil., pour chaque 100 kilog. d'excédant... de 20 à 40

Le tarif ci-dessus est doublé à l'égard des amendes encourues par les entrepreneurs des messageries ou autres voitures publiques.

ART. 19.

Toute contravention à l'interdiction de la circulation sur les routes, qui serait ordonnée en vertu de l'article 16 ci-dessus, est punie d'une amende de 20 à 100 fr., indépendamment de celle qui serait encourue pour excès de chargement.

ART. 20.

Toute contravention aux règlements qui déter-

au delà des poids autorisés, seront punies d'amendes fixées ainsi qu'il suit :

Pour excès de chargement jusqu'à 200 kilogrammes inclusivement..... de 5 à 15 fr.
De 200 à 400 kilog..... de 15 à 25
De 400 à 600 kilog..... de 25 à 40
De 600 à 800 kilog..... de 40 à 60
De 800 à 1 000 kilog..... de 60 à 80
Et au-dessus de 1 000 kil., pour chaque 100 kilog. d'excédant... de 10 à 20

Le tarif ci-dessus sera doublé à l'égard des amendes encourues par les entrepreneurs des messageries ou autres voitures publiques employées au transport des voyageurs.

Le minimum de l'amend epourra être réduit de moitié à l'égard des voitures énoncées au dernier paragraphe de l'article 15, *sans que néanmoins cette amende puisse être au-dessous de* 5 *francs.*

ART. 21.

Toute contravention à l'interdiction de la circulation sur les routes, qui serait ordonnée en vertu de l'article 19 ci-dessus, est punie d'une amende de 20 à 100 fr., indépendamment de celle qui serait encourue pour excès de chargement.

ART. 22.

(Comme à l'article 20 du projet.)

minent la longueur des essieux, la forme des bandes des roues et celle de leurs clous, la saillie des moyeux et des colliers, celle du chargement et les modes d'enrayage interdits, est punie d'une amende de 10 à 30 fr.

ART. 21.

Toute contravention aux règlements publiés en vertu de l'article 8 de la présente loi, est punie d'une amende de 16 à 200 fr., et d'un emprisonnement de six à dix jours, s'il y a lieu.

ART. 22.

Lorsque plusieurs voitures marchent à la suite les unes des autres, elles doivent être distribuées en convois de deux voitures au plus, si elles sont attelées de plus d'un cheval, ou de quatre au plus, si elles sont attelées d'un seul cheval. L'intervalle d'un convoi à un autre ne doit pas être moindre de 50 mètres.

Chaque voiture attelée de plus d'un cheval doit avoir un conducteur. Toutefois, une voiture à un cheval, attachée derrière une voiture attelée de quatre chevaux au plus, n'a pas besoin d'un conducteur particulier.

Il est interdit de faire conduire par un seul conducteur plus de quatre voitures à un cheval.

Les règlements de police municipale déterminent les restrictions qui peuvent être apportées aux dispositions des trois paragraphes ci-dessus.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

ART. 23.

Toute contravention aux règlements publiés en vertu de l'article 9 de la présente loi, est punie d'une amende de 16 à 200 francs, et, s'il y a lieu, d'un emprisonnement de six à dix jours.

ART. 24.

Lorsque plusieurs voitures marchent à la suite les unes des autres, elles doivent être distribuées en convois de deux voitures au plus, si elles sont attelées de plus d'un cheval, ou de quatre au plus, si elles sont attelées d'un seul cheval. L'intervalle d'un convoi à un autre ne doit pas être moindre de 50 mètres.

Chaque voiture attelée de plus d'un cheval doit avoir un conducteur. Toutefois, une voiture à un cheval, attachée derrière une voiture attelée de *cinq chevaux au plus si elle est à deux roues, et de six chevaux si elle est à quatre roues*, n'a pas besoin d'un conducteur particulier.

Il est interdit de faire conduire par un seul conducteur plus de *trois voitures à un cheval si elles sont à deux roues, et plus de quatre si elles sont à quatre roues.*

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

Toute contravention aux dispositions du présent article est punie de 6 à 10 fr. d'amende et de trois jours d'emprisonnement, s'il y a lieu, et, en cas de récidive, de cinq jours d'emprisonnement.

