G

CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE

IMPRESSIONS

DIVERSES.

SESSION DE 1844.

TOME TROISIÈME,

COMPRENANT

LES Nos 72—97.

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHEQUE

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1844.



PRESSIONS

N° 72.

—

1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit extraordinaire pour subvenir à l'entretien, en Algérie, d'un supplément de 15 000 hommes, et à diverses dépenses non prévues;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de la guerre, Président du conseil des Ministres.

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 juin 1844, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État de la guerre, Président du conseil, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, ainsi que M. Martineau des Chesnez, conseiller d'État.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'Etat de la guerre, au titre de l'exercice 1844, un crédit ex-

traordinaire de sept millions six cent soixante treize mille huit cent cinquante-neuf francs (7 673 859 fr.), tant pour l'entretien, en Algérie, de 15 000 hommes en sus de l'effectif déterminé par l'article 3 de la loi du 24 juillet 1843, que pour subvenir à diverses dépenses non prévues au budget de cet exercice.

Ce crédit extraordinaire demeure réparti entre les chapitres spéciaux du budget de la guerre ainsi qu'il suit, savoir :

PREMIÈRE SECTION.

Dépenses imputables sur les ressources ordinaires du budget

Chap. 1er.	Administration centrale (personnel).....	56 917 fr.
— 2.	Administration centrale (matériel).....	3 000
— 3.	Frais généraux d'impressions.....	5 000
— 9.	Solde et entretien des troupes.....	5 275 060
— 10.	Habillement et campement.....	606 732
— 11.	Lits militaires.....	157 900
— 12.	Transports généraux..	11 250
— 21.	Matériel de l'artillerie (dépenses ordinaires)	58 000
— 25.	Matériel du génie (Algérie)(trav. extraordin.)	1 500 000
	Total.....	7 673 859 fr.

ART. 2.

Les crédits accordés au Ministre de la guerre sur l'exercice 1844, par la loi du 24 juillet 1843 précitée, pour les dépenses applicables aux divisions territoriales de l'intérieur, sont et demeurent réduits d'une somme de un million cent quatre-vingt dix-huit mille huit cent vingt-six fr. (1 198 826 fr.), conformément à l'état A annexé à la présente loi.

ART. 3.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 1er ci-dessus, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 24 juillet 1843, pour les besoins de l'exercice 1844.

Au palais de Neuilly, le 16 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Président du conseil, Ministre secrétaire d'État de la guerre,

Signé Mal Duc DE DALMATIE.

ÉTAT A.

Des crédits annulés sur l'exercice de 1844, *par suite de la réduction de* 4 640 *simples soldats d'infanterie, et de* 1 000 *chevaux pendant six mois.*

Chap. 9.	Solde et entretien des troupes	609 299 fr.
—	11. Lits militaires.	19 766
—	12. Transports généraux. .	1 438
—	13. Remonte générale. . . .	350 868
—	15. Fourrages.	215 135
—	21. Matériel de l'artillerie	2 320
	Total.	1 198 826

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les événements qui se sont succédé en Algérie y ont rendu indispensable, depuis quelques années, le maintien d'un effectif d'environ 75 000 hommes. Cependant les Chambres, et le Gouvernement du Roi, appelaient de leurs vœux le moment où il serait possible de réduire cet effectif sans compromettre le succès de nos opérations, et sans s'exposer à perdre le fruit des sacrifices déjà consentis. C'est dans la pensée que ce moment était proche, et que nos efforts vers une soumission complète du pays touchaient à leur terme, que fut voté l'article 3 de la loi de finances du 24 juillet 1843, qui fixait à 60 000 hommes seulement, l'effectif des troupes régulières à entretenir en Algérie pendant l'année 1844.

Depuis l'époque de la promulgation de cette loi, les faits ont démontré qu'une réduction de forces en Afrique serait prématurée, et porterait un grave préjudice aux intérêts de notre domination.

Le Ministre de la guerre avait prévu ce résultat, lorsqu'en ne portant au projet de budget de 1844 qu'un effectif de 60 000 hommes pour l'Algérie, il avait fait la réserve expresse de pourvoir, par des ressources extraordinaires, aux be-

soins que pourraient révéler des circonstances nouvelles.

C'est pour faire face à ces besoins que, conformément au vœu de l'article 4 de la loi du 11 juin 1842, nous avons réclamé l'allocation d'un crédit de 6 116 942 fr., destiné à couvrir les dépenses nécessitées par l'entretien en Algérie, pendant l'année courante, de 15 000 hommes en sus des 60 000 compris dans les prévisions budgétaires. Tel est l'objet principal du projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 7 juin courant, et que le Roi nous a chargé de vous présenter.

Ce projet comprend aussi un crédit de 1 500 000 francs destiné à augmenter les ressources affectées au service du matériel du génie en Afrique ; sur cette somme, 500 000 fr. sont applicables aux fortifications, et 1 000 000 fr. aux bâtiments militaires.

Il importait d'imprimer aux travaux entrepris sur un grand nombre de points toute l'activité que réclament à la fois les intérêts de la défense et ceux du bien-être des troupes. C'est ainsi que la somme prévue pour les fortifications, en permettant de continuer la nouvelle enceinte d'Alger, favorisera le développement que tendent chaque jour à prendre, dans cette ville, l'industrie et le commerce, dont les efforts s'accroissent avec la sécurité. Elle donnera en même temps les moyens de mettre en état de résister aux attaques des Arabes plusieurs des nouveaux postes dont l'occupation, qui se lie étroitement à l'ensemble du système, offre des avantages désormais incontestables.

Quant aux travaux de bâtiments militaires, le crédit que nous proposons d'y affecter, employé à la construction de casernes et d'hôpitaux, servira puissamment à améliorer la condition de nos soldats ; appliqué aux magasins et aux manutentions, il hâtera le moment où l'Etat n'aura plus à supporter les pertes considérables qu'entraînait, à défaut d'établissements suffisants ou convenables, le remplacement des denrées avariées. C'est ainsi que cette dépense deviendra, pour l'avenir, une source d'économies réelles.

Nous vous demandons, par le même projet, Messieurs les Pairs, un supplément de 31 100 fr. destiné, comme en 1843, à pourvoir à l'augmentation du personnel des bureaux du ministère de la guerre, tant par suite du maintien en régie d'une partie du service des fourrages qu'en raison du nombre, chaque jour croissant, des affaires à traiter par la direction de l'Algérie. Une autre somme de 25 817 fr. est indispensable pour assurer l'exécution des dispositions transitoires de l'ordonnance royale du 17 janvier dernier, portant nouvelle organisation de l'administration centrale de ce département, selon le vœu de la loi du 24 juillet 1843 (article 7), organisation qui est aujourd'hui appliquée dans toutes ses parties.

Ces diverses sommes élèvent à 7 673 859 fr. le montant total des crédits extraordinaires dont nous demandons l'allocation au titre de l'exercice 1844. Mais, en même temps, nous proposons de réduire de 1 198 826 fr. les crédits ordinaires alloués pour les divisions territoriales de l'inté-

rieur. Cette dernière somme représente le montant des dépenses, pendant les six derniers mois de 1844, de 4 640 hommes et de 1 000 chevaux, dont le Gouvernement a reconnu que le retranchement était réalisable sur cette partie du budget du même exercice.

Les développements qui vous ont été distribués, et les explications données dans l'autre Chambre lors de la discussion du projet de loi que nous soumettons aujourd'hui à vos délibérations, ont dû vous convaincre déjà, Messieurs les Pairs, des soins que nous avons mis à renfermer dans les limites les plus étroites les nouvelles charges qui font l'objet de ce projet de loi, auquel nous espérons que vous voudrez bien également accorder vos suffrages.

PRESSIONS
Nº 73.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture de crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843 et 1844, et des exercices clos;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 4 juin 1844, 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.

TITRE PREMIER.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1843, et annulations de crédits sur le même exercice.

Article premier.

Il est alloué sur l'exercice 1843, au delà des cré-

dits accordés par la loi de finances du 11 juin 1842, et diverses lois spéciales, des crédits supplémentaires montant à vingt-trois millions quatre-vingt-sept mille deux cent cinquante-cinq francs quarante-deux centimes (23 087 255 fr. 42 cent.).

Ces crédits supplémentaires demeurent répartis, entre les différents départements ministériels, conformément aux états A et B ci-annexés.

ART. 2.

Il est accordé, sur le même exercice 1843, des crédits extraordinaires montant à la somme de seize millions cinq cent quarante-deux mille huit cent soixante et treize francs trente-deux centimes (16 542 873 fr. 32 cent.).

Ces crédits extraordinaires demeurent répartis, entre les différents départements ministériels, conformément aux états C et D ci-annexés.

ART. 3.

Les crédits accordés sur l'exercice 1843, par la loi du 11 juin 1842, et par des lois spéciales, sont réduits d'une somme de six millions cent cinquante-neuf mille francs (6 159 000 fr.)

Ces annulations de crédits demeurent fixées, par ministère et par chapitre, conformément à l'état E ci-annexé.

ART. 4.

Les crédits accordés pour les service spéciaux, portés pour ordre au budget de l'exercice 1843, sont augmentés de la somme de deux cent soixante-

douze mille francs (272 000 fr.), conformément à l'état F ci-annexé.

TITRE II.

Crédits supplémentaires et extraordinaires de l'exercice 1844.

ART. 5.

Il est alloué sur l'exercice 1844, au delà des crédits accordés par la loi de finances du 24 juillet 1843, des crédits supplémentaires montant à sept cent trente-six mille sept cent soixante-quatre francs (736 764 fr.).

Ces crédits supplémentaires demeurent répartis conformément aux états G et H ci-annexés.

ART. 6.

Il est accordé, sur le même exercice 1844, des crédits extraordinaires montant à la somme de quatre millions cinq cent seize mille six cent quarante-trois francs quarante centimes (4 516 643 fr. 40 cent.).

Ces crédits extraordinaires demeurent répartis entre les divers départements ministériels, conformément aux états I et J ci-annexés.

ART. 7.

Il est accordé sur l'exercice 1844, pour le paiement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de cent soixante-quinze mille six cent quatre-vingt-seize francs onze centimes (175 696 fr. 11 cent.)

Ces crédits extraordinaires spéciaux sont répartis, entre les différents départements ministériels, conformément à l'état K ci-annexé.

ART. 8.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par les articles 5, 6 et 7 qui précèdent, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 24 juillet 1843.

TITRE III.

Annulations et suppléments de crédits pour les travaux extraordinaires.

ART. 9.

Les crédits accordés par diverses lois sur les exercices 1842 et 1843, aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les travaux extraordinaires et les grandes lignes de chemins de fer, sont réduits, conformément au tableau L ci-annexé, d'une somme de quatorze millions trois cent quatre mille quarante-sept francs quarante-trois centimes, restée sans emploi sur lesdits exercices, savoir :

Exercice 1842.....	14 239 047 fr.	43 c.
Exercice 1843.....	65 000	00
	14 304 047	43

ART. 10.

Conformément au tableau L ci-annexé, des crédits supplémentaires montant à quinze millions six cent quatre-vingt-dix mille trois cent soixante-cinq francs trente-neuf centimes, sont ouverts,

sur les exercices 1843 et 1844, aux Ministres des travaux publics, de la guerre et de la marine, pour les services mentionnés à l'article précédent, savoir :

Sur l'exercice 1843.....	14 515 365 fr.	39 c.
Sur l'exercice 1844.....	1 175 000	00
	15 690 365	39

TITRE IV.

Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clos.

Art. 11.

Il est accordé, en augmentation des restes à payer des exercices 1839, 1840 et 1841, des crédits supplémentaires pour la somme de sept cent trente-trois mille neuf cent dix-sept francs quatre-vingt-cinq centimes (733 917 fr. 85 cent.), montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, suivant l'état M ci-annexé.

Les Ministres sont, en conséquence, autorisés à ordonnancer ces créances sur le chapitre spécial ouvert, pour les dépenses des exercices clos, aux budgets des exercices courants, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

TITRE V.

Avances au Gouvernement de la Grèce.

Art. 12.

Il est ouvert au Ministre des finances un crédit de cent quatre-vingt-treize mille neuf cent six

francs soixante-neuf centimes (193 906 fr. 69 c.), à l'effet de pourvoir, à défaut du Gouvernement de la Grèce, au complément du paiement du semestre échu le 1er septembre 1843, des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt négocié le 12 janvier 1833 par ce Gouvernement, jusqu'à concurrence de la portion garantie par le Trésor de France, en exécution de la loi du 14 juin 1833 et de l'ordonnance royale du 9 juillet suivant.

Les paiements qui seront faits en vertu de l'autorisation donnée par le présent article auront lieu à titre d'avances à recouvrer sur le Gouvernement de la Grèce. Il sera rendu annuellement aux Chambres un compte spécial de ces avances et des recouvrements opérés en atténuation.

FAIT au palais de Neuilly, le 18 juin l'an 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances.

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a chargé de soumettre à vos délibérations le projet de loi récemment voté par la Chambre des Députés concernant les crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1843 et 1844, et des exercices clos. Ce projet réunit :

1° Les crédits demandés par la loi générale que nous avons présentée au commencement de cette session, et dont la proposition, avec tous les documents à l'appui, vous a été distribuée en même temps qu'à la Chambre élective;

2° Deux demandes spéciales qui furent faites depuis, l'une par le Ministre des affaires étrangères, d'un crédit supplémentaire de 350 000 fr. sur l'exercice 1844, applicable au service des missions extraordinaires et imprévues, notamment aux missions en Chine, en Grèce et à Téhéran; l'autre, par le Ministre de la marine, pour la réassignation à l'exercice 1844, avec annulation correspondante sur 1843, d'une somme de 1 225 000 fr. restant à payer sur un crédit spécial destiné à l'achat de bâtiments à vapeur pour le service des établissements français dans l'Océanie.

Nous nous bornerons à rappeler les résultats généraux du projet qui vous est soumis, en signa-

lant les changements peu nombreux résultant du vote de la Chambre des Députés.

Les allocations demandées à divers titres, par le Gouvernement, s'élevaient :

Pour l'exercice 1843, à...	40 827 441 fr. 84 c.
Pour l'exercice 1844, à...	5 454 268 66
Ensemble....	46 281 710 fr. 50 c.

Les crédits ouverts par le projet de loi ne s'élèvent qu'à.....	45 059 232 fr. 25 c.
Différence en moins..	1 222 478 fr. 25 c.

Elle provient de réductions opérées sur les crédits de 1843 pour 1 017 313 fr. 10 cent., et sur ceux de 1844, pour 205 165 fr. 15 cent. Voici comment elles se décomposent :

Une nouvelle liquidation des dépenses de l'exercice 1843 a permis d'abord de réduire de 50 000 fr. le supplément demandé pour les frais de justice criminelle, et de 364 fr. 89 cent. celui qu'avaient paru nécessiter les frais d'impressions de la Chambre des Pairs.

Il a aussi été reconnu que, sur l'allocation supplétive de deux millions réclamée pour les primes à l'exportation des marchandises, il y avait lieu de retrancher, comme n'ayant pu être payée en 1843, une somme de 500 000 fr. formant le montant des primes promises pour les machines de fabrication française mises à bord des paquebots transatlantiques.

La dépense s'imputera sur le crédit de l'exercice

1844, sauf à y subvenir ultérieurement, s'il se trouve insuffisant en règlement de compte.

Il en a été de même d'un crédit de 280 000 fr. destiné à l'ameublement d'un de ces paquebots, en ce qui concerne le service des passagers ; le mode d'exploitation n'étant pas encore déterminé, cette dépense spéciale a paru pouvoir être ajournée sans inconvénient.

Nous avons à mentionner, sur le département de la marine, deux autres réductions : la première, de 50 000 fr., applicable aux travaux hydrauliques dans le port de Gorée, qui n'ont pu encore être commencés ; la seconde, d'une somme de 21 000 fr. que l'on destinait à la création d'un bureau de chiffre et à l'organisation du Cabinet particulier du Ministre ; la Chambre a cru devoir s'abstenir de statuer sur cette demande, jusqu'à ce que la commission du budget, qui en est également saisie pour 1845, eût pris à cet égard une résolution.

La dernière réduction s'applique à la demande de deux allocations (136 948 fr. 21 cent. pour 1843, et 184 165 fr. 15 cent. pour 1844) à titre de subvention en faveur des relais de poste situés dans le rayon des chemins de fer en activité. La Chambre des Députés, après une discussion approfondie, n'a pas cru devoir adopter cette proposition dans la crainte d'engager, pour l'avenir, une question de système ou un principe d'indemnité. Le Gouvernement, tout en regrettant de se trouver ainsi privé du seul moyen régulier de subvenir à des pertes réellement éprouvées dans l'exécution

premiers mois de l'année courante, permet de supputer que les produits de l'année dépasseront de 25 millions les évaluations du budget, tandis que nous n'avions fait entrer dans nos calculs qu'une plus-value de 15 millions. Il en résulterait, pour l'exercice 1844, une ressource additionnelle de 10 millions, qui, réunie aux 6 millions réalisés sur 1843, réduirait à environ 5 millions le supplément de charges incombant aux deux exercices, depuis l'établissement des dernières situations.

Le découvert total de 360 millions ne se trouverait donc porté aujourd'hui, pour les cinq exercices de 1840 à 1844, qu'à la somme de 365 millions, laquelle est encore inférieure de 7 millions à l'évaluation primitive des découverts des trois exercices de 1840, 1841 et 1842, bien que les exercices 1843 et 1844 soient compris pour 99 millions dans le total actuel des découverts du Trésor.

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

Les États seront incessamment distribués.

ÉTATS

ANNEXÉS AU PROJET DE LOI.

EXERCICE 1843.

A. Crédits supplémentaires ouverts par ordonnances royales.
B. Crédits supplémentaires qui n'ont pas dû être ouverts par ordonnances royales.
C. Crédits extraordinaires pour dépenses non prévues au budget.
D. Crédits extraordinaires pour fonds non employés sur les exercices précédents.
E. Crédits annulés.
F. Crédits ouverts aux services spéciaux portés pour ordre au budget.

EXERCICE 1844.

G. Crédits supplémentaires ouverts par ordonnances royales.
H. Crédits supplémentaires qui n'ont pas dû être ouverts par ordonnances royales.
I. Crédits extraordinaires pour dépenses non prévues au budget.
J. Crédits extraordinaires pour fonds non employés sur les exercices précédents.
K. Crédits extraordinaires spéciaux pour dépenses des exercices périmés.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

L. Annulations et allocations de crédits pour les travaux extraordinaires.

EXERCICES CLOS.

M. Crédits supplémentaires aux restes à payer des exercices clos.

(Ce dernier État n'ayant subi aucun changement, n'a pas été réimprimé).

1844. — Impr. nº 73.

ÉTAT A. — *TABLEAU des Crédits supplémentaires accordés sur l'Exercice 1843, et qui ont été ouverts par ordonnances royales.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.			
	DÉPENSE DE LA JUSTICE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
12	Frais de justice criminelle	300,000 00	300,000 00	300,000 00
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.			
6	Frais de voyage et de courriers	150,000 00	150,000 00	950,000 00
11	Missions extraordinaires et dépenses imprévues	800,000 00	800,000 00	
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.			
30	Dépenses ordinaires des condamnés à plus d'un an de détention, renfermés dans les maisons centrales de force, de correction ou autres. — Dépenses ordinaires des maisons centrales de force et de correction	650,000 00	1,500,000 00	1,540,000 00
	Dépenses des enfants jugés par application de l'article 66 du Code pénal, et retenus plus d'un an	500,000 00		
	Indemnités aux départements pour frais d'entretien de condamnés destinés à subir leur peine au bagne ou dans les maisons de force et de correction	350,000 00		
31	Transport des condamnés au bagne et à plus d'un an de détention, reprises d'évadés	40,000 00	40,000 00	
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.			
11	Établissements thermaux, lazarets et service sanitaire. — Frais de service, d'entretien et d'administration de l'établissement thermal de Vichy	30,000 00	30,000 00	30,000 00
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.			
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.			
5	Gendarmerie (fourrages)	663,000 00	663,000 00	7,953,391 00
9	Solde et entretien des troupes. — Vivres	313,923 00	377,928 00	
	Chauffage	64,005 00		
15	Fourrages	6,892,463 00	6,892,463 00	
16	Solde de non-activité et de réforme. — Solde de non-activité régie par la loi du 19 mai 1834	20,000 00	20,000 00	
	MINISTÈRE DES FINANCES.			
4	Rentes 3 pour 100	49,067 00	49,067 00	
6	Intérêts et primes des emprunts pour canaux et travaux divers à rembourser par le Trésor. — Divers canaux et rivières de l'Oise (loi du 5 août 1821)	2 18	510 71	
	Divers canaux et navigation du Tarn (loi du 22 août 1822)	508 50		
10	Intérêts de la dette flottante	3,585,000 00	3,585,000 00	
17	Pensions de donataires dépossédés	30,000 00	30,000 00	
	A reporter	3,664,577 71	3,664,577 71	

Suite de l'ÉTAT A.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	Suite du MINISTÈRE DES FINANCES.			
	Report	fr. c. 3,664,577 71	fr. c. 3,664,577 71	
	SERVICE DES ÉTABLISSEMENTS MONÉTAIRES.			
32	Dépenses diverses. — Pertes sur les tolérances en fort	10,000 00	10,000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DE L'ENREGISTREMENT, DES DOMAINES ET DU TIMBRE, DANS LES DÉPARTEMENTS.			
	ENREGISTREMENT ET DOMAINES.			
41	Personnel. — Remises des receveurs	300,000 00	300,000 00	
43	Dépenses diverses. — Taxations aux percepteurs des contributions directes sur le produit de la débite des papiers timbrés et sur la distribution des passe-ports	25,000 00	25,000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE SURVEILLANCE DES FORÊTS DANS LES DÉPARTEMENTS.			
47	Matériel. — Frais d'abatage et de façonnage des coupes, et bois exploités par économie	290,000 00	290,000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES DOUANES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
51	Dépenses diverses. — Dépenses administratives	25,000 00	25,000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES ET DES POUDRES A FEU DANS LES DÉPARTEMENTS.			
	CONTRIBUTIONS INDIRECTES.			
52	Personnel. — Remises aux entreposeurs de tabacs, aux receveurs buralistes et à divers préposés	134,000 00	134,000 00	
54	Dépenses diverses. — Dépenses recouvrables	65,000 00	65,000 00	
	EXPLOITATION DES TABACS.			
58	Matériel. — Achats et transports de tabacs	4,000,000 00	4,000,000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF, DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES POSTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
	ADMINISTRATION ET PERCEPTION.			
60	Personnel... Remises sur le prix des places dans les malles-postes	6,000 00	186,000 00	
	Personnel... Remises sur la taxe des lettres et le droit de 5 p. 0/0 perçu pour les envois d'argent	180,000 00		
	TRANSPORT DES DÉPÊCHES.			
65	Dépenses diverses. — Transport par entreprises	283,845 00	283,845 00	
	A reporter	8,983,422 71	8,983,422 71	

*Suite de l'*ÉTAT A.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	Suite du MINISTÈRE DES FINANCES.	fr. c.	fr. c.	
	Report.....	8,983,422 71	8,983,422 71	
	REMBOURSEMENTS ET RESTITUTIONS, NON-VALEURS, PRIMES ET ESCOMPTES.			
67	Remboursements sur produits indirects et divers. — Forêts.....	38,000 00	243,000 00	fr. c. 12,121,422 71
	Contributions indirectes.....	20,000 00		
	Produits divers.....	185,000 00		
68	Répartition de produits de plombage, d'estampillage, etc., en matière de douanes.....	145,000 00	145,000 00	
69	Répartition de produits d'amendes, saisies et confiscation attribuées à divers. — Enregistrement et domaines.....	600,000 00	900,000 00	
	Contributions indirectes.....	300,000 00		
70	Prime à l'exportation des marchandises.....	1,500,000 00	1,500,000 00	
71	Escomptes sur divers droits. — Escompte sur le droit de consommation des sels.....	150,000 00	350,000 00	
	Escompte sur les droits de douanes.....	200,000 00		
	TOTAL.....			22,894,813 71

ÉTAT B. *TABLEAU des crédits supplémentaires accordés sur l'Exercice* 1843, *et qui n'ont pas été ouverts par ordonnances royales.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
7	Frais de service.....	60,000 00	60,000 00	60,000 00
	MINISTÈRE DES FINANCES.			
22	Chambre des Pairs.....	15,635 11	15,635 11	
26	Cour des comptes. — Matériel.....	21,000 00	21,000 00	
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
54	Dépenses diverses. — Loyers et frais divers pour la perception des droits, etc...	6,700 00	6,700 00	132,441 71
	SERVICE ADMINISTRATIF, DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES POSTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
	ADMINISTRATION ET PERCEPTION.			
61	Matériel. — Fournitures de Bureau.....	5,000 00		
	Frais d'impressions, timbres et tarifs.....	10,441 00		
	TRANSPORT DES DÉPÊCHES.			
64	Matériel. — Transport en poste; indemnités aux maîtres de poste pour les localités difficiles, etc.....	13,662 60	13,662 60	
	TOTAL.....			192,441 71
	Report de l'état A ci-dessus.....			22,894,813 71
	TOTAL des crédits supplémentaires pour l'exercice 1843.....			23,087,255 42

ÉTAT C. *TABLEAU des Crédits extraordinaires accordés pour les dépenses non prévues au budget de l'Exercice* 1843.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.	fr. c.	fr. c.
11	Établissements des beaux-arts	1,025 00	
23	Secours aux étrangers réfugiés en France	150,000 00	
43	Acquisition de l'hôtel Cluny et de la collection Dusommerard	9,975 00	
45	Service funèbre du bout de l'an de S. A. R. Mgr le duc d'Orléans	50,000 00	218,105 75
47	Frais accessoires d'acquisition de la portion du palais Bourbon appartenant à Mgr le duc d'Aumale	7,105 75	
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
2 *bis.*	Frais de premier établissement du Ministre	12,000 00	
11 *bis.*	Travaux de régularisation et de défense des bords du Rhin	400,000 00	
26 *bis.*	Réparations de dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées par les inondations du Rhône et ses affluents	1,000,000 00	1,412,000 00
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
9	Solde et entretien des troupes	2,082,546 00	
12	Transports généraux	790,000 00	3,072,546 00
31	Dépenses secrètes en Algérie	200,000 00	
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
1 *bis.*	Frais de premier établissement du Ministre	12,000 00	
3	Officiers militaires et civils	12,000 00	
5	Solde et habillement des équipages et des troupes	1,048,600 00	
6	Hôpitaux	59,600 00	
7	Vivres	692,600 00	
8	Travaux du matériel naval. (Ports.)	3,197,150 97	
10	Travaux de l'artillerie. (Ports.)	173,980 00	
11	*Idem* (Établissement hors des ports.)	65,000 00	
12	Travaux hydrauliques et bâtiments civils	110,000 00	
13	Poudres	51,820 00	
16	Chiourmes	15,000 00	
	A reporter (Ministère de la Marine)	5,437,750 97	

*Suite de l'*ÉTAT C.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	Suite du MINISTÈRE DE LA MARINE.	fr. c.	
	Report.....	5,437,750 97	
17	Frais généraux d'impressions.....	46,000 00	
18	Matériel des services d'administration des ports et objets divers.....	70,000 00	
21	Sciences et arts maritimes. (Matériel.).....	3,000 00	
22*bis*.	Dépenses des services militaires aux colonies. (Matériel.).....	200,000 00	fr. c.
23	Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon. (Service général.).....	73,500 00	6,997,119 09
24	*Idem*... (Service local.)..... 260,000 00 *Idem*... (*Idem.*) Subvention..... 300,000 00	560,000 00	
24*bis*.	Subvention à la Guadeloupe. (Service local.).....	600,000 00	
25	Subvention à divers établissements coloniaux.....	6,868 12	
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
82	Reprise, par l'État, du mobilier monétaire de Marseille.....	54,947 66	
83	Service de l'enregistrement et du timbre. — Frais de timbrage des connaissements et lettres de voiture.....	20,250 00	
84	Service des douanes. — Frais de divers services.....	366,350 00	736,397 66
85	Service des tabacs. — Reconstruction de bâtiments à la manufacture des tabacs de Paris.....	125,000 00	
86	Services des postes. — Construction de malles-briska.....	169,850 00	
	TOTAL.....		12,436,168 50

ÉTAT D. *TABLEAU des Crédits extraordinaires accordés sur le budget de l'Exercice* 1843, *pour cause de non emploi sur les Exercices précédents.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.		
	DÉPENSES DES CULTES.	fr. c.	fr. c
14	Réparations de la cathédrale de Troyes. (Loi du 25 juin 1841).....	78,682 87	78,682 87
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
6	Dépenses du matériel des lignes télégraphiques. (Loi du 11 juin 1842.).....	3,358 80	
41	Construction du tombeau de l'empereur Napoléon. (Loi du 1er juillet 1843.).....	474,312 65	743,112 85
41	Travaux de peinture et de sculpture au palais de la Chambre des Pairs. (Loi du 11 juin 1842.).....	265,441 40	

*Suite de l'*ÉTAT D.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	I^re^ SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	fr. c.	
19	Achèvement des divers monuments de la Capitale. (Loi du 6 juillet 1836.).....	57,606 21	
23	Réparations des dommages causés par les inondations extraordinaires aux routes royales et départementales, aux voies navigables et aux digues et levées qui bordent les rivières. (Loi du 31 janvier 1841.).....	244,976 16	
24	Subventions aux compagnies concessionnaires des ponts suspendus qui ont été emportés ou endommagés par les eaux. (Loi du 31 janvier 1841.).....	122,334 00	
25	Réparations des dommages causés aux voies navigables, ainsi qu'aux digues qui bordent les rivières, par la crue et le débordement des eaux. (Loi du 13 juin 1841.).	250,000 00	fr. c. 1,422,614 17
26	Réparations des digues et levées de la vallée du Rhône. (Loi du 22 mai 1842.).....	700,000 00	
27	Rétablissement des communications interrompues sur les routes royales et voies navigables. (Loi du 23 novembre 1840.).....	36,497 80	
28	Secours extraordinaires aux départements qui ont souffert des inondations, pour le rétablissement des communications sur les routes départementales. (Loi du 23 novembre 1840.).....	11,200 00	
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
	I^re^ SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
8	Travaux du matériel naval. (Ports.).....	227,549 03	227,549 03
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
87	Remplacement des poids de 25 kilogrammes pour le service des contributions indirectes. (Loi du 10 juin 1841.).....	15,000 00	
79	Frais de construction de 6 paquebots à vapeur destinés à établir une communication directe entre Marseille et Alexandrie. (Loi du 11 juin 1841.).....	1,124,571 53	
80	Frais de construction de 3 paquebots à vapeur destinés au service de communication entre Marseille et la Corse. (Loi du 11 juin 1841.).....	330,204 83	1,634,745 90
81	Complément de frais de premier établissement de 2 paquebots à vapeur pour la correspondance avec le Levant. (Loi du 11 juin 1841.).....	164,969 54	
	TOTAL.....		4,106,704 82
	Report de l'état C d'autre part.....		12,436,168 50
	TOTAL GÉNÉRAL des crédits extraordinaires pour l'exercice 1843..		16,542,873 32

ÉTAT E. — *TABLEAU des Crédits annulés sur l'Exercice* 1843.

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT des CRÉDITS ANNULÉS.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	fr. c.	fr. c.
24	Subvention aux compagnies concessionnaires des ponts suspendus qui ont été emportés ou endommagés par les eaux. (Loi du 31 janvier 1841)	62,000 00	
26	Réparations des digues et levées de la vallée du Rhône. (Loi du 22 mai 1842.)	350,000 00	1,187,000 00
26 *bis.*	Réparations des dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables ainsi qu'aux digues et levées, par les inondations du Rhône et ses affluents	775,000 00	
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
4	États-majors	292,000 00	
9	Solde et entretien des troupes	3,298,000 00	
11	Lits militaires	125,000 00	3,747,000 00
18	Dépenses temporaires	14,000 00	
26	Invalides de la guerre	18,000 00	
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
25 *bis.*	Dépenses générales des établissements français de l'Océanie		1,225,000 00
	TOTAL des crédits annulés sur l'exercice 1843		6,159,000 00

ÉTAT F. — *TABLEAU des suppléments de Crédits ouverts aux services spéciaux portés pour ordre au budget de l'Exercice* 1843.

MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par SERVICE.
MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.					
IMPRIMERIE ROYALE.					
CHAPITRE 3. Dépenses d'exploitation non susceptibles d'une évaluation fixe.	Art. 1er. Salaires des ouvriers et indemnités de travaux extraordinaires		fr. 129,000	fr. 272,000	fr. 272,000
	Art. 2. Appointements et achats pour le service des ateliers		143,000		

ÉTAT G. — *TABLEAU des Crédits supplémentaires accordés sur l'Exercice* 1844, *et qui ont été ouverts par ordonnances royales.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.	fr.	fr.	fr.
12	Institut. — Académie des sciences morales et politiques	6,000	6,000	6,500
19	Établissements divers. — Académie royale de médecine	500	500	
	TOTAL			6,500

ÉTAT H. — *TABLEAU des Crédits supplémentaires accordés sur l'Exercice 1844, et qui n'ont pas été ouverts par ordonnances royales.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par ARTICLE.	par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
11	Missions extraordinaires	350,000 00	350,000 00	350,000 00
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.			
8	Encouragements aux manufactures et au commerce, publication des brevets d'invention, missions et travaux statistiques	12,000 00	12,000 00	12,000 00
	MINISTÈRE DES FINANCES.			
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES DOUANES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
49	Personnel. — Traitements des agents du service administratif et de perception	35,700 00	214,900 00	
	Traitements des agents du service actif	179,200 00		
51	Dépenses diverses. — Dépenses fixes résultant de baux ou abonnements	12,700 00	30,600 00	
	Dépenses administratives	17,900 00		
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
53	Matériel. — Papiers, impressions, registres, achats d'instruments, emballages et transports, etc.	10,000 00	10,000 00	368,264 00
	SERVICE ADMINISTRATIF ET DE PERCEPTION DES POSTES DANS LES DÉPARTEMENTS.			
61	Matériel. — Frais des impressions, timbres et cachets	64,500 00	106,500 00	
	Entretien de bâtiments	42,000 00		
	TRANSPORT DES DÉPÊCHES.			
63	Personnel. — Transport en paquebots. (Appointements et soldes.)	6,264 00	6,264 00	
	TOTAL			730,264 00
	Report de l'état G, d'autre part			6,500 00
	TOTAL des crédits supplémentaires pour l'exercice 1844			736,764 00

ÉTAT I. — *TABLEAU des crédits extraordinaires accordés pour les dépenses non prévues au budget de l'Exercice 1844.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par CHAPITRE.	par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.	fr. c.	fr. c.
12	Établissement des beaux-arts	31,000 00	31,000 00
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
2	Administration centrale. (Matériel.)	3,653 50	
2 *bis.*	Administration centrale. (Matériel.)	180,000 00	
23	Dépenses des services militaires aux colonies. (Personnel.)	140,410 00	
24	Dépenses des services militaires aux colonies. (Matériel.)	300,000 00	1,314,063 50
25	Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon. — Service général	70,000 00	
26	Service local	500,000 00	
27	Subventions à divers établissements coloniaux	120,000 00	
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
72	Service des tabacs. — Frais d'acquisition d'un immeuble pour le magasin des tabacs au Hâvre	330,000 00	330,000 00
	TOTAL		1,675,638 50

ÉTAT J. *TABLEAU des Crédits extraordinaires accordés sur le budget de l'Exercice* 1844, *pour cause de non emploi sur les Exercices précédents.*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS par SERVICE.	MONTANT DES CRÉDITS par MINISTÈRE.
	MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.	fr. c.	fr. c.
25	Dépenses à la charge du legs fait à l'Université par M. *Janson de Sailly*.....	21,579 90	
26	Réimpression des œuvres scientifiques de *Laplace*.....	40,000 000	61,579 90
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
23	Réparation des dommages causés par les inondations extraordinaires aux routes royales et départementales, aux voies navigables ainsi qu'aux digues et levées. (Loi du 31 janvier 1841.)	80,000 00	
24	Subvention aux compagnies concessionnaires des ponts suspendus qui ont été emportés ou endommagés par les eaux. (Loi du 31 janvier 1841.).....	100,000 00	
25	Réparation des dommages causés aux voies navigables ainsi qu'aux digues et levées qui bordent les rivières, par la crue et le débordement des eaux. (Loi du 13 juin 1841.).....	100,000 00	
26	Réparations des dommages causés aux digues qui bordent la vallée du Rhône entre Lyon et la mer, ainsi qu'au canal d'Arles à Bouc, par la crue et le débordement des eaux. (Loi du 22 mai 1842).....	500,000 00	1,555,000 00
27	Réparation des dommages causés aux routes, aux ponts, aux voies navigables, ainsi qu'aux digues et levées par les inondations du Rhône et ses affluents.....	775,000 00	
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.		
27	Dépenses générales des établissements français dans l'Océanie.....		1,225 000 00
	TOTAL.....		2,841,579 90
	Report du total de l'état I, ci-contre.....		1,675 063 50
	TOTAL des crédits extraordinaires pour l'exercice 1844.....		4,516,643 40

ÉTAT K. *TABLEAU des Crédits extraordinaires spéciaux accordés sur l'Exercice* 1844, *pour les créances des Exercices périmés.*

MINISTÈRES.	MONTANT DES CRÉDITS par ministère.
	fr. c.
Ministère de la justice et des cultes. (Dépenses des cultes.).....	6,698 68
—— des affaires étrangères.....	2,883 86
—— de l'intérieur.....	10,666 92
—— des travaux publics.....	35,940 48
—— de la guerre.....	19,121 73
—— de la marine.....	10,924 90
—— des finances.....	89,459 54
TOTAL.....	175,696 11

ÉTAT L. — *TABLEAU des annulations et allocations d*

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.	CRÉDITS ANNULÉS sur L'EXERCICE 1842.	sur L'EXERCICE 1843.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	Ire PARTIE. — TRAVAUX AUTORISÉS PAR LA LOI DU 25 JUIN 1841.	fr. c.	
1	Routes royales classées avant le 1er janvier 1837	1,000,000 00	» 326
2	Routes royales classées depuis le 1er janvier 1837	160,000 00	» 20
3	Routes royales et ports maritimes de la Corse	300,000 00	» 119
4	Achèvement des routes stratégiques de l'Ouest	»	15,0 9
5	Ponts	250,000 00	50,0 45
6	Améliorations de rivières	100,000 00	» 36
6 *bis.*	Amélioration de rivières. (Loi du 8 juillet 1840)	»	» 21
7	Service des canaux de 1821 et 1822	1,000,000 00	» 145
9	Amélioration de ports maritimes	500,000 00	» 282
10	Chemins de fer, garantie d'intérêts et prêts aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	700,000 00	»
10 *bis.*	Chemins de fer construits par l'État	800,000 00	» 283
11	Établissement de nouveaux canaux	»	»
11 *bis.*	Établissement de nouveaux canaux. (Loi du 8 juillet 1840.)	»	» 40
		4,810,000 00	65,0 ,331
	IIe PARTIE. — GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER AUTORISÉES PAR LA LOI DU 11 JUIN 1842.		
13	Établissement de grandes lignes de chemins de fer	4,000,000 00	»
	TOTAL	8,810,000 00	65,0 ,33
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
	TRAVAUX AUTORISÉS PAR LA LOI DU 25 JUIN 1841.		
1	Travaux de fortification de Paris	2,523,161 69	» 5
2	Travaux de fortification des places autres que Paris	650,390 11	»
3	Travaux pour les bâtiments militaires	134,875 78	»
4	Constructions pour le service de l'artillerie	492,282 01	»
5	Constructions aux établissements de poudres et salpêtres	244,121 84	»
	TOTAL	4,044,831 43	» 5
	MINISTÈRE DE LA MARINE.		
	TRAVAUX AUTORISÉS PAR LA LOI DU 25 JUIN 1841.		
1	Fort Boyard	645,200 00	»
3	Établissements à créer à Castineau	739.016 00	»
	TOTAL	1,384,216 00	»
	RÉCAPITULATION.		
	TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.		
	Ministère des travaux publics	4,810,000 00	65,0 1,33
	— de la guerre	4,044,831 43	» 5
	— de la marine	1,384,216 00	»
		10,239,047 43	65,0 1,38
	GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER.		
	Ministère des travaux publics	4,000,000 00	»
	TOTAUX	14,239,047 43	65, 1,38

entre Marseille et la Corse. (Loi du 11 juin 1841.) 330,204 83

... pour les travaux extraordinaires.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES ACCORDÉS						OBSERVATIONS.
SUR L'EXERCICE 1843			SUR L'EXERCICE 1844			
...fonds ...tés ...mploi ...ur ...ercice 841.	pour fonds restés sans emploi sur l'exercice 1842.	TOTAL.	pour fonds restés sans emploi sur l'exercice. 1842.	pour fonds restés sans emploi sur l'exercice 1843.	TOTAL.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
326,152 95	1,000,000 00	1,326,152 95	»	»	»	
20,731 28	100,000 00	120,731 28	60,000 00	»	60,000 00	
119,546 23	300,000 00	419,546 23	»	»	»	
9,050 78	»	9,050 78	»	15,000 00	15,000 00	
45,622 13	200,000 00	245,622 13	50,000 00	50,000 00	100,000 00	
36,555 11	100,000 00	136,555 11	»	»	»	
21,944 70	»	21,944 70	»	»	»	
145,547 98	»	145,547 98	1,000,000 00	»	1,000,000 00	
282,845 81	500,000 00	782,845 81	»	»	»	
»	700,000 00	700,000 00	»	»	»	
283,248 65	800,000 00	1,083,248 65	»	»	»	
575 68	»	575 68	»	»	»	
40,000 00	»	40,000 00	»	»	»	
,331,821 30	3,700,000 00	5,031,821 30	1,110,000 00	65,000 00	1,175,000 00	
»	4,000,000 00	4,000,000 00	»	»	»	
,331,821 30	7,700,000 00	9,031,821 30	1,110,000 00	65,000 00	1,175,000 00	
54,496 66	2,523,161 69	2,577,658 35	»	»	»	
»	650,390 11	650,390 11	»	»	»	
»	134,875 78	134,875 78	»	»	»	
»	492,282 01	492,282 01	»	»	»	
»	244,121 84	244,121 84	»	»	»	
54,496 66	4,044,831 43	4,099,328 09	»	»	»	
»	645,200 00	645,200 00	»	»	»	
»	739,016 00	639,016 00	»	»	»	
»	1,384,216 00	1,384,216 00	»	»	»	
1,331,821 30	3,700,000 00	5,031,821 30	1,110,000 00	65,000 00	1,175,000 00	
54,496 66	4,044,831 43	4,099,328 09	»	»	»	
»	1,384,216 00	1,384,216 00	»	»	»	
1,386,317 96	9,129,047 43	10,515,365 39	1,110,000 00	65,000 00	1,175,000 00	
»	4,000,000 00	4,000,000 00	»	»	»	
1,386,317 96	13,129,047 43	14,515,365 39	1,110,000 00	65,000 00	1,175,000 00	

Les crédits accordés par le présent tableau s'élèvent :

	fr. c.
Pour l'exercice 1843, à.....	14,515,365 39
——— 1844, à.....	1,175,000 00
ENSEMBLE.....	15,690,365 39

Et proviennent des crédits restés sans emploi et annulés, savoir :

	fr. c.
Sur l'exercice 1841.....	1,386,317 96
——— 1842.....	14,239,047 43
——— 1843.....	65,000 00
SOMME ÉGALE.....	15,690,365 39

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juin 1844.

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 l'achèvement des abords du Panthéon, au prolongement de la rue Soufflot, et à l'élargissement de la rue de Vaugirard.

MESSIEURS,

Lorsque le Gouvernement forma, en 1833, le projet de terminer un grand nombre de monuments et d'édifices publics dont l'achèvement était depuis longtemps, ou conduit avec une excessive lenteur, ou totalement abandonné, une somme de 1 400 000 fr. fut particulièrement affectée au Panthéon, et employée pendant le cours des années 1833 à 1838, à compléter la décoration extérieure de ce monument. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'à régulariser les alignements de la place qui l'entoure et des rues qui y aboutissent. Lors du

---

* Cette commission était composée de MM. BESSON, le comte BEUGNOT, LEBRUN, le comte DE NOÉ, ROSSI, le comte SIMÉON, le comte DE TASCHER.

vote de la loi du 27 juin 1833, la question des abords du Panthéon fut réservée, parce que cette question était complexe et que sa solution présentait plusieurs difficultés. En effet, le Panthéon ayant reçu à cette époque une destination exclusivement nationale, les dépenses exigées par l'élargissement et la régularisation des abords de ce temple ne pouvaient être assimilées aux obligations ordinaires de la voirie urbaine; d'un autre côté, la ville de Paris devant retirer de ces travaux des avantages notables pour l'amélioration de la voie publique, il était juste de réclamer son concours. Dès 1833, des négociations furent entamées dans le but de déterminer, avec équité, les contributions réciproques de l'Etat et de la ville dans la dépense totale; mais le conseil municipal, loin de vouloir concourir à la décoration de la place du Panthéon, réclamait constamment le remplacement, par l'Etat, de la portion de la voie publique qui avait été usurpée pour l'établissement du perron et de la grille d'enceinte, au nord de l'édifice. Les choses demeurèrent en cette situation pendant douze années; d'autres projets vinrent bientôt se combiner avec celui de l'achèvement de la place du Panthéon. La bibliothèque de Sainte-Geneviève, établie dans le comble de l'ancienne abbaye de ce nom, dont les étages inférieurs sont occupés par le collége de Henri IV, ne pouvait plus rester en ce lieu, sans péril pour les élèves du collége et pour la bibliothèque elle-même : la nécessité de construire un édifice particulier, dans le voisinage de l'Ecole de droit, pour recevoir cette biblio-

thèque, fréquentée matin et soir par les étudiants, fut reconnue; en outre, la ville de Paris voulant transférer la mairie du douzième arrondissement dans les environs du Panthéon, avait demandé que le terrain domanial situé à l'angle de la rue Soufflot et de la place du Panthéon lui fût cédé gratuitement, et qu'une maison contiguë à ce terrain, faisant également partie du domaine de l'Etat, lui fût vendue, pour construire sur l'emplacement de l'un et de l'autre l'hôtel de la mairie. A la suite de discussions nombreuses pour arriver à fixer les compensations que chacune des deux parties serait tenue de fournir à l'autre, un dernier arrangement, conclu entre le Ministre des travaux publics et l'administration municipale, règle ainsi qu'il suit les obligations réciproques de l'Etat et de la ville.

L'Etat devra :

1° Construire sur l'emplacement de l'ancienne prison de Montaigu un édifice destiné à recevoir la bibliothèque de Sainte-Geneviève;

2° Acquérir et livrer à la voie publique les terrains qui doivent être retranchés par suite de l'alignement de la place du Panthéon;

3° Opérer le nivellement général de cette place;

4° Céder gratuitement à la ville de Paris l'étage supérieur de l'ancienne abbaye de Sainte-Geneviève, précédemment occupé par la bibliothèque, ainsi que la propriété du terrain situé à l'angle de la place du Panthéon et de la rue Soufflot.

L'administration municipale se chargera :

1° D'opérer le percement de la rue Soufflot jusqu'au jardin du Luxembourg;

2° D'élever au-devant du bâtiment qui sera construit à l'angle de la place du Panthéon et de la rue Soufflot, pour recevoir la mairie du douzième arrondissement, une façade pareille et symétrique à celle de l'Ecole de droit;

3° D'acquérir de l'Etat, sur une estimation contradictoire, la maison domaniale portant sur la rue des Fossés-Saint-Jacques le n° 13, pour la réunir au bâtiment de la mairie.

Ces divers engagements sont exprimés dans deux délibérations du conseil municipal de Paris en date des 31 mai et 18 novembre 1842.

En cherchant à apprécier l'étendue des sacrifices respectivement imposés à la ville et à l'Etat par l'effet de cet accommodement, on trouve que les dépenses à la charge de l'Etat s'élèveront à 437 690 fr., et que celles qui seront mises au compte de la ville monteront à 1 141 068 fr. Cette dernière somme équivaut aux avantages que la ville doit retirer des travaux projetés, et vous pouvez, sans nulle crainte, approuver cette transaction.

L'article 2 du projet de loi sanctionne les conventions intervenues entre l'Etat et la société du collége de Sainte-Barbe, par actes du 10 mars 1844. Il est nécessaire de faire connaître à la Chambre la cause et le but de ces stipulations.

Les plans arrêtés pour l'établissement de la nouvelle bibliothèque de Sainte-Geneviève suppriment la rue Jean-Hubert, et cette suppression a été auto-

risée par l'administration municipale, sous la réserve des droits des tiers. Le seul propriétaire riverain de tout un côté de la rue était la société du collége de Sainte-Barbe, qui s'opposait à la suppression d'une voie publique sur le parcours de laquelle elle possédait des droits d'usage et de jouissance. Mais la société désirant procurer au collége une issue sur la rue Sainte-Étienne-des-Grés, ou, pour mieux dire, sur la place du Panthéon, avait acquis une maison qui se trouve frappée d'expropriation, pour la construction de la bibliothèque. L'objet que se proposait la société était donc manqué. Dans ces circonstances, elle offrit au Ministre des travaux publics d'abandonner son opposition à la suppression de la rue Jean-Hubert, et de vendre à l'État, au prix d'acquisition, la maison qu'elle possédait rue Saint-Étienne-des-Grés, à la condition de rester en possession de la moitié de la rue Jean-Hubert, qui serait désormais partagée en deux par un mur de clôture mitoyen; et pour obtenir une sortie sur la rue Saint-Étienne des-Grés, cette société a demandé que la cession lui fût faite de la maison acquise par l'État à l'angle de la rue des Chollets, offrant de céder en échange un terrain d'une superficie équivalente, occupé par la maison située rue des Sept-Voies, n^os^ 29 et 31. Ce projet de transaction présentait l'inconvénient, que la bibliothèque ne pourrait pas se développer sur tout le terrain compris entre la place du Panthéon, la rue Jean-Hubert, la rue des Chollets et la rue des Sept-Voies, et que les logements des administrateurs et des employés de la bibliothèque qui, d'après le plan

primitif, étaient compris dans l'enceinte de l'établissement, seraient transportés dans la rue des Sept-Voies. Le Gouvernement et les administrateurs de la bibliothèque n'ont pas pensé que cet inconvénient fût de nature à faire repousser la proposition de la société du collége de Sainte-Barbe; au contraire, il est reconnu que le terrain cédé à l'État vaut plus que celui qu'il abandonne, et que l'échange aura pour conséquence une économie de 30 000 fr. sans qu'il en puisse résulter aucun danger sérieux pour la sûreté ou pour le bon ordre de la bibliothèque.

Votre commission a donc l'honneur de vous proposer de donner votre approbation à la convention conclue entre l'État et la société du collége de Sainte-Barbe.

Vous pouvez maintenant, Messieurs, apprécier le mérite des améliorations qui vont être apportées à la place du Panthéon et aux abords de ce temple, qui bientôt se trouvera au milieu d'une place spacieuse et régulière, à l'ornement de laquelle concourront plusieurs édifices d'une bonne architecture et des rues vastes et bien ménagées. Rien ne manquera plus à la décoration extérieure d'un des plus beaux monuments de la Capitale; mais, nous devons le dire, il restera encore à lui rendre la vie et à le tirer de la solitude où il languit. Lorsqu'en 1806, Napoléon, voulant continuer et rendre durable l'œuvre de l'Assemblée constituante, ordonna que les cendres des grands hommes y seraient déposées avec solennité, il prescrivit en même temps que cet édifice reprendrait son ancienne dénomi-

nation et que le chapitre métropolitain, augmenté de six membres, serait chargé de desservir l'église de Sainte-Geneviève (1), parce qu'il savait que l'union des idées religieuses à la reconnaissance nationale donne à ce sentiment plus de force et de stabilité. Nous partageons donc pleinement le vœu manifesté par la commission de la Chambre des Députés pour qu'une destination à la fois pieuse et patriotique soit rendue au Panthéon, et pour que le symbole de la liberté du monde reparaisse au sommet de ce noble édifice.

Le prolongement de la rue Soufflot, opération que la ville est autorisée à ajourner de quelques années, exigera une dépense d'environ 600 000 fr. Persuadée qu'elle aurait pu choisir, pour faciliter les communications, une direction plus avantageuse, l'administration municipale a résisté longtemps aux invitations que le Gouvernement lui a faites d'en opérer le percement; et la conclusion des négociations n'a pu être obtenue que par le vote des Chambres qui alloue les fonds nécessaires à la construction d'une nouvelle bibliothèque, et par la promesse de l'abandon, au collége de Henri IV, de l'ancien emplacement de cette bibliothèque. La nouvelle voie publique qui coupera les rues Saint-Hyacinthe et d'Enfer et viendra aboutir aux limites du jardin du Luxembourg, à droite de la fontaine Médicis, ne mettra pas en

---

(1) Décret du 20 février 18 6, art. 10. Ce décret fut révoqué par l'ordonnance du 26 août 1830, rendue sur la proposition de M. Guizot, Ministre de l'intérieur.

rapport, on doit le reconnaître, des quartiers populeux et ne s'accordera même qu'imparfaitement avec la disposition actuelle de ce jardin, puisque l'on a rejeté, fort à tort selon nous, en 1840, le plan qui établissait une vaste allée, se prolongeant parallèlement à la façade du palais, de l'est à l'ouest, dans l'axe même de la rue Soufflot et du Panthéon; plan qui avait l'avantage de dégager le palais de tous côtés et de reproduire l'ancienne harmonie du jardin (1); cependant, l'ouverture de cette rue, telle qu'elle est projetée, contribuera à l'embellissement d'un quartier qu'habite une population studieuse, à laquelle le Gouvernement porte un vif et paternel intérêt; nous ne pouvons donc qu'en approuver la pensée.

Devez-vous également donner votre sanction à un plan déjà ancien, qu'une de vos commissions a fortement critiqué (2), mais que la commission de la Chambre des Députés a de nouveau étudié, et sur lequel elle a cru devoir attirer l'attention du Ministre des travaux publics, en le priant d'examiner si, dans la jonction de la rue Soufflot et du jardin du Luxembourg, il ne serait pas possible d'adopter des dispositions propres à en préparer et à en faciliter plus tard l'exécution? Ce plan consiste à conduire, comme prolongement des rues Soufflot et d'Enfer, une rue nouvelle qui traverserait la partie est du jardin du Luxembourg, puis

---

(1) Rapport de M. Lebrun, du 3 juillet 1840, p. 7.
(2) *Idem*, p. 14.

les terrains occupés en ce moment par les réservoirs du palais, et viendrait déboucher dans la rue Vaugirard, en face de la rue Corneille. Les avantages présentés à l'appui de ce projet sont : d'une part, de remplacer par une pente douce et un parcours direct l'arc qu'il faut décrire pour arriver, en suivant les rues d'Enfer, des Francs-Bourgeois et des Fossés-Monsieur-le-Prince, au carrefour de l'Odéon, et de là gagner les bords de la rivière ; de l'autre, d'isoler de ce côté le jardin du Luxembourg. Nous admettons volontiers que le parcours serait un peu plus direct dans ce tracé, mais il est permis de douter que la pente fût plus douce et que le passage de voitures pesamment chargées, par une rue aussi étroite que la rue Corneille, fût très-avantageuse ; une pensée qui certainement ne l'est pas, et que l'autorité municipale n'a au surplus jamais adoptée, serait celle qui conduirait à entamer le jardin dans sa partie la plus resserrée, dans celle où se trouve la belle plantation faite, il y a quarante ans, par Chalgrin et à rejeter en quelque sorte le palais dans un coin du jardin, et près d'une rue qui serait continuellement traversée par les grosses voitures qui descendent d'une des barrières les plus fréquentées de Paris. Nous exprimons donc le vœu formel qu'en exécutant le prolongement de la rue Soufflot, on ait en vue, non l'ouverture d'une voie publique, dont nous croyons avoir suffisamment démontré les inconvénients, mais la réalisation à venir d'une idée qui répondrait mieux aux désirs et à l'intérêt véritable de la Chambre des Pairs et du public, celle d'isoler

le jardin du Luxembourg, dans toute la partie bordée par les rues d'Enfer, des Francs-Bourgeois et de Vaugirard, en démolissant les maisons qui sont situées sur cette limite.

Les abords du Panthéon ne sont pas le seul objet du projet de loi que vous avez renvoyé à notre examen. Une partie du crédit demandé est destinée à donner à la rue de Vaugirard, vis-à-vis le Petit-Luxembourg, un surcroît de largeur réclamé depuis longtemps par les habitants de ce quartier; en effet, cette rue qui, depuis les boulevards jusqu'à la rue du Pot-de-Fer, possède les avantages d'une belle et large voie de communication, est réduite, à mesure qu'elle se rapproche du Petit-Luxembourg, à de telles dimensions qu'elle finit par dégénérer en une véritable ruelle où des accidents graves arrivent très-souvent. Ajoutons que les constructions dépendantes du palais de la Chambre des Pairs, qui font face à la rue de Vaugirard, depuis la grille de la rue du Pot-de-Fer jusqu'à l'hôtel occupé par M. le Chancelier, sont de vieilles masures que, pour la plupart, on ne peut plus habiter, et dont la destruction importe même à la sûreté publique. Ici encore de longues négociations ont été nécessaires entre l'Etat et l'administration municipale, à la suite desquelles cette dernière a enfin consenti à faire immédiatement l'acquisition des terrains qui doivent être retranchés du jardin du Luxembourg et abandonnés à la voie publique. Après des débats et des estimations diverses de la valeur de ces terrains, le

prix en a été arrêté, d'accord avec M. le Ministre des finances, à raison de 90 fr. le mètre.

Les vieux bâtiments qui bordent la rue de Vaugirard étant démolis, il y aura à construire sur cette ligne, une grille de clôture, et le bâtiment de corps de garde nécessaire au service d'ordre et de sûreté. Cette construction coûtera, tout compris, 180 000 fr.; mais le terrain à payer par la ville de Paris présente une superficie de 1 400 mètres, et est évalué, au prix de 90 fr. le mètre, 126 000 fr.; les matériaux à provenir des maisons à démolir, et dont le produit doit être versé au Trésor, sont estimés à 28 500 fr., ce qui forme un total à recouvrer de 154 500 fr. Vous voyez donc, Messieurs, que l'excédant des dépenses sur les recettes ne dépassera pas 25 500, et qu'à ce prix, le jardin du Luxembourg sera dégagé dans toute sa longueur sur la rue de Vaugirard; les abords du palais où vous siégez seront rendus plus faciles et plus dignes, et cette partie du onzième arrondissement éprouvera une amélioration que les habitants accueilleront avec une vive satisfaction.

En résumé, le Gouvernement vous demande de vouloir bien allouer, pour la régularisation des abords du Panthéon, un crédit de. 280 000 fr.

Pour la grille à établir au jardin du Luxembourg..... 180 000 fr.

Total..... 460 000 fr.

Il faut déduire de cette somme :

1° Le prix de la maison située rue des Fossés-

Saint-Jacques, n° 13, évaluée.... 101 000 fr.

2° Le prix du terrain à retrancher pour élargir la rue de Vaugirard, ainsi que le produit des matériaux à vendre par le domaine..... 154 500

Total..... 255 500 fr.

La dépense à la charge du Trésor sera donc réduite à 204 500 fr. Au moyen de cette faible somme, les travaux dont nous venons de vous entretenir seront complétement exécutés, et le Gouvernement aura atteint, après douze années de discussions avec la ville de Paris, le but qu'il s'était proposé.

La persévérance dont il a fait preuve dans la poursuite de négociations où des intérêts d'un ordre élevé ne semblaient pas engagés, nous autorise à croire qu'il a été excité et soutenu en cette circonstance par une considération générale qui, à nos yeux, est fort importante.

Depuis quelques années, des causes dont on ne s'est pas encore bien rendu compte, portent la population parisienne à quitter les quartiers situés sur la rive gauche de la Seine pour aller s'établir à l'ouest de la rive opposée, ou, en d'autres termes, à abandonner d'anciens et beaux quartiers, pour aller s'entasser dans des quartiers nouveaux où le prix des loyers, conséquence de celui des terrains, s'élève rapidement. Si cette impulsion, qui doit avoir pour effet de changer les conditions d'existence économique de la Capitale, n'est pas combattue et arrêtée, Paris qui, à l'ouest, a déjà

franchi le mur d'octroi, aura, dans un nombre d'années qu'il est permis de calculer, atteint et bientôt dépassé l'enceinte des fortifications. Le Gouvernement, l'administration municipale et des citoyens éclairés cherchent à l'envi les obstacles que l'on pourrait opposer à une émigration qui compromet beaucoup plus d'intérêts qu'elle n'en sert; mais il n'est pas aisé de neutraliser les instincts secrets d'une grande population, et tous les moyens que l'on a jusqu'ici indiqués ne nous semblent guère que d'impuissantes entraves, propres tout au plus à gêner, mais non à ralentir un mouvement dont les causes, si l'on en juge par leurs conséquences, doivent être profondes. Ce que la prudence et la sagesse conseillent au Gouvernement et à la ville de Paris, c'est de redoubler d'efforts et de sacrifices pour améliorer, rendre plus sains, plus agréables à habiter, les quartiers de la rive gauche que l'émigration n'a pas encore attaqués, et de transférer de ce côté quelques-uns de ces établissements publics qui, par leur nature, deviennent des noyaux de population. Le projet de loi soumis à notre examen atteste la sollicitude du Gouvernement pour ce grave intérêt; des témoignages analogues, mais plus significatifs encore, ont été donnés par l'administration de la ville de Paris; ainsi, dans une circonstance récente, notre honorable collègue, M. le préfet de la Seine, dont le zèle court au-devant de tout ce qui est bon et utile, annonçait aux habitants de la rive gauche les améliorations et les embellissements dont le onzième arrondissement devait être pro-

chainement l'objet. La place de Saint-Sulpice agrandie, régularisée et ornée d'une fontaine monumentale; la belle et large rue Madame conduite jusqu'à la rue Taranne et mise en communication directe avec les quais; la rue du Colombier, une des plus fréquentées, des plus étroites et par conséquent des plus dangereuses de Paris, élargie et redressée, tels sont, Messieurs, avec l'agrandissement de la rue de Vaugirard, les travaux qui, pour un seul quartier, serviront de réponse au reproche adressé à la ville de Paris, de sacrifier les intérêts de la rive gauche à ceux de la rive droite. Qu'il nous soit permis, avant de terminer ce rapport, d'exprimer le vœu que le Gouvernement, qui, nous l'espérons, s'occupera du déplacement de la Bibliothèque royale aussitôt que la situation de nos finances lui en donnera la faculté, étudie un projet déjà signalé à l'attention publique, et qui a pour but d'élever, sur le côté nord de la place de Saint-Sulpice, dans un emplacement où se trouvent de vastes terrains occupés par des constructions sans valeur (1), un monument digne de l'inappréciable dépôt qu'il devrait conserver. Quelles que soient les objections auxquelles ce projet puisse être exposé, on doit reconnaître qu'il réunit le triple avantage de réduire considérablement la dépense, de placer la plus riche bibliothèque du monde près de tous les établissements scientifiques de la Capitale

(1) Le carré formé par les rues du Colombier, des Canettes, du Four et Guillemin.

et de ceux qui les fréquentent, et, en même temps, de combattre sur un point ce déplacement de la population parisienne dont nous avons indiqué à votre attention les sérieuses conséquences.

D'après ces considérations nous avons l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'approuver le projet de loi.

ESSI

° 7

—

844

ESSIONS
° 75.

—

844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juin 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre des Pairs et à la Chambre des Députés par la Commission de surveillance * de la CAISSE D'AMORTISSEMENT et de celle des DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, sur la situation de ces Établissements au 31 décembre 1843, en exécution des articles 114 et 115 de la loi du 28 avril 1816.

MESSIEURS,

Le compte que la commission de surveillance instituée par la loi du 28 avril 1816 est chargée de présenter, chaque année, aux Chambres, de la situation matérielle de la Caisse d'amortissement et de celle des dépôts et consignations, doit être fondé sur l'exacte description des opérations de ces établissements pendant l'année qui en est l'objet. Mais alors que leur action, dans les fonctions qui leur sont respectivement attribuées, s'exerce,

* Cette commission est composée de MM. le comte ROY, Pair de France, président; Jacques LEFEBVRE et François DELESSERT, membres de la Chambre des Députés; le vicomte d'ABANCOURT, Pair de France, président de la cour des comptes; le comte D'ARGOUT, Pair de France, gouverneur de la Banque de France; et AUBÉ, président électif de la chambre de commerce de Paris.

chaque année, avec régularité et uniformité, nous sommes également forcés de vous présenter, dans le même ordre que les années précédentes, le compte que nous devons vous soumettre de leurs opérations pour l'année 1843. Ce compte est tout entier dans les tableaux détaillés annexés à notre rapport; et nous fatiguerions sans utilité votre attention, si nous ne nous bornions pas à en mettre sous vos yeux les principaux résultats.

Caisse d'amortissement.

Les recettes de la Caisse d'amortissement se sont élevées, en 1843, en y comprenant les sommes restant en caisse et en portefeuille, au 31 décembre 1842, à la somme de..... 129 991 815 fr. 74 c.

Recettes
État n° 1.

Emploi des fonds.
États nos 1 et 5.

Cette somme a été employée en rachats de rentes 3 p. 100 pour.....	26 215 623	45
Il a été consolidé sur la réserve appartenant aux 5, 4 et demi et 4 p. 100.....	68 582 309	67
Le surplus de.....	35 193 882	62
	129 991 815	74

restant en caisse au 31 décembre 1843, se compose de la somme de 3 189 fr. 34 cent. en numéraire; et de celle de 35 190 693 fr. 28 cent. en bons royaux provenant du fonds de réserve.

es rentes 3 p. 100 rachetées et payées se sont élevées à 968 692 fr. pour un capital de 26 215 623 f. 45 cent.

État n° 2. Le taux moyen des rachats a été de 81 fr. 19 c.

Le fonds mis en réserve sur l'amortissement, aux termes de la loi du 10 juin 1833, s'est élevé, en totalité, à la somme de. . . . 605 504 380 fr. 26 c.

Fonds en réserve. État n° 5.

Dans laquelle somme le fonds mis en réserve, en 1843, est compris pour celle de. . . 69 876 641 08

Ainsi, l'année 1844 s'est ouverte avec 131 793 098 francs 62 cent. pour moyens de rachats ou d'extinction de la dette inscrite.

Moyens de rachat ou d'extinction de la dette inscrite en 1844. État n° 6.

Mais, sur cette somme, celle de 35 190 693 fr. 28 cent., appartenant aux rentes 5, 4 et demi et 4 p. 100, est représentée par des bons du Trésor qui peuvent éventuellement recevoir la destination autorisée par l'article 36 de la loi du 25 juin 1841.

La Caisse d'amortissement et celle des dépôts et consignations, quoique placées dans le même local, et soumises à la même administration et aux mêmes règles de garantie et de responsabilité, sont invariablement distinctes et séparées l'une de l'autre quant au maniement des fonds. Il est tenu, pour chacune d'elles, des livres et registres séparés : leurs écritures et leurs Caisses ne sont jamais confondues : la vérification en est toujours faite simultanément afin d'en garantir plus sûrement l'exactitude.

Caisse des dépôts et consignations.

Le principal objet de la Caisse des dépôt et consignations est de recevoir les dépôts judiciaires.

Elle reçoit aussi les dépôts volontaires des particuliers, des départements et des communes; et

les versements qui lui sont faits pour le service des pensions de retraite; de la Légion d'Honneur; des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing; des Caisses d'épargne; de l'indemnité de Saint-Domingue, et pour un grand nombre d'autres services d'utilité publique, parmi lesquels celui des fonds appartenant aux Caisses d'épargne est un des plus importants.

Recettes. État nº 1.

Les sommes qui ont été versées à la Caisse des dépôts et consignations, concernant les différents services dont elle est chargée, se sont élevées, pendant le cours de l'année 1843, à 164 088 667 f. 49 c.

Dépenses. État nº 1.

Les remboursements auxquels elle a eu à pourvoir, dans la même année, montent à . . . . . 118 936 712 f. 47 c.

D'où il résulte que les sommes versées en 1843, présentent sur les sommes remboursées, un excédant de. . . . . 45 151 955 f. 02 c.

Les sommes versées depuis 1816, à titre de *consignations judiciaires ou administratives*, s'élevaient, au 31 décembre 1843, à . . . 808 098 366 fr. 32 c.

Les remboursements effectués montaient à 720 424 656 45

Consignations. État nº 2.

Et elle restait encore dépositaire, à la même époque, de 87 673 709 87

Ce solde est réparti entre plus de *trente cinq mille comptes*.

Caisses d'épargne.

Depuis la loi du 31 mars 1837, qui a confié à la Caisse des dépôts l'administration des fonds des Caisses d'épargnes, les versements provenant de cette origine se sont élevés à 427 921 247 fr. 70 c.

Les remboursements effectués par la caisse des dépôts montaient à.....	85 414 044	37	État n° 2.
Et le solde restant dû par cette Caisse était, au 31 décembre 1843, de.....	342 507 203	33	
Ce solde s'élevait, au 30 avril dernier, à.....	362 729 280	82	
Ainsi il s'est accru de....	20 222 077	49	

dans le seul intervalle du 1er janvier dernier au 30 avril suivant.

Les fonds provenant de cette origine, dont la Caisse des dépôts n'avait pu trouver l'emploi, dans le cours de l'année 1843, ont été versées en compte courant au Trésor public, à l'intérêt de 4 p. 100, conformément à la faculté réservée à cette Caisse par la loi du 31 mars 1837.

Ils s'élevaient, au 31 décembre 1841 à.....	31 758 344 fr.	76 c.
Et, au 6 mai 1844, date du dernier arrêté de compte à.	172 997 659	72

Le nombre des Caisses d'épargne autorisées était, au 31 décembre 1842, de 314; et au 31 décembre 1843, de 339.

Il avait augmenté de 25, dans le cours de l'année 1843.

Pensions de retraites.

Les sommes qui ont été versées à la Caisse des dépôts pour le service des pensions de retraite des employés des ministères et administrations publiques, se sont élevées de 1816 à 1843, à 331 503 101 f. 56 cent.; et les paiements ont été de 325 717 484 f. 70 cent.

Le nombre des titulaires de pensions dont la Caisse des dépôts était chargée d'acquitter les arrérages était, en 1842, de 26 000.

Il a été, en 1843, de 28 000.

Indemnité des anciens colons de Saint-Domingue.

La Caisse des dépôts et consignations a continué de procéder à la répartition, entre les anciens colons de Saint-Domingue et leurs ayants cause, des sommes qui ont été versées conformément aux traités existants, par le Gouvernement d'Haïti, et à la délivrance des certificats de liquidation, en vertu de la loi du 18 mai 1840, et de l'ordonnance royale du 26 du même mois.

État nº 5.

Au 31 décemble 1843, les certificats expédiés s'élevaient en nombre à 20 312, et en somme à 116 989 427 fr. 12 c.

Les certificats délivrés, à la même époque, à 19 104, pour une somme de 113 427 278 fr. 10 c.

Et les certificats restant en portefeuille, à la même date, s'élevaient à 1 208, pour une somme de 3 562 149 fr. 02 c.

La Caisse des dépôts et consignations est chargée de payer l'intérêt des sommes consignées, à raison de 3 pour 100; elle paie en outre, aux receveurs

des finances, demi pour 100 pour l'encaissement qu'ils font de ces sommes, et demi pour 100 pour les remboursements qu'ils en effectuent.

Elle bonifie aux déposants aux Caisses d'épargne un intérêt de 4 pour 100 par an, pour les placements qu'ils font à ces Caisses; et ce n'est qu'en laissant à la charge de la Caisse des dépôts et consignations l'augmentation considérable de frais d'administration à laquelle ce service donne lieu, que la loi lui accorde la faculté de placer au Trésor, au même intérêt de 4 pour 100, les fonds provenant des Caisses d'épargne.

Enfin, la Caisse des dépôts et consignations doit subvenir à l'acquittement de toutes ses dépenses administratives, et de celles de la Caisse d'amortissement, frais de courtage, commissions et taxations, qui se sont élevés, de 1816 à 1842, à la somme de 13 473 626 fr. 81 cent.

Les ressources de la Caisse, pour acquitter toutes ces charges, ne lui proviennent que des profits qu'elle obtient des différences entre les intérêts qu'elle paie et ceux qu'elle reçoit de ses placements, et de quelque bonification à son profit, par suite du placement des capitaux dont elle ne doit pas l'intérêt pendant les délais fixés par les règlements.

Ces différences étaient importantes lorsque les moyens de placements en rentes, effets publics, ou autrement étaient abondants et avantageux.

État nº 7. Et c'est ainsi qu'après l'acquittement de ses frais et de ceux de la Caisse d'amortissement, la Caisse des dépôts et consignations a encore laissé sur ses bénéfices, en 1843, un excédant de 1 756 086 fr. 03 cent., et que, sur ceux réalisés de 1816 à 1842, elle a fait au Trésor public le versement d'une somme de 30 772 099 fr. 08 cent.

Toutefois, la Caisse place encore une partie des fonds dont elle dispose en achats d'effets publics qui lui procurent près de 4 pour 100 d'intérêt.

Elle a aussi continué de prêter à l'intérêt de 4 et demi aux départements, aux villes et aux communes autorisés à emprunter.

État nº 3. Les sommes prêtées, dont la caisse restait créancière au 31 décembre 1843, s'élevaient en capital à. . . . . 50 426 360 fr. 67 c.
et en intérêts à. 9 622 562 65

ou en tout à. 60 048 923 32

La difficulté de placements plus productifs aura, sans doute, une grande influence sur la réalisation de ses bénéfices.

Mais, d'un autre côté, leur altération sera le résultat de l'élévation du crédit, de la baisse générale de l'intérêt; et de l'accroissement de la prospérité publique, en vue desquels la Caisse d'amortissement et celle des dépôts et consignations ont été instituées. On doit donc se féliciter de ce que l'effet qu'on s'en était promis soit obtenu.

Nous avons eu précédemment l'honneur, Messieurs, de vous soumettre les observations qui pouvaient mériter votre attention, et appeler votre haute intervention et celle du Gouvernement.

Aucun événement fâcheux, aucun fait nouveau qui doivent vous être signalés ne se sont manifestés dans tout le cours de l'année 1843.

Mais pour répondre entièrement aux obligations que la loi nous impose, nous devons encore vous parler de la direction morale des deux établissements, ou de l'esprit dans lequel leur administration a été dirigée. Il semble que, pour remplir ce devoir, il doit nous suffire de vous rappeler les résultats des faits que nous avons eu l'honneur de vous exposer.

Tous les services qui dépendent de ces établissements ont été suivis et exécutés avec la plus exacte régularité.

Aucun rachat de rentes n'a eu lieu au-dessus du pair; tous se sont effectués avec publicité et concurrence, à tous les jours de bourse, par portion égale de la dotation affectée à chaque espèce de rente, et après affiches qui ont préalablement fait connaître la somme à employer, chaque jour, pour chaque nature de fonds.

La Caisse des dépôts et consignations n'a point eu la pensée de chercher à augmenter ses bénéfices par des placements irréguliers qui l'auraient expo-

sée à des pertes; elle les a tous réalisés en effets publics, ou en prêts aux départements, villes et communes régulièrement autorisés qui avaient la garantie de la loi ou des ordonnances du Roi, et qui avaient pour objet des travaux et des établissements d'utilité publique.

Enfin, le témoignage le plus favorable que nous puissions rendre de l'esprit qui a dirigé l'une et l'autre Caisse, c'est qu'à aucune époque, aucune plainte ne s'est élevée contre les actes et les opérations de leur administration.

Arrêté en commission, le 8 juin 1844.

Signé comte Roy, président; J. Lefebvre, F. Delessert, le vicomte d'Abancourt, le comte d'Argout, Aubé.

Les États seront incessamment distribués.

TABLEAUX.

1844. — Imp. N° 75.

CHAMBRE DES PAIRS.

CAISSES D'AMORTISSEMENT

ET

DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

NOMENCLATURE des États joints au Rapport fait aux deux Chambres par la Commission de surveillance, le 18 juin 1844, en exécution de l'article 114 de la Loi du 28 avril 1816.

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

N° 1. Compte des opérations de l'année **1843.**

N° 2. Développement des rachats de rentes journaliers opérés pendant l'année **1843.**

N° 3. État général des Recettes et des Dépenses de l'amortissement, du 1er juin **1816** au **31** décembre **1843.**

N° 4. Développement sur les Rentes rachetées du 1er juin **1816** au **31** décembre **1843.**

N° 5. Développement sur la consolidation des fonds d'amortissement mis en réserve du 1er juillet **1833** au **31** décembre **1843.**

N° 6. État de situation présentant le détail des ressources de la Caisse d'Amortissement au 1er janvier **1844.**

CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

N° 1. Compte des opérations de l'année **1843.**

N° 2. Bilan de la Caisse des Dépôts et Consignations, présentant sa situation au 1er janvier **1843**, ses opérations de l'année **1843**, et sa situation au **31** décembre **1843.**

N° 3. Développement des sommes restant dues au **31** décembre **1843**, sur les prêts faits aux départements, villes et communes, et à divers.

N° 4. Situation des Mandats délivrés et des Paiements effectués, au **31** décembre **1843**, sur l'indemnité affectée aux anciens colons de Saint-Domingue (premier cinquième).

N° 5. Situation, au **31** décembre **1843**, des certificats de liquidation délivrés en exécution de la loi du **18** mai **1840**, et de l'ordonnance royale du **26** du même mois, concernant l'indemnité affectée aux anciens colons de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes).

N° 6. Développement sur les fonds de retraites.

N° 7. Développement sur les profits et pertes.

N° 8. Budget des dépenses des deux Caisses pour l'exercice **1843.**

N° 9. Développement des inscriptions de rentes dont la Caisse était dépositaire au **31** décembre **1843.**

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 1.

COMPTE DES OPÉRATIONS

RECETTES.

			fr.	c.
Valeurs en caisse et en portefeuille, au 1er janvier 1843..	Numéraire à la Banque.....	2,083 fr. 79c.		
	Bons du Trésor (Fonds en réserve).	33,896,361 87	33,898,445	66
Versements du Trésor en numéraire. (Loi du 10 juin 1833).....			26,216,729	"

	5 p. o/o.	4 1/2 p. °/o.	4 p. °/o.	3 p. °/o.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Sur les dotations.....	" "	" "	" "	13,423,211 "	13,423,211 "
Sur les rentes appartenant à la Caisse d'amortissement.....	" "	" "	" "	12,793,518 "	12,793,518 "
Sur les intérêts des bons du Trésor...	" "	" "	" "	" "	" "
TOTAUX.....	" "	" "	" "	26,216,729 "	26,216,729 "

Versements du Trésor en bons. (Loi du 10 juin 1833)..... 69,876,641 08

	5 p. o/o.	4 1/2 p. °/o.	4 p. °/o.	3 p. °/o.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Sur les Dotations.....	32,035,779 "	246,254 "	821,439 "	" "	33,103,472 "
Sur les rentes appartenant à la Caisse d'amortissement.....	35,125,814 "	273,139 "	915,444 "	" "	36,314,397 "
Sur les intérêts des bons du Trésor.	445,880 86	3,440 70	11,450 52	" "	458,772 08
TOTAUX.....	67,605,473 86	524,833 70	1,748,333 52	" "	69,876,641 08

129,991,815 74

DÉPENSES.

	fr. c.
Paiements effectués sur le coût des rentes rachetées.....	26,215,623 45

SAVOIR:

NATURE des RENTES.	MONTANT DES RENTES — RACHETÉES en 1842, livrées et payées en 1843.	MONTANT DES RENTES — RACHETÉES en 1843 et payées en 1843.	MONTANT DES RENTES — TOTAL des rentes livrées et payées en 1843.	COUT DES RENTES — RACHETÉES en 1842, livrées et payées en 1843.	COUT DES RENTES — RACHETÉES en 1843 et payées en 1843.	COUT DES RENTES — TOTAL des paiements faits sur les rentes livrées en 1843.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
5 p. %.....	"	"	"	"	"	"
4 1/2 p. %..	"	"	"	"	"	"
4 p. %.....	"	"	"	"	"	"
3 p. %.....	"	968,692	968,692 "	"	26,215,623 45	26,215,623 45
Totaux...	"	968,692 "	968,682 "	"	26,215,623 45	26,215,623 45

	fr. c.
Paiements effectués sur le coût des rentes provenant des consolidations.....	68,582,309 67

SAVOIR :

NATURE des dotations.	NATURE des rentes.	ÉPOQUES de jouissance.	COURS moyens.	MONTANT des rentes.	COUT.
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
5 p. %.	3 p. %.	22 déc. 1842.	78 50	1,259,486 "	32,936,550 33
4 1/2 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	9,855 "	257,820 17
4 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	26,062 "	681,935 67
5 p. %.	3 p. %.	22 juin 1843.	79 27 1/2	1,270,182 "	33,564,559 35
4 1/2 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	9,778 "	258,583 65
4 p. %	3 p. %.	22 *id.*	" "	32,660 "	863,040 50
				2,608,021 "	68,582,309 67

Valeurs en caisse et en portefeuille, au 31 décembre 1843.	En numéraire à la Banque.....	5,189 fr. 34 c.	35,193,882 62
	En bons du trésor (fonds en réserve).....	35,190,693 28	
			129,991,815 74

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 2.

DÉVELOPPEMENT

DES RACHATS DE RENTES JOURNALIERS OPÉRÉS PENDANT L'ANNÉE 1843.

3 pour 100.

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c.
1843. Janvier	2	3,300	79 79, 05	86,929 95
»	3	3,130	78 80, 85	82,248 75
»	4	3,300	78 90 79	86,842 45
»	5	3,250	78 70, 75, 80	85,303 45
»	6	3,312	78 75, 80, 85, 90	87,026 45
»	7	3,203	78 95, 79, 79, 05	84,331 55
»	9	3,200	79 05, 15, 20	84,402 45
»	10	3,209	78 95, 79, 05, 10, 15, 79	84,342 »
»	11	3,246	79 10, 15, 20	85,647 70
»	12	3,200	79 15, 20, 25, 30	84,508 75
»	13	3,250	79 05, 10, 15, 20	85,714 70
»	14	3,182	79, 25, 30, 35	84,114 50
»	16	3,250	79 20	85,800 »
»	17	3,210	79 15, 20	84,703 75
»	18	3,250	79 15, 20, 25	85,798 25
»	19	3,200	79 15, 20	84,453 30
»	20	3,209	79 30, 35	84,846 95
»	21	3,200	79 30	84,586 70
»	23	3,200	79 40, 45, 50	84,755 »
»	24	3,269	79 45	86,574 »
»	25	3,150	79 55, 60, 65	83,561 05
»	26	3,200	79 60, 75	85,056 65
»	27	3,200	79 60, 65, 70	84,959 90
»	28	3,200	79 60	84,906 65
»	30	3,250	79 75, 80	86,396 65
»	31	3,000	79, 75, 85	79,820 30
Février	1	3,274	79 65, 70	86,947 70
»	2	3,250	79 80, 85, 90, 95	86,540 35
»	3	3,200	80, 05, 80	85,364 15
»	4	3,322	79 70, 75, 80, 85	88,337 30
»	6	3,090	79 60, 65	82,020 65
»	7	3,200	79, 65, 70	84,997 75
»	8	3,200	79 65, 70, 85	85,035 65
»	9	3,200	80 05	85,386 65
»	10	3,201	80, 10, 15, 20	85,524 25
»	11	3,090	80 05, 10	82,455 70
»	13	3,200	80 15, 20	85,509 30
A REPORTER.....		118,788		3,145,751 30

3 pour 400.

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES ACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.....		118,788		3,143,751 30
1843. Février.	14	3,200	80 20, 25.	85,573 40
»	15	3,200	80 25, 30, 35.	85,656 65
»	16	3,094	80 20, 25.	82,739 65
»	17	3,204	80 25, 30, 35.	85,755 45
»	18	3,379	80 30, 35	90,497 90
»	20	3,000	80 20, 25.	80,226 20
»	21	3,216	80 30, 35, 40.	86,144 90
»	22	3,150	80 45, 50	84,498 75
»	23	3,150	80 40, 55.	84,498 75
»	24	3,150	80 40, 45.	84,461 70
»	25	3,204	80 45, 50, 55.	85,973 60
	27	3,100	80 60.	83,286 65
	28	3,200	80 60, 65.	86,001 65
Mars.	1	3,100	80 70	83,390 00
»	2	3,250	80 85, 90, 95, 81.	87,701 30
»	3	3,268	81 05, 10.	88,307 55
»	4	3,000	81 25, 30, 35.	81,305 15
»	6	3,100	81 35, 40, 45, 50.	84,139 25
»	7	3,100	81 55, 70	84,310 90
»	8	3,150	81 55, 65	85,680 00
»	9	3,150	81 55, 60	85,653 75
»	10	3,200	81 75, 90	87,282 50
»	11	3,000	82 10, 15, 20, 25	82,161 90
»	13	3,100	82 05	84,785 00
»	14	3,711	82 10, 20	101,575 25
»	15	2,495	82 05, 82.	68,217 45
«	16	3,146	82 05, 10	86,083 40
»	17	3,100	82 10	84,836 65
»	18	3,092	82 25, 30, 35.	84,802 30
»	20	3,100	82 40, 45.	85,169 35
»	21	3,100	82 20, 25	84,964 20
»	22	3,100	82 40, 45, 50	85,188 25
»	23	3,180	82 45, 50	87,447 40
»	24	3,000	82 55.	82,550 00
»	25	3,100	82 50, 55.	85,285 40
»	27	3,100	82 40, 45	85,171 65
»	28	3,050	82 40, 45.	83,775 45
»	29	3,100	82 50, 55, 60 65.	85,327 55
»	30	3,000	82 50, 55, 60	82,550 00
»	31	3,200	82 60.	88,106 60
Avril.	1	2,947	82 80, 85, 90, 95.	81,411 40
»	3	3,200	83 10, 15, 20.	88,693 35
»	4	3,000	83 15.	83,150 00
A REPORTER.....		252,174		6,802,089 50

3 pour 100.

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.....		252,174		802,089 50
1843. Avril.	5	3,100	82 90, 83, 05.	85,740 80
»	6	3,100	82 95, 83.	85,740 80
»	7	2,953	83 05, 83.	81,724 30
»	8	3,200	83 15, ...	88,693 25
»	10	3,000	83 10, 15.	83,132 65
»	11	3,100	82 95, 83, fr.	85,740 85
»	12	3,100	83 05, 83 fr.	85,817 50
»	13	3,000	83 10, 15 fr.	83,125 »
»	14	3,100	83 05, ...	85,818 30
»	15	3,100	83 10.	85,870 »
»	17	3,000	83 10, 15.	83,122 60
»	18	3,000	83 05, 10.	83,075 40
»	19	3,200	83 05, 83	88,560 »
»	20	3,000	82 95, 83 fr. 05, 10, 83 fr.	83,018 05
»	21	3,100	82 95	85,715 »
»	22	3,300	82 80, 85, 90.	91,135 »
»	24	2,881	82 75.	79,467 55
»	25	3,115	82 90	86,077 85
»	26	2,961	82 75.	81,674 30
»	27	3,200	82 40, 50	87,946 65
»	28	2,250	82 15, 30, 40, 50.	89,150 85
»	29	2,900	81 90	79,170 »
Mai.	2	3,133	82 10, 25, 35.	85,907 55
»	3	3,100	81 85, 90.	84,604 15
»	4	3,100	82 05, 10 15.	84,819 45
»	5	3,100	82 05, 10.	84,804 80
»	6	3,100	82 15, 20, 25.	84,920 »
»	8	3,150	82 15, 20, 25, 82 fr.	86,313 70
»	9	3,100	81 90, 95 80 fr.	84,650 75
»	10	3,155	81 85, 90, 82 fr.	86,143 95
»	11	3,100	81 60, 65, 75.	84,353 35
»	12	3,099	81 65, 80.	84,422 »
»	13	3,100	81 85, 90, 95, 82 fr.	84,623 »
»	15	3,100	82 05.	84,785 »
»	16	3,224	81 80, 90, 95, 82 fr.	88,016 45
»	17	3,000	81 80, 90, 95	81,812 80
»	18	3,150	81 85, 90.	85,976 85
»	19	3,150	81 95, 82 fr. 05, 10, 82 fr.	86,126 25
»	20	3,100	82 10, 15, 20.	84,881 85
»	22	3,100	81 95, 88, 10.	84,759 20
»	23	3,100	82 05, 15, 82	84,805 80
»	24	3,124	82 10, 15, 20	85,545 55
»	26	3,100	81 95, 82 05, 10	84,761 75
»	27	3,104	81 95	84,790 95
»	29	3,076	81 80, 85	83,899 70
»	30	3,124	81 55, 60	84,921 10
»	31	3,000	81 60.	81,600 «
A REPORTER.....		160,035		10,791,852 2

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.....		160,035		10,791,852 20
1843.				» »
Juin.	»	3,253	81 50, 60, 65.	88,517 65
»	2	3,100	81 25.	83,958 35
»	3	3,150	81 50, 55.	85,602 50
»	5	3,150	81 35.	85,417 50
»	6	3,347	81 35, 45, 50.	90,828 50
»	7	2,918	80 05, 10, 15, 20.	77,993 85
»	8	3,200	80 05, 10.	85,390 »
»	9	3,200	80 10, 15	85,480 85
»	10	3,200	79 95	85,280 »
»	12	3,200	79 85.	85,173 35
»	13	3,200	79 75	85,066 65
»	14	3,200	79 40. 45	84,706 5
»	15	3,250	79 50, 55, 79 fr.	85,961 95
»	16	3,200	78 90, 79 05.	84,240 »
»	17	3,200	78 95, 79 10, 15	84,323 35
»	19	3,424	78 80, 95, 79 fr.	90,133 »
»	20	3,153	78 90, 79 05, 79 fr.	82,986 95
»	21	3,100	79 05, 10	81,710 5
»	22	3,300	79 25, 79 30.	87,180 »
»	23	3,200	79 40.	84,693 35
»	24	3,200	80 05, 15, 80 fr.	85,393 60
»	26	3,100	80 55, 70	83,308 70
»	27	3,200	80 40, 45 50.	85,835 »
»	28	3,358	80 05, 10, 20	89,685 10
»	29	3,000	79 90.	79,900 »
»	30	3,300	79 75	87,725 »
Juillet.	1	3,300	79 90, 80 05, 80 fr.	87,994 85
»	3	3,204	79 75, 85.	85,229 80
»	4	3,360	79 55, 60, 65, 70.	89,180 95
»	5	3,200	79 90, 95	85,256 20
»	6	3,192	80 15, 20, 25.	85,337 30
»	7	3,300	80 05, 10.	88,080 »
»	8	3,200	80 05, 10	85,411 85
»	10	3,300	80 20, 25	88,252 »
»	11	3,199	80 05.	85,359 95
»	12	3,250	80 10, 15, 20	86,354 15
»	13	3,199	80 15, 20.	85,493 25
»	14	3,300	80 05, 10, 20.	88,129 60
»	15	3,250	80 20, 25, 30, 35.	86,972 40
»	17	3,800	80 30, 40, 45.	80,386 40
»	18	3,008	80 30. 40, 45.	80,623 60
»	19	3,179	80 35.	85,144 20
»	20	2,800	80 30, 35.	74,968 35
A REPORTER.....		535,867		14,439,018 15

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
		fr.		fr. c.
	Report.....	538,867		14,439,018 15
1843. Juillet.	21	3,000	80 20, 25.	80,225 »
»	22	3,000	80 20..	80,200 »
»	24	3,000	80 20, 25.	80,225 05
»	25	3,587	80 15, 20..	95,883 05
»	26	3,300	80 25, 30..	88,310 65
»	27	3,270	80 15, 20.	87,376 35
»	28	4,007	80 10, 15..	107,025 60
»	31	3,326	80 15..	88,859 65
Août.	1	3,600	80 15, 20.	96,229 20
»	2	3,200	80 35.	85,706 65
»	3	3,400	80 45, 50..	91,198 65
»	4	3,100	80 45, 50..	83,176 20
»	5	3,200	80 65, 70.	86,036 90
»	7	3,200	80 80, 85, 90, 95.	86,254 »
»	8	3,200	81 10.	86,450 »
»	9	3,204	81 05, 10.	86,588 70
»	10	3,200	81 15, 20..	86,591 40
»	11	3,200	81 05, 10..	86,480 »
»	12	3,200	81 10..	86,506 65
»	14	3,200	81 10, 20.	86,560 »
»	16	3,200	81 25, 30.	86,695 50
»	17	3,200	81 15, 20.	86,587 60
»	18	3,200	81 25..	86,666 65
»	19	3,200	81 25.	86,666 70
»	21	3,200	81 25, 20..	86,640 »
»	22	3,200	81 20..	86,613 35
»	23	3,200	81 15, 25, 20.	86,586 65
»	24	3,200	81 10..	86,506 65
»	25	3,200	81 15, 20, 30.	86,635 10
»	26	3,201	81 15, 20..	86,613 50
»	28	3,200	81 30.	86,720 »
»	29	3,200	81 35, 40..	86,794 35
»	30	3,218	81 35, 45..	87,316 75
»	31	3,200	81 55..	86,986 65
Septembre.	1	3,200	81 70, 75.	87,160 65
»	2	3,100	82 05, 10..	84,796 75
»	4	3,200	81 95, 82 fr. 05, 10.	87,535 80
»	5	3,100	81 85, 82 fr.	84,655 80
»	6	3,216	81 95, 82 fr..	87,870 50
»	7	3,100	82 05..	84,785 »
»	8	3,230	82 10, 15.	88,375 »
»	9	3,200	82 05, 10	87,546 65
	A Reporter ...	671,426		18,119,637 45

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.....	671,426		18,119,637 45
1842. Septembre 11	3,100	82.	84,733 35
» 12	3,200	82 05..	87,520 »
» 13	3,200	82 05, 10	87,546 70
» 14	3,100	82 05, 10	84,806 30
» 15	3,200	81 85, 90.	87,345 85
» 16	3,199	81 85.	87,279 40
» 18	3,159	81, 80, 85	86,171 30
» 19	3,200	81 95.	87,413 35
» 20	3,200	81 95, 82, 05, 15, 82 fr.	87,457 »
» 21	3,100	82 15, 20.	84,914 15
» 22	3,200	82 25, 30.	87,760 »
» 23	3,194	82 30	87,622 05
» 25	3,100	81 80, 82.	84,630 »
» 26	3,200	81 65, 80	87,215 85
» 27	3,200	81 75.	87,200 »
» 28	3,250	81 50, 75.	88,425 40
» 29	3,100	81 05, 70.	84,388 85
» 30	3,000	81 55.	81,550 »
Octobre. 2	3,300	81 55, 60, 70	89,760 80
» 3	3,125	81 50, 55.	84,935 85
» 4	3,271	81 30	88,644 10
» 5	3,200	81 45, 50, 60.	86,891 15
» 6	3,100	81 60, 70, 75.	84,451 70
» 7	3,300	81 55.	89,705 »
» 9	3,200	81 65.	87,093 35
» 10	3,068	81 85, 90.	83,730 30
» 11	3,200	81 55, 65, 70.	87,090 15
» 12	3,300	81 70, 75	89,904 »
» 13	3,165	81 85, 90.	86,378 15
» 14	3,100	81 75, 85	84,532 15
» 16	3,191	81 75, 90.	87,057 45
» 17	3,202	81 70, 75.	87,216 30
» 18	3,200	81 80.	87,253 30
» 19	3,100	81 80, 85.	84,562 50
» 20	3,211	81 85, 90..	87,613 55
» 21	3,199	82 fr.	87,439 35
» 23	3,100	81 85, 90.	84,612 70
» 24	3,108	81 80, 85.	84,771 »
» 25	3,329	81 65..	90,604 25
» 26	3,160	81 65, 75..	86,006 65
» 27	3,112	81 70, 75.	84,777 90
» 28	3,200	81 65, 70.	87,145 »
» 30	3,200	81 75, 85.	87,264 15
» 31	3,122	81 95.	85,282 65
A REPORTER....	811,091		21,928,370 45

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.		fr. c.
REPORT.....	811,091	fr. c.	21,928,370 45
1843. Novembre. 2	3,200	81 75, 80	87,239 50
» 3	3,200	81 55,60	87,015 »
» 4	3,200	81 70, 75.	87,148 75
» 6	3,230	81 85, 90.	88,158 50
» 7	3,100	81 70, 85	84,535 75
» 8	3,200	81 65, 70.	87,122 60
» 9	3,214	81 85, 80.	87,636 10
» 10	3,100	81 85, 90.	84,617 50
» 11	3,200	81 75, 90	87,325 60
» 13	3,200	81, 90.	87,360 »
» 14	3,053	81 90.	83,346 90
» 15	3,340	81 90, 95, 82 fr.	91,264 70
» 16	3,100	81 95, 82 fr.	84,717 45
» 17	3,156	81 90, 82 fr.	86,232 80
» 18	3,200	81 75, 90	87,280 »
» 20	3,200	81 80, 85.	87,258 35
» 21	3,200	81 90, 95	87,390 85
» 22	3,100	81 90, 95.	84,645 35
» 23	3,201	81 95, 82 fr	87,481 65
» 24	3,100	81 90.	84,630 »
» 25	3,186	81 85, 90.	86,929 60
» 27	3,200	81 85, 90	87,322 50
» 28	3,200	81 95, 82 fr.	87,453 85
» 29	3,200	81 95, 82 fr.	87,440 »
» 30	3,100	81 95.	84,681 65
Décembre. 1	3,200	82, 15, 20, 40	87,666 45
» 2	3,074	82 35, 40.	84,381 95
» 4	3,200	82 10, 25.	87,653 50
» 5	3,200	82 15.	87,626 65
» 6	3,100	82 15, 20.	84,916 »
» 7	3,200	80 80, 85.	86,210 85
» 8	3,227	80 50, 65.	86,672 55
» 9	3,300	80 50.	88,550 »
» 11	3,201	80, 55, 60.	85,950 20
» 12	3,233	80 60, 65.	86,882 »
» 13	3,260	80 65, 70, 75.	87,682 50
» 14	3,200	80 85, 81 fr.	86,320 »
» 15	3,200	81 05, 81 fr.	86,431 15
» 16	3,200	81 05, 10, 15.	86,504 35
» 18	3,200	81 15, 20	86,593 05
» 19	3,200	81 20	86,613 30
» 20	3,200	81 30, 35.	86,746 65
» 21	3,200	81 15, 45.	86,720 »
» 22	3,186	81 20, 25	86,275 »
» 23	3,200	81 05, 20.	86,533 30
» 26	3,080	81 35, 40.	83,559 »
27	3,300	81 55, 60.	89,755 »
A REPORTER...	960,832		26,000,818 45

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT. . . .	960,832		26,000,818 45
1842. Décembre. 28	5,360	81 90, 82 fr.	91,730 »
» 29	3,000	82 05.	82,050 »
» 30	1,500	82 05.	41,025 »
	968,692	81 fr. 19 c. (Taux moyen).	26,215,623 45

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

NATURE DES RENTES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX MOYEN.	COUT.
4 p. % 4 1/2 p % 4 p. % 3 p. %	968,692	81,19	26,215,623 45
	968,692		26,215,623 45

CAISSE D'AMORTISSEMENT,

ÉTAT N° 3.