ART. 23.

Tout propriétaire de voiture soumise aux dispositions de la présente loi, est tenu de faire placer en avant des roues, et au côté gauche de la voiture, une plaque portant, en caractères apparents, ses nom et prénoms, le nom de la commune et celui du département de son domicile.

La contravention à cette disposition est punie d'une amende de 10 à 15 fr.

Tout conducteur d'une voiture qui ne serait pas munie de la plaque prescrite, est puni d'une amende de 5 à 10 fr.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

Les règlements de police municipale déterminent les restrictions qui peuvent être apportées aux dispositions des trois paragraphes ci-dessus.

Toute contravention aux dispositions du présent article est punie de 6 à 10 francs d'amende et de *un à trois* jours d'emprisonnement, s'il y a lieu. *En cas de récidive, l'amende pourra être portée à 5 francs, et l'emprisonnement à cinq jours.*

ART. 25.

(Comme à l'article 23 du projet.)

ART. 26.

Des règlements d'administration publique pourront exiger la mention, sur la plaque prescrite par l'article précédent, du poids de la voiture vide, ainsi que l'indication des numéros d'ordre des voitures appartenant aux entrepreneurs de messageries ou de roulage.

La contravention aux dispositions de ces règlements sera punie d'une amende de 5 à 15 fr.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

ART. 24.

Tout propriétaire ou conducteur de voiture qui aura fait usage d'une plaque portant un nom ou un domicile faux ou supposé, sera puni d'une amende de 50 à 200 fr., et d'un emprisonnement de six jours au moins et d'un an au plus.

La même peine sera applicable à celui qui, conduisant une voiture dépourvue de plaque, aura déclaré un nom ou un domicile autre que le sien, ou que celui du propriétaire pour le compte duquel la voiture est conduite.

ART. 25.

Tout propriétaire ou conducteur de voiture peut, en commençant son voyage, se présenter au bureau de pesage du lieu de départ pour faire constater, sans frais, le poids de la voiture et de son chargement.

Si le poids de la voiture présentée au pesage excède la limite autorisée, il n'y a pas contravention, pourvu que l'excédant soit immédiatement déchargé, ou que la voiture retourne à son point de départ.

ART. 26.

Tout propriétaire ou conducteur d'une voiture pesée à un bureau de pesage, peut toujours se faire remettre, par le préposé, un bulletin détaché d'un registre à souche, qui constate le poids reconnu, et qui sera délivré sans frais.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

ART. 27.

(Comme à l'article 24 du projet.)

ART. 28.

(Comme à l'article 25 du projet.)

ART. 29.

Tout propriétaire ou conducteur d'une voiture pesée à un bureau de pesage, pourra se faire remettre, par le préposé, un bulletin détaché d'un registre à souche, constatant le poids reconnu; ce bulletin sera délivré *moyennant* 25 *centimes*.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

ART. 27.

Tout voiturier ou conducteur qui, pour éviter la vérification du poids de sa voiture, quitterait la route qu'il doit suivre, est tenu, sur la réquisition de l'un des agents chargés de constater les contraventions à la présente loi, de conduire sa voiture au lieu de pesage le plus proche. En cas d'excès de poids, l'amende prononcée est double de celle qu'il aurait encourue s'il ne s'était pas détourné de sa route.

ART. 28.

Tout voiturier ou conducteur qui, dans l'intention d'éluder la limitation des poids autorisés, enlèverait, avant de passer au lieu de pesage, une partie de son chargement, ou présenterait au pesage une voiture avec d'autres roues ou d'autres attelages que ceux qu'il emploie sur le reste de la route, est puni d'une amende de 50 à 200 fr., indépendamment de celles qu'il pourrait avoir encourues pour toute autre cause.

ART. 29.

Lorsqu'une voiture aura causé un dommage quelconque à la route ou aux établissements qui en dépendent, le conducteur sera condamné aux frais de la réparation.

Il sera, en outre, puni d'une amende de 11 à 15 fr., si le dommage a été causé par sa négligence ou son imprudence.

AMENDEMENTS *proposés par la Commision.*

ART. 30.

Tout voiturier ou conducteur qui, pour éviter la vérification du poids de sa voiture, *quittera* la route qu'il doit suivre, sera tenu, sur la réquisition de l'un des agents chargés de constater les contraventions à la présente loi, de conduire sa voiture au lieu de pesage le plus proche. En cas d'excès de poids, l'amende *sera* double de celle qu'il aurait encourue s'il ne s'était pas détourné de sa route.

ART. 31.

(Comme à l'article 28 du projet.)

ART. 32.

Lorsqu'une voiture aura causé un dommage quelconque à la route ou aux établissements qui en dépendent, le conducteur *sera tenu* aux frais de la réparation.

Il sera, en outre, puni d'une amende de 11 à 15 fr., si le dommage a été causé par sa négligence ou son imprudence.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

En cas de récidive, l'amende sera portée à 50 fr. et pourra s'élever jusqu'à 100 fr.

ART. 30.

En cas de contravention à la limitation des poids, le voiturier ou conducteur ne peut continuer sa route qu'après avoir déchargé l'excédant, sous peine d'être puni du double de l'amende fixée aux articles 18 et 19 ci-dessus.

Lorsque l'excédant sera de 800 kilogrammes, le déchargement sera toujours exigé.

La même amende est prononcée chaque fois que la contravention est de nouveau constatée, après un intervalle de dix myriamètres parcourus.

ART. 31.

Tout voiturier ou conducteur qui, sommé de s'arrêter par l'un des agents chargés de constater les contraventions à la présente loi, refuse d'obtempérer à cette sommation et de se soumettre aux vérifications prescrites, est puni d'une amende de 20 à 300 fr., indépendamment de celle qu'il pourrait avoir encourue pour toute autre cause.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

En récidive, l'amende pourra être portée à 100 *francs.*

ART. 33.

En cas de contravention à la limitation des poids, le voiturier ou conducteur ne peut continuer sa route qu'après avoir déchargé l'excédant, sous peine *d'une* amende *double de celle* fixée aux articles 20 et 21 ci-dessus.

Lorsque l'excédant sera de 800 kilogrammes, le déchargement sera toujours exigé.

La même amende est prononcée chaque fois que la contravention est de nouveau constatée, après un intervalle de dix myriamètres parcourus.

ART. 34.

Seront punis d'une amende de 20 *à* 300 *francs, indépendamment de celles qu'ils pourraient avoir encourues pour toute autre cause* tout voiturier ou conducteur qui, sommé de s'arrêter par l'un des agents chargés de constater les contraventions à la présente loi, refuserait d'obtempérer à cette sommation et de se soumettre aux vérifications prescrites.

Sera puni d'une amende de 1 *à* 15 *francs, indépendamment de celle qu'il pourrait avoir encourue pour toute autre cause, tout voiturier ou conducteur de voitures de roulage ou de messageries qui, sommé par un des agents ci-dessus mentionnés d'exhiber sa lettre de voiture, ou, à*

ART. 32.

Les dispositions du livre III, titre Ier, chapitre III, section IV, paragraphe 2 du Code pénal, sont applicables, en cas d'outrages et de violences envers les fonctionnaires publics et agents chargés de constater les contraventions prévues par la présente loi.

ART. 33.

Les contraventions prévues aux articles 17, 20 et 21 ci-dessus, ne peuvent être constatées qu'aux lieux de pesage, de départ, d'arrivée, de relais et de station des voitures, ou aux barrières d'octroi, sauf toutefois celles qui concernent le nombre des voyageurs, le mode de conduite des voitures, et les modes d'enrayage.

ART. 34.

Lorsqu'une même contravention ou un même délit prévu aux articles 17, 20, 21, 23 et 24 ci-dessus, a été constaté successivement et à plusieurs reprises, il ne sera prononcé qu'une seule condamnation, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre le premier et le dernier procès-verbal.

L'article 365 du Code d'instruction criminelle ne pourra être appliqué aux délits prévus par la

défaut, sa feuille ou bulletin de chargement, n'obtempérerait pas à cette sommation.

ART. 35.

(Comme à l'article 32 du projet.)

ART. 36.