ÉPOQUES.	5 0/0 fr. c.	4
Exécution des lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.		
Du 1er juin 1816 au 25 mai 1825.	366,420,552 90	
Exécution de la loi du 1er mai 1825.		
Du 26 mai 1825 au 31 juillet 1830.	197,381,697 10	
Suite de l'exécution de la loi du 1er mai 1825.		
Du 1er août 1830 au 30 juin 1833.	126,541,213 10	
Exécution de la loi du 10 juin 1833.		
Du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1842.	304,339,900 50	2
Opérations de l'année 1843.	32,035,779 00	
Totaux.....	1,026,719,142 60	2

Imp. 75.

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 3.

ÉTAT des Recettes et Dépenses de l'amortissement, du 1er juin 1816 au 31 décembre 1843.

RECETTES.

ÉPOQUES.	Dotations. 5 0/0	Dotations. 4 1/2 0/0	Dotations. 4 0/0	Dotations. 3 0/0	Dotations. Total.	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 5 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 4 1/2 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 4 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 3 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. Total.	INTÉRÊTS acquis à l'amortissement.	PRODUIT des ventes de bois (Loi du 25 mars 1817.)	TOTAL des recettes.
Exécution des lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Du 1er juin 1816 au 25 mai 1825.	366,420,552 90	"	"	"	366,420,552 90	145,642,388 50	"	"	"	145,642,388 50	"	87,585,694 94	599,648,636 34
Exécution de la loi du 1er mai 1825.													
Du 26 mai 1825 au 31 juillet 1830.	197,381,697 10	"	"	"	197,381,697 10	206,467,058 50	"	"	2,303,485 00	208,770,543 50	"	655,470 03	406,807,710 63
Suite de l'exécution de la loi du 1er mai 1825.													
Du 1er août 1830 au 30 juin 1833.	126,541,213 10	"	"	"	126,541,213 10	119,600,950 50	84,842 00	439,881 00	9,048,466 50	129,174,140 00	"	"	255,715,353 10
Exécution de la loi du 10 juin 1833.													
Du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1842.	304,339,900 50	2,339,413 00	7,803,670 50	111,283,634 50	425,766,618 50	203,627,537 50	1,635,645 00	5,731,721 00	84,123,104 50	295,118,008 00	19,820,834 65	"	740,714,461 15
Opérations de l'année 1843.	32,035,779 90	246,254 00	821,439 00	13,423,211 00	46,526,683 00	35,123,814 00	275,139 00	915,444 00	12,793,518 00	49,107,915 00	458,772 08	"	96,093,370 08
Totaux.....	1,026,719,142 60	2,585,667 00	8,625,109 50	124,706,845 50	1,162,636,764 60	710,461,749 00	1,995,626 00	7,087,046 00	108,268,574 00	827,812,995 00	20,288,606 73	88,241,164 97	2,098,979,531 30

DÉPENSES.

ÉPOQUES.	Capital des rentes rachetées et payées. 5 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 4 1/2 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 4 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 3 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. Total.	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 5 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 4 1/2 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 4 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. Total.	PRIMES d'anticipation, intérêts et frais payés sur le produit des bois vendus.	TOTAL des dépenses.
Exécution des lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Du 1er juin 1816 au 25 mai 1825.	594,914,079 55	"	"	"	594,914,079 55	"	"	"	"	4,734,556 79	599,648,636 34
Exécution de la loi du 1er mai 1825.											
Du 26 mai 1825 au 31 juillet 1830.	128,723 50	156,007 36	601,527 55	405,518,730 43	406,404,988 84	"	"	"	"	41,269 20	406,446,258 04
Suite de l'exécution de la loi du 1er mai 1825.											
Du 1er août 1830 au 30 juin 1833.	138,999,198 00	1,894,948 70	7,136,349 51	108,046,099 48	256,076,595 69	"	"	"	"	"	256,076,595 69
Exécution de la loi du 10 juin 1833.											
Du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1842.	685,449 03	852,859 41	8,141,866 90	195,404,072 84	205,084,848 18	493,813,367 03	2,992,215 64	4,925,794 64	501,731,377 31	"	706,816,225 49
Opérations de l'année 1843.	"	"	"	26,215,923 45	26,215,923 45	66,521,109 68	516,203 82	1,544,996 17	68,582,309 67	"	94,797,933 12

ÉTAT N° 4.

DÉVELOPPEMENT

SUR LES RENTES RACHETÉES.

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

DÉVELOPPEMENT *sur les rentes rachetées*

ETAT N° 4.

ANNÉES.	TAUX MOYEN DES RACHATS PAR ANNÉE.				RENTES RACHETÉES.				
	5 p. 100.	4 ½ p. 100	4 p. 100.	3 p. 100	5 p. 100.	4 ½ p. 100.	4 p. 100.	3 p. 100.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
					Exécution des Lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.				
1816	87 33	" "	" "	" "	1,782,763 "	" "	" "	" "	1,782,763 "
1817	64 25	" "	" "	" "	3,322,114 "	" "	" "	" "	3,322,114 "
1818	70 51	" "	" "	" "	3,675,642 "	" "	" "	" "	3,675,642 "
1819	69 10	" "	" "	" "	4,354,776 "	" "	" "	" "	4,354,776 "
1820	75 55	" "	" "	" "	4,871,085 "	" "	" "	" "	4,871,085 "
1821	83 44	" "	" "	" "	4,541,262 "	" "	" "	" "	4,541,262 "
1822	89 89	" "	" "	" "	4,496,521 "	" "	" "	" "	4,496,521 "
1823	86 81	" "	" "	" "	4,368,056 "	" "	" "	" "	4,368,056 "
1824	100 85	" "	" "	" "	3,864,222 "	" "	" "	" "	3,864,222 "
1825 (6 1ers mois)	103 07	" "	" "	" "	1,293,864 "	" "	" "	" "	1,293,864 "
					37,070,107 "	" "	" "	" "	37,070,107 "
					Exécution de la Loi du 1er mai 1825.				
1825 (6 ders mois.)	" "	" "	" "	77 31	" "	" "	" "	2,135,622 "	2,135,622 "
1826	" "	" "	" "	66 64	" "	" "	" "	3,508,701 "	3,508,701 "
1827	" "	" "	" "	70 41	" "	" "	" "	3,505,540 "	3,505,540 "
1828	" "	99 48	" "	71 60	" "	5,527 "	" "	3,242,483 "	3,248,010 "
1829	" "	" "	" "	79 97	" "	" "	" "	2,907,829 "	2,907,829 "
1830 (7 1ers mois)	99 55	99 84	99 57	82 "	6,465 "	1,541 "	24,215 "	1,627,146 "	1,659,365 "
					6,465 "	7,068 "	24,215 "	16,725,521 "	16,763,067 "
					Suite de l'exécution de la Loi du 1er mai 1825.				
1830 (5 ders mois)	93 54	87 45	84 76	69 25	361,677 "	4,465 "	30,842 "	742,052 "	1,659,034 "
1831	89 54	82 84	74 64	59 88	3,156,807 "	24,204 "	37,093 "	1,312,787 "	4,530,891 "
1832	97 10	89 57	81 47	68 22	3,213,333 "	26,811 "	35,654 "	1,096,152 "	4,420,152 "
1833 (6 1ers mois)	100 80	99 91	95 15	77 71	198,169 "	37,450 "	117,254 "	1,535,720 "	1,888,873 "
					7,430,208 "	92,923 "	338,823 "	4,686,691 "	12,548,650 "
					Exécution de la Loi du 10 juin 1833.				
1833 (6 ders mois)	100 51	99 97	91 60	77 35	34,198 "	11,359 "	38,389 "	494,868 "	579,284 "
1834	" "	100 22	92 97	71 16	" "	15,226 "	32,557 "	668,664 "	736,447 "
1835	" "	100 95	98 10	79 82	" "	4,730 "	31,861 "	671,690 "	728,281 "
1836	" "	" "	99 32	80 26	" "	" "	28,455 "	693,566 "	722,001 "
1837	" "	100 62	99 91	79 44	" "	1,465 "	45,374 "	727,948 "	774,787 "
1838	" "	" "	101 25	80 31	" "	" "	630 "	745,816 "	746,446 "
1839	" "	" "	" "	80 22	" "	" "	" "	775,885 "	775,885 "
1840	" "	93 80	93 46	80 27	" "	3,090 "	31,336 "	806,354 "	842,780 "
1841	" "	" "	99 08	78 04	" "	" "	30 371 "	861,980 "	942,351 "
1842	" "	" "	102 61	79 88	" "	" "	6,870 "	948,237 "	955,115 "
1843	" "	" "	" "	81 19	" "	" "	" "	968,692 "	968,692 "
					34,198 "	38,370 "	335,799 "	8,365,700 "	8,772,067 "

et acquises à l'amortissement du 1er juin 1816 au 31 décembre 1843.

DATES DES LOIS qui ont prononcé l'annulation.	RENTES ANNULÉES.				
	5 pour 100.	4 ½ pour 100.	4 pour 100.	3 pour 100.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	c.	fr. c.
Loi du 1er mai 1825.....	" "	7,068 "	9,740 "	16,003,286 "	16,020,094 "
Loi du 27 juin 1833.....	5,000,000 "	" "	" "	" "	5 000,000 "
Loi du 28 juin 1833.....	27,000,000 "	" "	" "	" "	27,000,000 "
	32,000,000 "	7,068 "	9,740 "	16,003,286 "	48,020,094 "

SUITE DE L'ÉTAT N° 4.

DÉVELOPPEMENT sur les

RÉ

Du 1er juin 1816 au 5 mai 1825	
Du 6 mai 1825 au 31 juillet 1830	
Du 1er août 1830 au 30 juin 1835	
Du 1er juillet 1835 au 31 décembre 1845	
Rentes rachetées	
Rentes annulées	

rentes rachetées, etc.

SUMÉ.

5 p. 0/0.	4 1/2 p. 0/0.	4 p. 0/0.	3 p. 0/0.	TOTAL.	OBSERVATIONS.
fr. 37,070,107	fr. "	fr. "	fr. "	fr. 37,070,107	
6,465	7,068	24,213	16,725,321	16,763,067	(1) En exécution de la loi du 10 juin 1833, ces rentes sont affectées, savoir :
7,430,203	92,928	333,823	4,686,691	12,543,650	13,213,597 au 5 pour 100
34,198	38,370	335,799	3,363,700	3,772,067	139,715 — 4 1/2 p. 100
					673,359 — 4 pour 100
					13,101,826 — 3 pour 100
					27,133,797
44,540,973	138,366	698,835	29,773,712	75,153,891	
32,000,000	7,068	9,740	16,003,286	48,020,094	
12,540,973	131,298	689,095	13,772,426	(1) 27,133,797	

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 5.

DÉVELOPPEMENT sur la Consolidation des Fonds d'

(Lois des 10 juin 183 et

RECETTE DES FONDS RÉSERVÉS SUR L'AMORTISSEMENT.

ANNÉES.	5 p. %.	4 1/2 p. %.	4 p. %.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	f. c
1833.....	33,417,583 57	" "	" "	33,417,583 57
1834.....	47,178,880 35	" "	" "	47,178,880 35
1835.....	47,914,604 15	302,680 01	" "	48,217,284 16
1836.....	51,506,111 76	348,755 20	617,287 67	52,472,134 63
1837	52,964,320 41	395,937 95	120,099 82	53,480,358 18
1838.....	54.551,935 53	423,390 39	1,411,432 28	56,386,758 20
1839.....	56,194,381 59	406,131 43	1,006,986 65	57,607,499 67
1840.....	56,698,608 97	390,812 99	744,322 52	57,833,744 48
1841.....	61,262,783 62	477,101 96	181,809 76	61,921,695 34
1842	65,080,710 05	505,255 41	1,525,835 14	67,111,800 60
1843.	67,603,473 86	524,833 70	1,748,333 52	69,876,641 08
	594,373,393 86	3,774,879 04	7,356,107 36	605,504,380 26

RÉSUMÉ

La recette est de.....

La dépense est de.....

DIFFÉRENCE.....

SAVOIR

Bons appartenant à la dotation du 5 p. %. .....

— — — du 4 1/2 p. %.....

— — — du 4 p. %.....

d'amortissement mis en réserve, du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1843.

et 17 août 1835.)

EMPLOI DES FONDS RÉSERVÉS SUR L'AMORTISSEMENT.

DATES des ordonnances relatives aux CONSOLIDATIONS.	TAUX moyen des conversions.	RENTES REÇUES EN ÉCHANGE DES BONS DU TRÉSOR.			CAPITAL REPRÉSENTATIF DES RENTES.		
		4 p. %.	3 p. %.	TOTAL.	4 p. %.	3 p. %.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c	fr. c.
18 août 1835.....	97 25	3,750,776 "	" "	3,750,776 "	91,190,741 50	" "	91,190,741 50
25 septembre 1835..	97 80	1 015,035 "	" "	1,015,035 "	24,817,605 75	" "	24 817,605 75
25 mars 1836.....	81 25	" "	857,597 "	857,597 "	" "	23,226,585 42	23,226,585 42
30 juin 1836.....	80 40	" "	552,493 "	552,493 "	" "	14 806,812 40	14,806,812 40
29 septembre 1840..	95 "	6,242,357 "	" "	6,242,357 "	148,255,978 75	" "	148,255,978 75
29 juin 1841.....	98 "	4,286,252 "	" "	4,286,252 "	105,013,174 "	" "	105,013,174 "
25 juillet 1841....	78 525	" "	1,137,807 "	1,137,807 "	" "	29,023,560 21	29,023,560 21
2 janvier 1842....	78 35	" "	1,232,219 "	1,232,219 "	" "	32,181,452 88	32,181,452 88
1er juillet 1842.....	79 325	" "	1,256,179 "	1,256,179 "	" "	33,215,466 40	33,215,466 40
5 janvier 1843....	78 50	" "	1,295,401 "	1,295,401 "	" "	33,896,326 17	33,896,326 17
2 juillet 1843.....	79 275	" "	1,312,620 "	1,312,620 "	" "	34,685,983 50	34,685,983 50
		15,294,420 "	7,644,316 "	22,938,736 (1)	369,277,500 "	201,036,186 98	570,313,686 98

..... 605,504,380 fr. 26 c.

..... 570,513,686 98

..... 35,190,693 28 représentée par des bons du Trésor en portefeuille.

.... 34,038,917 fr. 15 c.

.... 266,459 58

.... 835,316 55

.... 35,190,693 28

(1) En exécution de la loi du 10 juin 1833, ces rentes appartiennent,

SAVOIR :

22,540,508 fr. au 5 p. %.

140,313 au 4 ½ p. %.

257,915 au 4 p. %

22,938,736

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 6.

ÉTAT présentant le détail des ressources de la Caisse d'amortissement au 1er Janvier 1844.

NATURE des RENTES auxquelles appartiennent les Fonds.	SOLDE AU 1er JANVIER 1844. — NUMÉRAIRE en CAISSE.	SOLDE AU 1er JANVIER 1844. — BONS du TRÉSOR EN PORTEFEUILLE.	SOLDE AU 1er JANVIER 1844. — TOTAL.	FONDS AFFECTÉS A L'AMORTISSEMENT DES RENTES AU 1er JANVIER 1844. — DOTATIONS ANNUELLES.	RENTES PROVENANT DES RACHATS (Voir l'état n° 4.)	RENTES PROVENANT DE la consolidation. (Voir l'état n° 5.)	TOTAL.	TOTAL GÉNÉRAL.
	fr. c	fr. c.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr. c.
5 p. %.	" "	34,038,917 15	34,038,917 15	32,055,779	13,218,397	22,540,508	67,794,684	101,833,601 15
4 ½ p. %	" "	266,459 58	266,459 58	246,254	139,715	140,313	526,282	792,741 58
4 p. %.	» »	885,316 55	885,316 55	821,439	675,859	257,915	1,755,213	2,638,529 55
3 p. %.	3,189 54	"	3,189 54	13,425,211	13,101,826	"	26,525,037	26,528,226 54
		(A)			(B)	(C)		
	3,189 54	35,190,693 28	35,193,882 62	46,526,685	27,133,797	22,938,736	96,599,216	131,793,098 62

(*A*) Ces bons représentent la réserve acquise à l'amortissement (*Loi du* 10 *Juin* 1833) et doivent recevoir la destination indiquée par la loi des finances du 25 juin 1841, art. 56.

(*B.*) Cette somme est représentée par les inscriptions de rente ci-après :

5 p. %. . .	12,540,978 fr.	
4 ½ p. %	131,298	
4 p. %. . .	689,095	27,133,797 fr.
3 p. %. . .	12,772,426	

(*C*) Cette somme est représentée par les inscriptions de rente ci-après :

4 p. %. . . .	15,294,420 fr.	22,938,736 fr.
3 p. %. . . .	7,644,316	

CAISSE

DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

COMPTES DES OPÉRATIONS DE L'ANNÉE 1843.

CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS.

COMPTE D

ÉTAT N° 1.

RECETTES.

Caissier central à Paris.

				fr. c.	fr. c.	fr. c
Valeurs en caisse et en portefeuille au 31 décembre 1842.	Numéraire	En Caisse		762,481 74	1,220,090 86	
		A la Banque		457,609 12		
	Effets à recevoir sur Paris.	en bons du Trésor		10,962,000 »	16,247,550 65	
		en effets sur divers		5,285,550 65		
	Effets publics appartenant à la Caisse des dépôts.	3,668,578 f.	de rente 5 p. % ayant coûté	74,054,925 98		268,526,327
		16,655	» rente 4 ½ p. % ayant coûté.	566,816 31		
		605,665	» *Id.* 4 p. % *Id.*	15,078,140 79		
		4,092,647	» *Id.* 4 p. % (proven. des fonds des Caisses d'épargne)	102,316,175 »		
		1,405,232	» *Id.* 3 p. % ayant coûté	38,398,461 92	230,858,905 70	
		15,666	actions et 15,656 primes des quatre canaux	17,036,853 75		
		4,385	actions et 4,385 primes des trois canaux	5,442,783 75		
		155	*Id.* du canal de Bourgogne	165,750 »		
Créances actives.	Fonds remis en compte courant par le Trésor à 3 p. o/o.			74,412,000 »		
	Id. *id.* *id.* 4 p. o/o (compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne)			» »		
	Id. *Id.* par les receveurs génér.			34,809,854 93	168,252,535 39	
	Versements sur les prêts faits à des établissements publics et à divers			8,994,410 69		
	Créances à recouvrer			16,239 75		
Créances passives.	Versements des Caisses d'épargne et de prévoyance			65,037,897 54		425,147,054
	Id.	des Caisses d'épargne des instituteurs communaux		577,809 26		
	Id.	sur consignations judiciaires ou administratives		57,876,132 15		
	Id.	sur l'indemnité de Saint-Domingue (premier cinquième)		85,866 93		
	Id.	sur l'indemnité de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes)		55,169 19		
	Id.	sur les dépôts volontaires		5,854,261 10		
	Id.	sur successions et fonds de masses de militaires		1,487,105 70	164,088,667 49	
	Id.	sur les produits de l'ancien domaine extraordinaire		7,650 28		
	Id.	sur les revenus de la Légion-d'Honneur		7,570,524 04		
	Id.	des Compagnies des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing		1,581,536 20		
	Id.	sur les fonds des retraites		20,507,950 44		
	Id.	de divers établissements publics		1,160,568 61		
	Id.	de produits divers pour le service des retraites du Ministère des finances		4,708,126 05		
Effets à payer.	Receveurs généraux, leur compte de transfert des fonds des Caisses d'épargne			12,468,850 22	55,645,446 19	
	Mandats délivrés sur les comptables			24,259,843 06		
	Traites des receveurs généraux			16,936,752 91		
Profits et pertes.	Intérêts acquis à divers			15,608,602 27	37,480,385 74	
	Bénéfices réalisés			18,241,458 87		
	Id. à réaliser en 1843 et années suivantes			3,618,122 38		
	Frais administratifs 1843			12,201 72		
					691,775,562 02	

DÉPENSES.

			fr. c.	fr. c.	fr. c.
Créances actives.	Versements en compte courant au Trésor 3 p. 100		64,442,360 24		
	Id. 4 p. 100 (compte de placement des fonds non employés des Caisses d'epargne		55,779,020 29	220,718,212 30	
	Id. aux receveurs généraux		84,377,110 89		
	Prêts faits à des établissements publics et à divers		15,905,475 75		
	Créances à recouvrer		14,045 13		
Créances passives.	Remboursements aux Caisses d'épargne et de prévoyance		13,566,511 19		
	Id. aux Caisses d'épargne des instituteurs primaires.		235,614 08		
	Id. des consignations judiciaires et administratives.		59,617,349 56		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (premier cinquième)		320,771 31		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes)		735,759 25		
	Id. sur les dépôts volontaires		5,253,461 11		
	Id. de successions et fonds de masses de militaires		1,479,054 25		
	Id. à d'anciens donataires du domaine extraordinaire		185,092 68		
	Paiements pour le service de la Légion-d'Honneur		7,807,345 89	118,956,712 47	
	Id. pour le service des Compagnies des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing		1,554,865 11		
	Service des retraites — Paiements des pensions de retraite	18,779,727 f. 08 c.			427,024,097 77
	Service des retraites — Achats des rentes affectées à ce service	870,316 89	19,650,043 97		
	Paiements sur les fonds appartenant à divers établissements publics		1,046,939 82		
	Id. de produits divers pour le service des retraites du Ministère des finances		4,708,126 03		
Effets à payer.	Receveurs généraux, leur compte de transfert de fonds des Caisses d'épargne		12,415,265 65		
	Mandats acquittés par les comptables		24,239,290 97	52,938,850 76	
	Traites des receveurs généraux acquittées par le caissier		16,284,294 14		
Profits et pertes.	Paiements sur les intérêts acquis à divers		14,248,190 71		
	Bénéfices appliqués aux dépenses de l'État		1,744,846 30		
	Frais de négociation, d'escompte, d'intérêts, de commissions, etc.		16,015,426 15		
	Dépenses admins. des deux Caisses (solde de l'exer. 1842)		469 37	54,450,522 24	
	— — (Solde de l'exercice 1843)		466,403 64		
	Remboursements d'intérêts par suite de paiements d'effets avant leur échéance		5,558 05		
	Bénéfices à réaliser en 1843 et années suivantes		1,951,445 02		
	Caissier central à Paris.				
		fr. c.			
Valeurs en caisse, et en portefeuille au 31 décembre 1843.	Numéraire en caisse		335,404 51	539,533 32	
	Id. à la Banque de France		204,128 81		
	Effets à recouvrer sur Paris — en bons du Trésor		10,962,000 "	14,135,938 98	
	Effets à recouvrer sur Paris — en effets sur divers		3,173,938 98		
	Effets publics appartenant à la Caisse des dépôts — 3,668,378 f. de rente 5 p. % ayant coûté		74,054,923 98		264,749,464 23
	16,653 *Id.* 4 1/2 p. % *Id.*		366,816 31		
	605,665 *Id.* 4 p. % *Id.*		15,078,140 79		
	4,092,647 *Id.* 4 p. % provenant des fonds des Caisses d'epargne		102,316,175 "	230,073,891 93	
	1,405,292 *Id.* 3 p. %		38,399,461 92		
	13,195 actions et 13,198 primes des quatre canaux		16,451,590 "		
	4,226 *Id.* et 4,226 primes des trois canaux		5,244,055 75		
	154 *Id.* du canal de Bourgogne		162,750 "		
	Receveurs généraux.				
	Effets en recouvrement			100	
					691,773,562 02

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 2.

BILAN DE LA CAISSE DE

Présentant sa situation au 1er janvier 1843, ses Opération

DÉSIGNATION des ARTICLES.	SITUATION au 1er janvier 1843. ACTIF.		SITUATION au 1er janvier 1843. PASSIF.		OPÉRATIONS de l'année 1843. RECETTES.		OPÉRATIONS de l'année 1843. DÉPENSES.	
	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	
CRÉANCES ACTIVES.								
Trésor public, son compte courant à 3 pour 100 l'an.....	22,297,330	82	"	"	74,412,000	"	64,442,560	
Id. compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne à 4 pour 100 l'an.....	88,609,959	43	"	"	"	"	55,779,020	
Prêts à divers établissem. et à divers.	53,137,858	26	"	"	8,994,410	69	15,905,475	
Créances à recouvrer.....	85,544	80	"	"	16,289	75	14,045	
Receveurs généraux, leur compte courant 1843.....	1,248,697	16	"	"	84,809,834	95	84,577,110	
CRÉANCES PASSIVES.								
Caisses d'épargne et de prévoyance.	"	"	295,835,616	98	65,037,897	54	18,366,311	
id. des instituteurs communaux.....	"	"	2,892,824	14	577,809	26	235,614	
Consignations.....	"	"	89,414,927	28	57,876,132	15	59,617,349	
Indemnité de Saint-Domingue (premier 5e).....	"	"	1,593,309	53	85,866	93	329,771	
id. (4 derniers 5es)...	"	"	2,636,225	29	53,189	19	733,759	
Compagnie des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing.....	"	"	1,947,945	93	1,381,586	20	1,534,863	
Dépôts volontaires.....	"	"	4,132,116	15	3,834,261	10	3,253,461	
Domaine extraordinaire.....	"	"	375,835	25	7,650	28	183,092	
Etablissements publics.....	"	"	109,988	78	1,160,568	61	1,046,939	
Légion-d'Honneur.....	"	"	3,048,157	32	7,570,524	04	7,807,345	
Militaires décédés ou congédiés...	"	"	403,755	44	1,487,105	70	1,479,034	
Retraites.....	"	"	5,127,710	39	20,307,950	44	19,650,043	
Divers, leur compte d'intérêts échus et exigibles.....	"	"	15,357,951	14	15,608,602	27	14,248,190	
Ministère des finances, son compte de produits divers pour le service des retraites.....	"	"	"	"	4,708,126	05	4,708,126	
République d'Haïti, fonds provenant de la vente des monnaies d'or et d'argent (traité du 12 février 1838).	"	"	113,636	25	"	"		
EFFETS A PAYER								
Mandats sur Paris et les départements	"	"	506,922	68	24,239,843	06	24,239,290	97
Traites à payer.....								
Recev. gén., leur compte de transfert des fonds des Caisses d'épargne..	"	"	242,390	34	16,936,752	91	16,284,294	14
PROFITS ET PERTES.								
Profits et pertes.....	"	"	81,984	94	12,468,850	22	12,415,265	65
Bénéfices à réaliser en 1842 et années suivantes.....	"	"	1,744,846	30	18,241,458	87	18,230,219	14
Frais administratifs 1842.....	"	"	8,138,985	18	3,618,122	88	1,951,443	02
id. 1843.....	"	"	469,375	69	"	"	469	57
	"	"	"	"	12,201,724	72	"	"
	165,379,070	47	433,705,597	68	423,447,034	81	427,024,097	77
Valeurs de caisse et de portefeuille.	268,526,527	21	"	"	3,577,062	96		
	433,705,597	68	433,705,597	68				

DÉPOTS ET CONSIGNATIONS

de l'année 1843 *et sa Situation au* 31 *décembre* 1843.

EXCÉDANT DE RECETTE.	EXCÉDANT DE DÉPENSE.	SITUATION au 31 décembre 1843. ACTIF.	SITUATION au 31 décembre 1843. PASSIF.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
9,969,439 76	" "	12,327,891 06	" "
" "	55,779,020 20	144,388,659 72	" "
" "	6,911,065 06	60,048,923 32	" "
2,244 62	" "	83,300 18	" "
232,724 06	" "	1,015,973 10	" "
46,671,586 35	" "	" "	342,507,203 33
342,195 18	" "	" "	3,235,019 32
" "	1,741,217 41	" "	87,673,709 87
" "	234,904 58	" "	1,358,404 95
" "	650,570 06	" "	1,955,655 23
" "	153,276 91	" "	1,794,669 02
580,799 99	" "	" "	4,712,916 14
" "	175,442 40	" "	200,391 85
113,628 79	" "	" "	223,617 57
" "	236,821 85	" "	2,811,355 47
8,071 45	" "	" "	411,826 89
657,906 47	" "	" "	5,785,616 86
1,360,411 56	" "	" "	16,718,362 70
" "	" "	" "	" "
" "	" "	" "	113,636 25
552 09	" "	" "	*A.* 507,474 77
652,458 77	" "	" "	894,849 11
53,584 57	" "	" "	135,569 51
11,239 73	" "	" "	1,756,086 03
1,666,679 86	" "	" "	9,805,665 04
" "	469 37	" "	" "
12,201 72	" "	" "	*C.* 12,201 72
62,335,724 97	65,912,787 93	217,864,747 38	482,614,211 63
3,577,062 96		264,749,464 25	" "
		482,614,211 63	482,614,211 63

OBSERVATIONS.

A. Cette somme de 507,474 fr. 77c. se compose de

	fr.	c.	
1°	9,000	"	ordonnancés pour le compte des dépôts volontaires.
2°	60,437	13	—— de l'indemnité de Saint-Domingue (1er 5e).
3°	437,945	14	Caisse des Retraites.
4°	92	50	Divers établissements publics.
	507,474	77	

B. Cette somme de 18,230,219 fr. 14 c. se compose de :

	fr.	c.		fr.	c.
1°	1,744,846	30	Montant des bénéfices réalisés au 31 décembre 1842 versés au Trésor public en 1843.		
2°	15,124,961	78	Frais et pertes acquittés en 1843		
3°	1,360,411	56	Différence entre le solde du compte de divers, leur compte d'intérêts échus et exigibles, s'élevant, au 31 décembre 1843, à.....	16,718,362 70	
			et qui, au 31 décembre 1842, ne s'élevait qu'à.....	15,357,951 14	
	18,230,219 64				1,360,411 56

C. Cette somme est destinée à faire face aux frais administratifs 1843 non acquittés au 31 décembre 1843.

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 3.

DÉVELOPPEMENT des sommes restant dues au 31 décembre 1843, sur les Prêts faits aux départements, villes et communes.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Divers.....	2,747,066 65	4 p. o/o	2 avril 1844.	
	832,533 35	4 p. °/o	1er déc. 1844.	
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.				
Navigation du Tarn (Tarn)...	585,065 74	5 p. °/o	1844 à 1860.	Loi du 14 août 1822.
Port de Boulogne (2e prêt) (Pas-de-Calais)..... ...	650,733 27	4 1/2 p. °/o	1844 à 1850.	— 30 juin 1835.
DÉPARTEMENTS.				
Aisne.....	1,475,117 "	4 1/2 p. °/o	1844 à 1853.	— 24 avril 1837.
Allier.....	365,496 90	4 1/2 p. °/o	1844 à 1853.	— 17 juillet 1840.
Alpes (Basses).....	54,016 69	4 1/2 p. °/o	1844 à 1850.	— 4 avril 1838.
Ardèche.....	875,868 62	4 1/2 p. °/o	1844 à 1851.	— 9 juillet 1836.
Ardennes.....	891,250 90	4 1/2 p. °/o	1844 à 1848.	— 23 mai 1841.
Aube.....	372,616 15	4 1/2 p. °/o	1844 à 1848.	— 23 juin 1840.
Bouches-du-Rhône (premier prêt).....	277,800 "	4 1/2 p. °/o	1844 à 1849.	— 4 avril 1838.
Charente-Inférieure.....	1,098,811 15	4 1/2 p. °/o	1844 à 1851.	— 24 avril 1837.
Côte-d'Or.....	114,203 85	4 1/2 p. °/o	1845 à 1847.	— 29 avril 1842.
Dordogne (premier prêt).....	752,375 "	4 1/2 p. °/o	1844 à 1850.	— 6 août 1839.
— (deuxième prêt)....	630,275 "	4 1/2 p. °/o	1844 à 1849.	— 4 juin 1842.
Côtes-du-Nord	82,400 25	4 1/2 p. °/o	1844 à 1850.	— 4 juin 1842.
Eure	871,622 "	4 1/2 p. °/o	1847 à 1849.	— 29 juillet 1840.
Finistère (1er prêt).....	247,781 05	4 1/2 p. °/o	1844 à 1850.	— 6 juin 1838 et 6 août 1839
— (2e prêt).....	288,776 25	4 1/2 p. °/o	1844 à 1851.	— 4 juin 1842.
Gironde	235,307 "	4 1/2 p. °/o	1844 à 1850.	— 7 août 1839.
Ille-et-Vilaine (1er prêt).....	1,310,995 49	4 1/2 p. °/o	1844 à 1849.	— 24 avril 1837.
— (2e prêt)..	611,628 10	4 1/2 p. °/o	1851 à 1853.	— 11 juin 1842.
Indre-et-Loire (1er et 2e prêts)...	2,500,259 47	4 1/2 p. °/o	1844 à 1852.	— 19 avril 1835 et 4 avril 1837
— (3e prêt).....	384,017 77	4 1/2 p. °/o	1844 à 1852.	— 24 juillet 1839
Isère (1er prêt).....	494,465 73	4 1/2 p. °/o	1844 à 1850.	— 30 juin 1835 et 9 juillet 1836
— (2e prêt).....	747,855 85	4 1/2 p. °/o	1844 à 1852.	— 26 juillet 1839.
— (3e prêt).....	481,327 75	4 1/2 p. °/o	1851 à 1854.	— 23 juin 1840.

DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Jura	22,034	"	4 ½ p. %	1846.	Loi du 11 juin 1842.
Loire	692,763	36	4 p. % et 4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 25 mai 1835.
Loire-Inférieure	1,080,205	40	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 5 juillet 1838.
Loiret	238,527	50	4 ½ p. %	1847 et 1848.	— 11 juin 1842.
Loir-et-Cher	541,181	20	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 6 août 1839.
Lot	733,703	75	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 6 août 1839.
Lot-et-Garonne (1er prêt)	274,894	86	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 24 avril 1837.
Lot-et-Garonne (2e prêt)	503,102	21	4 ½ p. %	1848 à 1851.	— 5 août 1840.
Lot-et-Garonne (3e prêt)	49,563	85	4 ½ p. %	1848.	— 11 juin 1842.
Maine-et-Loire (1er prêt)	1,095,562	77	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 24 avril 1837.
Maine-et-Loire (2e prêt)	109,414	10	4 ½ p. %	1846.	— 15 juin 1843.
Manche	786,169	55	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 23 juin 1840.
Marne	545,733	10	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 4 juin 1842.
Mayenne	20,541	95	4 ½ p. %	1844.	— 11 juin 1842.
Nièvre (1er prêt)	232,275	"	4 p. %	1844 à 1846.	— 4 avril 1838.
Nièvre (2e prêt)	428,448	83	4 p. %	1844 à 1847.	— 4 avril 1838.
Nord	227,645	35	4 ½ p. %	1844.	— 5 août 1840.
Orne	709,306	10	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 17 juillet 1840.
Pyrénées (Basses-) (1er prêt)	554,873	74	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 25 mai 1835.
Pyrénées (Basses-) (2e prêt)	214,311	10	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 13 juin 1841.
Rhône (1er prêt)	525,105	"	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 2 août 1839.
Rhône (2e prêt)	657,042	50	4 ½ p. %	1844 à 1850	— 6 août 1839.
Saône-et-Loire	116,023	57	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 4 juin 1842.
Sarthe	254,716	85	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 13 juillet 1838.
Seine-Inférieure	1,328,285	15	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 25 juin 1841.
Seine-et-Marne	53,091	25	4 ½ p. %	1844.	— 15 juin 1843.
Tarn	1,418,124	30	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 4 avril 1838.
Vaucluse	201,885	"	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 4 avril 1838.
Vendée	383,981	73	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 9 juillet 1836.
Vienne	449,103	87	4 ½ p. %	1847 à 1851.	— 9 août 1839.
VILLES ET COMMUNES.					
Abeilhan (commune), Hérault.	1,038	85	4 ½ p. %	1844 à 1847.	Ordonn. royale du 19 janvier 1839.
Agen (ville), Lot-et-Garonne.	87,485	60	4 ½ p. %	1844 à 1850.	Loi du 17 juin 1840.
Agon (commune), Manche	48,100	"	4 ½ p. %	1848	Ordonn. royale du 22 octobre 1842.
Aigre (commune), Charente	19,023	30	4 ½ p. %	1844 à 1854.	— 11 sept. 1842.
Ailly-sur-Noye (commune), Somme	5,872	50	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 11 sept. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Aimargues (commune), Gard (1er prêt).....	6,871	05	4 1/2 p. %	1844 et 1845.	Ordonn. royale du 5 juin 1841.
Aimargues (commune), Gard (2e prêt).....	8,933	75	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 25 mai 1843.
Aiserey (commune), Côte-d'Or.	6,000	"	4 1/2 p. %	1844.	— 25 juillet 1841.
Alais (ville), Gard.....	324,652	44	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	— 18 juin 1839.
Allemans (commune des), Ariège.....	1,921	40	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 30 nov. 1840.
Alluets-le-Roi (commune), Seine-et-Oise.....	3,688	75	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 30 nov. 1840.
Andrézieux (commune), Loire.	3,053	80	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 10 janvier 1842
Angers (ville), Maine-et-Loire.	273,119	35	4 1/2 p. %	1844 à 1853.	— 25 mai 1835.
Anglade (commune), Gironde.	5,086	55	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 22 août 1840.
Angoulême (ville), Charente..	184,853	12	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 25 juin 1841.
Annappes (commune), Nord (1er prêt).....	11,125	"	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 22 déc. 1838.
Annappes (commune), Nord (2e prêt).....	6,821	05	4 1/2 p. %	1850 à 1852.	— 31 mai 1841.
Arçais (commune), Deux-Sèvres.....	1,446	10	4 1/2 p. %	1846.	— 29 nov. 1840.
Arveyres (commune), Gironde.	7,296	90	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 22 juin 1842.
Asques (commune), Gironde..	1,742	02	4 p. %	1844 et 1845.	— 21 août 1839.
Aurillac (ville), Cantal.....	12,677	80	4 1/2	1844 à 1846.	— 19 juillet 1840.
Auvernaux (commune), Seine-et-Oise.....	1,569	25	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 6 déc. 1842.
Auxey-le-Grand (commune), Côte-d'Or.....	3,469	30	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 29 nov. 1840.
Avallon (ville), Yonne.....	73,609	95	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 1er mars 1840.
Avenières (communes des), Isère.....	19,079	30	4 p. %	1844 à 1846.	— 22 août 1840.
Avignon (ville), Vaucluse. ...	127,360	"	4 1/2 p. %	1844 à 1855.	— 8 nov. 1842.
Avize (commune), Marne....	7,568	67	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 30 déc. 1838.
Bailleul (ville), Nord.....	34,050	"	4 1/2 p. %	1845 et 1847.	— 29 mai 1841.
Baisieux (commune), Nord...	19,812	"	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 7 févr. 1842.
Barbery (commune), Calvados.	4,613	20	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 5 mai 1842.
Barbezieux (ville), Charente..	2,080	"	4 p. %	1844.	— 19 juillet 1840.
Bar-sur-Seine (ville), Aube...	2,943	"	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 4 janvier 1840.
Bastia (ville), Corse (1er prêt).	96,125	"	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 9 février 1840.
Bastia (ville), Corse (2e prêt).	203,200	"	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 3 juillet 1842.
Baulne (commune), Seine-et-Oise.....	2,032	80	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 19 juillet 1840.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Bazemont (commune), Seine-et-Oise.....	3,230 75	4 ½ p. %	1844 à 1848.	Ordonn. royale du 30 nov. 1840.
Bazoche (commune), Seine-et-Oise.....	3,125 "	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 30 septemb. 1842.
Beaufort (ville), Maine-et-Loire.....	111,363 65	4 ½ p. %	1844 à 1853.	— 29 nov. 1841.
Beaumais (commune), Calvados.....	3,562 60	4 ½ p. %	1845 à 1850	— 3 avril 1843.
Bauvilliers (commune), Eure-et-Loir.....	1,014 05	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 7 mars 1841.
Behoust (commune), Seine-et-Oise.....	5,588 10	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 1er févr. 1842.
Belvès (commune), Dordogne..	8,102 50	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 12 mai 1840.
Bergerac (ville), Dordogne....	29,309 75	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 18 juin 1839.
Bernos (commune), Gironde..	611 90	4 p. %	1844.	— 12 juillet 1840.
Beuvillers (commune), Calvados.....	6,614 90	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 7 avril 1841.
Binic (commune), Côtes-du-Nord.....	1,542 20	4 ½ p. %	1844.	— 30 novemb. 1840.
Bléré (commune), Indre-et-Loire.....	7,472 20	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 3 avril 1839.
Blois (commune), Jura.....	9,800 "	4 ½ p. %	1848.	— 29 mai 1841.
Boën (ville), Loire.....	6,076 80	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 30 août 1841.
Boinville-le-Gaillard (commune), Seine-et-Oise.....	3,214 50	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 9 décemb. 1841.
Boissy-Saint-Léger (commune), Seine-et-Oise.....	8,631 40	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 6 octob. 1841.
Bonneville-sur-le-Bec (commune), Eure.....	3,764 90	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 4 juillet 1842.
Bouffemont (commune), Seine-et-Oise.....	5,671 75	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 11 mai 1839.
Bouquelon (commune), Eure..	809 "	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 1er mars 1840.
Bourbon-Vendée (ville), Vendée.....	24,950 "	4 ½ p. %	1844 à 1853.	— 13 septemb. 1841.
Bousselanges (commune), Côte-d'Or.....	5,613 20	4 ½ p. %	1849.	— 27 décemb. 1840.
Boussy-Saint-Antoine (commune), Seine-et-Oise.....	1,669 95	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 30 septemb. 1842.
Brain-sur-Allonnes (commune), Maine-et-Loire.....	10,226 10	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 26 mars 1843.
Bréhement (commune), Indre-et-Loire.....	52,014 05	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 29 juin 1842.
Bretteville-sur-Laize (commune), Calvados.....	3,428 50	4 ½ p. %	1844 à 1853.	— 14 février 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts D'AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Brignemont (commune), Haute-Garonne	833	35	4 p. %	1844 et 1845.	Ordonn. royale du 1er mars 1840.
Brignolles (ville), Var. (1er prêt).	4,270	//	4 1/2 p. %	1844 et 1845.	— 27 décemb. 1840.
Brignolles (ville), Var. (2e prêt).	13,040	84	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 6 décemb. 1842.
Brignolles (ville), Var. (3e prêt).	6,945	//	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 21 juin 1841.
Brueil (commune), Seine-et-Oise	3,271	70	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Brunoy (commune), Seine-et-Oise	3,362	35	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	— 30 sept. 1842.
Cadouin (commune), Dordogne.	224	45	4 1/2 p. %	1844.	— 30 novemb. 1840.
Cadours (commune), Haute-Garonne	5,578	10	4 1/2 p. %	1844 et 1847.	— 22 novemb. 1842.
Caen (ville), Calvados	42,695	//	4 1/2 p. %	1845.	Loi du 18 juillet 1838.
Cappelle (commune), Nord	16,976	50	4 1/2 p. %	1844 et 1853.	Ordonn. royale du 6 déc. 1842.
Castelnau-Médoc (commune), Gironde	1,913	//	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 16 sept. 1841.
Castel-Sarrazin (ville), Tarn-et-Garonne	19,818	50	4 1/2 p. %	1844 à 1855.	— 31 déc. 1839.
Castres (ville), Tarn	47,854	55	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	Loi du 24 juillet 1839.
Caudebec-lez-Elbeuf (commune), Seine-Inférieure	12,375	08	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 11 mai 1839.
Caujac (commune), Haute-Garonne	2,185	95	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 19 juillet 1839.
Cernay-la-Ville (commune), Seine-et-Oise	4,528	90	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 11 janvier 1842.
Châlon-sur-Saône (ville), Saône-et-Loire	165,953	42	4 1/2 p. %	1844 et 1848.	Loi du 25 juin 1841.
Cambon (commune), Tarn	504	19	4 1/2 p. %	1844.	Ordonn. royale du 11 mai 1839.
Champagnac-la-Prune (commune), Corrèze	979	75	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 4 juillet 1842.
Chantelle (commune), Allier	1,879	10	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 22 octobre 1842.
Chareil (commune), Allier	941	25	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 22 octobre 1842.
Charleville (ville), Ardennes	57,764	35	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 25 juillet 1843.
Chartres (ville), Eure-et-Loir	12,475	//	4 1/2 p. %	1849.	Loi du 18 juillet 1838.
Château-Gonthier (ville), Mayenne	34,049	40	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 21 juin 1837.
Château-Lavallière (ville), Indre-et-Loire	4,160	//	4 p. %	1845.	— 30 novemb. 1840.
Châteauroux (ville), Indre	105,147	50	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 26 avril 1839.
Châtelain (commune), Mayenne	1,000	//	4 p. %	1844.	— 25 décemb. 1839.
Châtellerault (ville), Vienne	10,417	50	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 16 septemb. 1841.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Châtillon-sur-Loing (commune), Loiret.....	21,807 10	4 ½ p. %	1844 à 1846.	Ordonn. royale du 10 juin 1842.
Chavenay (commune), Seine-et-Oise.....	5,399 95	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 6 décemb. 1842.
Chereng (commune), Nord....	3,202 50	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 11 mai 1839.
Chevigny-en-Valière (commune), Côte-d'Or.....	8,260 "	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 22 octob. 1842.
Chezelle (commune), Allier....	521 50	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 octob. 1842,
Chinon (ville), Indre-et-Loire. (2 prêt).....	16,000 "	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 18 juillet 1837.
Chérat-l'Église (commune), Allier.....	1,927 45	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 22 août 1840.
Chomérac (commune), Ardèche.	11,615 "	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 6 avril 1842.
Civray (ville), Vienne.....	6,237 50	4 ½ p. %	1847 à 1850.	— 11 mai 1840.
Clarensac (commune), Gard..	7,080 "	4 ½ p. %	1847.	— 7 octob. 1841.
Clayes (commune), Seine-et-Oise.....	2,001 "	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 24 octob. 1841.
Clermont-Ferrand (ville), Puy-de-Dôme.....	316,356 "	4 ½ p. %	1844 à 1849.	Loi du 13 juin 1841.
Cloyes (ville), Eure-et-Loir....	19,389 60	4 ½ p. %	1844 à 1854.	Ordonn. royale du 1er févr. 1842.
Coignières (commune), Seine-et-Oise.....	1,729 10	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 22 novemb. 1842.
Commeny (commune), Seine-et-Oise.....	3,670 85	4 ½ p. %	1846.	— 27 décemb. 1840.
Compiègne (ville), Oise.....	38,156 25	4 ½ p. %	1844 à 1855.	Loi du 11 juin 1842.
Comps (commune), Gard.....	8,339 25	4 ½ p. %	1844 à 1850.	Ordonnance royale du 22 oct. 1842.
Corbeil (ville), Seine-et-Oise..	42,661 10	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 10 sept. 1841.
Corbelin (commune), Isère....	4,632 40	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 11 nov. 1842.
Corné (commune), Maine-et-Loire.....	53,207 30	4 ½ p. %	1844 à 1853.	— 12 juillet 1840.
Cornil (commune), Corrèze....	313 70	4 ½ p. %	1844.	— 23 mai 1843.
Cornille (commune), Dordogne.	2,759 70	4 ½ p. %	1847.	— 30 nov. 1840.
Corrèse (commune), Corrèze...	4,572 50	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 29 mai 1841.
Coulibœuf (commune), Calvados.....	2,678 45	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 25 juillet 1841.
Coulommiers (ville), Seine-et-Marne.....	15,982 50	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 30 nov. 1840.
Courances (commune), Seine-et-Oise.....	360 95	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 oct. 1842.
Courtenot (commune), Aube..	2,270 "	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 25 juillet 1841.
Courtivron (commune), Côte-d'Or.....	12,250 "	4 ½ p %	1846 à 1851.	— 30 nov. 1840.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Cousance (commune), Jura....	28,960	"	4 ½ p. %	1853.	Ordonn. royale du 25 juillet 1841.
Coussac-Bonneval (commune), Haute-Vienne.....	16,941	05	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 5 sept. 1839.
Clozes (commune), Charente-Inférieure.....	8,260	"	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 25 juin 1839.
Crest (ville), Drôme.....	57,690	70	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 4 août 1838.
Crocy (commune), Calvados...	6,399	65	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 3 avril 1843.
Cubnezais (commune), Gironde.	1,067	50	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 20 mars 1842.
Cusset (commune), Allier.....	20,068	75	4 ½ p. %	1845 à 1846.	— 11 mai 1839.
Damery-sur-Marne (commune), Marne.....	28,319	60	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 28 janvier 1832.
Dampierre (commune), Seine-et-Oise.....	1,194	25	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 11 janvier 1842.
Deneuille (commune), Allier..	359	98	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 oct. 1842.
Déols (commune), Indre (1er prêt).....	2,854	02	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 21 août 1839.
Déols (commune), Indre (2e prêt).....	9,755	"	4 ½ p. %	1846 à 1851.	— 6 oct. 1841.
Desaigues (commune), Ardèche.	2,837	20	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 19 juin 1842.
Deuil (commune), Seine-et-Oise.	11,237	50	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 3 avril 1839.
Dieppe (ville), Seine-Inférieure.	105,508	70	4 ½ p. %	1844 à 1853.	Loi du 25 juin 1841.
Dijon (ville), Côte-d'Or (1er prêt).....	155,298	75	4 ½ p. %	1849 à 1851.	— 13 juin 1841.
Dijon (ville), Côte-d'Or (2e prêt).....	84,822	50	4 ½ p. %	1847 et 1848.	— 20 juillet 1843.
Dinan (ville), Côtes-du-Nord..	58,345	50	4 ½ p. %	1844 à 1853.	Ordonn. royale du 31 juillet 1842.
Douai (ville), Nord.....	257,771	45	4 ½ p. %	1849 et 1850.	Loi du 12 juillet 1837.
ourdan (commune), Seine-et-Oise.....	16,785	65	4 ½ p. %	1844 à 1846.	Ordonn. royale du 9 décemb. 1841.
Draguignan (ville), Var.....	55,559	"	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 9 février 1840.
Dunes (commune), Tarn-et-Garonne).....	3,270	"	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 6 avril 1842.
Dunkerque (ville), Nord.....	376,353	20	4 ½ p. %	1844 à 1856.	Loi du 22 juillet 1837.
Dun-le-Poëlier (commune), Indre).....	8,675	"	4 ½ p. %	1844 à 1850.	Ordonn. royale du 30 nov. 1840.
Eaubonne (commune), Seine-et-Oise.....	3,174	30	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 juin 1842.
Elbeuf (ville), Seine-Inférieure. (1er prêt.).....	12,720	"	4 ½ p. %	1844 et 1845.	Loi du 17 juin 1840.
Elbeuf (ville), Seine-Inférieure. (2e prêt.).....	302,353	85	4 ½ p. %	1847 à 1853.	— du 25 juin 1841.
Emmerin (commune), Nord...	8,254	25	4 ½ p. %	1844 à 1850.	Ordonn. royale du 12 juillet 1840.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Empeaux (commune), Haute-Garonne.....	525	15	4 1/2 p. %	1844 et 1845.	Ordonn. royale du 19 juillet 1840.
Épernay (ville), Marne. (1er prêt.).....	27,410	"	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 28 septemb. 1836.
Épernay (ville), Marne. (2e prêt.).....	83,820	"	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 27 juillet 1838.
Epinay-sous-Sénard (commune), Seine-et-Oise.....	671	30	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 30 septemb. 1842.
Ermont (commune), Seine-et-Oise.....	1,133	50	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 22 juin 1842.
Escoville (commune), Calvados.	4,144	95	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 4 septembre 1840.
Espagnac (commune), Corrèze.	1,601	20	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 29 mai 1841.
Estival (commune), Corrèze...	2,333	20	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 3 juillet 1842.
Etais-la-Sauvin (commune), Yonne.....	4,685	"	4 1/2 p. %	1847.	— 12 mars 1843.
Etang-la-Ville (commune), Seine-et-Oise.....	11,024	90	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	— 25 décemb. 1839.
Etauliers (commune), Gironde.	4,861	50	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 11 mai 1839.
Faches (commune), Nord.....	13,887	05	1/2 p. %	1844 à 1853.	— 25 juillet 1841.
Falaise (ville), Calvados.....	14,785	35	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 26 mars 1843.
Fauguerolles (commune), Lot-et-Garonne.....	355	84	4 1/2 p. %	1844.	— 29 septemb. 1841.
Favars (commune), Corrèze...	511	20	4 1/2 p. %	1844.	— 18 janvier 1841.
Favrieux (commune), Seine-et-Oise.....	1,721	"	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Feugarolles (commune), Lot-et-Garonne.....	1,948	05	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 1er mars 1843.
Fèves (commune), Moselle....	3,536	25	4 1/2 p. %	1847.	— 12 mars 1843.
Figeac (ville), Lot.....	1,567	30	4 1/2 p. %	1844.	— 25 décemb. 1839.
Flacourt (commune), Seine-et-Oise.....	1,061	05	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Fleuriel (commune), Allier....	431	50	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 22 octobre 1842.
Flines-les-Marchiennes (commune), Nord.....	30,689	"	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 15 décemb. 1839.
Fontenay-le-Comte (ville), Vendée (1er prêt.).....	47,155	"	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 27 juillet 1838.
Fontenay-le-Comte (ville), Vendée (2e prêt.).....	97,996	"	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 mars 1841.
Fontenay-le-Fleury (commune), Seine-et-Oise.....	2,704	25	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 5 mai 1842.
Fontenay-Mauvoisin (commune), Seine-et-Oise.....	1,026	80	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Fontenay-Saint-Père (commune), Seine-et-Oise.....	2,399	55	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 22 nov. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Forcalquier (ville), Basses-Alpes.....	8,355	50	4 ½ p. %	1844 et 1845.	Ordonn. royale du 9 décembre 184
Fougères (ville), Ille-et-Vilaine.....	14,563	14	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 20 décemb. 1838.
Fourille (commune), Allier...	538	20	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 octobre 1842.
Fourneaux (commune), Calvados.....	427	//	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 6 octobre 184
Fretin (commune), Nord.....	8,350	//	4 ½ p. %	1846 à 1489.	— 1er mars 1840.
Gaillac (ville), Tarn.....	5,225	//	4 ½ p. %	1844.	— 18 mai 1838.
Gaillon (commune), Seine-et-Oise.....	915	//	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 22 novemb. 184
Gandelu (commune), Aisne..	2,468	75	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 13 juillet 1838.
Gannat (ville), Allier.....	8,809	75	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 13 mai 1841.
Garancières (commune), Seine-et-Oise.....	14,615	//	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 1er février 1842.
Gasques (commune), Tarn-et-Garonne.....	2,134	70	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 22 mars 1841.
Gastins (commune), Seine-et-Marne.....	3,269	85	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 11 janvier 1841.
Gillonnay (commune), Isère...	2,727	80	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 22 octobre 1842.
Gouvernes (commune), Seine-et-Marne.....	5,971	69	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 1er mars 1840.
Gouy-sous-Bellonne (commune), Pas-de-Calais.....	2,165	80	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 6 juin 1842.
Gradignan (commune), Gironde.....	4,000	80	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 12 avril 1843.
Gray (ville), Haute-Saône....	246,242	//	4 ½ p. %	1844 à 1854.	— 11 février 1839.
Grenelle (commune), Seine...	61,996	90	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 3 août 1840.
Grenoble (ville), Isère (1er prêt).	95,385	//	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 22 juillet 1837.
Grenoble (ville), Isère (2e prêt).	315,802	50	4 ½ p. %	1847 à 1854.	Loi du 11 juin 1842.
Guéret (ville), Creuse (1er et 2e prêt).....	11,125	//	5 p. % et 4 ½ p. %	1844 à 1847.	Ordonn. royale du 30 décemb. 1831, et du 23 juin 1835.
Guéret (ville), Creuse (3e prêt).	16,826	22	4 ½ p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 4 janvier 1841.
Hardricourt (commune), Seine-et-Oise.....	394	40	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Harfleur (ville), Seine-Inférieure.....	6,836	25	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 16 janvier 1843.
Hendecourt—lez—Cagnicourt (commune), Pas-de-Calais..	3,888	10	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 25 juillet 1841.
Honfleur (ville), Calvados....	64,485	//	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 21 août 1839.
Houplin (commune), Nord....	22,448	30	4 ½ p. %	1844 à 1854.	— 11 août 1841.
Ingouville (ville), Seine-Inférieure.....	157,580	//	4 ½ p. %	1844 à 1853.	— 27 juillet 1838.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts. ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Isigny (ville), Calvados.....	25,826 25	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	Ordonn. royale du 6 janvier 1843.
Isle-Jourdain (commune de l'), Vienne.....	4,719 95	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 30 sept. 1839.
Issoire (ville), Puy-de-Dôme..	13,620 "	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 15 février 1843.
Jouars-Pontchartrain (commune), Seine-et-Oise (1er prêt).	4,127 35	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Jouars-Pontchartrain (commune), Seine-et-Oise (2e prêt)..	6,692 60	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	— 6 février 1843.
La Chapelle Baton (commune), Vienne.....	3,442 90	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 3 sept. 1841.
La Croix-Rousse (ville), Rhône.	96,041 25	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	Loi du 29 juillet 1840.
La Flèche (ville), Sarthe....	17,227 10	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 14 sept. 1840.
La Française (commune), Tarn-et-Garonne.....	6,945 "	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 24 avril 1837.
Lagny (ville), Seine-et-Marne..	19,240 "	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 4 sept. 1840.
La Guillotière (ville), Rhône..	240,725 "	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 11 juin 1842.
La Hoguette (commune), Calvados.....	2,616 "	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 17 octobre 1841.
La Lande de Cadilloc (commune), Gironde.....	6,330 60	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 16 janvier 1843.
Lamarque (commune), Gironde.....	4,539 50	4 1/2 p. %	1846.	— 19 juillet 1840.
La Motte-Saint-Martin (commune), Isère.....	3,673 15	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	— 16 janvier 1843.
Lannion (ville), Côtes-du-Nord.	13,620 "	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 2 sept. 1842.
Lapalisse (ville), Allier.....	31,561 38	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 14 sept. 1835.
Largentière (ville), Ardèche...	22,250 "	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 4 juillet 1842.
La Rochefoucauld commune), Charente.....	831 90	4 p. %	1844.	— 4 sept. 1840.
La Roche-Posay (commune), Vienne.....	10,214 80	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 17 oct. 1838.
La Selle-les-Bordes (commune), Seine-et-Oise.....	1,782 35	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 11 janv. 1842.
La Tronche (commune), Isère.	6,264 25	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 5 sept. 1839.
La Verrière (commune), Seine-et-Oise.....	765 25	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	— 6 février 1843.
Lesparre (ville), Gironde....	17,569 50	4 1/2 p. %	1844 à 1855.	— 11 sept. 1842.
Lesigneux (commune), Loire..	1,436 50	4 1/2 p. %	1844 et 1845.	— 4 juillet 1842.
L'Ille-Bouchard (ville), Indre-et-Loire.....	5,503 55	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 4 sept. 1840.
Limoges (ville), Haute-Vienne.	236,000 "	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	Loi du 22 juillet 1837.
Limours (commune), Seine-et-Oise.....	6,977 25	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 9 décemb. 1841.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts. ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHEANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
Lisieux (ville), Calvados.....	68,612 50	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	Loi du 18 juillet 1838.
Longues (commune), Seine-et-Oise.....	7,235 10	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	Ordonn. royale du 22 nov. 1842.
Lons-le-Saulnier (ville), Jura (2e prêt).....	84,436 30	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 22 juin 1842.
Lorbrie (commune), Vendée..	2,899 85	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 25 juillet 1843.
Louhans (ville), Saône-et-Loire.	41,910 "	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 29 août 1843.
Louviers (ville), Eure.....	13,238 75	4 p. %	1844 à 1846.	— 22 août 1840.
Luçon (ville), Vendée (2e prêt).	17,025 "	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 30 sept. 1842.
Luçon (ville), Vendée (3e prêt).	11,595 "	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 6 février 1843.
Lunel (ville), Hérault.....	28,320 "	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 5 août 1839.
Lusignan (ville), Vienne.....	5,772 "	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 30 juillet 1841.
Lyon (ville), Rhône (1er prêt)..	267,500 "	4 1/2 p. %	1851.	Loi du 18 juillet 1838.
Lyon (ville), Rhône (2e prêt)..	1,082,221 87	4 1/2 p. %	1847 à 1849.	— 24 juillet 1839.
Macau (commune), Gironde...	1,070 80	4 1/2 p. %	1844 et 1845.	Ordonn. royale du 16 sept. 1842.
Macon (ville), Saône-et-Loire.	277,269 80	4 1/2 p. %	1844 à 1856.	Loi du 11 juin 1842.
Magnanville (commune), Seine-et-Oise.....	735 30	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	Ordonn. royale du 22 nov. 1842.
Maillezais (ville), Vendée.....	2,603 25	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 11 juin 1840.
Mandres (commune), Seine-et-Oise.....	2,305 "	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Manosque (ville), Basses-Alpes.	43,651 80	4 1/2 p. %	1844 à 1853.	— 9 avril 1841.
Mans (ville), Sarthe (1er prêt.)..	220,110 39	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	Loi du 18 juillet 1838.
Mans (ville), Sarthe (2e prêt.)..	66,087 50	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 14 juillet 1843.
Mantes-la-Ville (ville), Seine-et-Oise.....	1,061 05	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	Ordonn. royale du 22 nov. 1842.
Marcillac (commune), Gironde.	7,158 "	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 17 oct. 1841.
Mareil-Marly (commune), Seine-et-Oise.....	3,913 55	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 22 août 1840.
Marennes (ville), Charente-Inférieure.....	5,717 05	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 11 sept. 1842.
Marseillan (commune), Hérault.....	6,355 50	4 1/2 p. %	1844 à 1845.	— 7 mars 1841.
Marseille (ville), Bouches-du-Rhône. (Son compte, valeurs à son ordre.).....	6,640,800 "	4 1/2 p. %	1847 à 1854.	Loi du 7 août 1839.
Marseille (ville), Bouches-du-Rhône. (Son compte, valeurs au porteur.).....	3,046,250 "	4 1/2 p. %	1854 et 1855.	— 7 août 1839.
Marvejols (ville), Lozère.....	14,845 "	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 25 février 1842.
Masseube (commune), Gers...	2,781 25	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 18 février 1842.
Matha (commune), Charente-Inférieure.....	2,224 95	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 13 mai 1841.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Maule (commune), Seine-et-Oise.....	9,221 85	4 ½ p. %	1844 à 1848.	Ordonn. royale du 30 nov. 1840.
Maumusson-Lagnian (commune), Gers.....	867 "	4 p. %	1844.	— 5 août 1839.
Maurepas (commune), Seine-et-Oise.....	3,117 85	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 6 février 1843.
Mauroux (commune), Lot....	1,290 70	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 30 nov. 1840.
Mayac (commune), Dordogne.	5,047 65	4 ½ p. %	1844 à 1853.	— 6 déc. 1842.
Mayenne (ville), Mayenne.....	69,450 "	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 11 mai 1840.
Mende (ville), Lozère.....	15,451 25	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 16 avril 1840.
Menneton, Salon et Vignoux-sous-les-Aix (commune), Cher.....	6,441 "	4 ½ p. %	1850.	— 1er mars 1840.
Mennevret (commune), Aisne..	2,050 95	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 7 juillet 1843.
Merignac (commune), Gironde.	8,495 90	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 8 mars 1841.
Mesnil-Saint-Denis (commune), Seine-et-Oise.....	5,187 50	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 22 nov. 1842.
Mézières (commune), Indre...	26,641 10	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 11 mai 1839.
Milly (commune), Seine-et-Oise	1,142 70	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 octob. 1842.
Miremont (commune), Haute-Garonne.....	7,092 15	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 4 janv. 1841.
Mirebel (commune), Ain.....	16,214 30	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 7 mai 1841.
Monnerville (commune), Seine-et-Oise.....	783 80	4 ½ p. %	1844.	— 22 juin 1842.
Montaigu (ville), Tarn-et-Garonne.....	12,592 50	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 2 février 1837.
Montbrison (ville), Loire (3e prêt.).....	26,294 78	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 15 déc. 1839.
Mondreville (commune), Seine-et-Oise.....	3,080 20	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Montceaux-l'Etoile (commune), Saône-et-Loire.....	3,468 35	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 6 avril 1842.
Montcorbon (commune), Loiret.....	12,707 55	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 10 juin 1842.
Montet-aux-Moines (commune), Allier.....	1,600 55	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 4 juillet 1842.
Monteynard (commune), Isère.	3,675 "	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 11 sept. 1842.
Montignac (commune), Dordogne.....	17,756 25	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 30 juillet 1841.
Montjoy (commune), Tarn-et-Garonne.....	2,134 85	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 30 nov. 1840.
Montmirail (ville), Marne....	11,125 "	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 6 avril 1842.
Montmorillon (commune), Vienne (1er prêt.).....	8,540 "	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 14 juillet 1836.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Montmorillon (commune), Vienne (2e prêt).....	6,809 85	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	Ordonn. royale du 30 juillet 1841.
Montpont (commune), Saône-et-Loire.....	26,230 95	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 16 janv. 1843.
Montret (commune), Saône-et-Loire.....	5,562 50	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 22 janv. 1842.
Morainvilliers (commune), Seine-et-Oise.....	924 20	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 30 nov. 1840.
Morhange (commune), Moselle.....	2,893 80	4 1/2 p. %	1844 et 1845.	— 16 sept. 1841.
Morlaix (ville), Finistère.....	47,935 "	4 1/2 p. %	1844 à 1853.	— 18 février 1842.
Mortagne (ville), Orne.....	59,510 "	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 22 mars 1838.
Moulins (commune des), Nord.	103,560 "	4 1/2 p. %	1844 à 1856.	— 27 sept. 1837.
Moulins-les-Metz (commune), Moselle.....	3,605 30	4 1/2 p. %	1847 à 1849.	— 30 nov. 1840.
Nainville (commune), Seine-et-Oise.....	1,091 "	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 6 déc. 1842.
Nancy (ville), Meurthe.....	307,269 75	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	Loi du 18 juillet 1838.
Nantes (ville), Loire-Inférieure.....	848,420 "	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 11 juin 1842.
Narpes (commune), Basses-Pyrénées.....	1,362 "	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 1er mars 1840.
Nevers (ville), Nièvre.....	246,897 50	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	Loi du 13 juin 1841.
Niort (ville), Deux-Sèvres....	55,300 "	4 1/2 p. %	1846 à 1847.	— 25 juin 1841.
Nizan (commune), Gironde...	3,223 85	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 20 mars 1842.
Noisy-le-Grand (commune), Seine-et-Oise.....	25,256 80	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 10 juin 1842.
Noyant (commune), Maine-et-Loire.....	9,678 75	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 19 juillet 1840.
Oinville (commune), Seine-et-Oise.....	3,395 35	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Oisemont (commune), Somme.	4,780 60	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 5 juillet 1842.
Orgerus (commune), Seine-et-Oise.....	14,615 "	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 1er février 1842.
Orgeval (commune), Seine-et-Oise.....	6,639 75	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 30 nov. 1840.
Ornalac (commune), Ariège..	1,830 20	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 30 nov. 1840.
Orsonville (commune), Seine-et-Oise.....	2,397 90	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 9 déc. 1841.
Orthez (ville), Basses-Pyrénées.	108,660 "	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 1er mars 1840.
Ouilly-le-Basset (commune), Calvados.....	2,136 84	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 11 mai 1839.
Parthenay (ville), Deux-Sèvres.	8,720 "	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 10 juin 1840.
Pau (ville), Basses-Pyrénées..	182,050 "	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	Loi du 25 juin 1841.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Pecq (commune du), Seine-et-Oise	3,405 "	4 ½ p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 16 janv. 1842.
Pecqueuse (commune), Seine-et-Oise	4,514 15	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 9 déc. 1841.
Périers (commune), Manche	35,600 "	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 20 sept. 1841.
Périgny-sur-Yères (commune), Seine-et-Oise	2,349 10	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Perrigny (commune), Allier	1,814 45	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 22 juin 1842.
Plaisia (commune), Jura	6,800 "	4 ½ p. %	1851.	— 16 sept. 1841.
Plaisir (commune), Seine-et-Oise	3,848 "	4 ½ p. %	1851.	— 24 oct. 1841.
Poissy (ville), Seine-et-Oise	7,751 55	4 p. %	1844.	— 29 nov. 1840.
Polignac (commune), Haute-Loire	12,090 50	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 22 juin 1842.
Pontcharra (commune), Isère.	5,337 50	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 25 juin 1839.
Pont-de-Vaux (ville), Ain (1er prêt.)	21,350 "	4 ½ p. %	1844 à 1845.	— 11 mai 1839.
Pont-de-Vaux (ville), Ain (2e prêt.)	11,350 "	4 ½ p. %	1846.	— 22 nov. 1842.
Pontivy (ville), Morbihan	22,160 "	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 12 avril 1843.
Pont-l'Evêque (ville), Calvados	32,467 50	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 30 août 1841.
Pontoise (ville), Seine-et-Oise	22,767 50	½ p. %	1846 à 1847.	— 19 juin 1842.
Pont-sur-Yonne (ville), Yonne.	16,687 50	4 ½ p. %	1846.	— 31 mai 1841.
Pouzanges (commune), Vendée.	5,064 05	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 15 mai 1842.
Privas (ville), Ardèche	33,085 "	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 10 juin 1840.
Pugnac (commune), Gironde	1,635 "	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 23 juin 1843.
Pussay (commune), Seine-et-Oise	590 40	4 ½ p. %	1844.	— 22 juin 1842.
Quesnoy (ville du), Nord.	7,057 40	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 12 avril 1843.
Quetigny (commune), Côte-d'Or	18,410 "	4 ½ p. %	1847 à 1853.	— 22 mars 1842.
Rambouillet (ville), Seine-et-Oise	6,100 75	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 11 janv. 1842.
Razimet (commune), Lot-et-Garonne	1,238 "	4 p. %	1844 à 1845.	— 25 déc. 1839.
Rennes (ville), Ille-et-Vilaine. (1er prêt.)	436,957 12	4 ½ p. %	1844 à 1853.	Loi du 25 juin 1841.
Rennes (ville), Ille-et-Vilaine. (2e prêt)	87,712 50	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 23 juin 1840.
Reulle-Vergy (commune), Côte-d'Or	635 95	4 ½ p. %	1844 à 1845.	Ordonn. royale du 14 sept. 1840.
Romans (ville), Drôme	16,768 75	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 25 juillet 1841.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Ronchin (commune), Nord . .	10,160 //	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	Ordonn. royale du 5 juin 1841.
Ronsoy (commune), Somme. .	864 20	4 1/2 p %	1844.	— 25 juillet 1841
Roquepine (commune), Gers. .	1,794 85	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 16 janv. 1843.
Rosiers d'Egletons (commune), Corrèze.	261 25	4 1/2 p. %	1844.	— 27 déc. 1840.
Roubaix (ville), Nord	158,989 35	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	Loi du 15 juillet 1840.
Ruaudin (commune), Sarthe. .	1,780 //	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	Ordonn. royale du 10 sept. 1841.
Sailly (commune), Seine-et-Oise	1,874 95	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Sainghin-en-Mélantois (commune), Nord	7,118 77	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 25 avril 1837.
Saint-André (commune), Eure.	39,911 25	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 16 sept. 1842.
Saint-Bonnet (commune), Hautes-Alpes.	50,692 45	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 4 juillet 1842.
Saint Brice (commune), Gironde.	2,885 95	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 15 déc. 1839.
Saint-Claude (ville), Jura. . .	46,515 //	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 13 mars 1837.
Saint-Denis-des-Murs (commune), Haute-Vienne.	3,582 45	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 13 mai 1841.
Sainte-Mesme (commune), Seine-et-Oise	2,869 15	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 9 déc. 1841.
Saint-Estephe (commune), Gironde	14,430 //	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 16 sept. 1841.
Saint-Etienne (ville), Loire. (1er pret)	41,797 50	4 1/2 p, %	1844 et 1845.	Loi du 6 mars 1841.
Saint-Etienne (ville), Loire. 2e pret).	454,437 50	4 1/2 p. %	1844 à 1855.	— 11 juin 1842.
Sainte-Féréole (commune), Corrèze.	7,490 85	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 19 juillet 1840.
Saint Florentin (ville), Yonne.	12,250 85	4 1/2 p. %	1844 à 1850.	— 3 juillet 1842.
Saint-Flour (ville), Cantal. . .	12,485 //	4 1/2 p. %	1844 à 1848.	— 3 sept. 1841.
Saint-Forget (commune) Seine-et-Oise.	1,744 90	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	— 22 nov. 1842.
Saint-Galmier (commune), Loire.	23,332 25	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 21 août 1839.
Sainte-Geneviève-des-Bois (commune), Seine-et-Oise. . .	2,472 65	4 1/2 p. %	1844 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Saint-Georges (île d'Oleron) (commune), Charente-Inférieure.	41,619 90	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 10 sept. 1841.
Saint-Georges-de-Montaigu (commune), Vendée.	2,120 //	4 p. %	1844 à 1845.	— 12 fév. 1840.
Saint-Germain-le-Rocheux (commune), Côte-d'Or.	2,954 40	4 1/2 p. %	1852.	— 10 janv. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Saint-Gervais (commune), Vendée.....	3,793 20	4 ½ p. %	1844 à 1849.	Ordonn. royale du 6 oct. 1841.
Saint-Hippolyte (commune), Haut-Rhin.....	22,250 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 16 janv. 1843.
Saint-Jean-du-Bruel (commune), Aveyron.....	7,822 03	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 3 avril 1843.
Saint-Jean-l'Herm (commune), Haute-Garonne.....	2,744 27	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 1er mars 1840.
Saint-Julien-le-Faucon (commune), Calvados.....	4,629 "	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 19 juin 1842.
Saint-Lactencin (commune), Indre.....	1,926 15	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 11 nov. 1842.
Saint-Laurent-le-Conche (commune), Loire.....	5,501 85	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 6 avril 1842.
Saint-Laurent-le-Minier (commune), Gard.....	1,649 "	4 p. %	1844 à 1846.	— 1er mars 1840.
Saint-Malo (ville), Ille-et-Vilaine.....	22,700 "	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 5 juillet 1838
Saint-Ma-ia-Jaille (commune), Loire-Inférieure.....	2,083 50	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 7 février 1842.
Saint-Martin-de-Brétencourt (commune), Seine-et-Oise..	5,070 "	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 9 déc. 1841.
Saint-Martin-du-Bu (commune), Calvados.....	890 "	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 6 oct. 1841.
Saint-Martin-ès-Vignes (commune), Aube.....	10,744 "	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 11 janv. 1841.
Saint-Maurice-sur-Aveyron (commune), Loiret.....	28,717 30	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 10 juin 1842.
Saint-Méard-de-Gurçon (commune), Dordogne.....	41,129 55	4 ½ p. %	1847.	— 7 mars 1841.
Saint-Merd-les-Oussines (commune), Corrèze.....	1,929 60	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 30 oct. 1842.
Saint-Omer (ville), Pas-de-Calais.....	17,080 "	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 24 sept. 1838.
Saint-Porchaire (commune), Charente-Inférieure.....	1,391 90	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 22 août 1840.
Saint-Priest-les-Fougères (commune), Dordogne.....	4,219 15	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 26 mars 1843.
Saint-Puy (commune), Gers..	962 "	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 10 janv. 1842.
Saint-Remy (ville), Bouches-du-Rhône.....	1,254 "	4 ½ p. %	1844.	— 19 mars 1838.
Saint-Sardos (commune), Tarn-et-Garonne.....	5,076 55	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 22 juin 1842.
Saint-Servan (ville), Ille-et-Vilaine.....	22,699 50	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 10 mai 1840.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Saint-Yrieix (ville), Haute-Vienne	7,603	85	4 ½ p. %	1844 et 1845.	Ordonn. royale du 5 sept. 1839.
Sancourt (commune), Nord	2,180	"	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 22 juin 1842.
Sannois (commune), Seine-et-Oise	3,174	30	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 juin 1842.
Sarlat (ville), Dordogne	46,450	"	4 ¾ p. %	1844 à 1849.	— 24 févr. 1837.
Saujon (commune), Charente-Inférieure	6.944	85	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 3 juin 1839.
Saurat (commune), Ariège (1er prêt.)	4,160	"	4 p. %	1845.	— 19mars 1840.
Saurat (commune), Ariège (2e prêt.)	8,035	"	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 10 févr. 1842.
Sazeray (commune), Indre	2,920	35	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 1er mars 1840.
Segré (commune), Maine-et-Loire	10,181	20	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 30 nov. 1840.
Seilhac (commune), Corrèze	6,831	05	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 7 août 1842.
Senlisse (commune), Seine-et-Oise	1,194	25	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 11 janv. 1842.
Sens (ville), Yonne	87,804	70	4 ½ p. %	1845 à 1850.	Loi du 11 juin 1842.
Serilhac (commune), Corrèze	562	30	4 ½ p %	1844.	Ordonn. royale du 5 mars 1841.
Seyches (commune), Lot-et-Garonne	8,334	"	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 17 sept. 1838.
Sinard (commune), Isère	4,160	40	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 16 sept. 1842.
Soindres (commune), Seine-et-Oise	2,702	65	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Soisy-sur-École (commune), Seine-et-Oise	539	05	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 octobre 1842.
Soumont (commune), Calvados.	1,668	75	4 ½ p. %	1844 à 1846	— 11 nov. 1842.
Sourdeval (commune), Manche.	5,880	"	4 ½ p. %	1848.	— 6 octobre 1841.
Steenworde (commune), Nord.	5,923	10	4 ½ p. %	1844.	— 20 juin 1838.
Tain (commune), Drôme	6,540	"	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 25 sept. 1839.
Tanay et Taniot (commune), Côte d'Or	17,367	80	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 25 juillet 1843.
Tarascon (ville). Bouches-du-Rhône (1er prêt)	5,224	35	4 ½ p. %	1844.	— 8 mars 1841.
Tarascon (ville), Bouche-du-Rhône (2e prêt)	26,305	"	4 ½ p. %	1844 et 1845.	— 15 sept. 1842.
Taverny (commune), Seine-et-Oise	1,124	62	4 ½ p. %	1844.	— 26 juin 1839.
Taxat (commune), Allier	1,171	17	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 oct. 1842.
Tertre-Saint-Denis (commune), Seine-et-Oise	1,061	05	4 ½ p. %	1844 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Thiers (ville), Puy-de-Dôme	3,993	15	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 juillet 1837.
Tournon (ville), Ardèche	32,222	50	4 ½ p. %	1844 à 1853.	— 12 avril 1843.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Tours (ville), Indre-et-Loire. .	323,252 40	4 ½ p. %	1844 à 1851.	Loi du 13 juin 1841.
Trauzault (commune), Indre .	2,142 75	4 ½ p. %	1844 à 1846.	Ordonn. royale du 25 mai 1843.
Tremblay (commune), Seine-et-Oise.....	3,548 30	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Triaize (commune), Vendée (2e prêt).....	6,540 "	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 1er mars 1840.
Troarn (commune), Calvados..	6,344 35	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 3 nov. 1840.
Troyes (ville), Aube.....	51,125 "	4 ½ p. %	1845.	Loi du 15 juin 1836.
Tudel (commune), Corrèze. . .	2,660 96	4 ½ p. %	1844 à 1848.	Ordonn. royale du 5 mars 1841.
Ussel (commune), Allier.	1,089 70	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 1er mars 1841.
Vaison (commune), Vaucluse..	4,449 85	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 22 oct. 1842.
Valeilles (commune), Tarn-et-Garonne.....	1,320 70	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 5 mai 1843.
Valence (ville), Drôme.....	28,859 59	4 ½ p. %	1844 à 1847.	Loi du 22 juillet 1837.
Valenciennes (ville), Nord....	138,897 50	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 3 juin 1837.
Vannes (ville), Morbihan (1er prêt)..... ...	40,561 15	4 ½ p. %	1847 à 1850.	— 30 avril 1838.
Vannes (ville), Morbihan (2e prêt).....	39,551 81	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 24 juillet 1839.
Vannes (ville), Morbihan (3e prêt).....	95,188 50	4 ½ p. %	1844 à 1855.	— 24 juillet 1843.
Vence (ville), Var.....	2,304 30	4 p. %	1844 et 1845.	Ordonn. royale du 5 août 1839.
Vernantois (commune), Jura..	11,175 90	4 ½ p. %	1844 à 1854.	— 23 fév. 1842.
Véronnes-les-Petites (commune), Côte-d'Or.....	327 "	4 ½ p. %	1845.	— 14 sept. 1840.
Versailles (ville), Seine-et-Oise.	298,650 "	4 ½ p. %	1844 à 1853.	Loi du 25 juin 1841.
Veurdre (commune), Allier...	2,859 "	4 ½ p. %	1844 à 1851.	Ordonn. royale du 16 sept. 1841.
Vienne (ville), Isère.....	194,354 11	4 ½ p. %	1846 à 1850.	Loi du 9 juillet 1836.
Vieux-Fumé (commune), Calvados.....	2,837 45	4 ½ p. %	1844 à 1848.	Ordonn. royale du 5 sept. 1839.
Villecomte (commune), Côte-d'Or.....	14,350 85	4 ½ p. %	1851.	— 12 mars 1843.
Villefort (commune), Lozère..	9,440 "	4 ½ p. %	1844 à 1851.	— 30 nov. 1840.
Villers-Canivet (commune), Calvados.....	4,357 50	4 ½ p. %	1844 à 1848.	— 6 fév. 1843.
Villiers-sur-Yonne (commune), Nièvre.....	13,600 "	4 ½ p. %	1851.	— 5 mai 1842.
Vivône (commune), Vienne..	3,270 "	4 ½ p. %	1844 à 1846.	— 30 août 1841.
Wasquehal (commune), Nord.	10,105 25	4 ½ p. %	1844 à 1849.	— 7 mars 1841.
Xertigny (commune), Vosges.	63,060 15	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 16 janv. 1842.
Yères (commune), Seine-et-Oise.	2,349 80	4 ½ p. %	1844 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Yzeure (commune), Allier....	6,124 30	4 ½ p. %	1844 à 1852.	— 22 oct. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Boulogne (Chambre de commerce de), Pas-de-Calais....	50,419 75	4 1/2 p. %	1844 à 1852.	Loi du 6 juillet 1840.
Bourbon-Lancy (hospice de), Saône-et-Loire.....	35,545 50	4 1/2 p. %	1844 à 1855.	Ordonn. royale du 21 fév. 1843.
Grignon (syndicat des digues de), Isère.....	43,555 "	4 1/2 p. %	1844 à 1846.	— 25 sept. 1842.
Mérindol (syndicat de la commune de), Vaucluse.....	15,053 "	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 31 juillet 1842.
Moirans (digues de), Isère (1er prêt).....	60,100 "	4 1/2 p. %	1844 à 1849.	— 9 sept. 1839.
Moirans (digues de), Isère (2e prêt).....	40,800 »	4 1/2 p. %	1850 à 1852.	— 23 mai 1843.
Montpellier (séminaire diocésain de), Hérault.....	70,902 54	4 1/2 p. %	1844 à 1851.	— 10 juin 1841.
Saint-Savin (commission syndicale de la vallée de), Hautes-Pyrénées.....	131,500 "	4 1/2 p. %	1844 à 1854.	— 6 juin 1842.
Total.....	60,048,923 32			

ÉTAT N° 4.

INDEMNITÉ AFFECTÉE

AUX ANCIENS COLONS DE SAINT-DOMINGUE.

(Premier cinquième.)

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 4.
31 décembre 1843.

INDEMNITÉ AFFECTEE AUX ANCIEN

SITUATION, au 31 décembre 1843, des Mandats délivrés et des Paiement

Premier cinquième. — (Article 44 de l'ordonnance du Roi du 9 mai 1826.)

	MONTANT des liquidations opérées.	PREMIER CINQUIÈME. SOMMES MISES EN PAIEMENT.			MONTANT DES MANDATS DÉLIVRÉS (*A*).		
		CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.	CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Situation au 31 décembre 1842....	148,726,732 88	29,745,330 58	2,575,301 45	32,320,632 01	28,425,174 18	1,918,275 47	30,343,449 65
Intérêts dus (année 1843).....	" "	" "	38,051 73	38,051 73			
Mandats délivrés et paiements effectués en 1843....	" "	" "	" "	" "	173,972 84	80,467 60	254,440 44
Situation au 31 décembre 1843....	148,726,732 88	(*B*) 29,745,330 58	(*C*) 2,613,353 18	32,358,703 76	(1) 28,599,147 02	1,998,743 07	(*D*) 30,597,890 09
Sommes restant à ordonnancer au 31 décembre 1843, sur le premier cinquième.....					1,146,205 56	614,610 11	(*E*) 1,760,813 67
Total égal aux sommes affectées, à la date du 31 décembre 1843, au paiement du premier cinquième de l'indemnité.....					29,745,330 58	2,613,353 18	32,358,703 76

	COMPLÉMENT DU PREMIER CINQUIÈME.					
	CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.	CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Situation au 31 décembre 1842.	708,410 10	40,613 28	749,023 38	435,282 97	20,730 45	456,013 42
Intérêts dus (année 1843).....	" "	7,196 88	7,196 88	" "	" "	" "
Mandats délivrés et paiements effectués en 1843	" "	" "	" "	60,931 74	5,299 33	66,231 07
Situation au 31 décembre 1843 ..	708,410 10	47,810 16	(*F*) 756,220 26	496,214 71	26,029 78	(*D*) 522,244 49
Sommes restant à ordonnancer, au 31 décembre 1843, sur le complément du premier cinquième.....				212,195 39	21,780 38	(*E*) 233,975 77
Total égal aux sommes affectées, à la date du 31 décembre 1843, au paiement du complément du premier cinquième de l'indemnité				708,410 10	47,810 16	756,220 26

effectués sur l'indemnité affectée aux anciens colons de Saint-Domingue.

Complément du premier cinquième. (Décision du Ministre des finances du 3 septembre 1841.)

SOMMES PAYÉES. fr. c.	OBSERVATIONS.
30,302,776 97	(*A*) Le nombre des mandats délivrés sur le premier cinquième au 31 décembre 1843 s'élevait à 23,285, savoir : en 1843..... 434 ; antérieurement. 22,851 ; Total égal..... 23,285
247,592 92	(*B*) Cette somme se compose : 1° de 29,300,000 f. 00 c. versés par Haïti. 2° de 452,857 04 prélevés sur les intérêts dus par la Caisse. (Art. 1er de la loi du 25 mai 1834.) et 3° de 8,008 59 à prendre sur une somme de 8,392 fr. 51 cent., restée disponible sur le prélèvement effectué pour faire face aux frais de liquidation, dont le Trésor public a fait le versement.
	Ensemble 29,760,866 63
(*D*) 30,350,369 89	d'où il faut déduire... 15,315 05 annulés en vertu de la décision ministérielle du 17 mai 1839, dont une portion est rentrée au crédit : indemnité de Saint-Domingue. — *Versements sans imputation.*
	Somme égale au premier 5e 29,745,550 58

SOMMES PAYÉES. fr. c.			
	(*C*) Sur les intérêts arrêtés au 31 décembre 1833, et s'élevant en totalité à.....		4,209,437 f. 30 c.
	Il a été prélevé :		
	1° En exécution de l'art. 17 de la loi du 21 avril 1832, pour frais de liquidation remboursés au Trésor.....	2,052,212 f. 30 c.	
	2° En exécution de l'art. 1er de la loi du 25 mai 1834 (V. la note B.).....	452,857 04	2,505,069 34
	Reste disponible.....		1,704,367 96
	Dont la répartition s'effectue à raison de 1/18 1/2 p. % par an. (Décis. du Min. des finances du 3 juin 1834.)		
	Les intérêts à 3 p. % des années 1834 à 1842 se sont élevés à.....	870,933 f. 47 c.	
	Ceux de l'année 1843 s'élèvent à.....	38,051 75	908,985 22
			2,613,353 18
436,281 97	Somme égale à celle portée dans la colonne intérêts, sommes mises en paiement.		
	(*D*) La différence de 47,820 f 20 c. qui existe entre ces deux sommes de 30,397,890 f. 09 c. et 30,350,369 f. 89 c.,		
	Et la différence de 12,916 93 qui existe entre ces deux sommes de 322,244 49 et 309,327 56		
	Ensemble..... 60,437 13 sont comprises dans les 307,474 f. 77 c. restant à payer sur les mandats ordonnancés. (Voir l'état n° 2.)		
	(*E*) Des mandats de paiement seront délivrés, 1° pour ces 1,760,813 f. 67 c. restant à ordonnancer sur le premier 5e ; 2° pour ces 233,975 77 restant à ordonnancer sur le complément du premier 5e, lorsque les colons ou leurs ayant-cause auront adressé une demande en paiement à la direction, en justifiant de leurs droits, et en rapportant la main-levée des oppositions qui arrêtent le paiement.		
75,045 59	(*F*) Le nombre des mandats délivrés sur les 756,220 fr. 26 c. formant le complément du 1er cinquième, au 31 décembre 1843, s'élevait à.....		8,326 f.
(*D*) 309,327 56	Savoir :		
	En 1843.....	1,161	8,326
	Antérieurement.....	7,165	

La Caisse a reçu pour faire face au paiement du premier cinquième des liquidations :

1° En numéraire.....

2° Prélèvement sur les intérêts.....

3° Prélèvement sur les 8,392 f. 51 c. versés par le Trésor pour faire d'indemnités liquidées dans les années 1834 à 1840.....

Sur lesquels il faut déduire, aux termes de la décision du Ministre des finances du 17 mai 1839, sur la liquidation Benjamin

Reste somme pareille à celle ci-dessus constatée.....

Les mandats délivrés (premier cinquième), s'élevant en capital à.....

Il reste à délivrer des mandats sur le capital de l'indemnité pour.....

Auxquels il faut ajouter : 1° Le solde en capital du complément du premier cinquième.....

2° Le remboursement d'une portion de l'indemnité de M. Tauzin, et portée au compte : Versemens des imputations.....

UMÉ.

....	29,500,000f. 00 c.	
.....	452,857 04	
lce au paiement du premier cinquième		
.....	8,008 59	
Ensemble	29,760,865 63	
Durocher	15,515 05	
.....	29,745,350 58	*(B)*
.....	28,599,147 02	(1)
.....	1,146,203 36	
..... 212,195 f. 59 c.	212,201 59	
..... 6 »		
TOTAL...	1,358,404 95, égal au solde constaté par le bilan.	

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

INDEMNITÉ AFFECTÉE AUX ANCIENS COLONS

ÉTAT N° 5.

SITUATION AU

31 décembre 1843

1° *Des certificats de liquidation délivrés en exécution de la loi du*

2° *Et des recouvrements et paiements faits sur les annuités dues par l*

	CERTIFICATS DE LIQUIDATION.						RECOUVREMENTS ET CAISSE	
	EXPÉDIÉS.		DÉLIVRÉS aux ayants droit.		RESTANT en portefeuille.		RECETTE.	
	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.	Versements effectués par le Gouvernement d'Haïti.	Intérêts dus par la Caisse des dépôts, au 31 décembre 1843.
		fr. c.		fr. c.		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Antérieurement au 1er janvier 1843.	17,593	103,722,089 19	16,478	101,739,569 54	"		7,500,000 00	380,418 30
Pendant l'année 1843.....	2,717	11,267,337 93	2,626	11,687,708 56	"		"	68,258 76
Situation au 31 décembre 1843.	20,312	116,989,427 12	19,104	113,427,278 10	1,208	3,562,149 02	(1) 7,500,000 00	448,677 06
							7,948,677 06	

DE SAINT-DOMINGUE (4 DERNIERS CINQUIÈMES).

31 DÉCEMBRE 1843 :

18 mai 1840, et de l'ordonnance royale du 26 du même mois

Gouvernement d'Haïti, en exécution du traité du 12 février 1838.

PAIEMENTS EN NUMÉRAIRE FAITS PAR LA DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.				OBSERVATIONS.
DÉPENSE.		SOLDES DUS PAR LA CAISSE DES DÉPOTS AU 31 DÉCEMBRE 1843.		
Payé sur le capital.	Payé sur les intérêts.	En capital.	En intérêts.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
4,865,774 71	189,892 99	"	"	
680,570 06	32,809 54	"	"	
"	"	"	"	
5,544,344 77	242,702 53	1,955,655 25	205,974 53	
5,787,047 30		2,161,629 76		

Le montant total des liquidations opérées en exécution des lois des 30 avril 1826 et 18 mai 1840, s'élève à 148,726,752 f. 88 c.

(1) Sur le montant des 30 annuités à verser par le Gouvernement d'Haïti de 1838 à 1867, ensemble... 60,000,000 fr.
Il a été versé antérieurement au 1er janvier 1843, pour les cinq premières annuités..... 7,500,000
Reste à verser par le Gouvernement d'Haïti pour les 25 dernières annuités..... 52,500,000

Les 7,500,000 fr. ci-dessus, montant des cinq annuités versées par le Gouvernement d'Haïti, donnent droit à la répartition ci-après entre les porteurs de certificats de liquidation.

Dates des avis insérés au Moniteur (Art. 8 de l'ordonnance du Roi du 26 mai 1840.	Numéros d'ordre des annuités.	Années de l'échéance des annuités.	Montant des annuités échues.	Dividende à payer pour chaque annuité.	Dates à partir desquelles la Caisse des Dépôts paie les intérêts à 3 p 100 (60 jours déduits)
	1	1838	1,500,000	« 01 p. f.	
15 sept. 1840.	2	1839	1,500,000	« 01	5 Août 1839.
	3	1840	1,500,000	« 01	
10 juin 1841.	4	1841	1,500,000	« 01	28 Juil. 1841.
16 juillet 1842.	5	1842	1,500,000	« 01	14 Sept. 1842.
			7,500,000		

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 6.
31 décembre 1843.

DÉVELOPPEMENT SUR LES FONDS DE RETRAITES.

	DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	SOMMES. SOLDES débiteurs. fr. c.	SOMMES. SOLDES créanciers. fr. c.
Ministères.	Affaires étrangères		142,300 75
	Finances et administrations financières		3,601,163 90
	Guerre		148,850 45
	Intérieur		20,082 95
	Travaux publics (ponts-et-chaussées)		146,176 85
	Agriculture et commerce		4,444 49
	Justice		389,289 05
	Cultes		5,215 82
	Instruction publique (Université)		145,124 92
Administrations.	Collèges communaux		65,537 85
	Courriers des postes		81,724 04
	Ecoles d'arts et métiers		5,177 24
	Ecoles d'artillerie et du génie		46,949 74
	Ecoles militaires		23,096 27
	Ecole Polytechnique		5,597 20
	Haras et écoles vétérinaires		2,020 84
	Imprimerie royale		11,714 55
	Octroi de Paris		101,104 14
	Poids et mesures		5,107 24
	Poudres et salpêtres		18,863 56
	Préfecture de police		57,677 42
	Préfecture de la Seine		37,534 52
	Prisons		41,197 11
	Subsistances militaires		103,728 93
	Préfectures, mairies et octrois		196,594 36
Établissements publics.	Académie royale de Musique		18,783 50
	Caisse des Dépôts et consignations		3,918 29
	Caisse de vétérance (Loi du 29 juin 1835)		298,947 05
	Conservatoire de musique		2 55
	Cour des comptes		3,331 72
	Hôpitaux et hospices civils de Paris		33,240 61
	Légion-d'Honneur		13,104 22
	Manufacture des tabacs de Paris		173 51
	Mont-de-Piété de Paris		9,841 21
			5,785,616 86
	Total.....	5,785,616 86	

DÉVELOPPEMENT

SUR LES PROFITS ET PERTES,

AU 31 DECEMBRE 1843.

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ETAT N° 7.

DÉVELOPPEMENT *sur les Profits et Pertes*

RECETTES.

		fr.	c.
Produit des bénéfices de la Caisse des dépôts et consignations pendant l'année.....	1816	165,071	21
	1817	629,828	86
	1818	969,004	57
	1819	2,892,399	72
	1820	674,956	99
	1821	814,190	75
	1822	3,234.421	10
	1823	310,428	99
	1824	615,153	55
		10,305,454	82
A déduire pour être transporté à un compte distinct, et être mis en réserve, le montant des intérêts dus par la Caisse, au 31 décembre 1824, sur les capitaux restant à rembourser, conformément à la lettre de M. le Ministre des finances, du 25 septembre de la même année..		2,152,398	02
		8,153,056	80
Produit net des bénéfices de la Caisse des Dépôts et Consignations pendant l'année....	1825	1,151,493	73
	1826	2,523.171	79
	1827	828,849	70
	1828	1,181,508	90
	1829	1,245,014	31
	1830	1,397,087	56
	1831	1,005,155	11
	1832	1,689,711	97
	1833	1,440,621	70
	1834	1,170,493	41
	1835	1,296,416	64
	1836	1,302,821	06
	1837	224,781	91
	1838	583,856	17
	1839	1,302,609	84
	1840	1,335,441	10
	1841	1,395,161	08
	1842	1,744.846	30
		30,772,099	08

Produit brut des bénéfices de 1843.	Bénéfices d'escomptes, intérêts des prêts réalisés en 1843.	2,346,823f	86c		
	Commissions.....	1,008	63		
	Arrérages de rentes appartenant à la Caisse.....	9,788,635	"		
	Semestres d'actions des canaux appartenant à la Caisse.	903,200	"	18,241,458	87
	Courtage sur les négociations faites pour le compte de divers.....	2,083	94		
	Intérêts en compte courant avec le Trésor public.....	5,199,580	53		
	Divers bénéfices.....	126	91		
				49 013,557	95

au 31 *décembre* 1843.