Les contraventions prévues aux articles 19, 22 et 23 ci-dessus, ne peuvent être constatées qu'aux lieux de pesage, de départ, d'arrivée, de relais et de station des voitures, ou aux barrières d'octroi, sauf toutefois celles qui concernent le nombre des voyageurs, le mode de conduite des voitures, et les modes d'enrayage.

ART. 37.

Lorsqu'une même contravention ou un même délit prévu aux articles 19, 22 et 23, *dans le cas énoncé au paragraphe* 1^er^ *de l'article* 9, *et aux articles* 25, 26 27 et au deuxième paragraphe de l'article 34 ci-dessus, a été constaté successivement et à plusieurs reprises, il ne sera prononcé qu'une seule condamnation, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre le premier et le dernier procès-verbal.

présente loi, excepté pour la peine d'emprisonnement.

ART. 35.

Tout propriétaire de voiture est responsable des amendes, dommages-intérêts et des frais de réparation, prononcés en vertu des articles du présent Titre contre toute personne préposée par lui à la conduite de ladite voiture.

Si la voiture n'a pas été conduite par ordre ou pour compte du propriétaire, la responsabilité sera encourue par celui qui aura préposé le conducteur.

Est considéré comme propriétaire de la voiture celui dont le nom figure sur la plaque prescrite par l'article 23.

ART. 36.

Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables dans tous les cas où les tribunaux correctionnels ou de simple police prononcent en vertu de la présente loi.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

Lorsqu'il y aura lieu à l'application de l'article 23 *pour des cas prévus aux numéros* 2 *et* 3 *de l'article* 9, *l'amende ne pourra être prononcée qu'autant que la seconde contravention aura été constatée après un intervalle de* 10 *myriamètres parcourus depuis la constatation de la première.*

Sauf les exceptions mentionnées aux deux premiers paragraphes du présent article, lorsqu'il aura été dressé plusieurs procès-verbaux de contravention, il sera prononcé autant d'amendes qu'il y aura eu de contraventions.

ART. 38.

(Comme à l'article 35 du projet, *en substituant le chiffre* 25 *au chiffre* 23 *à la fin du dernier paragraphe.*)

ART. 39.

Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables dans tous les cas où les tribunaux correctionnels prononcent en vertu de la présente loi.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

TITRE IV.

FORME DE PROCÉDURE ET PRESCRIPTIONS.

ART. 37.

Sont spécialement chargés de constater les contraventions et délits prévus par la présente loi, les conducteurs et autres employés des ponts et chaussées, commissionnés à cet effet par l'Administration générale, les préposés au pesage des voitures, les vérificateurs des poids et mesures, les employés des contributions indirectes, et les employés des octrois ayant droit de verbaliser.

Peuvent également constater toute contravention les maires et adjoints, les commissaires de police, les ingénieurs des ponts et chaussées, les commissaires voyers et les agents voyers des routes royales, départementales et des chemins vicinaux de grande communication, les officiers et sous-officiers de gendarmerie.

Les gendarmes constatent les contraventions concernant le nombre des voyageurs, le mode de conduite des voitures, le mode d'enrayage, la police des cochers et relais, ainsi que les contraventions aux articles 19, 22, 23, 24, 27, 28 et 31 ci-dessus.

Les dommages prévus à l'article 29 sont constatés par les ingénieurs, conducteurs et autres employés des ponts et chaussées, commissionnés à cet effet, ainsi que par les préposés au pesage des

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

TITRE IV.

FORME DE PROCÉDURE ET PRESCRIPTIONS.

ART. 40.

Sont spécialement chargés de constater les contraventions et délits prévus par la présente loi, les conducteurs et autres employés des ponts et chaussées, commissionnés à cet effet par l'Administration générale, les préposés au pesage des voitures, les vérificateurs des poids et mesures, les employés des contributions indirectes, et les employés des octrois ayant droit de verbaliser.

Peuvent également constater toute contravention les maires et adjoints, les commissaires de police, les ingénieurs des ponts et chaussées, les commissaires voyers et les agents voyers des routes royales, départementales et des chemins vicinaux de grande communication, les officiers et sous-officiers de gendarmerie.