DÉPENSES.

						fr.	c.
Versements au Trésor des bénéfices nets appliqués au budget, savoir :							
De l'exercice 1823.	Ordonce. royale du 29 sept. 1824.	Versement au Trésor du 5 octobre 1824....		fr.	c.		
				"		6,000,000	"
1831.	Loi du 16 octobre 1831.....	30 octobre 1831...	4,000,000	"			
		30 novembre 1831.	2,000,000	"		8,000,000	"
		30 décembre 1831.	2,000,000	"			
— 1834.	Loi du 28 juin 1833.....	31 mars 1834.....				5,000,000	"
— 1835.	Loi du 24 mai 1834.....	20 janvier 1835....				1,000,000	"
— 1836.	Loi du 17 août 1835.....	30 mars 1836.....				1,000,000	"
— 1836.	Décision du Ministre des finances, du 27 avril 1836..	3 juin 1836.....				586,164	98
— 1835.	*Idem.*	30 novembre 1836.				1,296,416	64
— 1836.	*Idem.*	28 novembre 1837.	1,000,000	«		1,302,821	06
— 1836.	*Idem.*	29 décembre 1837..	302,821	06			
— 1837.	*Idem.*	18 octobre 1838 ...				224,781	91
— 1838.	*Idem.*	7 novembre 1839..				583,856	17
— 1839.	*Idem.*	18 novembre 1840..				1,302,609	84
— 1840.	*Idem.*	22 décembre 1841..				1,335,441	10
— 1841.	*Idem.*	17 novembre 1842..				1,395,161	08
— 1842.	*Idem.*	20 novembre 1843..				1,744,846	30
						30,772,099	08
Frais et pertes de l'année 1843.	Frais administratifs		466,408	"			
	Frais judiciaires et autres		3,832	"			
	Frais de quittances notariées		33,379	56			
	Escomptes et intérêts bonifiés à divers		5,538	05			
	Intérêts payés sur consignations		2,557,855	25			
	— sur dépôts volontaires		82,525	14			
	— sur les fonds des Caisses d'épargne		11,350,266	23			
	— *Idem*, des instituteurs communaux		117,050	91			
	— sur les fonds de l'indemnité de Saint-Domingue. (1er cinquième)		85,766	93		15,124,961	28
	— *Idem. Idem.* (4 derniers cinquièmes)..		52,809	54			
	— sur les fonds du domaine extraordinaire....		1,916	70			
	— bonifiés à la Légion-d'Honneur, aux compagnies des canaux et autres		56,766	91			
	Taxations et frais de transport de fonds alloués aux receveurs généraux		310,839	61			
	Diverses pertes		5	80			
Intérêts mis en réserve						1,360,411	56
						47,257,471	92
Excédant de recette représentant les bénéfices libres au 31 décembre 1843						1,756,086	03
						49,013,557	95

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

BUDGET des Dépenses des Caisses d'Amortissement e

ÉTAT N° 8.

NUMÉROS DES CHAPIT.	NOMBRE des chefs, employés et agents de l'Administration.	NATURE DES DÉPENSES.			RESTANT à payer sur l'exercice 1842, au 31 déc. de la dite année 1842	CRÉDIT ouvert pour l'exercice 1843, par les ordonnances royales des 29 décemb. 1842 et 6 janvier 1844.	TOTA
				fr.	fr. c.	fr. c.	
		PREMIÈRE PARTIE. — PERSONNEL DE L'ADMINISTRATION.					
1.	2.	Traitement du directeur général		20,000	.....	35,000 //	
		— et indemnité du caissier général		15,000			
2.	«	Indemnité pour les travaux de la Commission de surveillance			.....	600 //	
3.	111.	15 Caisse centrale		36,000	.....	291,025 // (A)	384,10
		72 Comptabilité.	2 Chef de division et son adjoint	18,000			
			6 Bureau du grand-livre et des écritures générales	16,400			
			12 Bureau des comptes courants avec les receveurs généraux	31,500			
			15 Bureau des consignations	36,200	133,125		
			11 Bureau des retraites	29,625			
			22 Bureau des Caisses d'épargne et des dépôts divers	47,300			
			4 Secrétariat et archives	9,100			
		26 Contentieux, chefs et employés	12 Premier bureau	34,200	66,900		
			14 Second bureau	32,700			
4.	14.	Gens de service au nombre de 14			.....	16,100 //	
						342,725 //	
5.	2.	Abonnements d'un agent de change et d'un avoué conseil		12,000 // / 1,200 //	.....	13,200 //	
						355,925 //	
6.	«	Gratifications et indemnités pour travaux extraordinaires en 1843			.....	5,600 //	
		DEUXIÈME PARTIE. — PERSONNEL DU CONTRÔLE DE LA CAISSE CENTRALE.					
7.	6.	1 Traitement du directeur adjoint chargé spécialement du contrôle		12,000	.....	(A) 22,375 //	
		5 — des contrôleurs		10,375			
			Total des dépenses du personnel		.....	384,100 //	
		TROISIÈME PARTIE. — MATÉRIEL.					
	«	Solde de l'exercice 1842			469 37	//	469 37
8.	«	Dépenses ordinaires.	Fournitures de bureaux, impressions, etc	26,000	.....	58,600 //	82,308 64
			Bois et lumière	15,000			
			Entretien des bâtiments et du mobilier	17,000			
		Dépenses extraordinaires de grosses réparations à exécuter en 1843			.....	14,400 //	
		Crédits supplémentaires (Ordonnance du Roi, du 6 janvier 1844)			.....	9,908 64	
					469 37	466,408 64	466,878 01
	135				466,878 01		

Dépôts et Consignations, au 31 décembre 1843.

PAIEMENTS EFFECTUÉS EN 1843 sur l'exercice 1842.	PAIEMENTS EFFECTUÉS EN 1843 sur l'exercice 1843.	RESTANT A PAYER au 31 décembre 1843.	OBSERVATIONS.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	
			(A) Le traitement des chefs et employés de tous grades, compris dans le chapitre III, avait été fixé par l'ordonnance du Roi du 29 décembre 1842, pour l'année 1843, à la somme de..... fr. 291,200 »
			Desquels il faut déduire..... 175 »
			Représentant sept mois (du 1er juin au 31 décembre), d'une somme annuelle de 300 fr. portée en augmentation au chapitre VII, la dite somme prélevée sur ce chapitre, par suite de la démission du chef de bureau des retraites, ce qui a fait élever à 22,575 fr. les sommes payées en 1843 aux contrôleurs de la caisse centrale, au lieu des 22,400 fr. mentionnés au dit chapitre VII de l'ordonnance sus-énoncée.
			Somme égale..... 291,025 »
.....	384,100 »		
469 37	70,106 92	12,201 72	
469 37	454,206 92	12,201 72	
	466,878 01		

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

DÉVELOPPEMENT sur les Rentes existant au 31 *décembre* 1843.

ÉTAT N° 9.

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 ½ p. 100	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Caisse des Dépôts et consignations (Son compte particulier.	3,668,378	16,653	605,665	1,405,292
Idem. (fonds provenant des Caisses d'épargne, reçus par le Trésor antérieurement à la loi du 31 mars 1837)	"	"	4,092,647	"
ÉTABLISSEMENTS PUBLICS.				
Université de France (Dotation de l')	522,190	"	"	"
— Fondation de madame veuve de Beaumont, au profit de la Faculté de droit de Paris	2,327	"	"	"
— Fondation de M. le baron Dupuytren, au profit de la Faculté de médecine de Paris	7,000	"	"	"
— Legs fait par madame de Barkow, née Guilbert, (à l'), destiné à aider des jeunes gens à faire de bonnes études, etc	2,000	"	"	"
— Fondation de madame la marquise de Montcalm au profit de l'église de la Sorbonne	526	"	"	"
— Concession provisoire au profit du collège communal de Toul (Meurthe)	669	"	"	"
— — au profit du collège communal de Bar-le-Duc (Meuse)	286	"	"	"
— — au profit des écoles de charité de Lugy (Nièvre).	153	"	"	"
Université royale (l'), fondation Bellanger, créée en faveur de deux étudiants de Château-Thierry (Aisne)	112	"	"	"
Commission de l'instruction publique, rente fondée par M. le comte de Père au profit du collège communal de Mezin (Lot-et-Garonne)	600	"	"	"
Beaune, le collège communal de (Côte-d'Or)	99	"	"	"
Sainte-Ménehould (Instruction publique pour le collège communal de) (Marne)	168	"	"	"
Sainte-Menéhould (pour l'école primaire de) (Marne)	168	"	"	"
Angers (école d'arts et métiers d'), legs de la veuve Leprince (Maine-et-Loire)	1,626	"	"	"
Châlons-sur-Marne, *Id.* *Id.* (Marne)	1,604	"	"	"
Châlons, *Id.* Legs Fromont (Marne)	112	"	"	"
Paris (l'École Pharmacie de)	1,072	"	"	"
Ordre royal de la Légion-d'Honneur	6,746,653	"	"	"
DIVERS.				
Armée française (Dotation faite à l') par M. le général baron de Feuchères	3,864	"	"	"
Bertrand (Henri-Gatien) (le comte), remploi de dotation	1,541	"	"	"
A REPORTER	10,961,141	16,653	4,698,312	1,405,292

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 ½ p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Report.....	10,961,148	16,653	4,698,312	1,405,292
Cavalerie française (Legs fait par M. le lieutenant général comte Fournier Sarlovèze en faveur de la).....	904	"	"	"
Corps royal du génie (Legs de Perrin Brichambault en faveur du).....	3,000	"	"	"
Enfants de troupe (Rente destinée à fonder à perpétuité un prix annuel en faveur des).....	390	"	"	"
Majorats et dotations (Compte d'accroissement des).....	199,538	"	"	"
Dito.....	"	"	"	62
Masse de réserve des prisonniers de la Seine.....	1,940	"	"	"
Martinière (Institution charitable dite de la), délivrance des prisonniers pour dettes, à Lyon..	12,345	"	"	"
Dito. Établissement d'une maison de bien public.....	15,258	"	"	"
Successions de militaires décédés. (Divers.).....	360	"	"	"
Consignations (Rentes reçues pour le compte de diverses)...	695,474	"	2,550	273,820
SERVICE DES RETRAITES.				
Les employés et fonctionnaires de l'Université de France..	60,000	"	"	"
Les principaux et régents des collèges communaux.....	12,000	"	"	"
Le fonds de pension de la Légion-d'Honneur, institué par l'ordonnance royale du 16 mai 1816.....	26,500	"	"	"
Les employés de la direction des poudres et salpêtres.....	2,300	"	"	"
— de l'école royale Polytechnique.....	4,800	"	"	"
— du Ministère de l'intérieur.....	12,000	"	"	"
Les agents des prisons.....	11,000	"	"	"
Les employés des écoles d'arts et métiers d'Angers et de Châlons.....	3,800	"	"	"
Les employés de la vérification des poids et mesures.....	11,800	"	"	"
Les fonctionnaires de l'ordre judiciaire et les employés du Ministère de la justice.....	1,382	"	"	"
Les employés et ouvriers de l'Imprimerie royale.....	50,500	"	"	"
Les employés de la cour des comptes.....	3,215	"	"	"
" de la direction des caisses d'amortissement et des Dépôts et Consignations.....	25,701	"	"	"
Caisse des secours mutuels des ouvriers de la manufacture royale des tabacs de Paris.....	2,754	"	"	"
Les courriers de la direction générale des postes aux lettres.	55,600	"	"	"
Les employés de la préfecture du département de la Seine et administrations municipales.....	80,400	"	"	"
Les employés de la préfecture de police du départ. de la Seine.	33,000	"	6,000	"
Les administrateurs et employés des hôpitaux et hospices civils de Paris.....	14,824	"	"	"
Les employés de l'administration du Mont-de-Piété de la ville de Paris.....	57,609	"	"	"
Les employés de la préfecture et le principal employé de chaque sous-préfecture du département de l'Ain.....	3,272	"	"	"
" " du Calvados....	4,661	"	"	"
" " du Morbihan...	4,020	"	"	"
Les employés de la préfecture et des sous-préfectures du département de l'Aisne.....	12,050	"	"	"
" " de l'Ardèche.....	1,258	"	"	"
A Reporter.....	12,388,803	16,653	4,706,862	1,679,174

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.			DÉSIGNATION DES RENTES.			
			5 pour 100.	4 1/2 p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
		Report.....	fr. 12,388,803	fr. 16,653	fr. 4,706,862	fr. 1,679,174
Les emp'oyés de la préfecture et des sous-préfectures du département		des Ardennes...	5,186	"	"	"
"	"	des Bouches-du-Rhône....	5,871	"	"	"
"	"	du Cantal.....	"	"	2,096	"
"	"	de la Corrèze.....	"	"	506	"
"	"	de la Dordogne.....	2,715	"	"	"
"	"	du Doubs.....	4,663	"	"	"
"	"	de la Drôme.....	2,491	"	"	"
"	"	de la Haute-Garonne.....	3,570	"	"	"
"	"	de l'Hérault.....	2,698	"	"	"
"	"	de l'Indre.....	3,279	"	"	"
"	"	de la Loire-Inférieure	"	"	"	852
"	"	du Loiret.....	3,401	"	"	"
"	"	de Lot-et-Garonne.....	2,196	"	"	"
"	"	de Maine-et-Loire.....	3,255	"	"	"
"	"	de la Meuse.....	5,296	"	"	"
"	"	du Pas-de-Calais.....	6,094	"	"	"
"	"	du Puy-de-Dôme.....	4,800	"	"	"
"	"	des Hautes-Pyrénées.....	2,706	"	"	"
"	"	du Haut-Rhin.....	4,407	"	"	"
"	"	de la Seine-Inférieure.....	9,637	"	"	"
"	"	de Tarn-et-Garonne.....	2,633	"	"	"
"	"	du Var.....	3,735	"	"	"
"	"	de l'Isère.....	2,533	"	"	"
"	"	de l'Orne.....	4,407	"	"	"
"	"	de la Vendée.....	1,004	"	"	"
Les employés de la préfecture		du départ. de l'Allier.....	1,848	"	"	"
"	"	des Alpes (Basses-).....	2,291	"	"	"
"	"	des Alpes (Hautes-).....	2,540	"	"	"
"	"	de l'Ariège.....	3,208	"	"	"
"	"	de l'Aube.....	3,738	"	"	"
"	"	de l'Aude.....	3,468	"	"	"
"	"	de l'Aveyron.....	879	"	"	"
"	"	de la Charente.....	3,820	"	"	"
"	"	du Cher.....	2,962	"	"	"
"	"	de la Corse.....	3,166	"	"	"
"	"	de la Côte-d'Or.....	3,505	"	"	"
"	"	des Côtes-du-Nord.....	986	"	"	"
"	"	de l'Eure.....	3,937	"	"	"
"	"	d'Eure-et-Loir.....	"	"	2,379	"
"	"	du Finistère.....	3,224	"	"	"
"	"	du Gard.....	4,040	"	"	"
"	"	du Gers.....	2,568	"	"	"
"	"	de la Gironde.....	5,688	"	"	"
"	"	du Jura.....	2,551	"	"	"
"	"	des Landes.....	3,664	"	"	"
"	"	de la Loire (Haute-).....	1,324	"	"	"
"	"	de la Manche.....	3,999	"	"	"
"	"	de la Marne.....	4,458	"	"	"
"	"	de la Marne (Haute-)....	3,765	"	"	"
"	"	de la Meurthe.....	3,621	"	"	"
"	"	de la Nièvre.....	2,517	"	"	"
"	"	du Nord.....	9,389	"	"	"
		A Reporter.....	12,388,803	16,653	4,711,843	1,680,119

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 1/2 p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	
Report.....	12,388,803	16,653	4,711,843	1,680,119
Les empl. de la préfect. du dép. des Pyrénées (Basses-)...	4,000	"	"	"
" " des Pyrénées-Orientales...	2,555	"	"	"
" " du Rhin (Bas-).....	4,107	"	"	"
" " du Rhône.....	6,419	"	"	"
" " de la Saône (Haute-)....	3,898	"	"	"
" " de Saône-et-Loire.....	3,919	"	"	"
" " de la Sarthe.....	2,783	"	"	"
" " de Seine-et-Marne.....	3,828	"	"	35
" " de Seine-et-Oise.....	6,199	"	"	"
" " des Sèvres (Deux-).....	2,512	"	"	"
" " de la Somme.....	5,813	"	"	405
" " du Tarn.....	3,507	"	"	"
" " de Vaucluse.....	"	"	"	2,134
" " de la Vienne.....	3,638	"	"	"
" " de la Vienne (Haute-)....	3,659	"	"	"
" " des Vosges.....	2,801	"	"	"
La Caisse obligatoire d'épargne et de prévoyance des employés de la préfecture du département d'Indre-et-Loire.....	3,216	"	"	"
La Caisse des retraites des employés et gens de service des préfecture et sous-préfectures du départ de Loir-et-Cher.....	2,083	"	"	"
La Caisse spéciale de retenues et d'épargnes des employés de la préfecture du département de la Loire.....	1,637	"	"	"
Les employés et gens de service de la préfecture et de la sous-préfecture de Gourdon, département du Lot.....	904	"	"	"
Les employés de l'octroi de la ville d'Abbeville.....	576	"	"	"
" " d'Aix.....	1,190	"	"	"
" " d'Amiens.....	104	"	"	"
" " d'Angers.....	526	"	"	"
" " d'Autun.....	92	"	"	"
" " de Bayeux.....	757	"	"	"
" " de Bayonne.....	526	"	"	"
" " de Besançon.....	708	"	"	"
" " de Bordeaux.....	7,248	"	"	"
" " de Caen.....	2,683	"	"	"
" " de Cambrai.....	1,051	"	"	"
" " de Châlons-sur-Marne.....	428	"	"	"
" " de Clermont-Ferrand.....	1,207	"	"	"
" " de Dijon.....	567	"	"	"
" " de Dunkerque.....	1,344	"	"	"
" " d'Évreux.....	153	"	"	"
" " de Fougères.....	160	"	"	"
" " de Grenoble.....	166	"	"	1,063
" " de la Croix Rousse.....	157	"	"	"
" " de la Rochelle.....	841	"	"	"
" " de Lille.....	3,100	"	"	"
" " de Limoges.....	616	"	"	"
" " de Lisieux.....	1,353	"	"	"
" " de Lyon.....	14,123	"	"	"
" " de Marseille.....	7,606	"	"	"
" " de Montreuil.....	"	"	"	42
" " de Moulins.....	1,199	"	"	"
" " de Nantes.....	10,430	"	"	"
A Reporter.....	12,686,035	16,653	4,711,843	1,683,798

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 1/2 p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100
	fr.	fr.	fr.	fr.
REPORT.	1,686,035	16,653	4,711,843	1,683,79
Les employés de l'octroi de la ville d'Orléans	1,955	"	"	"
" " de Péronne.	11	"	"	"
" " de Reims.	4,918	"	"	"
" " de Rouen.	1,664	"	"	"
" " de Saint-Chamond.	335	"	"	"
" " de Saint-Étienne	2,124	"	"	"
" " de Saint-Germain-en-Laye	593	"	"	"
" " de Sedan.	869	"	"	"
" " de Toulouse	3,553	"	"	"
" " de Valenciennes.	2,040	"	"	"
" de la mairie et de l'octroi de la ville de Bourges	200	"	"	"
" " de Brest.	1,558	"	"	"
" " de Condé.	252	"	"	"
" " de Dieppe.	897	"	"	"
" " de Douai.	3,320	"	"	"
" " du Hâvre	702	"	"	"
" " de Lunéville	1,027	"	"	"
" " de Metz.	3,348	"	"	"
" " de Nancy.	2,479	"	"	"
" " de Toul.	80	"	"	"
" " de Troyes.	3,101	"	"	"
" de la mairie de la ville d'Aix.	2,377	"	"	"
" " d'Angers.	786	"	"	"
" " d'Angoulême	333	"	"	"
" " de Bordeaux.	5,294	"	"	"
" " de Châteauneuf.	31	"	"	"
" " de Châteauroux.	122	"	"	"
" " de Dinan.	272	"	"	"
" " d'Évreux.	546	"	"	"
" " de La Rochefoucauld. . .	62	"	"	"
" " de Lille.	8,353	"	"	"
" " de Lyon.	10,130	"	"	"
" " de Perpignan.	1,129	"	"	"
" " de Reims.	5,084	"	"	"
" " de Rouen.	833	"	"	"
" " de Ruffec.	73	"	"	"
" " de Saint-Germain-en-Laye.	597	"	"	"
" " de Tarbes.	162	"	"	"
" " de Toulon.	453	"	"	"
" " de Toulouse.	1,838	"	"	"
" et agents salariés de la ville de Mulhausen. . . .	1,861	"	"	"
" de l'administr. municipale de la ville d'Amiens.	2,177	"	"	"
" de l'administration municipale de la ville de Rennes.	2,419	"	"	"
" de l'administration communale de Limoges. . .	1,347	"	"	"
Les employés de l'hospice de bienfaisance de la ville d'Aix. . .	191	"	"	"
" de la ville de Bordeaux	1,528	"	"	"
" de la ville d'Aix.	523	"	"	"
" des hôpitaux et hospices de la ville de Marseille.	1,202	"	"	"
" de l'administration du bureau de bienfaisance représentant la Grande Miséricorde de la ville de Marseille.	390	"	"	"
A REPORTER.	12,771,174	16,653	4,711,843	1,684,69

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 ½ p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Report.....	12,771,174	16,653	4,711,843	1,684,694
Les employés et médecins des hospices de la ville de Nantes.	"	"	"	800
Les agents salariés du bureau de charité de la ville de Reims.	172	"	"	"
Les employés de l'hospice royal de la ville de Saint-Germain-en-Laye.....	271	"	"	"
» du bureau de charité de la ville de Toulon . .	89	"	"	"
» de l'hospice royal de la ville de Versailles. . .	233	"	"	"
Les employés des octrois des communes. d'Angoulême, La Rochefoucauld, Vart, Lavalette, Barbezieux, Cognac, Confolens, Ruffec, Rouillac, Verteuil, Mansle, Aigre, Jarnac et Châteauneuf.	1,331	"	"	"
Les employés de la halle aux grains de la ville d'Amiens.....	353	"	"	"
Les gardes pompiers de la ville du Puy.....	122	"	"	"
Les sapeurs-pompiers de la ville de Lunéville.....	232	"	"	"
Les employés et salariés de la ville de Marseille.....	4,089	"	"	"
» de la ville de Versailles	4,930	"	"	"
» du Mont-de-Piété de Versailles.....	142	"	"	"
La Caisse obligatoire de retraites au profit des employés de l'hospice de la ville d'Alençon.....	182	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenue et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la mairie de la ville d'Alençon..	223	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres agents de la mairie de la ville du Blanc....	51	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres employés salariés de la ville de Caen	951	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenue et de prévoyance des employés de l'octroi de la ville de Chartres...	219	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Chartres.....	185	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenue et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Châteaudun	167	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Clermont-Ferrand.....	1,050	"	"	"
La caisse obligatoire de retenue et de prévoyance des employés de la mairie de la ville du Mans.....	298	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenue et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Saint-Étienne.....	442	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Saint-Lô.....	67	"	"	"
La caisse obligatoire de retenue et de prévoyance de la mairie et de l'octroi de la ville de Soissons.....	440	"	"	"
La Caisse obligatoire d'épargne et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Tours.....	434	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la ville de Verdun.....	394	"	"	"
La caisse obligatoire de retenue et de prévoyance des employés de la mairie de Vannes.....	1,362	"	"	"
— de Poitiers.....	259	"	"	"
Totaux.....	12,790,262	16,653	4,711,843	1,685,494

Certifié le présent compte-rendu pour l'année 1843, conforme, dans toutes ses parties aux résultats inscrits sur les livres de la comptabilité des deux établissements, et contrôlé avec les comptes individuels établis sur pièces justificatives fournies par les comptables, pour être soumis au jugement de la cour des comptes.

Le chef de la division de comptabilité,

Signé F. DE MONSEIGNAT.

Arrêté par le conseiller d'État, directeur général de la Caisse d'amortissement et des Dépôts et consignations.

Signé J. PASQUIER.

Vu et vérifié par la Commission de surveillance.

Signé Comte ROY, *Président.*
J. LEFEBVRE, F. DELESSERT,
Vicomte D'ABANCOURT, Comte D'ARGOUT,
F. AUBÉ.

A. HENRY, Imprimeur de la Chambre des Députés, rue Git-le-Cœur, 8. — (Juillet 1844.)

ESSIONS
[o 76.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A L'AMÉLIORATION DES PORTS;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,
A tous 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 11 juin 1844, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, et par M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Une somme de dix-sept millions cent quatre-vingt mille francs (17 180 000 fr.) est affectée à l'établissement du port auxiliaire de la Joliette,

1843, conforme, dans toutes ses parties
bilité des deux établissements, et contrôlé
justificatives fournies par les comptables,

outés, rue Git-le-Cœur, 8. — (Juillet 1844.)

IMPRESSIONS
N° 76.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A L'AMÉLIORATION DES PORTS;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous 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 11 juin 1844, et dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, et par M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Une somme de dix-sept millions cent quatre-vingt mille francs (17 180 000 fr.) est affectée à l'établissement du port auxiliaire de la Joliette,

et d'une route de ceinture au port de Marseille et à la construction d'un môle au port du Frioul.

ART. 2.

Une somme de dix-neuf millions neuf cent vingt-deux mille francs (19 922 000 fr.) est affectée à l'amélioration du chenal et de l'avant-port du Havre, à l'exécution des travaux complémentaires des bassins de la Floride et de Vauban, à la construction du nouveau bassin de l'Heure, à l'établissement d'un bassin entrepôt, et à l'exécution de divers ouvrages accessoires.

L'exécution du bassin entrepôt ne sera commencée qu'après qu'une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, aura réglé les conditions de l'exploitation dudit bassin, et que le concessionnaire de cette exploitation aura pris l'engagement de rembourser à l'État la valeur des terrains sur lesquels seront assis les bâtiments et magasins.

ART. 3.

Une somme de trois millions cinq cent mille fr. (3 500 000 fr.) est affectée à l'établissement de quais au port de Bordeaux.

ART. 4.

Une somme de deux millions cinq cent mille fr. (2 500 000 fr.) est affectée à l'achèvement du système de phares et fanaux destinés à l'éclairage des côtes maritimes.

ART. 5.

Sur les allocations déterminées par les articles précédents, et s'élevant ensemble à la somme de quarante-trois millions cent deux mille francs (43 102 000 fr.), il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de deux millions trois cent mille fr. (2 300 000 fr.); savoir :

Port de Marseille et ouvrages accessoires.....	1 000 000 f.
Port du Havre.....	900 000
Port de Bordeaux.....	250 000
Pour les phares et fanaux.....	150 000
Total.....	2 300 000

Et, sur l'exercice 1845, un crédit de cinq millions neuf cent mille francs (5 900 000 fr.); savoir :

Port de Marseille et ouvrages accessoires.....	2 500 000 f.
Port du Havre.....	2 500 000
Port de Bordeaux.....	600 000
Pour les phares et fanaux.....	300 000
Total.....	5 900 000

ART. 6.

Les plans d'ensemble et les devis par masses de travaux compris dans la présente loi seront déposés aux archives de la Chambre des Députés et de la Chambre des Pairs.

ART. 7.

Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par la présente loi. Les avances du Trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement, qui deviendront libres après l'extinction des découverts des exercices 1840 à 1844.

FAIT au palais de Neuilly, le 21 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a reçu déjà la sanction de la Chambre des Députés, et qui a pour but le perfectionnement des ports de Marseille, du Hâvre et de Bordeaux, et l'achèvement du système d'éclairage de nos côtes maritimes.

Nos ports sont restés longtemps dans un complet abandon. Les guerres de l'Empire, en fermant la mer à nos vaisseaux, avaient paralysé notre commerce extérieur; mais le retour de la paix lui a imprimé un mouvement dont la progression s'accroît tous les jours. — En 1827, le tonnage des navires entrés dans nos ports, ou qui en sont sortis (non compris le cabotage), n'était encore que de 1 614 283 tonnes. En 1842 il s'est élevé à 3 139 000 tonnes, c'est-à-dire, qu'il a doublé dans l'espace de moins de seize années.

Si nous voulions comparer des époques plus éloignées on arriverait à des résultats bien plus remarquables encore. Ainsi, dans le port de Marseille, les droits de douane n'étaient à peine, en 1814, que de 4 millions; en 1842 ils ont dépassé 31 millions.

Nous devons, Messieurs, favoriser cette heu-

reuse progression, et dans cette vue il est nécessaire d'augmenter dans nos ports, et surtout dans nos grands ports (car c'est là que le commerce tend à se concentrer), les facilités d'arrivages, les surfaces d'eau destinées au stationnement des navires, et les moyens de chargement et de déchargement des marchandises.

Tel est l'objet principal du projet de loi que nous présentons à votre examen. Nous avons déjà dit qu'il s'appliquait aux ports de Marseille, du Hâvre et de Bordeaux. Nous allons entrer, pour chacun de ces ports, dans quelques développements qui justifieront les crédits que nous vous prions de mettre à notre disposition.

Nous vous ferons connaître aussi l'état actuel du système d'éclairage de nos côtes et la nécessité de le compléter dans un court délai pour prévenir le retour de ces naufrages, qui sont à la fois une cause de graves préjudices pour le commerce et de grands malheurs pour l'humanité.

Port de Marseille.

Parmi les grandes questions de travaux publics que notre époque aborde avec tant de résolution et avec tant d'avantage pour la richesse publique, il en est peu qui aient été plus mûrement étudiées, plus soigneusement examinées que le projet d'amélioration et d'agrandissement du port de Marseille; il en est peu aussi dont la réalisation se soit fait plus longtemps attendre, et soit commandée aujourd'hui par des motifs d'une plus impérieuse exigence.

Doté du plus beau des bassins à niveau constant qui soit connu, environné d'une ceinture de collines qui lui assure tout le calme désirable, couvert à son entrée par des monticules qui le défendent contre le vent et les lames, le port de Marseille doit tous ses avantages à la nature.

Les ouvrages que l'art y a ajoutés à une époque déjà bien reculée sont de simples quais ou plutôt des constructions irrégulières de murs que les navires peuvent difficilement accoster, et dont la plus grande partie ne peut pas être utilisée pour le déchargement des navires. La manutation des marchandises ne s'opère encore que bout à quai et par l'intermédiaire coûteux d'embarcations de service. Une partie même de la rive n'était revêtue, jusque dans ces derniers temps, d'aucun ouvrage d'art, et des chantiers de construction, des dépôts de bois flottants occupaient dans la darse un espace précieux qui aurait dû être réservé aux opérations du commerce.

C'est avec ces conditions matérielles, dont les inconvénients, du reste, devaient paraître jadis peu frappants, que la prospérité commerciale de Marseille s'est maintenue et développée pendant une période de plusieurs siècles.

Dès que la paix nous a rouvert la route de la mer, le port de Marseille n'a pas tardé à se plaindre de l'encombrement qui naissait pour lui de la prospérité même de son commerce, et qui s'augmentait d'ailleurs par le mauvais emploi qui y était fait de l'espace disponible. Plusieurs années cependant s'écoulèrent encore avant que des be-

soins si dignes d'intérêt pussent recevoir une première et bien incomplète satisfaction.

Dès 1802, des ingénieurs avaient étudié la construction d'un bassin de carénage qui, en éloignant de l'enceinte même du port tous les établissements relatifs au radoub des navires, constituait un véritable accroissement de sa surface d'eau. Ce projet, abandonné à cette époque par suite des circonstances politiques, devint en 1818 l'objet de nouvelles études. Approuvé en principe dans le courant de l'année 1820, déclaré d'utilité publique par une ordonnance royale de 1829, ce n'est cependant qu'à la fin de l'année 1830 que le projet du bassin de carénage a pu être adjugé et recevoir une exécution régulière. Ainsi, pendant cette longue période de temps, le port de Marseille, proprement dit, était resté dans son ancien état d'imperfection. Il convient toutefois de noter la construction du môle du Frioul, qui rattache ensemble les îles de Pomergues et de Ratonneau, ouvrage destiné au stationnement des bâtiments en quarantaine, et entrepris en 1822, dans un moment où les ravages de la fièvre jaune, en Espagne, portaient l'alarme sur toutes les côtes de la Méditerranée.

Les travaux du bassin de carénage, commencés en 1830, ont été terminés dans ces dernières années, et ont donné au port une nouvelle surface d'eau d'un hectare et demi environ. Mais, dès 1832, on reconnaissait l'insuffisance de cet ouvrage et on proposait d'employer les matériaux provenant du creusement du bassin à la fondation d'un système

de môles devant les anses de l'Ourse et de la Joliette, et à l'établissement, sur ce point, d'un port auxiliaire.

Cette pensée, qui devait bientôt se reproduire et se développer, et qui devait fournir un jour la solution définitive de l'agrandissement du port de Marseille, fut, à cette époque, accueillie par la localité avec une grande défaveur. L'administration s'arrêta devant cette opposition, mais sans s'y associer; et il n'est pas sans intérêt peut-être de rappeler aujourd'hui l'opinion qui fut émise à ce sujet, en 1833, par une commission choisie au sein du conseil général des ponts et chaussées, et chargée d'examiner la question. Cette commission annonçait alors que, jusqu'à ce qu'un plus ample informé démontrât le contraire, la réunion des anses de l'Ourse et de la Joliette paraissait offrir l'emplacement le plus convenable pour établir un port supplémentaire à Marseille; que toutefois l'administration ne devait pas essayer de surmonter les oppositions que cette entreprise rencontrait de la part de la localité, et qu'il convenait de laisser au temps et à la force des choses le soin de faire disparaître ces oppositions.

Le projet fut donc ajourné; mais la question d'agrandissement et d'amélioration du port se trouvait posée, et, depuis cette époque, elle n'a plus cessé d'occuper l'attention publique.

Parmi les causes d'encombrement du port de Marseille, celle qui la première a frappé l'esprit des habitants est le séjour forcé des navires retenus souvent par le mistral, ou vent du N. O.

qui leur ferme la sortie du port. De là, les nombreux projets conçus dans la vue de créer une nouvelle passe de sortie.

D'autres personnes, préoccupées des avantages du système commercial de l'Angleterre, et croyant apercevoir un de ses principaux instruments dans le perfectionnement de tout ce qui tient à la facilité du mouvement des marchandises, se sont attachées exclusivement à l'idée de l'établissement d'un dock.

D'autres, enfin, ont considéré que ce qui manquait essentiellement au port de Marseille, c'était l'étendue, et ont indiqué la création d'un port auxiliaire comme le plus sûr moyen de remédier aux inconvénients que l'on signalait.

Ces trois idées, celles d'une nouvelle passe, d'un dock et d'un port auxiliaire, prises soit ensemble, soit séparément, ont donné naissance, de 1833 à 1837, à une multitude de projets divers, et à une série d'enquêtes où l'on trouve sinon la solution du problème difficile que l'on s'était posé, du moins des données utiles, et la preuve de l'intérêt qui s'attachait à cette question.

Cependant, en présence d'un besoin d'amélioration si vivement senti, l'administration ne pouvait rester inactive, et c'est alors que, dégageant la question des difficultés qui en arrêtaient la conclusion, elle résolut de commencer par accomplir toutes les améliorations que comportait l'enceinte actuelle du port.

La loi du 9 août 1839 a consacré un crédit de 7 200 000 fr. à l'exécution de ce projet qui a reçu

aujourd'hui son exécution presque complète. Ce projet comprend le creusement de toutes les parties du port où le fond était trop élevé pour recevoir les navires, la suppression des chantiers de construction et des bois flottants, la construction de quais dans les parties des rives du port qui n'en possédaient pas encore, l'élargissement des anciens quais de Vieille-Ville, afin de les rendre propres au chargement et au déchargement des marchandises, enfin la construction de ponts mobiles en remplacement des ponts fixes qui empêchaient l'entrée des embarcations mâtées dans la branche est du canal de Rive-Neuve.

Ces améliorations sont d'un haut intérêt pour le commerce de Marseille, et vont lui permettre de tirer tout le parti possible de son port actuel. Mais l'administration, en proposant l'exécution de ces travaux, ne pouvait les considérer que comme le préliminaire de travaux plus considérables et d'une influence plus décisive sur l'avenir du port de Marseille. Aussi a-t-elle continué ses études avec persévérance.

La question de la sortie, par tous les vents, paraissait convenablement résolue par l'emploi du remorquage à la vapeur. La création d'un dock-entrepôt exigeait l'intervention de la localité ou de l'industrie privée. C'était donc vers l'extension de la surface d'eau que devaient se porter les vues de l'administration. Le nombre toujours croissant des navires entrants ou sortants, qui atteignent annuellement le chiffre de 15 000, avec un tonnage de près de 1 400 000 tonneaux, le dévelop-

pement de la navigation à la vapeur qui tend à introduire dans le port un nouvel et dangereux élément d'encombrement, ne pouvaient d'ailleurs laisser de doute sur la nécessité de l'accroissement de la surface d'eau du port.

Mais cet accroissement, on ne pouvait le chercher qu'en dehors de l'enceinte actuelle; et c'est en effet une disposition de ce genre qui depuis 1839 a fait l'objet des études des ingénieurs, et qui forme aujourd'hui le point capital des propositions que nous venons soumettre à vos délibérations.

Aux projets gigantesques de docks et de nouvelles passes de sortie qui s'étaient produits vers 1837, avaient succédé, en 1839, des combinaisons plus restreintes qui avaient pour objet la création de deux petits ports isolés, l'un au sud de la passe dans l'anse des Catalans, l'autre au nord dans les anses de l'Ourse et de la Joliette. Ces dispositions étroites et insuffisantes n'avaient obtenu qu'une adhésion douteuse, et les enquêtes auxquelles elles furent soumises n'avaient eu d'autre résultat notable que de constater la prééminence du port auxiliaire de la Joliette sur celui des Catalans.

Mais, à la suite de ces enquêtes, la reproduction d'une idée ancienne et attribuée à Vauban vint donner à la question une face toute nouvelle. Cette idée consistait à établir un brise-lame en avant de l'entrée du port et à créer ainsi une rade abritée dans laquelle les navires du commerce, aussi bien que les bâtiments de l'Etat, devaient trouver du calme et de la profondeur. On offrait

ainsi à la navigation deux passes praticables, et l'on résolvait en même temps le problème d'une communication permanente entre le port actuel et les ports auxiliaires qu'on pourrait établir à la Joliette ou même aux Catalans.

Le conseil général des ponts et chaussées reconnut la nécessité d'étudier le système qui venait d'être proposé, et une nouvelle enquête eut lieu conformément à ses propositions dans le courant de l'année 1841. Nous n'insisterons pas sur cette enquête dont les résultats se trouvent, en définitive, écartés par les propositions que nous venons vous soumettre aujourd'hui. Nous nous bornerons à constater que l'opinion fut alors complétement favorable à la construction d'un brise-lame isolé.

C'est dans cet état que la question d'agrandissement du port de Marseille s'est reproduite en 1842, devant le conseil général des ponts et chaussées; mais elle s'y présentait compliquée d'éléments nouveaux.

Outre les résultats des enquêtes dont l'appréciation offrait déjà de graves difficultés, plusieurs projets comparatifs, et notamment trois combinaisons recommandées par le mérite de leurs auteurs, étaient soumises à l'examen du conseil. Ces projets, dont nous nous abstiendrons de donner les détails, différaient par la disposition des ouvrages; ils offraient néanmoins une idée commune qui a définitivement prévalu, c'est-à-dire l'idée de reporter au large la direction des môles extérieurs, de manière à donner au bassin auxiliaire

lement à la côte, en avant de la plage de la Tourette et des anses de l'Ourse et de la Joliette, à une distance de 400 mètres environ du rivage. Le tracé de ce môle se compose de deux lignes droites égales, formant entre elles un angle très-ouvert. Les branches nord et sud sont prolongées de manière à laisser, à portée de leurs musoirs respectifs, des passes de 260 mètres du côté du Lazaret, et de 450 mètres en face de la pointe du Pharo. Deux traverses correspondent aux pointes de la Major et du Lazaret, distantes entre elles de 500 mètres, et divisent la surface d'eau comprise entre le môle extérieur et le quai de terre, en un port intérieur et deux avant-ports situés : l'un au sud, du côté de l'entrée du port actuel; l'autre au nord, du côté du Lazaret. Deux passes sont réservées en face l'une de l'autre dans les traverses de la Major et de la Joliette. La largeur de ces passes est réglée à 40 mètres pour la première et à 13 mètres pour la seconde.

Le quai de rive, tracé suivant un alignement unique parallèle à la branche sud du môle, est assez avancé en mer pour couvrir l'écueil du Gendarme. Il longe les terrains qui seront formés par l'atterrissement des surfaces d'eau comprises entre son tracé et l'escarpement du littoral.

Le môle extérieur doit être établi dans une profondeur d'eau moyenne de 12 mètres 10 centimètres. L'exemple des travaux du môle d'Alger est de nature à dissiper les craintes qu'on pouvait concevoir sur la stabilité d'un ouvrage aussi avancé en mer. L'expérience a démontré, en effet, qu'au

moyen de forts blocs artificiels en béton, de 8 à 10 mètres, jetés irrégulièrement les uns sur les autres, on peut obtenir des talus peu inclinés présentant toute la solidité nécessaire pour résister aux plus fortes mers de la Méditerranée. Le môle dont la largeur totale est de 21 mètres 25 centimètres au niveau de basse mer, est couronné du côté du large, par un mur d'abri élevé de 7 mètres au-dessus du même niveau, de manière à garantir de l'action du vent les navires mouillés dans l'intérieur du nouveau bassin.

Un canal de 4 mètres de profondeur, creusé dans les fossés du fort Saint-Jean, établit une communication intérieure entre le bassin de la Joliette et le port actuel. La largeur de ce canal, fixée à 14 mètres sur une première partie de 395 mètres de longueur, est portée à 70 mètres aux abords de la darse de la Joliette, de manière à former un bassin auxiliaire de stationnement ou de débarquement.

Les dispositions que nous venons d'indiquer doivent créer, tant dans la darse intérieure de la Joliette que dans le bassin de stationnement situé à l'extrémité du canal de communication, une surface d'eau parfaitement abritée de plus de 21 hectares, et un développement d'environ 2200 mètres de quais de débarquement.

Aujourd'hui la surface d'eau du port, du canal de Rive-Neuve et du bassin de carénage, sont ensemble de 29 hectares, et le développement des quais de 3 200 mètres environ.

Le commerce de Marseille se trouverait donc

ainsi en possession, après l'achèvement des travaux projetés, d'une surface de ports de 50 hectares et de 5 400 mètres de quais de débarquement.

Le conseil général des ponts et chaussées a donné son assentiment aux dispositions de ce projet, sauf quelques observations de détail, qui ne touchent en rien au système général des travaux; il s'est réservé toutefois de statuer ultérieurement sur la longueur à donner à la branche sud du môle de l'avant-port, alors que l'on aura pu examiner les effets des portions de la jetée qui doivent être construites en premier lieu. Les estimations s'élèvent au chiffre de 14 400 000 francs que nous avons adopté pour base de nos propositions.

Le nouveau bassin de la Joliette est uni avec le grand port, avons-nous dit, par une voie navigable creusée dans les fossés du fort Saint-Jean; mais il est indispensable, en outre, de réunir, par une voie de terre, les quais des deux ports entre lesquels doit se trouver désormais assise la vieille ville de Marseille. D'un autre côté, les anciens quais élargis en vertu de la loi du 9 août 1839 se trouveraient en quelque sorte sans issue aussi bien que les nouveaux quais du port de la Joliette, s'ils n'étaient rattachés par une communication facile aux quartiers supérieurs de la vieille ville, ainsi qu'à la route royale qui se dirige vers l'intérieur du royaume.

La route de ceinture dont nous proposons l'exécution répond à cette double nécessité.

Tracée horizontalement depuis son origine, aux abords de la consigne sanitaire, jusqu'à la sortie du

terrain militaire du fort Saint-Jean, cette route forme, dans cette première partie, le quai du canal de communication projeté entre la Joliette et l'ancien port.

A l'extrémité des terrains militaires du fort Saint-Jean, le tracé s'élève, au moyen de pentes douces facilement praticables pour toute espèce de transports, jusqu'au plateau de la Tourette, où viennent aboutir les principales rues des quartiers supérieurs de la vieille ville. A partir de l'église de la Major le tracé suit la rue Rouge et la rue de la Joliette, dont le tracé, régulier sous le rapport des pentes et des alignements, ne réclame que des travaux d'élargissement de faible importance.

La route de ceinture se compose ainsi, à proprement parler, d'un quai de communication du port auxiliaire avec l'ancien port, et d'une rampe rattachant les deux ports aux quartiers supérieurs de la vieille ville, où le commerce doit trouver les emplacements nécessaires pour la création de vastes entrepôts. Elle forme le complément nécessaire du port de la Joliette, auquel elle est réunie en outre par plusieurs rampes convenablement disposées. L'exécution de ces deux ouvrages ne pouvait, d'ailleurs, être séparée, puisque les déblais des tranchées profondes que comporte l'ouverture de la route doivent être employés utilement à l'exécution des môles et à l'atterrissement des terre-pleins du port auxiliaire.

L'avant-projet de la route de ceinture, après avoir été approuvé en principe par le conseil géné-

ral des ponts et chaussées, a subi avec le plus grand succès les formalités des enquêtes.

Cet avant-projet comprenait le prolongement de la route depuis la porte Joliette jusqu'à la route royale, avec laquelle elle se raccordait au-delà de la barrière d'Aix; mais cette partie de nos propositions n'ayant pas été admise par la Chambre des Députés, la dépense ainsi réduite se trouve fixée à 900 000 fr.

Port du Frioul.

Le port du Frioul, dont nous avons encore à vous entretenir, est formé par le môle, qui réunit les îles de Pomègue et de Ratonneau, dans la rade de Marseille, ouvrage qui a été entrepris en 1822, ainsi que nous l'avons dit. Abrité des vents du nord au sud en passant par l'ouest, ce port demeure complétement exposé à la violence du vent et des lames de l'est. On doit le regarder, dans l'état actuel, moins comme un port proprement dit que comme un mouillage pouvant recevoir soixante navires amarrés sur trois rangs.

Les dimensions du Frioul toujours étroites pour un port de quarantaine, où les navires suspects arrivent généralement par convois, sont devenues complétement insuffisantes depuis que l'encombrement progressif du port de Marseille a mis dans la nécessité de consacrer aux bateaux à vapeur de la correspondance du Levant la partie du bassin affectée jusqu'ici au stationnement des navires en quarantaine d'observation. Cette mesure indispen-

sable à la fois pour diminuer l'encombrement du port et pour faciliter l'observation des règlements sanitaires devait être accueillie avec faveur par l'administration supérieure, mais elle entraînait, comme conséquence nécessaire, le perfectionnement d'un mouillage qui peut devenir précieux en temps de paix comme port de quarantaine, et en cas de guerre maritime comme station d'une escadre d'observation.

Cette double destination du Frioul n'avait pas été complétement appréciée dans une première étude qui fut soumise à l'enquête en 1842. Les ingénieurs, moins préoccupés des considérations militaires qui se rattachaient à l'amélioration du Frioul, que du désir de restreindre les dépenses dans les plus étroites limites, établissaient les nouveaux ouvrages dans les fonds de 6, 7 et 8 mètres qu'il eût été convenable de réserver pour le stationnement des bâtiments de guerre. Un môle rattaché à la partie septentrionale de l'île de Ratonneau était tracé sur 300 mètres de longueur suivant une ligne à peu près perpendiculaire à la direction des vents du sud-est. Une jetée secondaire, rattachée à l'île de Pomègue, complétait l'abri du port, dont l'étendue n'était pas supérieure à 20 hectares. Les propositions de cet avant-projet mises à l'enquête ont soulevé de vives discussions. Nous ne vous entretiendrons pas des détails techniques longuement développés dans les rapports de la commission nautique et de la commission d'enquête, ainsi que dans les avis de l'intendance sanitaire du conseil municipal de Marseille et de la

Chambre de commerce. Nous nous contenterons de faire remarquer que la discussion ne s'est jamais établie sur l'utilité des travaux projetés. Cette utilité a été unanimement reconnue et proclamée, et toute la critique s'est attachée au détail des dispositions proposées par les ingénieurs.

La commission nautique et la commission d'enquête ont signalé l'insuffisance des surfaces d'eau abritées par le projet : elles ont proposé l'une et l'autre de reporter le grand môle dans l'est, parallèlement à la direction projetée; mais tandis que la commission nautique demandait un déplacement de 100 mètres seulement, la commission d'enquête reportait le môle jusqu'à 200 mètres, dans des profondeurs d'eau beaucoup plus considérables.

Nous devons rappeler, en outre, une proposition qui, vers cette époque, eut un certain retentissement et qui tendait à abriter le port du Frioul, au moyen d'un système de brise-lame flottant, nouvellement importé d'Angleterre.

Le conseil général des ponts et chaussées a examiné avec une grande attention la proposition des ingénieurs et les documents de l'enquête. Il a écarté, tout d'abord, le système du brise-lame flottant, qui ne présentait pas les garanties convenables tant pour la défense militaire que pour la facilité d'amarrage à quai et la surveillance indispensable dans un port de quarantaine.

La discussion a porté exclusivement sur les dispositions nécessaires pour donner à la rade du Frioul toute l'utilité qu'on peut en attendre. Sans méconnaître les intérêts militaires signalés par la

commission nautique et par la commission d'enquête, le conseil a pensé que ces intérêts n'étaient pas assez graves pour justifier la dépense correspondante à l'extension exagérée que l'on proposait de donner au port du Frioul. Il a présenté comme solution définitive l'établissement d'un môle de 325 mètres de longueur, attaché à la pointe de Santo-Venturi, et légèrement infléchi vers le sud-ouest. Quant à la jetée du sud, tout en proposant d'en maintenir la dépense dans l'évaluation générale des travaux, il a reconnu que la construction ne devait en être entreprise qu'après que l'expérience aurait permis d'apprécier les effets produits par l'établissement de la jetée principale.

La Chambre des Députés, tout en adoptant le système général de ce projet, a pensé qu'en présence de l'incertitude qui planait encore sur la position et sur l'utilité même de la jetée du sud, il convenait de supprimer la partie de l'estimation correspondante à ce travail. Elle a écarté, en même temps, le projet d'établissement d'une batterie sur la pointe de l'île de Pomègue, ouvrage qui avait été réclamé par les intérêts du service militaire, et l'évaluation totale qui avait été fixée par l'administration à 2 000 000 fr. s'est trouvée ainsi ramenée à 1 880 000 fr.

Cette réduction, en quelque sorte indiquée par l'avis même du conseil général des ponts et chaussées, n'affecte nullement, comme il est facile de le reconnaître, les bases principales du projet, et ne lui enlève rien de son importance.

Ainsi, en définitive, le projet général d'amélio-

CHAMBRE DES

ration du port de Marseille comprend trois objets distincts : La création d'un port auxiliaire en avant des anses de l'Ourse et de la Joliette, l'ouverture d'une route de ceinture réunissant le nouveau bassin au port actuel, et les rattachant l'un et l'autre aux quartiers supérieurs de vieille-ville ; enfin, l'établissement d'un môle pour l'agrandissement du port de quarantaine du Frioul.

Ce vaste ensemble de travaux conforme aux vœux émis dans les enquêtes, adopté par le conseil général des ponts et chaussées, approuvé également par la commission mixte des travaux publics, réunit toutes les conditions d'une heureuse solution. La dépense est évaluée, en définitive, à 18 980 000 fr. ; et c'est là le chiffre du crédit dont nous venons, avec confiance, vous demander l'allocation.

Port du Havre.

Le port du Havre offre, comme celui de Marseille, le spectacle d'une activité commerciale, dont le développement a suivi la plus rapide progression.

Le grand projet de 1787, dont il a été si souvent question, et qui a réellement fondé la puissance maritime de la place du Havre, a porté tous ses fruits dans une période de moins d'un demi-siècle. Nous venons aujourd'hui vous proposer de faire un nouveau pas dans cette voie d'agrandissement, laissant à l'avenir le soin de compléter notre œuvre, et heureux si de nouveaux besoins, indices d'un nouveau progrès dans la richesse de notre

premier port de l'Océan, viennent démontrer bientôt l'insuffisance de nos prévisions, et nécessiter une extension nouvelle.

Déjà, en 1839, une loi datée du 9 août a ouvert, au département des travaux publics, un crédit de 6 000 000 fr. pour l'amélioration du port du Havre. Mais le projet qui reçut alors la sanction des Chambres, et qui avait pour objet l'élargissement du canal Vauban et la construction d'une écluse de grande dimension à l'entrée du bassin de la Floride, n'était qu'une première satisfaction donnée aux besoins les plus urgents du commerce, et ne formait qu'une partie détachée du plan général d'agrandissement soumis alors encore à une instruction longue et approfondie. Cette instruction est aujourd'hui parvenue à son terme. Soumis à une première enquête dans le courant de l'année 1834, examiné en 1838 par une commission spéciale formée de concert par les départements de la guerre, des finances, de la marine et des travaux publics ; puis, à la fin de la même année, soumis à une seconde enquête, dont les résultats, empreints d'une profonde divergence d'opinions, témoignaient néanmoins d'une adhésion unanime aux travaux qui firent la base de la loi du 9 août 1839, le projet général d'agrandissement du port du Havre a été repris dans le courant de l'année 1840, et son examen a été poursuivi depuis lors avec un vif intérêt. Une nouvelle commission mixte, nommée par les Ministres de la guerre, de la marine et des travaux publics, reçut la mission de revoir tous les éléments de l'instruction qu'avait déjà su-

bie cette question importante et de préparer les bases d'un travail complet.

Plusieurs projets comparatifs, rédigés d'après les vues de cette commission, ont subi, en 1842, les formalités d'une dernière enquête, et si ces épreuves multipliées n'ont pu amener les esprits à une opinion unanime, du moins elles ont eu pour résultat de rapprocher les diverses nuances d'opinions, et de les grouper d'une manière assez tranchée pour fournir au Gouvernement les éléments d'un choix définitif.

C'est à la suite d'une instruction aussi complète, et dans laquelle l'administration s'est entourée avec tant de soins de toutes les lumières propres à éclairer sa décision, qu'elle vient soumettre à la sanction législative une solution qui a réuni l'assentiment de tous les représentants naturels des intérêts locaux, et qui nous paraît satisfaire en même temps les intérêts plus respectables encore du commerce et de la navigation générale du Royaume.

Une des causes qui ont le plus contribué à compliquer la question de l'agrandissement du port du Havre et à en retarder la solution, c'est la pensée acceptée au commencement du débat, comme hors de toute discussion en quelque sorte, que l'ouverture d'une nouvelle entrée pour le port était un objet de première nécessité, auquel tout plan d'amélioration devait être nécessairement subordonné. On conçoit toutes les difficultés qui devaient surgir d'une semblable donnée. Deux dispositions principales étaient en présence : l'une qui

fixait l'entrée nouvelle au nord de la ville, du côté du large ; l'autre, vers le sud, dans une direction à peu près parallèle à l'entrée actuelle et du côté de l'embouchure de la Seine.

Nous ne discuterons pas ici le mérite respectif de ces deux combinaisons. Si l'entrée du nord réunissait en sa faveur l'opinion de la plupart des marins et des personnes les plus compétentes en cette matière, l'entrée du sud, moins avantageusement placée sous le rapport nautique, se liait d'une manière plus heureuse avec le port actuel et les établissements qui l'entourent, et obtenait la préférence des diverses assemblées locales que la nature de leurs fonctions devait porter à se préoccuper plus particulièrement de la question commerciale. Mais l'une et l'autre de ces dispositions, celle surtout qui plaçait au nord la nouvelle entrée du port et qui exigeait des ouvrages accessoires d'une grande importance, ne pouvait se réaliser qu'au prix d'énormes sacrifices. Cette considération, jointe aux embarras d'un choix en lui-même difficile, était de nature à éloigner encore le moment où le port du Hâvre serait appelé à jouir des améliorations que réclament les besoins de son commerce, si l'administration n'avait cru pouvoir dégager du problème qui lui était posé l'établissement immédiat d'une nouvelle entrée.

Tout le monde, en effet, s'accorde à reconnaître que l'entrée actuelle est bonne ; que lorsque la hauteur de la mer est suffisante, les bâtiments s'y engagent facilement et sans danger ; que

le nombre des sinistres est peu considérable, et que, grâce à la propriété si remarquable dont jouit le port du Hâvre de conserver presque complétement, pendant plusieurs heures, le plein de la mer, la passe, dans son état actuel d'imperfection, peut suffire aux manœuvres d'entrée et de sortie d'un nombre considérable de bâtiments. Il paraît hors de doute, dès lors, que cette entrée, convenablement élargie et approfondie de manière à permettre aux bâtiments du plus fort tonnage d'entrer et de sortir à toute marée, suffira pendant longtemps encore aux besoins du commerce, et que la nouvelle entrée ne doit être considérée que comme une question d'avenir.

Avant de songer à la réalisation d'un projet aussi gigantesque, la prudence et l'économie ne commandent-elles pas de donner au port actuel toute sa valeur, de développer tous les avantages que peut lui assurer son heureuse situation, et d'épuiser la série des améliorations qui peuvent se rattacher au centre actuel du mouvement maritime? N'aura-t on pas satisfait à tout ce que peut exiger la plus sage prévoyance, si l'on n'adopte aucune disposition qui soit de nature à préjuger la question si délicate de la direction de la nouvelle passe, et qu'on laisse cette question tout entière?

Tel est, Messieurs, le but que s'est proposé le Gouvernement dans le projet qu'il vient soumettre à vos délibérations, et il a l'espoir que ce but vous paraîtra convenablement atteint.

La partie la plus essentielle de ce projet, ainsi que nous l'avons déjà fait pressentir, c'est l'amélioration de la passe et de l'avant-port.

La passe, resserrée entre les deux tours Vidame et François Ier, n'offre sur ce point qu'une largeur de 32 mètres, dont l'insuffisance notoire est une source sinon de danger, du moins de graves avaries pour la navigation du Hâvre. Au moyen de la suppression de la tour Vidame et du retranchement d'une partie du terre-plain compris entre le chenal et la retenue de la Floride, on portera la largeur de la passe à 48 mètres.

Quant à la profondeur de la passe, elle est insuffisante pour donner accès en morte eau aux navires de plus de 300 tonneaux, c'est-à-dire à la plus grande partie de ceux qui font la navigation de long cours. De là les dangers auxquels se trouvent exposés les navires, obligés quelquefois d'attendre sous voiles, pendant plusieurs jours, le retour des marées de syzygies; de là aussi les encombrements fréquents que présente le chenal, et les vœux exprimés pour l'ouverture d'une nouvelle entrée. Ces inconvénients disparaîtront par le creusement du chenal à la hauteur de 2 mètres au-dessous du buse de l'écluse de la barre, c'est-à-dire au-dessous du niveau des plus basses mers de vives eaux; ce creusement assurera, pendant les marées ordinaires de morte eau, une hauteur de $7^{m},20$ dans le chenal, et de $6^{m},40$ pendant les plus petites marées d'équinoxe.

La puissance des appareils de dragage dont l'art peut disposer aujourd'hui, ne saurait laisser de doute sur la possibilité d'obtenir un pareil résultat.

A l'approfondissement du chenal se lie essen-

tiellement le curage de l'avant-port, qui sera porté à la profondeur de 1^{m},50 au-dessous des basses mers de vive eau. Cette opération est l'une des plus urgentes que l'on puisse entreprendre. L'insuffisance des fonds dont l'administration a pu disposer jusqu'ici ne lui a permis de maintenir à profondeur dans l'avant-port qu'un chenal de 30 mètres de largeur, qui donne accès à l'écluse de la Barre. Mais la perte récente du brick *le Napoléon*, échoué au milieu même de l'avant-port, démontre tous les dangers que présente un pareil état de choses, pour peu qu'un bâtiment dévie de la route qui lui est tracée, et se trouve abandonné, par la marée, au milieu des vases qui limitent le chenal.

Nous avons dit qu'une condition essentielle de l'amélioration de l'entrée du port était le développement du système des chasses. C'est dans l'agrandissement du bassin de la Floride et dans la construction du vaste bassin de l'Heure, qu'on trouvera les ressources nécessaires pour leur alimentation.

La retenue de la Floride, déjà transformée en bassin à flot par l'établissement de la grande écluse de 21 mètres, qui est presque entièrement terminée aujourd'hui, n'exige plus, pour sa transformation complète, que l'exécution de travaux de terrassements, la construction de murs de quais sur une partie de son pourtour, et l'établissement d'un pont tournant à son point de jonction avec le bassin de l'Heure; les nouvelles fortifications qui doivent être élevées sur le mur exté-

rieur de la Floride fourniront d'ailleurs l'abri nécessaire pour permettre aux bâtiments d'y stationner avec sécurité. Quant au bassin de l'Heure, dont l'étendue n'est pas moindre de 800 mètres sur une longueur de 200 mètres, c'est une création entièrement nouvelle, et qui forme toute la base du système d'agrandissement que le Gouvernement propose d'appliquer au port du Hâvre. Creusé au milieu du basc de l'écluse de la Floride, c'est-à-dire à 1 mètre au-dessous des basses mers de vive eau, le bassin de l'Heure, comme celui de la Floride, pourra, tout en conservant un tirant d'eau suffisant pour les bâtiments mouillés dans son enceinte, fournir au service des chasses les tranches d'eau supérieures, c'est-à-dire les seules qui exercent une action réelle et efficace. Sa surface, considérable puisqu'elle n'est pas moindre de 16 hectares, lui donne, comme bassin de retenue, la propriété la plus désirable, celle de fournir une grande masse d'eau dans le temps le plus court et avec la plus faible dénivellation possible. Comme bassin à flot, le bassin de l'Heure est appelé à remplir un rôle non moins important. Déjà par la grande écluse de la Floride, qui le met en communication avec l'avant-port, il donne accès aux bâtiments à vapeur de grande dimension, qui ne pouvaient trouver dans le bassin de la Floride qu'un stationnement provisoire. Une seconde écluse de 16 mètres de largeur, munie d'un sas de 80 mètres de longueur, et construite au fond de l'avant-port, près de la citadelle, ouvrira en même temps une entrée directe aux bâti-

ments ordinaires, et le bassin de l'Heure, à l'aide de la manœuvre du sas, recevra, pendant sept à huit heures sur douze, les bâtiments tirant de 3 à 4 mètres d'eau.

Un mur de quai établi sur la rive occidentale du bassin fournira au commerce toute facilité pour le mouvement des marchandises. A l'extrémité nord du bassin, une écluse, dont la largeur est fixée également à 16 mètres, donnera une nouvelle entrée au bassin Vauban, entrée bien précieuse pour les mouvements du port; car, à l'exception du bassin Roi, tous les établissements maritimes sont aujourd'hui commandés par l'écluse de la Barre, dont l'interdiction, même temporaire, apporterait une véritable perturbation dans le service de la navigation. Enfin, le nouveau bassin sert de voie d'accès au dock-entrepôt que nous proposons d'établir dans la plaine de l'Heure. Ce dock, dont la nécessité est si vivement sentie au Hâvre, et dont la création peut seule apporter, dans le mouvement des marchandises, toute la sécurité et l'économie qui lui manquent, serait placé parallèlement au bassin Vauban, à une distance de 111 mètres de l'arête du mur de quai, et séparé par une rue de 20 mètres de large des magasins particuliers qui se sont élevés sur les bords de ce bassin. Un dock, il est vrai, n'est pas au nombre des ouvrages qui puissent rester exclusivement à la charge du Trésor public; aussi, en proposant l'établissement d'un dock, le Gouvernement n'avait considéré que comme une avance l'acquisition des terrains nécessaires à la construction des bâti-

ments d'exploitation, la valeur de ces terrains devant être ultérieurement remboursée à l'État par le concessionnaire qui obtiendrait la faculté d'exploiter le dock à ses risques et périls.

La Chambre des Députés a cru devoir faire de cette condition l'objet d'une disposition formelle : cette disposition n'était que l'expression de la pensée du Gouvernement, qui y a dès lors pleinement adhéré.

Le second paragraphe de l'article 2 stipule que l'exécution du bassin entrepôt ne sera commencée que lorsqu'une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, aura réglé les conditions de l'exploitation de ce bassin, et que le concessionnaire de cette exploitation aura pris l'engagement de rembourser à l'État la valeur des terrains sur lesquels seront assis les bâtiments et magasins.

Tel est, Messieurs, l'ensemble des dispositions projetées pour l'amélioration et l'agrandissement du port du Hâvre, dispositions qui résument, d'une manière à peu près complète, les vœux émis par la chambre de commerce, par le conseil municipal et par les commissions d'enquête, dans la longue et minutieuse instruction à laquelle cette question importante a été soumise. Dans cet ensemble de travaux, tout se lie et se coordonne, et le bassin de l'Heure forme, en quelque sorte, le centre autour duquel se groupent tous les nouveaux ouvrages qui doivent concourir au développement de la prospérité commerciale du Hâvre.

A ces grands ouvrages, viennent s'ajouter quel-

ques améliorations partielles que nous n'avons pas citées dans le rapide examen auquel nous nous sommes livré, mais qui méritent cependant d'être mentionnées avec intérêt. Tels sont : la création d'un bassin de carénage et l'établissement d'une forme sèche pour les bâtiments de la plus grande dimension, ouvrage de la plus haute importance pour le port du Hâvre; l'amélioration des écluses de chasse de la Floride et de la Barre; l'élargissement de l'écluse d'Harfleur, qui établit la communication entre le bassin de la Barre et le bassin Vauban; l'établissement, dans l'avant-port, d'un réduit pour la station des pilotes, enfin le creusement des trois anciens bassins de la Barre, du Commerce et du Roi. L'ensemble de ces ouvrages, qui a reçu à la fois l'approbation du conseil général des ponts et chaussées et de la commission mixte des travaux publics, est évalué à la somme de 19 922 000 fr.; et tel est le chiffre du crédit dont nous venons solliciter l'allocation.

Port de Bordeaux.

Le commerce de Bordeaux n'est pas, comme à Marseille et au Hâvre, gêné dans ses mouvements par l'insuffisance de la surface d'eau de son port, et nous n'avons à réclamer pour lui la création ni de docks, ni de nouveaux bassins. Dotée d'un bassin naturel, dont l'étendue n'est pas moindre de 3 000 mètres sur une largeur de 500, la ville de Bordeaux peut recevoir dans son port plus de mille navires. Une disposition aussi heureuse n'au-

rait à demander à l'art aucune amélioration importante, si les perfectionnements progressifs qui, partout aujourd'hui, sont appliqués au mouvement des marchandises, n'imposaient au commerce de Bordeaux la loi de modifier les procédés, encore si imparfaits, de chargement, et surtout de déchargement de ses grands navires. Aujourd'hui encore le commerce est réduit à l'emploi de trois débarcadères en charpente établis devant l'entrepôt et devant la place Royale, et de cinq grues installées sur ces débarcadères. Sur la plus grande partie de son étendue, les rives de la Garonne sont simplement revêtues de cales inclinées, sur lesquelles la marchandise est roulée ou transportée à dos d'homme, jusqu'au terre-plain des quais. Ce dernier mode de débarquement est le seul que puissent employer les navires qui n'ont pas trouvé place aux débarcadères, et encore ce système est-il compliqué par l'intermédiaire obligé d'alléges de 30 à 40 tonneaux, qui, après avoir reçu la marchandise bord à bord, la conduisent au pied des cales. On comprend tout ce que de pareils procédés ont de fâcheux pour le commerce, et de combien de faux frais se trouve ainsi grevée la marchandise. Sous ce rapport, la place de Bordeaux est dans un état complet d'infériorité, vis-à-vis des ports de Marseille et du Hâvre, dans lesquels cependant les procédés d'embarquement et de débarquement laissent encore tant à désirer.

L'administration a pensé qu'on remédierait à ce grave inconvénient, en établissant au centre même du port, entre la Douane et l'Entrepôt, un quai

vertical, qui remplacerait les cales inclinées et permettrait aux navires d'effectuer leurs opérations, bord à quai. Cet ouvrage, il convient de le remarquer ici, ne saurait être comparé aux quais qui ont été construits dernièrement dans certaines villes, avec le concours des communes, notamment à Nantes et à Rouen. Dans ces dernières villes, en effet, les quais devaient à la fois satisfaire les intérêts de la navigation et servir à la circulation urbaine. A Bordeaux, de larges quais, plantés sur une partie de leur développement, précédés de vastes esplanades, bordés de riches constructions, règnent déjà le long du port. C'est en dehors de ces lignes, sur l'emplacement des cales inclinées, et en partie même dans le lit de la Garonne, que doit être établi l'ouvrage projeté. Sa destination se trouve ainsi nettement tranchée, et il doit être considéré plutôt comme un vaste débarcadère que comme un quai, proprement dit. Cette circonstance explique comment le Gouvernement s'est abstenu de réclamer le concours de la localité, pour un ouvrage qui, en effet, intéresse uniquement le service général de la navigation. Il restera d'ailleurs, après l'achèvement des ouvrages d'art, à pourvoir à l'installation de grues, d'une machine à mâter et d'autres apparaux nécessaires pour compléter les améliorations qu'on est en droit d'attendre de la construction du nouveau quai, et cette partie de la tâche appartiendra naturellement à la ville ou au commerce de Bordeaux.

Le quai projeté présente une longueur totale de 900 mètres environ : il est précédé et suivi de

grandes cales inclinées parallèles au courant, et larges de 40 mètres sur une longueur de 61 mètres environ. Il s'étend depuis la rue de la Douane jusque vis-à-vis de l'angle du quai des Chartrons, et suit, en passant par le front des débarcadères actuellement existants, des alignements à peu près parallèles aux constructions riveraines. Deux grands escaliers de 20 mètres de largeur, placés l'un dans l'axe de la place Louis-Philippe, l'autre dans l'axe des fossés du Chapeau Rouge; deux escaliers de $2^{m},50$ de largeur situés vis-à-vis l'esplanade des Quinconces; enfin vingt-six petits escaliers de $1^{m},20$ de largeur, répartis sur tout le développement du quai, établissent une communication facile entre le bassin du port et le terre-plain des quais.

Dans les enquêtes auxquelles ce projet a été soumis, il s'est produit quelques objections fondées, d'une part, sur la crainte que cette construction ne déterminât, au pied des anciennes cales et du nouveau quai lui-même, le dépôt rapide du limon épais que charrient les eaux de la Garonne, et, d'autre part, sur les préjudices que causerait à la petite navigation la suppression des cales qui se trouvent comprises dans l'étendue des ouvrages projetés. Ces objections, qui sont réfutées avec beaucoup de force dans la délibération de la commission d'enquête, ne nous ont pas paru, en effet, de nature à inspirer des doutes sur l'utilité des travaux dont nous proposons l'exécution. Ces travaux produiront-ils, comme on paraît le craindre, des envasements considérables? C'est un fait

qu'il ne serait pas possible aujourd'hui d'affirmer ni de contredire avec une complète certitude; mais ce qui est incontestable, c'est que les moyens de dragage dont dispose aujourd'hui l'administration, lui permettent de maintenir, à toute époque et sur tous les points, la profondeur d'eau nécessaire à la navigation, et détruisent toute la valeur d'une objection qui pouvait paraître sérieuse il y a quelques années encore.

Quant aux intérêts de la petite navigation, ils méritent sans doute d'être pris en considération; mais on ne saurait voir un danger pour elle dans la suppression d'une longueur de 500 mètres environ de cales inclinées, alors qu'elle conservera la libre disposition d'un développement de cales cinq fois plus considérable. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que la richesse commerciale de la place de Bordeaux est fondée sur la grande navigation, et qu'on ne saurait refuser à ses besoins une longueur de quais dont les bâtiments à vapeur et les grands caboteurs pourront eux-mêmes tirer un utile parti.

A part ces observations, le projet a été accueilli dans les enquêtes avec la plus grande faveur. La chambre de commerce et la commission d'enquête ont surtout fait ressortir, d'une manière frappante, les inconvénients graves attachés au maintien de l'état actuel des choses, et les avantages que la place de Bordeaux pouvait espérer de l'exécution d'un ouvrage qui modifierait d'une manière si heureuse les opérations matérielles de son commerce.

Ces travaux, d'une grande simplicité quant à

leur disposition générale, présentent cependant des difficultés réelles de fondation. Aussi le conseil général des ponts et chaussées, tout en retranchant du projet quelques ouvrages accessoires qui y figuraient pour 350 000 fr., a-t-il cru devoir maintenir à 3 500 000 fr. le chiffre de l'évalution définitive, et c'est là le crédit dont nous sollicitons l'allocation.

Phares.

La demande d'un crédit extraordinaire, destiné à l'amélioration de l'éclairage des côtes de France, ne vous paraîtra pas sans doute, Messieurs, de nature à exiger de longues justifications. Il ne s'agit pas seulement ici de fournir au commerce de nouvelles facilités pour ses opérations, de donner à nos ports maritimes de nouveaux éléments de richesse et de prospérité : c'est la sécurité de la navigation, c'est la conservation des navigateurs qu'il s'agit d'assurer, et la considération d'intérêt public est dominée par un pressant intérêt d'humanité.

L'éclairage de nos côtes, longtemps négligé, ne comprenait encore, en 1819, que dix anciens phares et vingt petits fanaux de ports, pour un littoral de 2 500 kilomètres (non compris la Corse).

Mais, en 1825, cette question si grave fut reprise et examinée avec une attention toute particulière, et le travail général, qui fut le résultat de cet examen, servit dès lors de guide dans l'exécution de tous les travaux relatifs aux phares.

Déjà plusieurs parties du programme de 1825 avaient été réalisées, à l'aide des ressources four-

nies par les budgets annuels, lorsque la loi du 27 juin 1833 ouvrit un crédit extraordinaire de 2 500 000 francs, pour concourir, avec les fonds ordinaires du budget, à l'achèvement des parties les plus essentielles de ce programme.

Ce crédit extraordinaire, aujourd'hui complétement épuisé, a permis de donner au service des phares un grand développement, et les côtes de France sont en ce moment éclairées par 46 phares des trois premiers ordres, 46 fanaux lenticulaires de quatrième ordre, et 46 fanaux à réverbère.

Il a été pourvu d'ailleurs, par la loi du 14 mai 1837, à l'éclairage des Côtes de la Corse, et cinq phares de premier ordre sont actuellement en construction au cap Corse, à l'entrée des golfes de Calvi, d'Ajaccio et de Porto-Vecchio, et à la pointe de Bonifaccio.

Un tel ensemble d'établissements assure déjà à la navigation la jouissance des principaux avantages qu'elle devait attendre de l'exécution du plan général de 1825. Mais aujourd'hui de nouveaux besoins se sont révélés : les travaux hydrographiques exécutés sur nos côtes depuis 1833, ont fait particulièrement ressortir la nécessité de plusieurs additions importantes, et c'est pour satisfaire à cette nécessité que nous venons solliciter l'allocation d'un crédit de 2 500 000 francs.

Ce crédit ne comprend pas la dépense de plusieurs ouvrages, dont l'exécution, entreprise à l'aide des ressources du budget ordinaire, est aujourd'hui très-avancée. Tels sont les phares de l'Ile-Vierge et les fanaux de l'embouchure Labervrac'h, dans le

département du Finistère ; le fanal de la Teignouse, dans le département du Morbihan ; le feu flottant de Thalais, à l'embouchure de la Gironde, et le fanal de Richard, qui forme le complément de ce dernier feu.

Mais à part les ouvrages dont l'urgence n'admettait aucun retard, il reste encore à pourvoir à l'établissement de neuf nouveaux feux, à la reconstruction totale de quatre phares actuellement existants, et à la restauration ou au renouvellement des appareils de trois autres anciens phares.

Ainsi, deux phares de premier ordre, à feu fixe, doivent être établis dans la baie d'Etaples, pour compléter l'éclairage d'une partie de la côte qui, dans ces dernières années, a été le théâtre des sinistres à la fois les plus multipliés et les plus graves. Deux autres feux établis à Fatouville et à Honfleur, le premier de premier ordre, à courtes éclipses ; le second, de troisième ordre, à feu fixe, donneront la direction de la passe entre les bancs d'Amfar et du Rattier, à l'embouchure de la Seine ; un phare de troisième ordre, à courtes éclipses, sera construit sur l'île Chausey, pour éclairer les nombreux écueils des parages de Granville ; deux autres phares, l'un de troisième ordre, à feu fixe, l'autre, de deuxième ordre, à courtes éclipses, placés sur les pointes du petit Minou et de Portzic, signaleront la route à tenir pour se diriger vers le goulet de la rade de Brest, en évitant les dangereux écueils du Coq, de la basse Beuzec et de la Vandrec. Enfin, deux fanaux de quatrième ordre, à feu fixe, établis au cap Sepet et sur l'îlot du

Grand-Ribaud, éclaireront l'entrée de la rade de Toulon et celle de la petite rade d'Hyères.

Les quatre anciens phares qui devront être entièrement reconstruits, sont : le phare de Calais, dont la vieille tour ne pourrait recevoir l'appareil de premier ordre qui lui est destiné ; celui du cap Fréhel (côtes du Nord), qui signale un refuge très-précieux aux nombreux navires qui fréquentent la baie de Saint-Malo ; le fanal provisoire de la Chaume, situé à l'entrée du port des Sables, et qui devra être remplacé par un phare de troisième ordre, à courtes éclipses, et le phare des Baleines, établi à la pointe N.-O. de l'île de Ré, dont l'état de vétusté exige une reconstruction totale.

Enfin, on opérera le renouvellement des appareils et la restauration du phare de l'Ailly (Seine-Inférieure) et du phare du Four, situé au nord de l'embouchure de la Loire, et l'on exécutera les travaux d'amélioration et de restauration qu'exige l'ancien et remarquable édifice du phare de Cordouan.

L'ensemble de ces dépenses extraordinaires ne saurait être prélevé sur le crédit annuel des phares, qui doit pourvoir, indépendamment du service de l'éclairage proprement dit, à l'achèvement des travaux entrepris, à l'exécution d'un grand nombre d'ouvrages secondaires, et enfin à l'entretien et à l'amélioration de cent trente établissements parmi lesquels on compte cinquante édifices plus ou moins considérables.

L'allocation d'un crédit extraordinaire permettra seule de subvenir, dans un délai suffisam-

ment rapproché, à l'une des exigences les plus impérieuses de notre navigation.

Il nous reste, Messieurs les Pairs, à vous donner lecture du projet de loi. En voici la teneur.

CHAMBRE DES PAIRS

Séance du 21 juin 1847.

PROCÈS DE FOI

PRÉSIDENCE DE M. PASQUIER

La séance est ouverte à 1 heure.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux, ministre de l'instruction publique et des cultes.

M. Hébert, garde des sceaux, ministre de l'instruction publique et des cultes. Messieurs les pairs, j'ai l'honneur de vous présenter un projet de loi ayant pour objet de modifier la législation actuelle sur les attroupements.

Ce projet a été précédé d'un exposé des motifs et d'un rapport.

Si vous le permettez, je vais vous donner lecture de l'exposé des motifs.

(M. le garde des sceaux donne lecture de l'exposé des motifs.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission chargée d'examiner le projet de loi.

M. Portalis. Messieurs les pairs, votre commission a été saisie d'un projet de loi qui a

SESSION
N° 77.
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'établissement du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux;

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 18 juin 1844, 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'Etat, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de cinquante-quatre millions de francs (54 000 000 fr.) est affectée à l'établisse-

ment de la partie du chemin de fer de Paris sur la frontière d'Espagne, comprise entre Tours et Bordeaux.

ART. 2.

Sur l'allocation de cinquante-quatre millions mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quatre millions (4 000 000 fr.), et sur l'exercice 1845 un crédit de dix millions (10 000 000 fr.).

ART. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à donner à bail, moyennant une durée de jouissance qui n'excèdera pas quarante-un an et seize jours, à partir du délai fixé pour la pose de la voie de fer, le chemin de fer d'Orléans à Tours et à Bordeaux, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, annexé à la présente loi.

L'adjudication aura lieu par voie de publicité et de concurrence.

Le rabais portera sur la durée de jouissance.

Nul soumissionnaire ne pourra concourir qu'après le versement des deux millions portés à l'article 51 du cahier des charges, et qu'autant qu'il aura été préalablement admis par le Ministre des travaux publics.

TITRE II.

Dispositions subsidiaires.

Art. 4.

Dans le cas où, dans le délai de deux mois, à partir de la promulgation de la présente loi, il n'aurait pas été fait d'adjudication, conformément aux conditions réglées par la présente loi et par le cahier des charges ci-dessus mentionné, pour le chemin d'Orléans à Bordeaux, le Ministre des travaux publics est autorisé à pourvoir, provisoirement, à l'exploitation du chemin d'Orléans à Tours.

A cet effet, un crédit de quatorze millions cent cinquante mille francs (14 150 000 fr.) sera affecté, savoir :

Onze millions (11 000 000 fr.) à l'établissement de la voie de fer ;

Et trois millions cent cinquante mille francs (3 150 000 fr.) à l'achat du matériel d'exploitation.

Art. 5.

Sur la somme de 14 150 000 francs éventuellement affectée par l'article précédent à la pose de la voie de fer et à l'achat du matériel d'exploitation, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de six millions de francs (6 000 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de huit millions cent cinquante mille francs (8 150 000 fr.)

Art. 6.

Dans le cas prévu par l'article 4, des ordon-

nances royales règleront le mode d'exploitation qui sera provisoirement appliqué sur le chemin d'Orléans à Tours.

Les tarifs seront perçus conformément au cahier des charges annexé à la présente loi.

TITRE III.

Dispositions générales.

ART. 7.

Aucun membre des deux Chambres ne peut être adjudicataire ni administrateur dans les compagnies de chemin de fer auxquelles des concessions seront accordées.

ART. 8.

L'adjudication qui interviendra en vertu de la présente loi ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

ART. 9.

La Compagnie ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constituée en Société anonyme, dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

ART. 10.

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,

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.

TITRE IV.

Voies et moyens.

Art. 11.

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

Fait au palais de Neuilly, le 21 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé S. Dumon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi d'une haute importance, et qui a reçu déjà l'assentiment de la Chambre des Députés.

Le chemin de fer de Paris à Orléans est ouvert au public, et chaque jour témoigne des avantages que cette voie nouvelle assure à la société.

Entre Orléans et Tours, l'administration a pu imprimer aux travaux une telle impulsion qu'aujourd'hui même, les rails pourraient être posés sur plus de la moitié de la longueur du chemin, et qu'ils pourront l'être sur la totalité dans les premiers mois de l'année prochaine.

Mais il reste maintenant à combler la grande lacune entre Tours et Bordeaux, pour réunir ce port à la capitale du Royaume. L'utilité d'un chemin de fer de Paris à Bordeaux n'a pas besoin d'être démontrée, et l'on peut s'en rendre un compte facile, lorsque l'on considère la vaste étendue de territoire qu'il doit traverser, l'importance de la grande cité à laquelle il aboutit, et enfin l'influence qu'il ne peut manquer d'exercer sur le développement de la prospérité du pays.

D'ailleurs, lorsque tous les autres grands ports du Royaume communiquent ou communiqueront

bientôt avec la Capitale, soit par des voies d'eau, soit par des voies de fer, le port de Bordeaux seul ne pouvait pas rester plus longtemps privé de l'un ou l'autre de ces deux modes de communication. La justice autant que l'intérêt du pays commandent de faire cesser cette fâcheuse exception.

Mais, quelles que soient la haute importance et l'utilité générale du chemin de fer de Paris à Bordeaux, il est probable que si la section d'Orléans à Tours avait été livrée séparément à une compagnie, il ne se serait plus trouvé de soumissionnaire pour prendre à bail l'exploitation de la section de Tours à Bordeaux. Cette section, en effet, ne donne lieu qu'à un mouvement de voyageurs et de marchandises relativement peu considérable, tandis que celle d'Orléans à Tours, qui reçoit à la fois les provenances de Nantes et de Bordeaux et une circulation locale très-active, est dans une position beaucoup plus avantageuse. En réunissant les deux sections dans un seul et même bail, on rend l'opération accessible à l'industrie privée, et on affranchit l'État des charges qu'il aurait eu évidemment à s'imposer pour l'exécution totale, aux frais du Trésor public, de la portion de Tours à Bordeaux.

Pour satisfaire à la pensée que nous venons d'exprimer, le projet de loi devait donc tout à la fois régler les mesures nécessaires à l'exécution de la section de Tours à Bordeaux, et déterminer les conditions du bail d'exploitation de la ligne entière d'Orléans à Bordeaux.

Et d'abord, quant aux travaux à exécuter, nous rappellerons, Messieurs, que d'après le texte précis de la loi du 11 juin 1842, le chemin de fer de Paris à Bordeaux doit passer par Tours, Poitiers et Angoulême.

L'avant-projet sur lequel avait été prise cette détermination laissait Tours à une certaine distance. La loi de 1842 a voulu que Tours se trouvât sur la ligne même de Paris à Bordeaux. Pour satisfaire à cette prescription, de nouvelles études étaient indispensables : l'administration s'est empressée de les ordonner, et aujourd'hui elle a dans les mains des projets comparatifs sur toutes les directions qu'il est possible de suivre entre Tours et le confluent de la Vienne et de la Creuse, point commun à tous les tracés.

Au delà de ce point, des études nouvelles ont été également entreprises; elles sont à peu près terminées sur la longueur entière de la ligne. En voici les principaux résultats :

Depuis les Ormes jusqu'à Châtellerault, le tracé ne peut donner lieu à aucune difficulté; le passage de Châtellerault a été étudié suivant deux combinaisons; l'administration n'a pu encore faire de choix, mais elle sera bientôt en mesure de statuer.

Au delà de Châtellerault, le tracé, après avoir remonté la Vienne jusqu'à l'embouchure du Clain, suit le cours de cette rivière, en passant à Poitiers, Ligugé, Vivonne et Vorlon; de là il s'élève par le vallon de la Bouleure au faîte qui

sépare les eaux de la Loire de celles de la Charente, franchit ce faîte à Limazay, pénètre ainsi dans la vallée de la Charente, et, suivant cette vallée ou les plateaux qui la bordent, arrive à Angoulême.

Depuis Châtellerault jusqu'à Angoulême, quelques parties de l'avant-projet primitif ont dû recevoir d'importantes modifications, dans la vue surtout de diminuer les dépenses de premier établissement; le tracé est d'ailleurs aujourd'hui à peu près arrêté sur tous les points, et quelques projets de détail propres à être mis immédiatement en adjudication sont rédigés et entre les mains de l'administration supérieure.

La traversée d'Angoulême peut s'opérer suivant deux combinaisons différentes, qui ont été toutes deux complétement explorées, l'une en contournant la ville à l'ouest et franchissant plusieurs fois la Charente, l'autre en passant, par un souterrain, le contre-fort sur lequel cette ville est bâtie. Les projets comparatifs étudiés sur l'une et l'autre de ces deux directions sont aujourd'hui à l'examen du conseil général des ponts et chaussées.

Au delà d'Angoulême, l'avant-projet de 1842 conduisait le tracé par la vallée de la Bohême jusqu'au faîte d'entre la Charente et la Dordogne. Ce faîte était franchi à Livernon par un souterrain de 1 400 mètres, et à la suite du souterrain, le tracé entrait dans la vallée de la Tude, puis dans la Dronne et dans l'Isle, et arrivait ainsi à Libourne.

Postérieurement à la loi de 1842 et à la demande

des localités, plusieurs variantes ont dû être étudiées dans cette partie; deux entre autres méritent d'être signalées : l'une qui, au lieu de suivre la Tude, irait gagner la vallée de la Nizonne, pour se rapprocher davantage du département de la Dordogne, et l'autre qui se dirigerait sur Barbezieux. Ces variantes ont été examinées par le conseil général des ponts et chaussées, qui a donné la préférence au tracé de l'avant-projet : cette question doit donc être considérée comme définitivement résolue.

Entre Libourne et Bordeaux le tracé de l'avant-projet exigeait l'ouverture d'un souterrain de plus de 1000 mètres. A raison de cette circonstance, le conseil général des ponts et chaussées avait demandé que de nouvelles études fussent faites dans cette partie. Ces études ont été ordonnées et elles ont donné lieu à un nouveau projet dans lequel le tracé, au lieu de couper directement le faîte qui sépare les eaux de la Dordogne de celles de la Garonne, se dirige sur les coteaux de Lormont pour de là remonter vers Bordeaux. L'un et l'autre projets sont achevés et soumis en ce moment à l'examen du conseil général des ponts et chaussées.

Quant au point d'arrivée à Bordeaux nous nous sommes décidés à l'établir, provisoirement du moins, sur la rive droite de la Garonne, au faubourg de la Bastide. Pour le placer sur la rive gauche, il eût fallu construire sur le fleuve un pont dont la dépense se fût élevée à plusieurs millions, et cette dépense se justifiait d'autant moins

pour le moment que la station eût été, dans l'hypothèse dont il s'agit, plus éloignée du centre de la ville que celle même de la Bastide.

Si nous sommes entrés dans ces divers détails, Messieurs, c'est pour vous montrer à quel point le chemin de fer de Bordeaux avait été l'objet de l'attention et de la sollicitude de l'administration.

On peut fixer à très-peu près la longueur de la partie à exécuter entre Tours et Bordeaux à 360 kilomètres. Au prix moyen de 150 000 fr. par kilomètre la dépense s'élèvera à 54 millions.

C'est ce crédit que nous vous prions de mettre à notre disposition. Nous avons l'espérance qu'il suffira, bien que cependant nous ayons à vaincre d'assez grandes difficultés entre Tours et les Ormes, dans la traversée d'Angoulême et dans la partie comprise entre Libourne et Bordeaux.

Nous allons maintenant vous faire connaître les conditions auxquelles il nous a paru que l'exploitation pouvait être concédée.

Nous ferons remarquer d'abord, Messieurs, que nous sommes restés dans le système de la loi de 1842, en ce qui concerne le partage des dépenses entre l'État et l'industrie privée. Une discussion grave s'est élevée sur la question de savoir si l'État ne devait point encore ajouter la dépense des rails à celle que lui impose déjà la loi de 1842. Nous ne retracerons pas ici les détails de ce grand débat, et sans doute vous penserez, comme nous, qu'il n'est pas possible d'accepter cette nouvelle charge pour le Trésor public, et qu'il ne faut pas

oublier que les chemins de fer ne sont pas les seuls travaux dont le pays réclame avec instance l'exécution.

Nous avons donc admis que la compagnie chargée de l'exploitation le sera également de la fourniture et de la pose des rails, et de l'achat de tout le matériel.

La dépense des rails et du matériel est aujourd'hui généralement évaluée à 150 000 fr. par kilomètre.

C'est donc sur cette dépense que nous devons régler le temps de la concession pour assurer à la compagnie l'intérêt et l'amortissement de son capital.

Nous mettrons sous vos yeux, Messieurs les Pairs, les renseignements statistiques que nous avons pu recueillir sur la circulation qui existe entre Orléans et Bordeaux et les points intermédiaires.

Nous nous bornerons ici à vous dire que l'examen attentif de ces renseignements nous a démontré que, même en doublant la circulation actuelle, on ne pouvait guère espérer raisonnablement, à l'origine de l'entreprise, un revenu net supérieur à 8 000 fr. par kilomètre. Cette somme ne représente que 5,33 du capital engagé. Il est difficile sur un pareil revenu de prélever au delà de un pour cent pour l'amortissement. Or, une annuité de un pour cent amortit un capital en quarante et un ans et seize jours, l'intérêt étant fixé à quatre pour cent. C'est donc à quarante-un

ans et seize jours que, d'accord avec la Chambre des Députés, nous avons fixé la durée de la concession.

Mais, dira-t-on, le revenu s'améliorera avec le temps, et les bénéfices de la compagnie pourront s'accroître outre mesure.

A cela nous répondrons :

D'une part que nous avons déjà tenu compte de l'accroissement de l'avenir, en doublant dans nos calculs la circulation qui existe actuellement.

Et, d'autre part, qu'une disposition spéciale du cahier des charges limite le bénéfice de la compagnie à un taux au delà duquel l'État est appelé au partage de l'excédant.

Nous ne pensons pas qu'on puisse rendre cette condition plus sévère, sans perdre l'espérance de trouver une compagnie qui consente à courir les chances de l'entreprise.

Le cahier des charges, qui servira de base à la concession, diffère peu de celui qui vous avait été présenté l'année dernière pour le chemin de fer d'Orléans à Tours; nous croyons inutile, dès lors, d'en discuter ici les diverses clauses : quelques-unes cependant ont reçu quelques modifications que nous devons vous signaler.

La compagnie a le droit d'établir, dans les limites de son tarif, des prix moyens différents pour des parcours différents sur la ligne du chemin de fer; en d'autres termes, elle peut abaisser le prix du kilomètre parcouru entre Bordeaux et Tours, par exemple, plus qu'entre Angoulême et Tours; et l'on conçoit qu'il est dans l'intérêt même du pu-

blic que cette faculté soit réservée : mais, à raison de la position spéciale de la ligne de Nantes qui ne doit plus former qu'un embranchement sur celle de Bordeaux, on s'est vivement préoccupé des conséquences que l'exercice de cette faculté pourrait entraîner pour la ville de Nantes, si, par exemple, la compagnie de la ligne principale voulait, dans l'intérêt de Bordeaux, appliquer fictivement à la portion d'Orléans à Tours le tarif maximum du cahier des charges, pour ne plus appliquer à la portion de Tours à Bordeaux qu'un prix par kilomètre infiniment réduit. Pour prévenir l'effet de pareilles combinaisons, la Chambre des Députés a introduit, dans le cahier des charges, une disposition d'après laquelle les marchandises expédiées d'un point du chemin de fer à établir entre Tours et Nantes paieront, sur la ligne de Tours à Orléans, un prix égal à celui qui sera payé en moyenne, par kilomètre, pour les marchandises de même nature, expédiées pour la même destination d'un point de la ligne de Tours à Bordeaux situé à égale distance de ce lieu des destinations. La même stipulation sera d'ailleurs applicable aux marchandises passant sur la ligne d'Orléans à Tours, et à destination de l'un des points de Tours à Nantes.

D'après l'article 29 du cahier des charges, le Gouvernement proposait, conformément à tous les précédents, de faire aux militaires voyageant en corps ou isolément, pour cause de service, remise de la moitié de la taxe du tarif; la Chambre des Députés a jugé cette réduction insuffisante pour les

militaires voyageant en corps, et elle l'a portée aux trois quarts de la taxe.

L'article 34, relatif au mode de résiliation du bail, a reçu également une importante modification. Cet article, calqué d'ailleurs sur ceux des cahiers de charges admis jusqu'alors, stipulait que pour régler le prix de la résiliation, on releverait les produits nets des sept années précédentes, qu'on en déduirait les deux plus faibles années, et qu'au produit net moyen des cinq autres années, on ajouterait, suivant l'époque de la résiliation, soit le sixième, soit le huitième, soit le dixième de son montant, et qu'on formerait ainsi le montant de l'annuité à payer à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail.

L'on a fait remarquer avec raison, dans la discussion qui a eu lieu à la Chambre des Députés, que l'annuité composée ainsi que nous venons de le dire représentait à la fois l'intérêt et l'amortissement, et du capital employé à la voie de fer, et du capital affecté à l'acquisition du matériel d'exploitation, et que ce matériel devant être remboursé à la fin du bail, il y avait une sorte de double emploi à le comprendre dans l'annuité. Pour satisfaire à cette observation, la Chambre des Députés a supprimé la prime qui devait être ajoutée au produit net moyen des cinq années prises pour terme de comparaison, et en même temps elle a stipulé que le matériel et les approvisionnements, qui ne devaient être remboursés qu'au terme fixé pour la durée du

bail, le seraient dans les trois mois de la résiliation.

En vertu de l'article 37, qui règle les conditions du fermage à payer par la compagnie, nous avions proposé de décider que la participation de l'État dans les bénéfices de l'opération ne devrait commencer que lorsque les produits nets excéderaient 10 pour 100 du capital dépensé par la compagnie. En adoptant cette limite, nous avions surtout été déterminés par cette considération que, dans les premières années de l'entreprise, les revenus nets seraient probablement peu élevés, et que, pour mettre la compagnie du chemin de Bordeaux sur le même pied que les compagnies des lignes meilleures, il convenait de lui attribuer, sous ce point de vue, un avantage spécial.

La Chambre des Députés n'a pas partagé notre opinion; elle a décidé que l'Etat entrerait en partage dans les bénéfices après 8 pour cent perçus par la Compagnie.

Les autres modifications que le cahier des charges a pu subir sont semblables à celles qui ont été déjà introduites dans les clauses corrélatives du cahier des charges concernant le chemin de Montpellier à Nîmes, dont nous vous avons récemment entretenus.

C'est sur ce cahier des charges que sera basée l'adjudication du bail qui, conformément aux dispositions spéciales de l'article 3, sera passé avec publicité et concurrence, mais entre personnes agréées à l'avance. Cette faculté laissée au Gou-

vernement d'accorder ou de refuser l'admission au concours, selon qu'on offrira ou qu'on n'offrira pas les garanties nécessaires, fait disparaître les inconvénients de l'adjudication.

Telles sont, Messieurs, les dispositions dont se compose le Titre Ier de la loi.

Le Titre II contient des dispositions subsidiaires et relatives au cas où, contre notre espérance, aucune Compagnie ne se présenterait pour soumissionner le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux. Dans ce cas il ne serait pas possible de laisser improductive la section d'Orléans à Tours qui, nous l'avons dit au commencement de cet exposé, marche rapidement vers le terme de son achèvement. Pour faire face à une telle éventualité, nous avions songé d'abord à affermer séparément la section d'Orléans à Tours; et telle était en effet la proposition que nous avions faite à la Chambre des Députés, mais nous n'avons pas tardé à reconnaître que si la ligne tout entière d'Orléans à Bordeaux ne trouvait pas de soumissionnaires, il faudrait renoncer à tout jamais à en trouver pour la section de Tours à Bordeaux, et, d'accord avec la Chambre des Députés, nous avons substitué au projet primitif une disposition qui autorise le Gouvernement à pourvoir provisoirement à l'exploitation de ladite section de chemin, et affecte à cet objet une somme de 14 150 000 fr., savoir : 11 000 000 fr. pour l'établissement de la voie de fer, et 3 150 000 fr. pour l'achat du matériel d'exploitation.

Au moyen de cette disposition le chemin de fer

d'Orléans à Tours restera provisoirement dans les mains de l'Etat qui sera libre de le rattacher plus tard à la concession du chemin de Tours à Bordeaux.

Le Titre III de la loi est relatif aux dispositions générales insérées dans tous les projets de loi de cette nature. Vous remarquerez seulement qu'un article nouveau y a été introduit sur l'initiative de l'un des membres de la Chambre des Députés et contre le vœu du Gouvernement. Nous persistons à penser que la garantie de l'adjudication publique suffit pour rassurer les susceptibilités les plus délicates.

Il nous reste, MM. les Pairs, à vous donner lecture du projet de loi.

Le projet de bail sera incessamment distribué.

PROJET DE BAIL

Pour l'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

ARTICLE PREMIER.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

Art. 2.

Des stations principales seront établies à ou près Orléans, Blois, Amboise, Tours, Châtellerault, Poitiers, Angoulême, Libourne et Bordeaux.

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 sur lesquels il n'aura pas été statué avant l'homologation de la convention à intervenir, ne seront toutefois arrêtés par le Ministre qu'après que la Compagnie aura été entendue.

Art. 3.

La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent; et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

La livraison des bâtiments de stations pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au-delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la Compagnie, en exécution de l'article 47 ci-après. Les bâtiments seront garantis par l'Etat durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

En aucun cas, la responsabilité de l'Etat, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au-delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui.

Si la Compagnie, avant l'expiration de l'année, posait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et si, par suite du tassement ultérieur des remblais, des rechargements devenaient nécessaires, l'État 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 au paragraphe premier de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

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 la dite 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.

Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments des stations et de tous autres construits par l'Etat, il en sera dressé, dans les mêmes formes, un état descriptif qui sera annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné.

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 des dits plans et profils.

Art. 7.

De son côté, la Compagnie s'engage :

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 de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'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 qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des 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 sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 10.

La Compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre, moyennant un prix fixé à dire d'experts, et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le Ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements du dit chemin.

Art. 11.

Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

Art. 12.

Les clôtures consisteront dans des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

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

Art. 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, et, au plus, de deux mètres, 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 de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

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

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

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

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

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes 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 2 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, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, 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 complètement 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 les dits objets.