Les gendarmes constatent les contraventions concernant le nombre des voyageurs, le mode de conduite des voitures, le mode d'enrayage, la police des cochers et relais, ainsi que les contraventions aux articles 21, 24, 25, 26, 27, 30, 31 ci-dessus, et au premier paragraphe de l'article 34.

Les dommages prévus à l'article 32 sont constatés par les ingénieurs, conducteurs et autres employés des ponts et chaussées, commisionnés à cet effet, ainsi que par les préposés au pesage des

voitures, sans préjudice du droit réservé à tous les agents mentionnés au présent article, de dresser procès-verbal du fait de dégradation qui aurait lieu en leur présence.

Les procès-verbaux dressés en vertu du présent article, font foi jusqu'à preuve contraire.

ART. 38.

Les préposés au pesage des voitures seront considérés comme officiers de police judiciaire, toutes les fois qu'ils agiront pour constater les délits et contraventions prévus par les art. 21, 22, 23, 24, 29, 31 et 32 de la présente loi. Ils seront, en cette qualité, sous la surveillance du procureur du Roi, sans préjudice de leur subordination à l'égard de leurs supérieurs dans l'Administration.

Ils prêteront serment devant le tribunal de première instance.

ART. 39.

Les contraventions constatées par procès-verbaux, et prévues par les art. 17, 18, 19, 20, 27, 29 et 30, sont jugées par le conseil de préfecture du département où le procès-verbal a été dressé.

Tous autres délits et contraventions prévus par la présente loi, sont de la compétence des tribunaux.

ART. 40.

Les procès-verbaux rédigés par les agents men-

voitures, sans préjudice du droit réservé à tous les agents mentionnés au présent article, de dresser procès-verbal du fait de dégradation qui aurait lieu en leur présence.

Les procès-verbaux dressés en vertu du présent article, font foi jusqu'à preuve contraire.

ART. 41.

Les préposés au pesage des voitures seront considérés comme officiers de police judiciaire, toutes les fois qu'ils agiront pour constater les délits et contraventions prévus par les articles 23, 24, 25, 26, 27, 34 *et* 35 de la présente loi. Ils seront, en cette qualité, sous la surveillance du procureur du Roi, sans préjudice de leur subordination à l'égard de leurs supérieurs dans l'Administration.

Ils prêteront serment devant le tribunal de première instance.

ART. 42.

Les contraventions constatées par procès-verbaux, et prévues par les articles 19, 20, 21, 22, 30, 31, 32 *et* 33, sont jugées par le conseil de préfecture du département où le procès-verbal a été dressé.

Tous autres délits et contraventions prévus par la présente loi, sont de la compétence des tribunaux.

ART. 43.

Les procès-verbaux rédigés par les agents men-

tionnés aux paragraphes 1^er^ et 3 de l'article 37 ci-dessus, doivent être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix du canton ou devant le maire de la commune, soit de la constatation de la contravention ou du dommage, soit du domicile de l'agent qui a verbalisé.

ART. 41.

Les procès-verbaux doivent être enregistrés en débet, dans les quarante-huit heures de leur date ou de leur affirmation, à peine de nullité.

ART. 42.

Toutes les fois que le propriétaire de la voiture n'est pas domicilié dans le Royaume, le procès-verbal de la contravention, si elle est de la compétence de l'Administration, est immédiatement porté à la connaissance du maire de la commune où le procès-verbal a été dressé, ou bien de la commune la plus proche sur la route du prévenu.

Le maire arbitre provisoirement le montant de l'amende ou des frais de réparation, et il en ordonne la consignation immédiate, à moins qu'il ne lui soit présenté une caution solvable.

A défaut de consignation ou de caution, la voiture est retenue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le procès-verbal. Les frais qui en résultent sont à la charge du propriétaire.

tionnés aux paragraphes 1er et 3 de l'article 40 ci-dessus, doivent être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix du canton ou devant le maire de la commune, soit de la constatation de la contravention ou du dommage, soit du domicile de l'agent qui a verbalisé.

ART. 44.

(Comme à l'article 41 du projet.)

ART. 45.

Toutes les fois que le propriétaire de la voiture n'est pas domicilié dans le Royaume, le procès-verbal de la contravention, si elle est de la compétence de l'administration, est immédiatement porté à la connaissance du maire de la commune où le procès-verbal a été dressé, ou de la commune la plus proche sur la route du prévenu.