La portion 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 trois 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, et 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 § 1er de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites, en exécution de l'art. 15 ci-dessus, 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 privilèges 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, et 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, pour le laps de temps qui sera déterminé par les conventions à intervenir, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits 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 centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs, de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

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

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

Par tête et par kilomètre.

Par tonne et par kilomètre.

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
tête ar être.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).....	0,05	0,025	0,075
		Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)	0,03	0,025	0,055
tonne par nètre.	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0,02
	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.....	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0,10	0,03	0,13
		2e Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons,.....	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et 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..... .	0,08	0,06	0,14
		Houille.....	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi...	0,15	0,10	0,25
		Tout wagon, charriot 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 allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.....	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera doublé si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six 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, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et 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 le prix d'un des objets portés au tarif, l'administration aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

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

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

Art. 21.

Les marchandises expédiées d'un point du chemin de fer à établir entre Tours et Nantes, paieront, sur la ligne de Tours à Orléans, un prix égal à celui qui sera payé en moyenne par kilomètre, pour les marchandises de même nature, expédiées pour la même destination, d'un point de la ligne de Tours à Bordeaux, situé à égale distance de ce lieu de destination. Il en sera de même pour les marchandises passant sur la ligne de Tours à Orléans à destination de l'un des points de Tours à Nantes.

Cette disposition ne sera applicable qu'autant que le tarif du chemin de Tours à Nantes, à partir du lieu d'expédition ou de destination, ne sera pas inférieur au tarif moyen que les marchandises auraient à payer sur la ligne de Tours à Orléans.

Art, 22.

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

Art. 23.

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

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

Art. 24.

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

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

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

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

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

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les

machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 25.

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

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas dénommés au tarif, et 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 tous paquets, colis ou excédants de bagage, pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés à une même personne par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part.

Les prix de transport des objets désignés aux trois paragraphes qui précèdent, seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

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

Art. 26.

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, le transport des voyageurs. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

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

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares

et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

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

Art. 27.

La lettre de voiture mentionnée au deuxième paragraphe de l'article précédent ne sera délivrée que sur la demande de l'expéditeur.

Art. 28.

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 entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 39 ci-dessous, 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. 29.

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

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

Art. 30.

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.

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

Art. 31.

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

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

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

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

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

L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais, des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes,

devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excèdera pas 25 centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

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

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

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

En dehors des heures ordinaires de départ, l'administration pourra requérir, pour le transport 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. 32.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les wagons et voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés, à charge par le Gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière, qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer. Le transport des voitures et wagons sera gratuit. Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers qui y seront placés, ne seront assujettis qu'à la moitié du tarif ci-dessus fixé pour les voitures de troisième classe.

Art. 33.

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. 34.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du terme fixé par l'art. 15 pour la pose de la voie de fer, le Gouvernement aura la faculté de résilier le présent bail : pour régler le prix de cette résiliation, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, déduction faite des sommes attribuées à l'État à titre de prix de ferme, pendant les sept années qui auront précédé celle où la résiliation s'opérera ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe 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 du bail.

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

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration du bail, selon l'article 36 ci-après.

Art. 35.

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 tel qu'il est

défini au paragraphe 2 de l'art. 7, 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.

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

Si, pendant la durée du bail, la Compagnie, autorisée par l'Administration, a augmenté le nombre ou l'étendue de ses gares, stations ou ateliers, les dépenses qu'elle aura faites lui seront remboursées dans le même délai.

Art. 36.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances 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. 37.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'Etat, 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 8 pour cent du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'Etat 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 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 dans la forme des règlements d'administration publique, règlera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Art. 38.

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. 39.

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'entrainera 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 chemin de fer d'embranchement et de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 40.

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 aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 41.

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. 42.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, 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 dit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

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

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne d'Orléans à Bordeaux, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans celui 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.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui d'Orléans à Bordeaux, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100);

3° Si le prolongement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100);

4° Si le prolongement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Ces réductions de péage ne seront pas applicables aux transports de marchandises faits par les concessionnaires du chemin de Nantes à Tours sur la section de Tours à Orléans.

Conformément à l'article 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 aux concessionnaires de ce chemin le droit de péage réduit de 25 pour cent, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du dit article.

Art. 43.

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 jouissance de la voie de fer et de la valeur 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 ayant-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. 44.

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 les dites parties les voitures et wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement, 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. 45.

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. 46.

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'Etat.

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 quarante mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite 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. 47.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément à l'article premier du présent bail, devra être faite à la Compagnie, dans le délai de six années, à partir de l'approbation de la convention à intervenir. 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 quatre pour cent 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 cent des sommes dépensées sur ces parties.

Art. 48.

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. 49.

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 dans l'une des villes d'Orléans, Blois, Tours, Poitiers, Angoulême ou Bordeaux.

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 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 de la Gironde.

Art. 50.

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, soit du département où le domicile aura été

élu, soit, dans le cas prévu par le paragraphe 3 de l'article précédent, du département de la Gironde, sauf recours au conseil d'État.

Art. 51.

Avant l'homologation de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer, à titre de garantie, une somme de deux millions (2,000,000 fr.) en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance 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 susdite homologation, la Compagnie sera tenue de fournir comme supplément de cautionnement, une valeur de deux millions (2,000,000 fr.).

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

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

Art. 52.

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

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 21 juin 1844.

Le Ministre des travaux publics,

S. Dumon.

IMPRESSIONS
N° 78.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juin 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le baron DUPIN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du projet de loi relatif à la célébration du quatorzième anniversaire des journées de Juillet 1830.

MESSIEURS,

Les réjouissances publiques, à l'occasion des fêtes de Juillet, avaient été suspendues par un malheur national profondément déploré. Sans rien ôter à nos regrets pour la perte irréparable d'un Prince royal éclairé, vaillant, magnanime, également chéri du peuple et de l'armée, le Gouvernement a pensé qu'il devait nous demander de nouveau les moyens de solenniser avec dignité l'anniversaire de l'époque à laquelle il doit sa naissance et

* Cette commission était composée de MM. le vicomte DE BONDY, le baron DE BRIGODE, le baron DUPIN, le baron FEUTRIER, le comte EXELMANS, le comte LANJUINAIS, ROMIGUIÈRES.

les prospérités qui l'ont suivie : de tels sentiments sont les nôtres.

Le vulgaire s'arrête aux signes extérieurs des fêtes qu'on lui prépare ; le législateur doit arrêter sa pensée sur la marche des esprits, des événements et des institutions, pour compter avec le temps.

Aux yeux des bons citoyens, la célébration qui va reprendre son cours n'a jamais été qu'une occasion de prières adressées au maître des Rois et des peuples, en faveur des hommes vaillants morts pour la défense des lois ; et qu'un sujet de joie douce et paisible pour le sentiment réfléchi des libertés plus puissamment rattachées à la royauté constitutionnelle, par l'héroïque volonté d'une grande nation.

Mais, aux yeux de l'anarchie, le retour de Juillet c'était le retour de déchirements qu'il fallait tendre à renouveler sans cesse et sans motifs. Les conspirations cherchaient l'opportunité de leurs plus grands crimes dans l'affluence paisible et dans l'incurie de la joie, au milieu des solennités nationales.

La patrie désigne avec honneur la Chambre des Pairs, parmi les grands pouvoirs de l'État, dont la sagesse et la justice ont mis un terme au retour de ces attentats.

A chaque session, en poursuivant le cours de nos travaux législatifs, nous avons à constater les conquêtes de l'esprit d'ordre et de la raison publique sur le génie des subversions. Chaque nouvelle année de paix et de concorde nous fait mieux

aimer la concorde et la paix, par leurs présents plus fructueux et plus sagement appréciés.

Puissions-nous, beaucoup de fois encore, être appelés à renouveler le vote de ce jour, sous le Roi fondateur d'une nouvelle dynastie! Puisse-t-il avoir ainsi longtemps à jouir d'un spectacle où le bonheur de la patrie, l'aisance des citoyens, l'éclat de la civilisation et la puissance de l'Etat s'accroissent avec une rapidité qui placera son règne parmi les plus fortunés et les plus chers à l'humanité.

Nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi relatif à la célébration des fêtes de Juillet, pour l'année 1844.

IMPRESSIONS
Nº 79.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit spécial pour les fortifications de la place du Hâvre;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de la guerre, Président du Conseil des Ministres.

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, voté par la Chambre des Députés dans sa séance du 11 juin 1844, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État de la guerre, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, ainsi que M. le général Boquet.

Article premier.

Une somme de cinq millions huit cent quatre-vingt mille francs (5 880 000 fr.) est affectée aux

travaux de fortifications que nécessite l'extension projetée du port du Hâvre.

ART. 2.

Sur l'allocation spécifiée dans l'article précédent, il est ouvert au Ministre de la guerre, sur l'exercice 1844, un crédit de cinq cent mille francs (500 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit d'un million de francs (1 000 000 fr.).

ART. 3.

Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, à la dépense autorisée par la présente loi. Les avances du Trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement, qui deviendront libres après l'extinction des découverts des exercices 1840 à 1844.

FAIT au palais de Neuilly, le 16 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Président du conseil, Ministre secrétaire d'État de la guerre,

Signé M^al DUC DE DALMATIE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La place du Hâvre, considérée comme port militaire et port marchand, et, en outre, comme point fortifié protégeant spécialement l'embouchure de la Seine, avait figuré, à ce dernier égard, au nombre de celles comprises dans la loi soumise aux Chambres, dans la session de 1841, concernant les travaux extraordinaires de première urgence dont l'intérêt du service des départements de la guerre, de la marine et des travaux publics réclamait impérieusement l'exécution. Mais, à cette époque, on n'avait pas encore pu présenter de plan d'ensemble qui répondit, en même temps, aux nécessités de la défense, aux intérêts du commerce, et aux besoins des diverses administrations, ainsi qu'à ceux de la population incessamment croissante de la ville du Hâvre et de sa banlieue : l'absence de ce plan fit retrancher ledit port des énonciations définitives de la loi.

Aujourd'hui que l'administration est prête, elle vient vous faire connaître la série des travaux qu'elle se propose de faire au Hâvre, et vous demander les crédits nécessaires pour l'exécution de ceux de ces travaux qui lui ont paru les plus ur-

gents. Déjà la Chambre des Députés a voté ces crédits, le Gouvernement espère que vous consentirez à confirmer cette première approbation.

Les travaux projetés par le département des travaux publics, comprennent l'amélioration du chenal et de l'avant-port, celle de trois anciens bassins, la conversion de la retenue de la Floride en bassin à flot, la construction d'une forme sèche pour les grands bateaux à vapeur, et celle d'un bassin de carénage, l'établissement, dans la plaine de l'Heure, d'un nouveau et vaste bassin reliant celui de la Floride et celui dit de Vauban, l'achèvement de ce dernier bassin, et enfin, la construction d'un dock-entrepôt.

L'exécution de ces différents travaux rend indispensable, pour le département de la guerre, d'en réaliser d'autres.

Ainsi, pour faire un emploi utile des déblais provenant de l'approfondissement du chenal et de l'avant-port, on projette de modifier les fronts du Perré, au sud-ouest de la place, de manière à donner un peu d'espace à la ville, sur ce point où sont situées la Mairie ainsi que la Bourse, et de mieux défendre l'entrée du chenal. Dans toute hypothèse, ces fronts devraient être incessamment réédifiés, attendu leur état de ruines.

La conversion de la retenue de la Floride en bassin à flot, entraîne l'abandon de deux fronts de fortification au sud pour faire place à de vastes quais, et ces fronts doivent être reportés en avant, sur le mur d'enceinte de la retenue, en lui donnant un profil et un tracé propres à remplir le

double but de présenter, comme fermeture de la place, une batterie formidable pour la défense de l'entrée de la Seine, et de mettre les navires stationnés à l'intérieur du bassin de la Floride à l'abri du feu ennemi et des vents du large.

L'établissement du nouveau bassin de l'Heure nécessite, afin d'éviter une grande dépense en acquisitions de terrains, le sacrifice d'une partie des dehors des fronts de l'est de la place, et, par suite, quelques frais de réorganisation pour la partie conservée.

Quelques améliorations sont à faire aux fronts nord, notamment pour y ouvrir de nouvelles communications indispensables aux mouvements de l'industrie et de la population.

Ces travaux mettront l'enceinte actuelle du Hâvre en état de défendre convenablement ses abords par mer, et d'arrêter un parti ennemi qui, parvenu à débarquer à l'improviste sur un point du littoral, tenterait, par un coup de main, de pénétrer dans cette place et d'y détruire les richesses qui s'y trouveraient accumulées, ainsi que ses bassins et leurs écluses.

Pour parer aux chances d'un succès de cette nature, quelque peu probable qu'il soit, et se prémunir contre toutes les éventualités, il est essentiel d'établir un réduit susceptible d'empêcher l'ennemi qui se serait introduit par surprise dans la place, d'y faire aucune entreprise sérieuse pour ruiner les bassins, tant que ce réduit ne serait pas tombé en son pouvoir par un siége en règle, opération qui exigerait du temps, et par conséquent pour-

rait permettre aux secours de venir dégager la ville.

L'emplacement le plus propice pour ce réduit est celui-là même que possède l'Etat, au point central de tous les bassins. De là, toutes les écluses sont défendues à petite portée de fusil, les bassins, l'avant-port, la passe et le chenal sont plongés et et enfilés complétement. Le tracé de ce réduit, qui est en partie formé par les fronts de l'est, et coûtera ainsi d'autant moins de construction, a été concerté avec le service civil, de manière à laisser le long du port neuf et du bassin de la barre, des quais d'une grande largeur, lesquels seront fort utiles à tous les mouvements du commerce.

Tels sont, Messieurs, les travaux pour l'exécution desquels nous venons vous demander, en principe, une allocation de 5 880 000 fr. à répartir en cinq exercices. Ils doivent constituer une armure essentielle pour le cœur de l'établissement maritime et commercial qui prend d'immenses développements au Hâvre, et s'étend incessamment sur les communes d'Ingouville et de Grasville-l'Heure.

Il est d'autres travaux qui devront ultérieurement appeler aussi l'attention et le vote des Chambres; ils auraient pour but, les uns, de s'opposer au bombardement du côté de la mer, et de maîtriser l'embouchure de la Seine; les autres de couvrir les nombreuses et importantes constructions élevées à Ingouville et à Grasville-l'Heure, en occupant les hauteurs au nord de la place par des forts reliés entre eux, et à ceux sur le littoral par

un obstacle continu destiné à prévenir toute surprise, et à obliger l'ennemi, s'il avait intérêt à s'emparer de la place du Hâvre, à une attaque en règle pour laquelle il aurait à faire les dépenses d'un débarquement considérable.

Les premiers de ces nouveaux travaux, et les plus urgents, comprendraient d'abord trois fronts en mer, savoir : l'un sur le banc d'Amfard, au milieu des passes d'entrée en Seine ; le second, sur les hauts de la rade, et le troisième, soit sur le haut de la petite rade, soit sur le banc de l'Eclat, si l'administration des travaux publics vient à reconnaître l'utilité et la possibilité d'établir sur ce dernier banc un brise-lame pour constituer une rade en dedans de cet ouvrage. Trois autres forts établis sur le littoral : l'un à la pointe du Hoc ; un second, en avant du village de l'Heure, et le troisième à la tête de la mare des Huguenots, compléteraient les moyens de défense du côté de la mer.

Les deux derniers ouvrages se rattachent à la défense du côté de terre, laquelle serait complétée par quatre autres ouvrages sur les hauteurs au nord, et un cinquième et dernier à la tête du bassin Vauban.

Si l'on considère, d'une part, que, en raison de l'accroissement simultané de la population ainsi que du mouvement commercial et industriel, des établissements importants de toute nature ont dû se former au nord de la place, où ils demandent protection ; et, d'autre part, que, si l'ennemi cherchait à pénétrer dans le centre de la France avec l'intention d'assiéger la Capitale, il aurait le

plus grand intérêt à s'emparer du Hâvre, afin de profiter de la Seine pour transporter ses munitions et ses approvisionnements de guerre de toute espèce, et, qu'en conséquence, il ne reculerait pas devant les difficultés et les dépenses d'un débarquement considérable pour pouvoir déployer contre le Hâvre tout l'appareil d'un siége en règle; on reconnaîtra la convenance du dispositif de défense qu'on vient d'exposer, attendu qu'il permettrait de former ainsi un vaste camp retranché qui préserverait le Hâvre des effets d'un bombardement du côté de terre, et forcerait probablement l'ennemi à transporter, sur des points éloignés, le théâtre des combats.

En résumé, le système complet de défense adopté pour l'importante place du Hâvre comprend trois catégories de travaux de fortification : la première concerne l'enceinte actuelle ; son exécution doit marcher de front avec celle des améliorations et extensions projetées pour ce port; la dépense en est évaluée à..... 5 880 000 fr.
sans tenir compte de la reconstruction et du complément des bâtiments militaires auxquels il faudra tôt ou tard consacrer une somme de 2 500 000 fr.

La seconde catégorie a pour objet des forts à la mer et sur le littoral, destinés à s'opposer à un bombardement du côté de la mer, et à défendre l'entrée de la Seine. Les frais de construction de ces

forts pourront s'élever à..... 9 220 000 fr.

La troisième catégorie est relative à des forts et à un obstacle continu de ceinture pour la défense du côté de terre; la dépense en est estimée à..... 10 400 000

Mais comme tous ces travaux n'ont pas le même degré d'urgence, et que les ressources du Trésor ne permettent pas de les exécuter tous à la fois, on a dû limiter la demande de fonds à celle de 5 880 000 fr., qui est nécessaire pour pouvoir faire exécuter les travaux de fortification qui sont la conséquence obligée des améliorations et de l'extension projetées pour le port du Hâvre.

Nous espérons, Messieurs, que vous voudrez bien vous associer à la pensée d'intérêt public qui nous a dirigés, et voter les crédits qui vous sont demandés pour l'exécution coordonnée des travaux civils et militaires du port du Hâvre.

IMPRESSIONS
N° 80.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1844.

4 PROJETS DE LOI

RELATIFS

A divers changements de circonscriptions territoriales ;

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

1er PROJET,

Tendant *à distraire la commune de Limbeuf du canton d'Amfreville pour la réunir à la commune de Criquebeuf-la-Campagne et au canton de Neubourg* (Eure).

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, 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.

La commune de Limbeuf est distraite du canton

d'Amfreville, arrondissement de Louviers, département de l'Eure, et réunie à la commune de Criquebeuf-la-Campagne, et au canton de Neubourg, arrondissement de Louviers, même département.

La nouvelle commune aura pour chef-lieu Criquebeuf-la-Campagne, dont elle portera le nom.

ART. 2.

Les communes réunies par l'article précédent continueront, s'il y a lieu, à jouir séparément, comme sections de communes, 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 ordonnée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées, par une ordonnance du Roi.

DONNÉ au palais de Neuilly, le 24 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les autorités administratives du département de l'Eure ont proposé de réunir la commune de Limbeuf à celle de Criquebeuf-la-Campagne.

Cette mesure est suffisamment motivée par l'insuffisance des ressources financières que possèdent les deux communes obligées de recourir annuellement à des impositions extraordinaires, et pour la commune de Limbeuf, par le chiffre peu élevé de sa population, qui est de 113 âmes.

La réunion administrative qu'il s'agit d'effectuer ne fera que compléter les réunions déjà antérieurement opérées, et qui ont placé ces deux communes dans la même circonscription religieuse et les font concourir à l'entretien de la même école.

Malgré ces avantages et ces circonstances favorables, le conseil d'arrondissement de Louviers a cru que l'on pouvait encore ajourner l'exécution de cette mesure. Mais le conseil général a pensé qu'une opposition non motivée, telle que celle manifestée par la petite commune de Limbeuf, ne devait pas faire suspendre une opération dont l'administration, ainsi que les habitants, retireront des avantages incontestables.

Les autorités judiciaires ont également donné leur approbation au projet, en ce qui concerne les modifications à apporter aux deux cantons d'Amfreville et de Neubourg.

D'après leurs avis, il n'y a aucun inconvénient à distraire Limbeuf du premier de ces cantons, pour le rattacher à celui de Neubourg, dans le ressort duquel la commune de Criquebeuf se trouve déjà comprise.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi que

le Roi nous a chargé de soumettre à cet effet à vos délibérations.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Mercadier de la commune de Puydaniel, pour la réunir à la commune de Mauressac* (Haute-Garonne).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le hameau de Mercadier est distrait de la commune de Puydaniel, canton d'Auterive, arrondissement de Muret, département de la Haute-Garonne, et réuni à la commune de Mauressac, même canton. En conséquence la limite entre les communes de Puydaniel et de Mauressac est fixée suivant le tracé indiqué par les lettres A B C D E au plan annexé à la présente loi.

ART. 2.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La commune de Puydaniel, canton d'Auterive,

arrondissement de Muret, département de la Haute-Garonne, renferme sur son territoire la section de Mercadier dont les habitants, au nombre de soixante, ont demandé à être rattachés à la commune de Mauressac.

Les autorités administratives, et les conseils électifs d'arrondissement et de département, ont trouvé ce changement convenable, car il fera cesser les motifs de discordes qui existent entre les habitants de la commune et ceux de la section, et il donnera à ces derniers un centre administratif beaucoup plus rapproché, ce qui ne peut que faciliter la marche de l'administration.

Le conseil municipal de Mauressac approuve la réunion, celui de Puydaniel se refuse à la cession; mais si l'on considère que cette commune, d'ailleurs assez considérable, ne perdra, avec la population indiquée, que 5 hectares et 3 fr. de revenus, on ne pourra que considérer son opposition comme peu fondée.

Ce refus de concours nous force à recourir à l'intervention du pouvoir législatif pour l'exécution d'une mesure dont une instruction complète et régulière a démontré les avantages. Nous venons, après avoir pris les ordres du Roi, soumettre à votre approbation, le projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

3e PROJET,

TENDANT *à rectifier la circonscription du canton de Grenoble et de Sassenage sur le territoire des communes de Grenoble-Fontaine et Seyssins* (Isère).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La limite entre la ville de Grenoble, canton et arrondissement de Grenoble, département de l'Isère, et les communes de Fontaine et de Seyssins, canton de Sassenage, même arrondissement, est fixée dans la direction indiquée par un liséré vert sur le plan indiqué à la présente loi. En conséquence, les terrains lavés en jaune et en violet audit plan sont distraits, le premier de la commune de Seyssins, et le seeond de la commune de Fontaine, pour être réunis à la commune de Grenoble, qui cédera à la commune de Seyssins le terrain lavé en teinte brune sur le même plan.

ART. 2.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Une demande en agrandissement de territoire, formée par la ville de Grenoble, et que l'on n'a pas cru pouvoir admettre, a donné lieu de remarquer que la limite qui sépare cette commune des communes de Fontaine et de Seyssins, avait besoin d'une rectification.

Cette rectification, consentie par ces deux dernières communes, mais repoussée par Grenoble, qui n'a pas cru devoir rien céder de ses premières prétentions, a pour but de donner plus de fixité à la limite de ces communes, et de placer sur le territoire de Grenoble l'abattoir que possède cette ville.

Si une opération aussi simple et d'une importance aussi minime rend nécessaire l'intervention du pouvoir législatif, c'est que les deux communes de Fontaine et de Seyssins n'appartiennent pas au canton de Grenoble, mais à celui de Sassenage.

Le changement à opérer entre les deux cantons ayant été approuvé par les autorités judiciaires, nous ne doutons pas que vous accorderez votre adhésion à la mesure législative que nous venons vous présenter d'après les ordres du Roi.

Je vais avoir l'honneur de vous lire le texte du projet.

4e PROJET,

TENDANT *à agrandir le territoire de la commune des Sables par la distraction de deux polygones dépendant des communes d'Olonne et de Château-d'Olonne* (Vendée).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La limite entre la commune des Sables et les communes d'Olonne et de Château-d'Olonne, canton et arrondissement des Sables, département de la Vendée, est fixée dans la direction indiquée par une ligne ponctuée sur le plan annexé à la présente loi. En conséquence, les terrains compris entre cette ligne et l'ancienne limite sont distraits, savoir : ceux lavés en rose, de la commune d'Olonne; ceux lavés en jaune, de la commune de Château-d'Olonne, et réunis à la commune des Sables.

ART. 2.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville des Sables, chef-lieu d'arrondissement

du département de la Vendée, est tellement resserrée entre la mer d'un côté, et les communes d'Olonne et du Château-d'Olonne de l'autre, qu'elle ne peut placer sur son propre territoire les établissements nécessaires à divers services publics.

Le conseil municipal de cette ville a demandé que l'on étendît la limite aux dépens des deux communes voisines.

Cette demande a été approuvée par les autorités administratives, et par les conseils électifs d'arrondissement et de département.

Les seuls conseils municipaux d'Olonne et du Château-d'Olonne s'y sont opposés.

Mais comme ces deux communes ont l'une, 4 461 hectares, et l'autre 3 127; qu'il ne s'agit d'enlever que 82 hectares à la première et 61 à la seconde, on n'a pas dû s'arrêter devant l'opposition, nullement motivée, des deux conseils municipaux.

Quoique les deux polygones à distraire n'aient pas le titre de sections, comme ils renferment quelques habitants, et comme d'ailleurs le changement à opérer n'est pas prescrit par les règlements du cadastre, mais importe uniquement aux intérêts particuliers d'une commune; ces considérations nous ont fait juger qu'il était convenable de faire de l'agrandissement de la ville des Sables l'objet d'une mesure législative.

Nous venons donc, après avoir pris à ce sujet les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous lire le texte.

PRESSIONS
N° 81.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE GASPARIN, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de trois Projets de loi relatifs à des changements de circonscriptions territoriales dans les départements du Cantal, d'Indre-et-Loire et du Rhône.

1er PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de Saint-Mary et de Roannes* (département du Cantal).

MESSIEURS,

La petite commune de Saint-Mary qui n'a que 142 habitants, n'a jamais pu fournir le personnel nécessaire pour constituer une administration municipale; aussi, depuis l'an 12, est-elle administrée par le maire de Roannes, quoique son budget reste toujours séparé de celui de cette commune. Ce budget n'est que de 18 francs 20 cen-

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BEAUMONT, le marquis DE DAMPIERRE, le vicomte DE FLAVIGNY, le comte DE GASPARIN, le comte DE GREFFULHE, le comte DE LA PINSONNIÈRE, le comte DE SPARRE.

times, en centimes additionnels; elle ne possède d'établissements qu'une église et un presbytère. Jamais la nécessité d'une réunion qui sanctionne la réunion de fait qui existe déjà n'a été mieux établie, et votre commission vous propose de voter le projet de loi qui vous est présenté.

2e PROJET,

TENDANT *à réunir la commune de Saint-Étienne à celle de Tours.*

Lors de la formation des municipalités en 1789, la section de Saint-Etienne fut détachée de la ville de Tours, et érigée en commune indépendante. Cette commune rurale avait alors des intérêts entièrement distincts de ceux de la population urbaine, et la séparation a traversé l'intervalle de plus d'un demi-siècle sans exciter de plaintes, sans élever de réclamations. Cependant l'hôpital de la ville se trouvait sur le territoire de Saint-Etienne; mais cette singularité ne nuisait en rien aux droits de propriété et de police que l'administration de Tours exerçait sur cet établissement, et l'hôpital se trouvait ainsi naturellement placé hors de l'octroi, dont il était avantageux qu'il ne supportât pas les charges.

Mais on a pu remarquer, autour de toutes les villes, que l'effet de cet impôt a été de créer à leurs portes, en dehors des limites de l'octroi, de nouveaux faubourgs habités par ceux qui cherchent à échapper aux rigueurs de cette perception et à la surélévation des autres impositions qui pèsent

sur leurs habitants. C'est une force excentrique qui tend à repousser les populations du centre vers la circonférence; le centre se vide d'habitants qui cherchent à échapper à la pression de l'impôt, et la circonférence se peuple. Il y a dans ce fait de bons et de mauvais effets que nous n'avons pas à examiner en détail; mais il en est un qui amène nécessairement, après un certain temps, la demande en réunion de la commune nouvelle qui se forme en dehors des murs. Ses habitants ne sont, en réalité, que des citoyens de l'ancienne commune qui y ont toutes leurs affaires, qui y travaillent, qui y passent les journées, qui profitent de tous ses établissements, mais qui ne contribuent pas à leur entretien. Ainsi, l'agglomération fiscale se compose de la masse qui n'a eu ni les moyens ni la résolution de quitter ses anciens manoirs, population asservie à toutes les charges de la communauté; et d'une autre population libre, qui, en traversant un espace de quelques mètres, en franchissant la barrière de l'octroi, jouit des mêmes avantages que la population urbaine, sans participer à ses charges. Ce mal est toléré tant qu'il est léger et inaperçu; mais il arrive un moment où l'agglomération extérieure devient si considérable que la comparaison de sa situation affranchie et de celle qui pèse sur la population urbaine se fait à tous les instants, et ne manque pas d'exciter les murmures, les plaintes et le sentiment de la nécessité du retour à l'égalité entre tous les membres d'une même vil'e, qui ne sont séparés que par une fiction légale. Alors arrivent les demandes de

réunions, et ces réunions deviennent indispensables quand la population suburbaine atteint une certaine limite. Supposons, en effet, que, par un respect judaïque pour les individualités communales, on se fût prescrit de ne pas se prononcer; comprend-on Paris renfermé dans le cercle de ses boulevards intérieurs, et faisant les frais de l'administration de ses immenses faubourgs, qui ont aujourd'hui autant de développement que la ville elle-même?

Ainsi l'élévation des octrois et des impositions de différents genres qui pèsent sur les habitants des villes sont la cause première, et toujours agissante, du déplacement des populations et de la formation si rapide de ces excroissances qui, au détriment des propriétés urbaines, au préjudice des habitants qui ne consentent pas à se déplacer, se développent de toutes parts aux pieds des remparts de toutes nos cités, présentent un spectacle tout à fait opposé à celui que nous offre le moyen âge; car alors les remparts étaient protecteurs de ceux qui habitaient leur enceinte, et chacun venait s'y abriter; aujourd'hui ils protégent ceux qui habitent en dehors, et chacun cherche à s'en éloigner. Ainsi, tandis que nos lois administratives tendent à la concentration, à la centralisation, nos lois fiscales, celles des octrois, comme celles des impositions indirectes, comme les impositions directes de toute espèce, poussent à la dispersion de la population; et pour faire contribuer les habitants à l'entretien des communes, il faut les poursuivre par des lois de réunion dans le nouveau domicile qu'ils se sont choisi.

Aucune grande ville n'échappe à cette nécessité, et elle doit même bien choisir son moment pour ne pas laisser aux populations extérieures le temps de prendre une consistance qui en fasse une puissance trop difficile à réduire; car alors les réunions deviennent difficiles ou impossibles, et l'on voit des cités composées de plusieurs communes, ayant chacune ses traditions différentes, un esprit différent dans sa police et son administration, des tarifs d'octroi différents, et qui toutes, avec cette inégalité choquante de position, participent cependant à tous les avantages que leur offrent les établissements de la ville même dont l'entretien reste uniquement à la charge de celle-ci. Le temps n'est peut-être pas éloigné où il faudra se préoccuper de cet état de choses et trouver le moyen de faire cesser de telles anomalies.

La commune de Saint-Etienne est-elle, relativement à la ville de Tours, dans cette position qui menace d'être prochainement une cause de trouble pour son administration, de charge exorbitante pour la ville; qui fasse craindre un déplacement considérable de population? Les inconvénients de la réunion pour la commune rurale seront-ils d'une grande importance? Ne peuvent-ils être compensés par quelques avantages? Votre commission devait examiner toutes ces questions. Mais quand elle a eu à les résoudre elle s'est trouvée dans un grand embarras; se trouvant, par des absences, réduite à un nombre pair de membres, elle s'est partagée. La moitié de ses membres a voté pour la réunion, sous certaines conditions; l'autre moitié

a pensé que l'instruction n'était pas complète et a demandé l'ajournement. C'est dans cet état de choses qu'elle se présente devant vous, et après avoir entendu les raisons alléguées par les deux opinions, et que nous allons nous efforcer de développer, ce sera à vous de juger entre elles. Voici d'abord l'avis de la partie de la commission qui demande la réunion immédiate, et les conditions qu'elle y met.

La commune de Saint-Etienne est composée d'un territoire rural, et de deux agglomérations d'habitations, dont la principale commence à la porte de Tours et n'est que la continuation d'une de ses rues, s'étendant ainsi jusqu'au pont de l'Archevêque où paraît devoir être placé le débarcadère du chemin de fer; ce faubourg se compose d'un grand nombre de cabarets et de lieux publics où se rendent journellement tous les ouvriers, les soldats de la garnison et les individus qui cherchent à se dérober aux regards d'une police sévère. Quoiqu'on ait créé depuis peu un commissaire de police à Saint-Etienne, on sent la différence qui existe entre un agent peu rétribué et mal secondé, et les commissaires de police d'une ville importante. Ainsi, l'on ne pourrait se promettre dans ce faubourg, avec le degré de développement que va lui donner l'établissement du débarcadère, cette surveillance active, et cette unité d'action qui sera si nécessaire. La rue obstruée par des voitures en station, par des dépôts de différente nature, rendrait les abords de la ville dangereux, et d'autant plus que les lois de la voirie ne permettent pas

à Saint-Etienne de donner à sa traversée une largeur de plus de 3 mètres à partir de l'axe du chemin; et pour acquérir ce qui manquerait à la voie, cette commune serait obligée de se livrer à des expropriations et à des dépenses qui dépasseraient ses ressources.

Le nombre des habitations construites dans ce faubourg et celles qui vont se construire bientôt élèveront considérablement la population qui ne supporte pas les charges de la ville, et grèveront son industrie par une concurrence dont les conditions ne sont pas égales.

Cette partie de votre commission pense donc que le moment est venu d'effectuer la réunion; mais elle pense que ce ne peut être qu'à la condition de la démolition du rempart qui sépare les deux communes; que cette démolition, en offrant l'emplacement d'une belle promenade, donnera aux terrains adjacents de Saint-Étienne une valeur plus élevée qui dédommagera les habitants des charges nouvelles qu'ils auront à supporter. Elle sait toute la répugnance qu'un assez grand nombre d'habitants de Tours témoignent pour cette démolition; mais ces répugnances tiennent à une idée exagérée que l'on se fait de l'utilité des remparts comme promenade, et les nouveaux boulevards les remplaceront avantageusement; ou à des intérêts particuliers qui craignent la diminution de valeur de quelques propriétés urbaines, si l'on construit de nouvelles maisons sur leur emplacement, intérêts que votre commission n'a pas pu mettre en balance avec l'intérêt général. Elle n'a donc pas

cru pouvoir s'arrêter à ces réclamations, d'autant moins qu'en 1838, il a été dressé un plan d'alignement pour la commune de Saint-Étienne, qui la met en rapport avec celle de Tours en ouvrant le rempart sur toutes les directions où aboutissent les rues des deux communes, et que la ville de Tours s'est chargée de la moitié des frais de ce plan ; sanctionnant ainsi d'avance le principe de la disparition des remparts entre les deux communes. Votre commission pense que c'est sur le territoire des remparts que doit se faire la soudure des deux communes ; que leur abaissement constituera la véritable réunion, la réunion matérielle et morale que la loi seule n'accomplirait pas sans cette mesure essentielle.

Elle pense, en outre, qu'il est juste, ainsi que le propose le préfet, que les habitants de Saint-Étienne soient exempts des centimes extraordinaires votés par la ville jusqu'à l'époque de la réunion. Elle a donc l'honneur de vous proposer les deux articles additionnels suivants.

Après l'article 1^er^ on placerait les articles 2 et 3 ainsi conçus :

ART. 2.

Les remparts qui séparent la ville de Saint-Étienne du territoire réuni seront démolis.

ART. 3.

Le territoire réuni sera exempt des contributions extraordinaires imposées à la ville de Tours pour la construction d'un quartier de cavalerie, par la loi du 24 juillet 1843.

Nous en venons maintenant à l'exposition de l'opinion de l'autre partie de votre commission.

Nous avons été placés en présence d'un grand nombre d'avis contradictoires. Le conseil municipal de Saint-Etienne se refuse à la réunion; le conseil d'arrondissement n'admet qu'une réunion partielle; le conseil d'État ne s'est pas prononcé; d'un autre côté, le conseil général a demandé la réunion dans une session extraordinaire, mais il était peu nombreux. Le préfet, dans un rapport très-étendu, a appuyé la réunion intégrale; la Chambre de commerce a été également de cet avis, et le conseil municipal de Tours a voté cette réunion.

L'enquête n'a porté que sur la réunion et non sur ses conditions, comme le veut l'article 2 de la loi du 22 juillet 1837; or, parmi ces conditions, il y en a plusieurs d'importantes; on n'a pas parlé de la situation des biens communaux appartenant à Saint-Étienne et de leur destination; et quant à la ville de Tours, celle de la destination des remparts est nouvelle et n'a fait le sujet d'aucune délibération. L'instruction de cette affaire est donc incomplète, et ne peut servir, dans son état actuel, de base à l'adoption de la loi.

N'y aurait-il pas à examiner aussi s'il est nécessaire de réunir toute la commune de Saint-Étienne, s'il ne faudrait pas se borner à atteindre le pont de l'Archevêque, et si la partie rurale ne constituerait pas une commune qui pourrait s'administrer? Par toutes ces considérations, cette partie de votre commission a pensé devoir demander l'ajournement de la loi.

C'est dans cet état que nous paraissons devant vous, Messieurs, vous demandant, d'ailleurs, si le premier article de la loi était adopté, de vouloir bien discuter les amendements présentés par une partie de votre commission.

3e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Meaux de la commune de Cublize et du canton de Thizy* (Rhône), *pour en former, avec d'autres portions de communes limitrophes, une nouvelle commune qui fera partie du canton de La Mure* (même département).

La difficulté des communications, la largeur des distances qu'avaient à parcourir les habitants de la section de Meaux, commune de Cublize (Rhône), fit sentir, en 1825, la nécessité de l'ériger en succursale. Les habitants se cotisèrent et bâtirent une église et un presbytère. Dès lors, par l'effet de l'établissement du culte, par celui de la croisière de plusieurs chemins sur ce point, la population s'y agglomera et forma un village. Cette section demande aujourd'hui à être érigée en commune. Elle réunira au territoire qu'elle possède sur la commune de Cublize plusieurs autres parties de territoire prises sur des communes voisines. Celles-ci ont donné leur consentement, ainsi que la commune même de Cublize. Celle de Grandris, qui doit céder la moindre portion, a réclamé; mais seulement quant à l'imperfection d'une délimitation qui a depuis été rectifiée, et sans donner aucun motif sérieux qui puisse faire renoncer à procurer à la section de Meaux un bienfait réclamé

par toutes les autorités, appuyé de l'avis du conseil général et du conseil d'arrondissement, et motivé par la nécessité de rendre moins pénible et moins dangereux, en hiver, le transport au chef-lieu communal pour l'accomplissement des actes de l'état civil, et par la possibilité de constituer à Meaux une commune régulière.

En effet, après la séparation, la commune de Meaux aura 782 habitants, la somme de 137 francs en centimes additionnels, et pourra s'administrer convenablement. On n'enlève à la commune de Cublize que 353 habitants, et il lui en restera près de 2700. Votre commission est donc d'avis de voter le projet de disjonction de la section de Meaux du territoire de Cublize et de celui des communes environnantes, sur le plan annexé au projet.

La commune de Cublize fait partie du canton de Thizy, mais le Gouvernement vous propose de réunir la nouvelle commune à celui de La Mure. En effet, plus de la moitié des habitants de la nouvelle commune, distraits de celle de Saint-Bonnet, Grandris et Saint-Vincent-de-Reins appartient au canton de La Mure, et la population de celui-ci, avec l'addition de la commune de Meaux, telle qu'elle va être constituée, restera encore inférieure à celle de Thizy; enfin, la facilité de communications et la proximité indiquent naturellement La Mure comme le chef-lieu de canton de la nouvelle commune. Votre commission vous propose donc encore d'approuver la proposition du Gouvernement, tendant à annexer la commune de Meaux au canton de La Mure.

PRESSIONS
N° 83.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'établissement du chemin de fer de Paris à Lyon ;

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 25 juin 1844, 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 au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Une somme de soixante-onze millions de francs

(71 000 000 fr.) est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée comprise entre Paris et Dijon, et de la partie comprise entre Châlon-sur-Saône et Lyon.

Le tracé sera dirigé par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon et de la Saône.

ART. 2.

Il sera établi un embranchement de Montereau à Troyes par la vallée de la Seine.

Une somme de quinze millions de francs (15 000 000 fr.) est affectée à cet embranchement.

ART. 3.

Sur les allocations mentionnées aux articles précédents, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quatre millions de francs (4 000 000 fr.), et sur l'exercice de 1845, un crédit de dix millions de francs (10 000 000 fr.).

ART. 4.

Une somme de soixante-deux millions de francs (62 000 000 fr.) est affectée à la pose de la voie de fer sur toute l'étendue de la ligne entre Paris et Lyon.

ART. 5.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la pré-

sente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

FAIT au palais de Neuilly, le 26 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons présenter à vos délibérations un projet de loi qui a pour but l'établissement du chemin de fer de Paris à Lyon.

Ce chemin, qui doit mettre en communication Paris avec la seconde ville du Royaume, est encore le plus grand anneau de la grande chaîne destinée à unir l'Océan avec la Méditerranée. Sous ce double rapport, il devait appeler toute la sollicitude du Gouvernement, comme il mérite toute la sympathie du pays.

Nous avons fait étudier avec soin les diverses directions qu'il est possible d'assigner à cette importante communication. Ces études ont été l'objet des enquêtes les plus étendues. Le conseil général des ponts et chaussées, et après lui la commission supérieure des chemins de fer, ont mûrement examiné la question. La Chambre des Députés en a fait la matière d'un long débat : le tracé pour lequel, Messieurs les Pairs, nous réclamons vos suffrages, est celui qui a triomphé dans toutes les phases successives de cette grande et solennelle instruction.

Nous avions à choisir entre trois directions principales, que l'on peut définir chacune par un caractère distinctif, en disant que l'une appartient

au tracé de la Seine ; la seconde au tracé de l'Aube; la troisième au tracé de l'Yonne.

Le tracé de la Seine suit cette vallée en touchant à Melun, Montereau, Nogent, Troyes et Châtillon-sur-Seine, traverse, au moyen d'une pente de $0^{m},005$ et par un souterrain d'une longueur de 2716 mètres, le faîte qui sépare les eaux de la Seine de celles de la Saône, arrive dans la vallée de Lignon et se porte sur Dijon, où il entre par la petite vallée du Suzon.

Le développement total de la ligne ci-dessus décrite de Paris à Dijon est de 348 kilomètres. Le maximum des pentes et rampes n'excède pas 5 millimètres par mètre, et le rayon minimum des courbes est d'au moins 800 mètres.

Comme variante de ce tracé, l'on a étudié une ligne qui, au lieu de prendre son origine sur le bord de la Seine, comme le précédent, partirait de la barrière des Vertus, se dirigerait à travers les plateaux de la Brie, franchirait, soit par un souterrain, soit par une tranchée, à 0^{m} 008 de pente, le faîte secondaire d'entre Seine et Marne et rejoindrait ainsi la vallée de la Seine à Romilly, près de l'embouchure de l'Aube.

Le tracé de l'Aube se confond avec celui de la Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine, si l'on suit la direction par Melun et Montereau, soit jusqu'à Marcilly, si l'on préfère celle des plateaux de la Brie; il remonte ensuite la vallée de l'Aube jusque vers sa source, franchit le faîte qui sépare le bassin de la Seine de celui de la Saône par un souterrain dont la longueur, avec une pente de 0^{m} 005 serait

de 1 330 mètres, débouche dans la vallée de la Tille, et arrive à Dijon en suivant cette vallée.

Le développement de ce tracé entre Paris et Dijon serait de 364 kilomètres en supposant que l'on suive la vallée de la Seine à partir de Paris, et de 339 seulement si l'on admet le passage par les plateaux de la Brie. Le maximum des inclinaisons ne dépasse pas 0^m 005; toutefois ils s'élèverait à 0^m 008 sur le tracé des plateaux de la Brie, si on voulait substituer au souterrain du faîte d'entre Seine et Marne une simple tranchée.

Enfin le tracé de l'Yonne se sépare de celui de la Seine auprès de Montereau, entre en ce point, dans la vallée de l'Yonne, remonte le cours de cette rivière en passant à Sens et à Joigny, se dirige ensuite parallèlement au canal de Bourgogne, touche Saint-Florentin, Tonnerre, Sémur et Pouilly, traverse, par une simple tranchée, le faîte de la Seine à la Saône, et se dirigeant ensuite par la vallée de l'Ouche, arrive à Dijon, après un parcours, à partir de Paris, de 354 kilomètres. Le maximum des pentes et rampes pourrait ne pas dépasser 0^m 0043 et les courbes, à l'exception d'une seule, ont toutes plus de 500 mètres.

Comme variante du tracé de l'Yonne, nous devons signaler, Messieurs, à votre attention une ligne qui, au lieu de franchir le faîte d'entre Seine et Saône, à Pouilly, se porte vers Dijon, par les vallées de la Brenne et de la Loze, franchit le faîte par un souterrain de 3 720 mètres, pénètre dans la vallée de l'Ouche, et arrive à Dijon par un trajet plus court de 32 kilomètres.

Nous n'entrerons pas ici dans le détail des enquêtes auxquelles ont été soumises les diverses directions que nous venons de décrire. Vous en trouverez l'analyse à la suite de cet Exposé. On conçoit sans peine que chaque localité a dû se placer aux points de vue de ses intérêts, et que, dans les pièces de cette volumineuse instruction, il est plus facile de trouver des plaidoyers pour telle ou telle ligne qu'une discussion impartiale et des conclusions motivées sur des considérations générales.

Le conseil général des ponts et chaussées a donné l'attention la plus sérieuse à tous les détails de cette grande affaire; il a comparé les divers tracés en présence, au point de vue de l'art comme au point de vue économique, et après avoir écarté successivement le tracé du tronc commun aux deux chemins de Paris à Lyon et de Paris à Strasbourg, et, par suite, le tracé de l'Aube, il a donné la préférence à la ligne qui, partant de Paris des bords de la Seine, se dirige sur Lyon, par les vallées de la Seine et de l'Yonne, en demandant toutefois qu'un embranchement soit accordé à la ville de Troyes.

La commission supérieure des chemins de fer, dans une première discussion, a été frappée de l'excédant de parcours qui résultait, pour le trajet de Paris à Lyon, du tracé par l'Yonne, l'Armançon et la vallée de l'Ouche; deux moyens se présentaient d'abréger ce trajet : l'un consistait à se diriger, comme nous l'avons déjà dit, par les vallées de la Brenne et de la Loze, l'autre à percer le

mont Afrique en laissant de côté la ville de Dijon. La commission supérieure a pensé qu'avant de prendre un parti il convenait d'étudier ces deux combinaisons.

Le résultat de ces études a été soumis d'abord au conseil général des ponts et chaussées qui a été d'avis qu'on devait renoncer au percement du mont Afrique et qui s'est prononcé, à la majorité de douze contre cinq, pour le tracé que nous venons de décrire et qui se porte sur Dijon par les vallées de la Brenne et de la Loze en diminuant de 32 kilomètres le parcours entier de Paris à Dijon.

C'est également dans ce sens que la commission supérieure des chemins de fer a conclu, à la majorité de huit contre quatre.

C'est dans cette situation, Messieurs, que nous avons eu nous-mêmes à faire un choix entre les divers tracés rivaux : il nous a paru, d'abord, que le projet d'un tronc commun aux deux lignes de Paris à Lyon et de Lyon à Strasbourg, ne pouvait être adopté; qu'il ne se trouvait placé ni sur la direction naturelle de Lyon, ni sur la direction naturelle de Strasbourg, la première s'opérant aujourd'hui par la vallée de la Seine, la seconde par la vallée de la Marne; que, s'il offrait effectivement une économie actuelle de quelques millions, il préparait pour l'avenir, et pour un avenir très-prochain, des dépenses plus considérables; qu'en s'éloignant à la fois des vallées de la Seine et de la Marne, il ne dispenserait pas d'établir des voies de fer dans ces vallées, dont la population, la richesse

PRESSIONS
Nº 82.
–
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le duc DE CRILLON, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de deux projets de loi relatifs à des changements de circonscriptions territoriales dans les départements du Cantal et de la Seine-Inférieure.