Le maire arbitre provisoirement le montant de l'amende ou des frais de réparation, et il en ordonne la consignation immédiate, à moins qu'il ne lui soit présenté une caution solvable.

A défaut de consignation ou de caution, la voiture est retenue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le procès-verbal. Les frais qui en résultent sont à la charge du propriétaire.

Le contrevenant est tenu d'élire domicile dans le département du lieu où la contravention a été

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

ART. 43.

Lorsqu'une voiture est dépourvue de plaque, et que le propriétaire n'est pas connu, il est procédé conformément à l'article précédent.

Il en est de même en cas de procès-verbal dressé à raison d'une plaque portant de fausses indications.

ART. 44.

Le procès-verbal est adressé dans les deux jours de l'enregistrement au sous-préfet de l'arrondissement.

Le sous-préfet le transmet, dans les deux jours de sa réception, au préfet, s'il s'agit d'une contravention de la compétence des conseils de préfec-

constatée; à défaut d'élection de domicile, toute notification lui sera valablement faite au secrétariat de la commune dudit lieu.

ART. 46.

Lorsqu'une voiture est dépourvue de plaque, et que le propriétaire n'est pas connu, il est procédé, conformément *aux trois premiers* paragraphes de l'article précédent.

Il en est de même en cas de procès-verbal dressé à raison d'une plaque portant de fausses indications.

Il sera procédé de la même manière à l'égard de tout conducteur de voiture de roulage ou de messageries inconnu dans le lieu où il serait pris en contravention, et qui ne serait point porteur d'un passe-port, d'un livret ou d'une feuille de route; à moins qu'il ne justifie que la voiture appartient à une administration régulière de roulage ou de messageries, ou qu'il ne résulte des lettres de voiture ou des autres papiers qu'il aurait en sa possession que la voiture appartient à celui dont le domicile serait indiqué sur la plaque.

ART. 47.

(Comme à l'article 44 du projet.)

ture, ou au procureur du Roi, s'il s'agit d'une contravention de la compétence des tribunaux.

ART. 45.

Copie du procès-verbal, ainsi que de l'affirmation, quand elle est prescrite, sera notifiée, à peine de déchéance, par la voie administrative, au domicile du prévenu, dans les trois mois de l'enregistrement.

ART. 46.

Indépendamment de la copie à notifier en exécution de l'article précédent, tout prévenu peut exiger, de l'agent qui a constaté la contravention, la délivrance gratuite d'une copie du procès-verbal.

ART. 47.

Le prévenu est tenu de produire, dans le délai de quarante jours, ses moyens de défense devant le conseil de préfecture.

Ce délai court à compter de la date de la notification du procès-verbal. Mention en est faite dans ladite notification.

A l'expiration du délai fixé, le conseil de préfecture prononce, quand même les moyens de défense n'auraient pas été produits.

Son arrêté est notifié au domicile du prévenu dans la forme administrative, et vingt-quatre heures au moins avant toute exécution.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

ART. 48.

Copie du procès-verbal, ainsi que de l'affirmation quand elle est ordonnée, sera, dans les trois mois de l'enregistrement et à peine de déchéance, notifiée par la voie administrative *au domicile du propriétaire, tel qu'il est indiqué sur la plaque, et, quand il y a lieu, à celui du conducteur.*

ART. 49.

Indépendamment de la copie à notifier en exécution de l'article précédent, tout prévenu peut exiger, de l'agent qui a constaté la contravention, la délivrance gratuite *d'un bulletin spécifiant ladite contravention.*

ART. 50.

(Les trois premiers § comme au projet.)

Son arrêté est notifié au domicile du condamné dans la forme administrative, et vingt-quatre heures au moins avant toute exécution. Si

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

L'opposition à l'arrêté rendu par défaut devra être formée dans le délai de quarante jours, à compter de la date de la notification.

ART. 48.

Le recours au conseil d'État contre l'arrêté du conseil de préfecture, doit être formé dans le délai de trois mois, à compter de la date de la notification.

Il peut avoir lieu sur simple mémoire déposé au secrétariat général de la préfecture, et sans l'intervention d'un avocat au conseil.

Si le recours est formé au nom de l'Administration, il devra l'être dans les quatre mois de la date de l'arrêté.

ART. 49.

L'instance, à raison des contraventions de la compétence des conseils de préfecture, sera périmée par six mois, à compter de la date du dernier acte des poursuites, et l'action publique sera éteinte.

ART. 50.

Les amendes prononcées se prescrivent par

la condamnation a été prononcée par défaut, la notification faite au domicile énoncé sur la plaque sera valable.

Le dernier paragraphe comme au projet.

ART. 51.

(Comme à l'article 48 du projet.)

ART. 52.

L'instance à raison des contraventions de la compétence des conseils de préfecture sera périmée par six mois, à compter de la date du dernier acte des poursuites, et l'action publique sera éteinte *à moins de fausse indication de domicile sur la plaque.*

ART. 53.

Les amendes prononcées se prescrivent par une

une année, à compter de la date de l'arrêté du conseil de préfecture, ou, en cas de pourvoi, à compter de l'ordonnance du Roi en son conseil d'État.

ART. 51.

La moitié des amendes prononcées par le conseil de préfecture ou par le conseil d'État, forme un fonds commun qui est distribué tous les ans, dans les proportions déterminées par l'Administration, entre les divers agents mentionnés aux paragraphes 1^er^ et 3 de l'article 37 ci-dessus, qui auront concouru à son exécution.

L'autre moitié des amendes et le total des frais de réparations, réglés en vertu de l'article 29 ci-dessus, sont versés à la caisse du receveur général: au compte du Trésor public, si la contravention ou le dommage concerne une route royale, et au compte du département, si la contravention ou le dommage concerne une route départementale.

TITRE V.

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES.

ART. 52.

Les dispositions de la présente loi pourront être étendues par ordonnance royale, rendue sur la délibération des conseils généraux, à tout ou partie des chemins vicinaux de grande communication.

année, à compter de la date de l'arrêté du conseil de préfecture, ou, en cas de pourvoi, à compter de l'ordonnance du Roi en son conseil d'État, *à moins de fausse indication du domicile sur la plaque.*

ART. 54.

La moitié des amendes prononcées par le conseil de préfecture ou par le conseil d'État, formera un fonds commun qui sera distribué, dans les proportions déterminées par l'Administration, entre les divers agents mentionnés aux paragraphes 1^er^ et 3 de l'article 40 ci-dessus, qui auront concouru à son exécution.

L'autre moitié des amendes et le total des frais de réparations, réglés en vertu de l'article 32 ci-dessus, seront versés à la caisse du receveur général : au compte du Trésor public, si la contravention ou le dommage concerne une route royale, et au compte du département, si la contravention ou le dommage concerne une route départementale.

TITRE V.

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES.

ART. 55.

(Comme à l'article 52 du projet.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*

ART. 53.

Des ordonnances royales pourront suspendre, en totalité ou en partie, l'exception portée à l'article 13, dans les départements dont les conseils généraux en auront fait la demande.

TITRE VI.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

ART. 54.

Les articles 1, 2 et 3 de la présente loi ne seront obligatoires que deux ans après sa promulgation.

L'article 22 ne sera obligatoire que trois mois après sa promulgation.

ART. 55.

Sont et demeurent abrogés: la loi du 29 floréal an 10 (19 mai 1802), relative à la police du roulage; celle du 7 ventôse an 12 (27 février 1804); le décret du 23 juin 1806; ainsi que toutes autres dispositions contraires à celles de la présente loi.

Néanmoins, les dispositions des lois, décrets et ordonnances actuellement en vigueur, qui fixent la largeur des bandes des roues ainsi que le poids des voitures, continueront d'être appliquées à toutes les voitures dont les propriétaires ne se conformeraient pas, avant l'expiration des délais déterminés en l'article précédent, aux conditions fixées par la présente loi.

AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*

Supprimé.

TITRE VI.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

ART. 56.

Les articles 1, 2 et 3 de la présente loi ne seront obligatoires que deux ans après sa promulgation.

L'article 24 ne sera obligatoire que trois mois après sa promulgation.

ART. 57.

(Comme à l'article 55 du projet.)