1er PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de la Salvetat et de Saint-Mamet.*

MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est présenté a pour objet de réunir la commune de la Salvetat, canton de Saint-Mamet (Cantal) au chef-lieu lui-même, Saint-Mamet. Cette réunion est dans l'intérêt de l'administration qu'elle tend à faciliter; elle l'est dans celui de Saint-Mamet; elle l'est en-

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte BORELLI, le duc DE CRILLON, FRANCK CARRÉ, le duc D'HARCOURT, le comte DE MURAT, Camille PÉRIER, le président TESTE.

core dans celui bien entendu de la Salvetat; c'est ce dont nous nous sommes convaincus après avoir pris connaissance des pièces à l'appui formant le dossier

En effet, par suite d'un arrêté préfectoral, qui remonte à l'an 12, la commune de Salvetat était administrée par le conseil municipal de Saint-Mamet, où elle a d'ailleurs toujours été représentée par quelques-uns de ses membres; néanmoins la réunion n'étant pas définitive, elle conservait ses registres de l'état civil, ses rôles de contribution, et ses répartiteurs; cet état de choses dure depuis quarante ans; il est irrégulier, et doit enfin avoir un terme. Deux communes ne peuvent être administrées par le même conseil municipal; elles doivent être complétement distinctes ou réunies : or, le plan des lieux prouve suffisamment la convenance de la réunion de la Salvetat à Saint-Mamet; d'une part, facilité des communications, la distance qui sépare ces deux points n'est d'ailleurs que de 4 kilomètres; de l'autre, les contributions foncière et mobilière payées par la Salvetat s'élèvent à peine à 900 francs, ses centimes additionnels seulement à 43 francs 85 centimes ne peuvent lui procurer les ressources suffisantes pour fournir à ses propres dépenses; le peu d'étendue de son territoire, 793 hectares; la faiblesse de sa population, 222 habitants; tout concourt à provoquer sa réunion au chef-lieu sans s'arrêter à l'avis contradictoire de la commission syndicale, bien qu'elle ait reçu l'appui du conseil d'arrondissement et du conseil général. On peut lui opposer la délibération

du conseil municipal de Saint-Mamet, l'opinion du géomètre en chef du département, et celle du directeur des contributions directes, qui sont entièrement favorables à la réunion. La Salvetat conservera d'ailleurs l'usage de son église, un vicaire étant chargé de la desservir. La nouvelle commune sera désignée sous le nom de Saint-Mamet-la-Salvetat.

Toutes ces considérations nous engagent, Messieurs, à vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi.

2e PROJET,

TENDANT *à rectifier la limite des communes d'Eslettes et de Malaunay.*

MESSIEURS,

Par le projet de loi qui vous est soumis, il ne s'agit que de régulariser une délimitation entre les communes de Malaunay, canton de Maromme, et d'Eslettes, canton de Clèves (Seine-Inférieure): rectification dans le tracé de la limite de ces deux communes déjà opérée il y a vingt ans, par les géomètres chargés des travaux du cadastre, de sorte que, depuis ce laps de temps, les onze parcelles de terrain formant un hectare, qui ont été enlevées à Eslettes pour être réunies à Malaunay, continuent à être portées sur les rôles de perception de cette dernière commune, tandis que les dix-huit habitants, formant la population de cette fraction de terrain, dépendent d'Eslettes, quant à l'état civil.

Pour faire cesser cette anomalie, les communes de Malaunay et d'Eslettes, par l'organe de leurs conseils municipaux, ont émis le vœu dans leurs séances des 10 novembre 1841, et 8 mai 1842, qu'une ordonnance royale vînt sanctionner ce changement de limites ; mais attendu qu'il est question de faire passer une portion de territoire d'un canton dans un autre canton, cette mesure n'en n'exige pas moins le concours législatif, telle faible que soit son importance.

Au reste, elle est sollicitée par les deux communes intéressées, appuyée de la sanction du conseil d'arrondissement et du conseil général, et approuvée par les autorités judiciaires consultées. Nous n'hésitons donc pas, Messieurs, à vous proposer l'adoption du projet de loi, tendant à fixer la limite entre les deux communes, indiquée au plan annexé.

et l'industrie appellent au plus haut degré le bienfait de ces voies nouvelles; qu'enfin, il rendait à peu près impossible l'exploitation de celui des deux chemins qui serait concédé séparément du tronc commun.

Ce premier point une fois décidé, le tracé par la vallée de l'Aube ne nous a point paru pouvoir un seul instant entrer en parallèle avec ceux de la Seine et de l'Yonne ; le principal mérite de ce tracé était de se prêter mieux encore que celui de la Seine, à la bifurcation sur Lyon et sur Strasbourg. Mais cette bifurcation étant écartée, le tracé de l'Aube ne doit plus rester dans la comparaison.

Restait donc à faire un choix entre le tracé de la Seine et celui de l'Yonne; ainsi que nous l'avons déjà dit, ces deux tracés ont une partie commune de Paris à Montereau, et ce n'est qu'à partir de ce dernier point que le débat existe maintenant. A partir de Montereau, le tracé remontera-t-il la vallée de la Seine, ou bien s'engagera-t-il par la vallée de l'Yonne? une fois engagé dans la vallée de l'Yonne, suivra-t-il à très-peu près le cours entier du canal de Bourgogne, ou bien, arrivé à la hauteur d'Aisy, se dirigera-t-il par les vallées de la Brenne et de la Loze, pour arriver à Dijon par un trajet plus court de 32 kilomètres? Telles sont les deux questions à résoudre.

Sur la première question, nous avons cru devoir, Messieurs, nous prononcer pour la vallée de l'Yonne ; c'est de ce côté en effet, que s'opère aujourd'hui la circulation qui se porte de Paris sur Lyon et réciproquement ; c'est dans ce sens qu'a

lieu le grand courant commercial. Nous mettrons sous vos yeux des relevés statistiques qui établissent, d'une manière incontestable, que la circulation des voyageurs et des marchandises est plus considérable par la vallée de l'Yonne que par la vallée de la Seine. Cette considération, jointe à celle du maintien des droits acquis et des habitudes prises depuis longtemps par le public, nous a déterminés en faveur du tracé de l'Yonne.

A l'égard de la seconde question, en déclarant notre préférence pour les vallées de la Brenne et de la Loze, nous avions nous-mêmes, lors de la présentation du projet de loi à la Chambre des Députés, annoncé l'intention de nous livrer à de nouvelles études; des renseignements postérieurs ayant raffermi notre conviction, nous avons cru devoir insister pour que la question ne restât pas plus longtemps en suspens. La Chambre des Députés a pensé qu'il ne fallait rien écrire, dans la loi, qui pût enchaîner la liberté du Gouvernement, et lui ôter la faculté de renoncer à sa première résolution, si de nouvelles explorations du terrain en démontraient la convenance. Nous nous livrerons, Messieurs, à ces explorations, de nouvelles études seront faites avec le plus grand soin, et ce n'est qu'après un examen nouveau et approfondi que nous prendrons un parti définitif.

Nous rappellerons ici une circonstance essentielle : la loi du 11 juin 1842 a inscrit le nom de Dijon, comme l'un des points nécessaires de passage de la ligne de Paris à Lyon. Plusieurs voix se sont élevées, dans le sein de la Chambre des Dépu-

tés, pour que ce nom fût rayé, et qu'il devînt possible de diriger le chemin de fer de Lyon sur cette dernière ville, sans toucher Dijon. L'amendement présenté dans ce sens a été écarté à une grande majorité, et le problème qui nous est laissé à résoudre est celui de l'établissement d'une communication de Paris à Lyon, en passant par Dijon. C'est à ce point de vue de la question que nous aurons à nous placer quand il s'agira de la trancher.

Dans le projet de la loi présentée à la Chambre des Députés, nous avions pensé que la nouvelle ligne de fer pourrait provisoirement s'arrêter à Châlon. Ici, en effet, on rencontre un service de bateaux à vapeur régulièrement organisé et qui se perfectionne tous les jours : mais, d'une part, la navigation de la Saône éprouve quelquefois des interruptions, soit par les brouillards, soit par les glaces; d'un autre côté, il n'est possible de passer d'une voie sur l'autre qu'au moyen de déchargements et de chargements nouveaux que redoute toujours le commerce. Enfin, à l'extrémité d'un chemin de fer, il est nécessaire de former de grands et vastes établissements, qui ne pourraient avoir à Châlon qu'un caractère provisoire. Ces différents motifs ont déterminé la Chambre des Députés à combler immédiatement une lacune qui, d'ailleurs, ne devait être que momentanée, et de pousser le chemin de fer jusqu'à Lyon. Nous avons, Messieurs les Pairs, adhéré à cette disposition qui n'est, nous le répétons, qu'une réalisation anticipée d'une pensée dont nous avions cru qu'il n'était pas im-

possible d'ajourner l'exécution pendant quelque temps.

En conséquence, l'article 1er du projet de loi décide que le chemin de fer sera exécuté sans solution de continuité de Paris à Lyon, et alloue, pour l'entreprise des terrassements et des travaux d'art de ce chemin, une somme de 71 millions.

En se prononçant pour la vallée de l'Yonne, la commission de la Chambre des Députés, et, avec sa commission, la Chambre ont jugé que la ville de Troyes ne devait pas rester en dehors du réseau général des chemins de fer, et qu'il convenait de l'y rattacher par un embranchement. Le conseil général des ponts et chaussées et la commission supérieure des chemins de fer avaient déjà exprimé le même vœu. Nous y avons souscrit avec empressement. La ville de Troyes, par l'importance de sa population, l'activité de son commerce, le développement chaque jour croissant de son industrie, mérite en effet la résolution dont elle est l'objet. L'article 2 du projet de loi consacre le principe de l'embranchement, en fixe la direction par la vallée de la Seine, et règle la somme qui devra être appliquée aux terrassements et aux ouvrages d'art.

Vous connaissez, Messieurs les Pairs, le système auquel le Gouvernement s'est arrêté après les plus mûres réflexions, et surtout après avoir attentivement pesé les forces financières du pays. Sa pensée, comme son désir, c'est de faire participer toutes les parties du territoire aux bienfaits des chemins de fer, c'est de compléter le réseau

général dans le plus court délai que puissent comporter les ressources dont il sera possible de disposer. Pour atteindre ce double but, il est indispensable que les dépenses ne dépassent pas certaines limites. Vous vous êtes vous-mêmes associés à ces vues en décidant, par la loi du 11 juin 1842, que l'Etat entreprendrait à ses frais les terrassements et les ouvrages d'art, mais que là s'arrêterait l'étendue des sacrifices qu'il aurait à s'imposer, et que l'industrie serait appelée à compléter l'œuvre, en posant les rails, en installant le matériel, et en se chargeant de l'exploitation. Nous sommes restés constamment fidèles à ce système qui établit une juste division des charges et qui donne à chacun la part qui lui appartient dans l'entreprise des chemins de fer. A l'Etat, les grands travaux qui exigent pour être bien faits des vues d'avenir et l'intérêt qui s'attache à une propriété perpétuelle; à l'industrie, la partie industrielle et commerciale de l'opération. La Chambre des Députés elle-même en a déjà fait l'application au chemin de Bordeaux; mais à l'égard du chemin de Lyon, elle s'est décidée, par des considérations qu'il serait superflu d'exposer comme de combattre en ce moment, elle s'est décidée, disons-nous, à voter une allocation de 62 millions pour la pose des rails par l'État. Une fois le vote acquis, nous ne pouvions pas en demander le retrait et l'annulation, mais nous pouvions réclamer que l'effet en restât suspendu jusqu'à ce que le temps ait permis d'en mieux apprécier les conséquences. C'est ce que nous avons fait, c'est ce que

nous avons obtenu. Il n'y a pas urgence, en effet, à instituer dès ce moment une compagnie d'exploitation. Ce qui importe c'est que nous puissions entreprendre immédiatement les travaux et les pousser avec énergie. Les crédits ouverts nous en donneront les moyens.

Telles sont, Messieurs les Pairs, les dispositions diverses que nous avions à vous soumettre, et qui sont d'ailleurs formulées dans le projet de loi dont voici la teneur.

ANALYSE DES ENQUÊTES.

Département de la Seine.

Dans le département de la Seine, la commission d'enquête s'est prononcée à l'unanimité, moins une voix, pour le tracé de l'Yonne. Elle a fait observer, d'une part, que, sous le rapport stratégique, cette ligne était bien supérieure à celles de l'Aube et de la Seine; d'autre part, qu'elle desservait un plus grand nombre de villes importantes et de centres de populations agglomérées; qu'elle était d'ailleurs adoptée aujourd'hui par le commerce et par les voyageurs; enfin, qu'elle aurait nécessairement son entrée à Paris dans le quartier où le commerce qui doit en faire usage a établi le centre de ses opérations.

On objecte contre le tracé de l'Yonne qu'il sera placé le long de canaux qui lui feront une concurrence ruineuse; mais, suivant la commission, cette objection est sans fondement. Les canaux continueront à transporter une partie des marchandises encombrantes, et le chemin de fer n'en sera pas moins utile pour servir au transport des nombreux voyageurs appelés sur la ligne de l'Yonne par la présence même de la marchandise sur les canaux.

Quant aux tracés de la Seine et de l'Yonne comparés au point de vue de l'art, la commission remarque qu'ils sont placés dans des conditions peu différentes, mais cependant celui de l'Yonne, qui a des pentes plus faibles, qui n'a point de souterrain, lui paraît préférable encore sous ce rapport.

La commission termine enfin en demandant que, pour les voyageurs allant à Lyon, on pratique une ligne directe de Pont-d'Ouche à Beaune par le mont Afrique, et que l'on exécute en même temps un embranchement sur

Troyes qui fera participer cette ville au bienfait de la communication nouvelle.

Le conseil municipal de Paris exprime une opinion conforme à celle de la commission d'enquête, et par des considérations analogues. Il insiste principalement sur les graves inconvénients qu'aurait, pour les intérêts de la ville, le choix d'une gare d'arrivée distincte de celle du chemin de fer de Paris à Orléans. Tout autre emplacement ou entraînerait des dépenses considérables, ou gênerait les mouvements de la navigation, ou porterait un coup funeste à l'entrepôt des vins, ou enfin tendrait à favoriser le mouvement vers le nord des populations des quartiers sud de la Capitale, mouvement qu'il est plus convenable de modérer que d'exciter.

Le conseil municipal fait observer aussi, en ce qui touche la pensée d'un tronc commun pour les deux chemins de Lyon et de Strabourg, que cette combinaison ne présente aucun avantage bien réel, qu'elle laisse de côté et la vallée de la Marne et celle de la Seine; que l'on serait dès lors conduit à exécuter plus tard et le chemin de fer de Meaux et celui de Montereau et d'Auxerre, et que, dès lors, l'économie qu'on allègue se transformerait bientôt en une augmentation de dépense; enfin le conseil ajoute qu'au moyen d'un embranchement établi à Saint-Florentin ou à Sens, on desservira facilement le point le plus important de la ligne de la Seine, la ville de Troyes.

Département de Seine-et-Oise.

La commission d'enquête du département de Seine-et-Oise a été d'avis, en premier lieu, d'écarter la ligne de l'Aube : cette ligne ne traverse que des contrées agricoles, ne dessert aucune ville importante; elle serait d'ailleurs plus longue que la ligne de la Seine. Si celle-ci partait du même point, son seul avantage serait de permettre de rendre communes, aux meilleures conditions possibles,

les deux lignes de Strasbourg et de Lyon ; mais cette communauté paraît contraire au texte comme à l'esprit de la loi de 1842.

Arrivant ensuite à la comparaison des deux lignes de la Seine et de l'Yonne, la commission a considéré que la première a un moindre développement ; qu'elle touche la ville de Troyes, qui, par sa population, son industrie et son commerce, est infiniment supérieure à toutes les villes du bassin de l'Yonne ; qu'elle sera, dès lors, plus favorable à l'intérêt général, en ouvrant aux produits industriels de cette partie du territoire un débouché facile et économique qui lui manque ; tandis que les produits de la ligne de l'Yonne étant purement agricoles, trouvent dans les canaux et les rivières qui la bordent les moyens d'exportation qu'ils peuvent désirer. La commission, enfin, ajoute que la ligne de ligne de la Seine permettra, dans l'avenir, de jeter un rameau sur Langres et la Haute-Marne. Par tous ces motifs, elle donne la préférence à la ligne de la Seine.

Département de Seine-et-Marne.

La commission d'enquête du département de Seine-et-Marne s'est partagée sur la question de savoir si, dans l'intérêt du pays, il convient d'adopter un tronc commun pour les deux chemins de Lyon et de Strasbourg.

Elle s'est partagée également sur la question de préférence entre la Seine et l'Yonne, et enfin, à la majorité de sept voix contre cinq, elle a été d'avis d'écarter le tracé par la Marne et par l'Aube.

Département de l'Aube.

Dans le département de l'Aube, le plus spécialement intéressé à l'adoption soit du tracé de l'Aube, soit du tracé de la Haute-Seine, la commission d'enquête a résumé, ainsi qu'il suit, les principaux motifs de sa délibération :

En ce qui concerne le tracé par la vallée de l'Aube, elle a fait remarquer qu'il présentait un excédant de parcours de 25 kilomètres sur celui de la Seine ; qu'il ne traversait aucune ville importante par sa population ou ses relations commerciales, et laissait à l'écart les villes de Troyes et de Châtillon.

En ce qui touche le tracé de l'Yonne, elle a exposé qu'il présentait également un excédant de parcours sur celui de la Seine ; que son exécution rencontrait des obstacles géologiques qui la rendraient beaucoup plus dispendieuse ; qu'il ne traversait aucune ville importante, même dans le département de l'Yonne, et laissait à l'écart le chef-lieu du département ; que les populations voisines de ce tracé sont agricoles, et non pas commerçantes ; que le chemin de fer ferait concurrence et double emploi avec le canal de Bourgogne ; que le transit de Nantes à Mulhouse, qu'on a voulu y rattacher, n'offrirait aucune abréviation sur le transit par Paris ; enfin qu'il était incompatible avec l'exécution d'un tronc commun aux deux lignes de Lyon et de Strasbourg.

Quant au tracé par la vallée de la Seine, la commission d'enquête fait remarquer qu'il n'offre aucun des inconvénients reprochés aux deux premiers ; que la vallée de la Haute-Seine renferme une population nombreuse et industrielle ; qu'entre Paris et Dijon, Troyes est la seule ville dont l'importance puisse justifier le passage obligé d'un chemin de fer ; enfin, que cette ligne, pouvant permettre d'établir une partie commune pour les deux directions sur Lyon et sur Strasbourg, il en résultera une économie de près de 40 millions.

Par ces diverses considérations, la commission a été d'avis que la ligne passant par Troyes et la Haute-Seine, est celle qui satisfait le mieux aux intérêts généraux du pays comme à ceux du département de l'Aube, et elle a exprimé le vœu que cette ligne fût adoptée par le Gouvernement.

Département de l'Yonne.

Dans le département de l'Yonne, dont les intérêts sont formellement opposés à ceux du département de l'Aube, la commission d'enquête s'est, ainsi qu'on le comprend aisément, prononcée à l'unanimité en faveur du tracé de l'Yonne et de l'Armançon.

En premier lieu, elle repousse toute idée de tronc commun soit jusqu'à Bouchy-le-Repos, soit jusqu'à Brienne, soit jusqu'à Troyes pour les chemins de fer de Lyon et de Strasbourg. Ce dernier est surtout une voie stratégique, et sa direction naturelle doit être par la vallée de la Marne qui le rattache à Châlons et à Metz. Le chemin de Lyon, au contraire, est un chemin essentiellement commercial, et il doit, en conséquence, correspondre au grand courant commercial du Hâvre, de Paris, de Lyon et de Marseille : les deux lignes doivent donc rester distinctes l'une de l'autre.

Quant au tracé par les plateaux de la Brie et la vallée de l'Aube, il ne rencontre aucune population agglomérée de quelque importance, point de centre d'industrie, point de grandes routes habituellement suivies par le roulage, les voitures publiques et les messageries; point de mouvement commercial appréciable; jamais les relations si actives entre Paris et Lyon n'ont emprunté cette voie : vouloir la leur imposer serait chose impossible.

Sous le rapport de l'art, ce tracé doit être également repoussé; il est affecté de plusieurs souterrains, et l'on sait quels inconvénients présentent les longs souterrains, non-seulement par la dépense qu'ils exigent, mais encore par les dangers qu'ils créent pour la circulation.

Enfin, le tracé de l'Aube n'est pas moins défectueux par le point de départ qu'on lui assigne à Paris, à la barrière des Vertus. Aujourd'hui, dans l'état actuel des choses, les marchandises, les denrées, les approvisionne-

ments de toute nature que Lyon, la Bourgogne et le Midi expédient sur Paris, ont leurs points d'arrivage, leurs magasins d'entrepôt au sud de Paris, près des barrières de la Gare et de Bercy; transporter au nord de la ville, près de la barrière des Vertus, ces établissements, ces magasins et la nombreuse population ouvrière qui suit les marchandises, ce serait nuire tout à la fois aux intérêts du public et à ceux de la compagnie qui sera chargée de l'exploitation de la ligne; ce serait donner une nouvelle et fâcheuse impulsion au déplacement de la population parisienne, ce serait enfin contrarier les habitudes séculaires du commerce qu'il est si important de respecter.

En ce qui touche le choix à faire entre les tracés de l'Yonne et de la Seine, la commission fait remarquer qu'au point de vue de l'art, le premier est incontestablement préférable.

Quant aux intérêts commerciaux que doit surtout favoriser la voie de fer de Paris à Lyon, et à la circulation qu'elle est destinée à recevoir, la commission d'enquête fait remarquer que le mouvement commercial de Marseille et de Lyon vers Paris se dirige exclusivement, depuis un temps immémorial, par les routes d'Auxerre et de Tonnerre à Paris. Les messageries, les voitures de poste, le roulage, les omnibus qui se dirigent sur Lyon, suivent tous, à très-peu d'exceptions près, la route de Montereau, Sens, Joigny, Tonnerre, etc.

La navigation de l'Yonne, celle du canal de Bourgogne et du canal du Nivernais, appellent chaque année, sur la route de terre, les innombrables agents du commerce des bois, des vins, des fers, des charbons, des cuirs; dans la vallée de la Seine, la circulation actuelle n'a ni importance, ni continuité, ni activité : une seule ville digne d'un haut intérêt, la ville de Troyes, se trouvera délaissée par le tracé de l'Yonne; mais il sera possible de la rattacher à ce tracé par un embranchement de facile exécution.

La ligne de l'Yonne devant être plus productive que celle de la Seine, trouvera plus facilement une compagnie pour l'exploitation; enfin elle permettra plus tard d'établir, par un embranchement d'Orléans sur Joigny, une communication directe et continue entre Mulhouse et Nantes.

En résumé, la commission d'enquête du département de l'Yonne est d'avis d'adopter le tracé de l'Yonne, comme incontestablement supérieur à celui de l'Aube et de la Seine quant aux conditions d'art, quant au mouvement commercial et à la circulation nécessaire pour obtenir des produits suffisants; enfin, en raison des facilités qu'il offrira pour relier l'ouest du Royaume aux provinces de l'est, ainsi que pour mieux assurer en temps de guerre la défense du territoire.

Département de la Haute-Marne.

Dans le département de la Haute-Marne, qui est traversé sur une faible longueur par le tracé de l'Aube, la commission d'enquête a dû exprimer une opinion favorable à ce tracé : elle le représente comme préférable à celui de l'Yonne et à celui de la Seine au point de vue de l'art, des dépenses d'exécution et des intérêts de la défense du Royaume; elle insiste surtout sur le grand avantage de pouvoir le faire servir de tête commune aux deux chemins de Strasbourg et de Lyon, et d'économiser ainsi une somme de 40 millions; enfin, elle montre la ligne de l'Aube traversant un plus grand nombre de départements, passant au centre des groupes des usines de fer de l'est de la France, et desservant avec facilité les populations nombreuses des vallées de la Seine, de la Marne et de leurs affluents.

Département de la Côte-d'Or.

Dans le département de la Côte-d'Or, la lutte a été non

moins vive et non moins animée que dans les départements de l'Aube et de l'Yonne : dans le sein de la commission d'enquête, tous les arguments, soit en faveur de la Seine, soit en faveur de l'Yonne, que nous avons déjà reproduits, ont été présentés par divers membres, et, à la suite d'une longue discussion, la commission, à la majorité de sept voix contre six, s'est prononcée pour la vallée de l'Yonne, demandant d'ailleurs que des embranchements fussent établis sur Troyes, Châtillon et Auxerre.

Quant à la ligne de l'Aube, la commission a été d'avis de la rejeter, comme ne traversant pas d'assez nombreuses populations et d'assez importantes localités.

Département de Saône-et-Loire.

La commission d'enquête du département de Saône-et-Loire a considéré que, si les tracés par l'Aube, par la Seine et par l'Yonne présentaient à peu près les mêmes résultats pour les pentes, les difficultés d'exécution, l'importance des populations traversées, les courbes et les longueurs, celui de la vallée de l'Yonne l'emportait sous le rapport des avantages politiques, stratégiques et commerciaux. Il lui a paru en outre que le parcours commun que l'on voudrait donner aux deux grandes lignes de Strasbourg et de Lyon serait également nuisible à l'une et à l'autre, attendu que l'économie de ce système ne rachèterait jamais les inconvénients de l'augmentation de parcours qui en résulterait pour la ligne de Strasbourg ; et, par ces diverses considérations, la commission a été unanimement d'avis de donner la préférence à la ligne par la vallée de l'Yonne et de l'Armançon.

Département du Rhône.

La commission d'enquête du département du Rhône

s'est également prononcée pour la vallée de l'Yonne et de l'Armançon, tout en reconnaissant néanmoins que le tracé de la Seine était celui de tous qui traversait les contrées les plus industrielles, et qu'il était plus court que celui de l'Yonne ; mais ce dernier, en retour, n'offre que des pentes faibles, il est tout entier à ciel ouvert, et il paraît possible d'en réduire le parcours au moyen d'une variante par la Loze déjà en partie étudiée.

On objecte que le chemin de fer par la vallée de l'Yonne formerait un double emploi avec le canal de Bourgogne ; mais c'est la force des choses qui détermine l'application de ces deux voies sur le même point. Le courant naturel des affaires et l'inclinaison favorable des vallées ont autrefois appelé le canal sur les rives de l'Armançon ; les mêmes causent appellent aujourd'hui le chemin de fer dans la même direction.

L'on ne peut méconnaître, d'ailleurs, qu'en donnant ce chemin de fer à l'ancienne Champagne, qui sera dotée du chemin de Strasbourg, on lui accorderait un avantage exorbitant.

Enfin, au point de vue stratégique, le tracé de l'Yonne est supérieur encore à celui de la Seine, placé qu'il est à l'abri d'un plus grand nombre de cours d'eaux

Pour compléter l'exposé du résultat des enquêtes ouvertes dans les localités, il reste, à faire connaître les avis exprimés par les Chambres de commerce les plus spécialement intéressées à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lyon.

Avis des Chambres de commerce.

Les Chambres de commerce de Rouen et du Hâvre font remarquer que chacune de ces villes a un très-grand intérêt à rendre ses communications avec Troyes et Châtillon les plus faciles et les plus courtes possible : la ligne de l'Yonne ne serait au contraire que d'un intérêt très-

secondaire pour le commerce et l'industrie situés au nord de Paris, puisqu'elle ne rencontre dans son parcours aucun grand centre de population ni de consommation.

Ces Chambres appuient, en conséquence, le tracé partant de la barrière des Vertus et se dirigeant sur Lyon, par la Brie, Troyes et la vallée de la Seine.

La Chambre de commerce de Troyes, après avoir comparé les divers tracés proposés sous tous les rapports qu'il est possible d'envisager, et surtout sous celui des intérêts commerciaux et industriels qu'ils sont appelés à servir, n'hésite pas à penser que le tracé de la vallée de la Seine mérite incontestablement la préférence.

La Chambre de commerce de Strasbourg, sans se prononcer positivement en faveur de l'un ou de l'autre des tracés en présence, se borne à rappeler que les grandes lignes de chemins de fer doivent desservir de préférence les contrées les plus populeuses, passer par les principaux centres commerciaux et industriels, et suivre le tracé le plus direct possible : elle demande que l'on fasse application de ce principe au chemin de Paris à Lyon, ajoutant, en ce qui touche la connexité des lignes de Lyon et de Strasbourg, qu'il convient, pour cette dernière, de s'en tenir au tracé direct stipulé par la loi du 11 juin 1842.

La Chambre de commerce de Mulhouse et celle d'Orléans, adoptant les motifs déjà plusieurs fois invoqués en faveur du tracé par la vallée de l'Yonne, sont d'avis que ce dernier tracé doit obtenir la préférence au point de vue de l'intérêt général.

La Chambre de commerce de Marseille, s'attachant surtout à l'avantage de rattacher plus aisément les chemins du midi à ceux du nord, et à l'abréviation du trajet d'une extrémité à l'autre, se prononce en faveur du tracé de l'Aube partant de la barrière des Vertus, ou plutôt en faveur du tracé de la Seine à partir du confluent des deux rivières.

La Chambre d'Avignon, par des motifs semblables, adopte la même opinion.

La Chambre de commerce de Paris, après un examen approfondi de la question sous le rapport commercial, résume son avis ainsi qu'il suit : « Le tracé par l'Yonne est plus long que celui de la Seine ; il coûtera plus cher, entraînera les voyageurs et les marchandises dans des frais plus considérables à raison de la proximité des canaux et rivières navigables, et n'aura point, ou très peu, de marchandises à transporter : les populations qu'il traverse étant pour la majeure partie agricoles, fourniront peu de voyageurs : enfin, son embarcadère placé à une très-grande distance de ceux du Hâvre et du Nord, obligera le commerce à des dépenses considérables pour le transbordement des marchandises et la traversée de Paris. Le tracé par la Seine, au contraire, se soude sans grands frais aux chemins du Hâvre et du Nord ; il sert de tronc commun au chemin de Strasbourg, et traverse de plus grands centres de populations industrielles, Troyes notamment : enfin, sous tous les rapports, il satisfait mieux aux besoins généraux du commerce et de l'industrie ; et, par ces motifs, la Chambre donne la préférence à la ligne de la Seine, partant de la barrière des Vertus et passant par Troyes. »

La Chambre de commerce de Lyon a voté également, et par des considérations semblables, en faveur du tracé par la vallée de la Seine.

ESSIONS
° 84.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'exécution du chemin de fer de Tours à Nantes;

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 25 juin 1844, 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 au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de vingt-huit millions huit cent mille francs (28 800 000 fr.) est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris sur

l'Océan, classé par la loi du 11 juin 1842, comprise entre Tours et Nantes.

ART. 2.

Sur l'allocation mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quinze cent mille francs (1 500 000 fr.), et sur l'exercice 1845, un crédit de quatre millions de francs (4 000 000 fr.)

ART. 3.

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

FAIT au Palais de Neuilly, le 26 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons réclamer vos suffrages en faveur d'un projet de loi qui a obtenu déjà ceux de la Chambre des Députés.

Le chemin de Paris à Orléans est livré à la circulation depuis plus d'un an : le chemin d'Orléans à Tours sera bientôt en état de recevoir les rails sur lesquels rouleront les machines. Vous êtes saisis en ce moment d'un projet de loi destiné à unir Tours avec Bordeaux par une voie de fer. Dans de telles circonstances, la justice commandait de placer le port de Nantes dans les mêmes conditions, et de l'appeler également à participer au bienfait du nouveau mode de communication que nous cherchons à étendre sur toutes les parties du territoire.

Déjà d'ailleurs l'utilité du chemin de fer de Tours à Nantes, ou plutôt de Paris à Nantes, a été reconnue par la loi de 1842 qui l'a classé au nombre des grandes lignes du Royaume.

Depuis le vote de cette loi, des études de détail ont été ordonnées par l'administration : ces études sont aujourd'hui terminées, et les travaux pourront être entrepris dès que les fonds nécessaires à leur exécution auront été mis à la disposition du Gouvernement.

Voici, en peu de mots, les résultats des derniers projets rédigés par les ingénieurs.

Le point de départ à Tours n'est pas encore déterminé : il dépend de celui qui sera adopté pour l'arrivée du chemin d'Orléans à Tours, et cette question n'est pas encore définitivement résolue.

Au delà de Tours, le tracé se maintient sur la rive gauche de la Loire jusqu'au confluent de ce fleuve avec le Cher à Cinq-Mars; il franchit le fleuve en ce point sur un grand pont de 17 arches de 20 mètres d'ouverture, et, continuant de suivre la rive droite du fleuve, il va passer près de Saumur et arrive à Saint-Mathurin.

Là deux directions principales peuvent être assignées au chemin de fer : l'une, et c'était celle de l'avant-projet, consiste à se maintenir sur le bord du fleuve, en laissant Angers sur la droite; par l'autre, au contraire, le tracé va passer, soit au sud, soit au nord d'Angers, pour rejoindre, à Ingrandes, celui qui reste constamment sur la rive droite de la Loire.

Quelques détails sur l'une et l'autre de ces deux combinaisons ne nous paraissent pas inutiles.

Dans la première, le tracé, entre Saint-Mathurin et Ingrandes, aurait 50 010 mètres de développement; le maximum des pentes et rampes n'y dépasserait pas 2 millimètres et demi par mètre, et la dépense à supporter par l'Etat serait de 8 381 300 francs.

Dans la seconde combinaison, le tracé, comme nous l'avons dit, arrive, soit au sud, soit au nord

de la ville d'Angers : dans le premier cas, il se porte sur cette ville, à partir de Saint-Mathurin, par trois alignements droits, raccordés par des courbes de 2 500 mètres de rayon, et il aboutit dans l'enclos de la Visitation, où la station serait établie : de là il va regagner la Loire, en suivant la rive gauche de la Maine, et rejoint, avant la traversée de cette rivière, la ligne qui suit sans interruption la rive droite de la Loire.

Dans le second cas, le chemin de fer, après s'être maintenu jusqu'à la Daguenière sur le bord du fleuve, le quitte en ce point, pour se diriger sur Angers, en longeant les carrières d'ardoise qui avoisinent cette ville : d'Angers il se porte, à travers la plaine de Saint-Léger-du-Bois, sur le val de la Loire, et se réunit au premier tracé, à une faible distance d'Ingrandes.

Dans le premier cas, la longueur du trajet, entre Saint-Mathurin et Ingrandes, est de 53 468 mètres ; les pentes et rampes sont de 0 mètre 003 millimètres au plus, et la dépense à faire serait de 9 945 000 francs ; dans le second cas, la longuenr du parcours serait seulement de 49 979 mètres, mais les pentes s'élèveraient jusqu'à 10 millimètres par mètre ; la dépense atteindrait le chiffre de 10 046 700 francs.

Ces seules indications, Messieurs, suffisent, ce semble, pour démontrer que le tracé par le sud d'Angers est incontestablement préférable à celui qui passe au nord de la ville. Quant au tracé par le sud d'Angers, comparé à celui qui se tient con-

stamment sur le bord de la Loire, il est certain qu'au point de vue de l'art, c'est-à-dire de la longueur du parcours, de l'inclinaison des pentes, et de la dépense, ce dernier mérite la préférence; mais en même temps il a le grave inconvénient de laisser à 5 kilomètres sur la droite une ville de quarante mille âmes.

Le choix sans doute est peu douteux : cependant la question n'est pas encore définitivement tranchée : elle sera l'objet du plus sérieux examen.

A partir d'Ingrandes, où aboutissent toutes les différentes directions dont nous venons de vous entretenir, le chemin de fer n'abandonne plus la rive droite de la Loire jusqu'à Nantes.

Le développement de la ligne entière, en supposant le passage par Angers, peut s'établir ainsi qu'il suit :

Dans le département d'Indre-et-Loire.	50 kil.
Dans le département de Maine-et-Loire.	89
Dans le département de la Loire-Inférieure.	53
Total. . .	192 kil.

Le chemin de fer ne présentera aucune grande difficulté d'exécution. Constamment maintenu dans une vallée large et peu inclinée, ses pentes sont faibles et les courbes ont toutes de grands rayons; les terrassements y seront peu considérables, et les ouvrages d'art, quoique nombreux, seront peu importants, sauf toutefois les deux ponts qui devront être établis sur la Loire, à Cinq-Mars, et sur la Maine, près de son confluent avec la Loire.

La dépense des travaux ne sera donc pas très-élevée, et nous pensons qu'on peut, sans crainte d'erreur, l'évaluer à 150 000 francs par kilomètre, ou en total à 28 800 000 francs.

C'est à la demande de ce crédit que se borne le projet de loi sur lequel nous appelons vos suffrages. Les questions relatives au mode de concession seront l'objet d'un projet de loi ultérieur, dont il n'est pas indispensable de s'occuper dès ce moment, puisque les travaux ne sont encore commencés sur aucun point de la ligne.

Voici, Messieurs les Pairs, la teneur du projet de loi.

IMPRESSIO

N° 85

—

1844.

IMPRESSIONS
N° 85.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juin 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Paris à Rennes;

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 25 juin 1844, 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 au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Il sera ajouté au système de chemins de fer défini par l'article 1^er^ de la loi du 11 juin 1842, un chemin de Paris à Rennes, par Chartres et Laval.

Art. 2.

Une somme de treize millions de fr. (13 000 000)

est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris à Rennes, comprise entre Versailles et Chartres.

ART. 3.

Il sera statué sur les questions relatives au mode et aux conditions de l'embranchement sur les chemins de fer de Versailles à Paris, par la loi de concession du chemin de fer de Paris à Chartres.

ART. 4.

Sur l'allocation de treize millions de francs (13 000 000 fr.), mentionnée en l'article 2, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de un million de francs (1 000 000 fr.), et, sur l'exercice 1845, un crédit de deux millions cinq cent mille francs (2 500 000 fr.).

ART. 5.

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

FAIT au palais de Neuilly, le 26 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La loi du 11 juin 1842, qui a créé pour l'établissement des chemins de fer en France une ère nouvelle, et qui a classé les grandes lignes dont l'ouverture est destinée à exercer une si grande influence sur la prospérité du pays, a cependant laissé une véritable lacune entre les deux grands rayons qui partent de la Capitale et qui doivent aboutir, l'un au Hâvre, l'autre à Nantes. Le vaste et riche territoire compris entre ces deux rayons méritait d'appeler toute l'attention du Gouvernement. Sa population nombreuse, ses riches vallées qui sont le siége d'un grand nombre d'établissements industriels, ses grands centres commerciaux, ses marchés nombreux et importants, le développement considérable de ses côtes, sur lesquelles se trouvent, indépendamment des ports de Brest, de Lorient, de Cherbourg, de Saint-Malo, de Granville, une foule de ports secondaires, toutes ces circonstances justifient au plus haut degré la proposition que nous venons vous soumettre de tracer, sur la surface du Royaume, une ligne intermédiaire entre celles de Paris au Hâvre et de Paris à Nantes. Cette ligne sera celle qui un jour unira Paris à Brest. Aujourd'hui, cependant, nous n'en demandons le classement que jusqu'à Rennes. Plus tard,

quand nous aurons plus attentivement encore exploré le terrain, et surtout si le maintien de la paix permet de disposer de ressources suffisantes, nous viendrons vous occuper de nouveau de cette question. Nous remarquerons d'ailleurs que Rennes est aujourd'hui la tête d'un vaste système de navigation dont l'exécution a coûté des sacrifices considérables; ce système divise le territoire entier de la Bretagne dans le sens de ses grands diamètres, et met en communication entre eux et avec la ville de Rennes les ports de Brest, de Nantes, de Lorient et de Saint-Malo.

Le chemin de Paris à Rennes devant se diriger par Chartres et Laval, pour couper d'une manière à peu près égale le territoire qu'il s'agit de doter d'une voie de fer, partira naturellement de Versailles. Il ne serait pas raisonnable de songer à créer une nouvelle entrée dans Paris, lorsque déjà il en existe deux qui ont coûté des sommes si considérables.

A partir de Versailles, le tracé s'élève sur le plateau de Trappes, va passer à Rambouillet, Épernon et Maintenon, et arrive à Chartres en un point qui permet de le prolonger sans difficulté, soit sur le Mans, soit sur Alençon.

L'on peut, en effet, Messieurs, assigner au chemin de fer, au delà de Chartres, l'une ou l'autre de ces directions, et par Alençon, l'on peut même encore suivre deux tracés différents.

Le premier de ces tracés remonte la vallée de l'Eure, passe de cette vallée dans celle de la Donette et de celle-ci dans la vallée de l'Huisne, re-

monte le cours de l'Huisne pour aller franchir le faîte qui sépare le bassin de la Seine de celui de la Loire, débouche dans le vallon de Blèves qui le conduit à la Sarthe, et arrive à Alençon en suivant le plateau de la rive gauche de cette vallée.

Le second tracé remonte également l'Eure à partir de Chartres; mais, au lieu d'abandonner cette vallée pour entrer dans celle de la Donette, il la suit jusqu'à sa source, passe, au moyen d'un souterrain de 1700 mètres, dans le vallon de l'Hoesne, puis dans la Sarthe, et aboutit à Alençon, en suivant le cours de cette rivière.

Ce second tracé a, comme on le voit, l'inconvénient d'un souterrain, mais il a, en retour, l'avantage de n'exiger que des pentes de 5 millimètres par mètre au plus, tandis que celui par l'Huisne est affecté d'une pente de 9 millimètres par mètre: il offre, en outre, une abréviation de parcours de 6 kilomètres environ; son développement n'est que de 111 kilomètres, et celui du tracé par l'Huisne de 117.

Au delà d'Alençon et jusqu'à Laval, le chemin de fer va passer aux environs de Champfleurs, traverse la Sarthe au moulin de Combres, s'élève graduellement en passant par Saint-Christophe et Ségrie jusqu'aux environs de Saint-Remi, où se trouve le point culminant du parcours. De là il redescend, en laissant à droite Sillé-le-Guillaume, et suit une série de petites vallées jusqu'au delà de Voutré, en un point où il traverse l'Erve, pour entrer dans la vallée de la Jouanne. Il quitte cette vallée à Saint-Céneré, monte au faîte qui la sé-

pare de la Mayenne, en passant par Argentré, et arrive à Laval, après un trajet de 95 kilomètres.

Dans cette partie, le trajet offrirait d'assez grandes difficultés; il exige une pente de 8 millimètres par mètre, et en outre trois souterrains, dont deux aux environs de Sillé-le-Guillaume, de 1 200 mètres de longueur ensemble, et le troisième de 1 500 mètres, pour passer de l'Erve à la Jouanne.

Si, au lieu de diriger le chemin de fer entre Chartres et Laval par Alençon, on voulait le conduire par le Mans, alors le tracé, arrivé dans la vallée de l'Huisne, comme nous l'avons indiqué ci-dessus, continuerait de suivre cette vallée jusqu'au Mans, puis se porterait du Mans sur Laval, soit par Sablé, soit par Sillé-le-Guillaume.

Par Sablé, un souterrain serait nécessaire pour passer de la Sarthe dans la vallée de la Vaige, et l'on aurait en outre une pente de 8 millimètres et demi au passage de la Mayenne.

Par Sillé-le-Guillaume, on n'aurait pas de pente au-dessus de 5 millimètres; mais il faudrait un souterrain de 700 mètres à la sortie du Mans.

En résumé, de Chartres à Laval par le Mans, la longueur du tracé serait de 212 kilomètres environ, savoir : 114 de Chartres au Mans, et 98 du Mans à Laval.

Après avoir touché Laval, le tracé du chemin de fer passe successivement de la vallée de la Mayenne dans celle du Vicoin, et de celle du Vicoin dans dans celle de la Vilaine, dont il suit le cours jusqu'à Rennes. La longueur du trajet de Laval à

Rennes est de 75 kilomètres environ; les pentes et rampes du tracé, dans cette partie, ne dépassent pas d'ailleurs 5 millimètres par mètre; mais l'on aura à y exécuter des ouvrages d'art nombreux et difficiles.

Nous sommes entrés, Messieurs, dans tous ces détails pour vous faire apprécier dans leur ensemble les études qui ont été entreprises sur la ligne de Paris à Rennes; toutefois, comme entre Chartres et Laval notre choix n'est pas encore arrêté, et qu'il ne pourra l'être qu'à la suite d'enquêtes qui ne sont pas encore ouvertes, nous ne venons aujourd'hui vous demander de crédit que pour la partie comprise entre Versailles et Chartres.

Dans cette partie, les études sont complètes; des projets très-détaillés sont dans nos mains, ces projets ont reçu l'assentiment du conseil général des ponts et chaussées, et il n'y a dès lors aucun motif d'en ajourner l'exécution.

La dépense peut être fixée à 14 000 000 francs. Elle s'élèverait à 15 000 000 francs si l'on veut en outre opérer le raccordement des deux chemins de Versailles.

Telle était en effet, Messieurs, l'allocation que nous avions d'abord réclamée dans le projet de loi. Mais la Chambre des Députés a pensé que l'embranchement du chemin de Chartres sur les chemins de Versailles ne présentait pas une urgence immédiate, que peut-être il serait possible d'en laisser la dépense à la charge de la compagnie qui pourra être ultérieurement chargée de l'exploitation, qu'enfin il convenait de réserver ici les droits

du Gouvernement comme ceux des Chambres, et d'ajourner à statuer sur ces questions.

En conséquence, le crédit demandé a été réduit de 15 000 000 fr. à 13 000 000 fr.

Nous avons donné notre assentiment à cette disposition, qui nous a paru utile à tous les intérêts.

C'est le projet ainsi modifié que nous venons soumettre à votre adoption, et dont voici d'ailleurs le texte.

IMPRESSIONS
Nº 86.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 28 juin 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Prince D'ECKMUHL, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires votées par six départements. **

1er PROJET (Haute-Loire).

MESSIEURS,

Le conseil général de la Haute-Loire avait demandé, dans sa session de 1842, l'autorisation d'une imposition extraordinaire de trois centimes pendant cinq ans, à partir de 1844. Ces ressources, suivant une ancienne habitude du département, devaient être réparties sur treize routes départementales d'un développement total de 459 kilomètres, dont 244 seulement sont entretenus, et

---

* Cette commission était composée de MM. DE CAMBACÉRÈS, du prince D'ECKMUHL, du comte EXELMANS, du comte DE LA RIBOISIÈRE, du vicomte SÉBASTIANI, du vicomte DE SÉGUR-LAMOIGNON, du comte DE VAUDREUIL.

(**) Haute-Loire, Hérault, Sarthe, Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise.

pour l'achèvement desquels une somme d'environ 4 millions de francs est jugée nécessaire. Les Chambres, d'accord avec M. le Ministre de l'intériuer, qui avait clairement démontré l'abus qu'il y aurait à éparpiller, sur treize routes classées, des fonds votés chaque année, et à perdre ainsi presque entièrement le fruit des sacrifices imposés au pays, ont réduit, par la loi du 16 juin 1843, la durée de l'imposition demandée à une seule année.

Aujourd'hui, le conseil général, éclairé par le rejet de ses demandes, a reconnu son erreur. C'est à trois routes qu'il se propose d'affecter les ressources du département; c'est pour les travaux de ces trois routes qu'il demande la prorogation pendant cinq ans, à partir de 1845, de l'imposition extraordinaire de trois centimes, créée pour un an par la loi de 1843. Le conseil général demandait à se réserver, pour chaque année, la désignation de ces trois routes; mais le Gouvernement, pensant aux inconvénients que pourraient amener des changements d'avis, et l'abandon de routes commencées, pour en entreprendre de nouvelles, s'est décidé à conserver la haute main sur la manière dont serait employé le produit de l'imposition, chaque année. Votre commission, Messieurs, ne peut qu'approuver cette mesure de prudence.

L'urgence des travaux est incontestable; le département de la Haute-Loire a besoin de routes, et sa situation financière lui permet de s'imposer des charges qui ne seront ni nouvelles, ni aggravées. Elles ne seront que la continuation de celles qui cessent à la fin de l'année courante, et qui

n'ont pas obéré les contribuables, puisque, depuis l'année dernière, les recouvrements habituellement arriérés de la Haute-Loire se sont sensiblement améliorés.

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

2e PROJET (Hérault).

MESSIEURS,

Les routes départementales de l'Hérault ont 483 607 mètres de développement, sur lesquels 286 515 mètres sont à l'état d'entretien. Une longueur de 75 691 mètres a besoin de grosses réparations équivalant à des travaux neufs; enfin 121 401 mètres de routes sont à ouvrir, ou du moins sont considérés comme lacunes, à cause de leur imperfection.

Les dépenses sont évaluées : 1° pour les 75 691 mètres à refaire, à 530 374 fr.; 2° pour la lacune de 121 401 mètres à 2 655 591 fr.

Sur le budget de 1844, une somme de 92 275 fr. est applicable à ces travaux, et leur est entièrement consacrée. D'après les prévisions, celle qui pourrait être allouée en 1845 serait d'environ 80,000 fr. Le total estimatif des dépenses qui seraient faites, pendant ces deux ans, n'arriverait ainsi qu'au chiffre de 172 257 fr.; et la dépense restant à faire au 31 décembre 1845, serait encore de 2 482 934 fr.

A partir du 1er janvier 1846, le département se

trouverait réduit aux ressources ordinaires de la seconde section de son budget pour faire face à cette énorme dépense. Et, en supposant qu'à partir de cette époque il pût tous les ans consacrer 50 000 fr. aux travaux neufs des routes, il ne lui faudrait pas moins de cinquante ans pour les mettre à fin.

C'est ce qui a obligé le conseil général à continuer le vote d'une imposition extraordinaire. Les cinq centimes autorisés par la loi du 24 avril 1837, sur les quatre contributions directes, produisent annuellement environ 170 000 fr. En y ajoutant les 50 000 fr. présumés pouvoir être pris, comme en 1844, sur les ressources ordinaires, on atteindrait le chiffre de 220 000 fr.; on arriverait ainsi en dix années à une somme de 2 200 000 fr., encore inférieure de 282 000 fr. à l'évaluation de la dépense restant à faire à partir du 1er janvier 1846.

Le conseil a fixé à dix années, à partir de 1846, la continuation de l'imposition extraordinaire de cinq centimes, qui finit en 1845. Il a mieux aimé attendre douze ans l'achèvement de ses routes, que de demander une augmentation quelconque aux charges actuellement supportées par les contribuables.

Cependant, on a reconnu l'impossibilité de suffire en 1845, rien qu'avec les fonds qui resteraient libres, à des travaux d'art déjà commencés, pour lesquels une interruption serait extrêmement dommageable, et qui cependant devraient être interrompus par le manque de ressources. Ces travaux sont quatre ponts en construction, savoir : deux sur la route départementale n° 7 ; pour ces deux

ponts 230 000 fr. fr. ont été déjà dépensés, et on ne pourrait interrompre l'ouvrage sans s'exposer à tout perdre. Sur la route n° 8 les travaux ont été adjugés, en 1840, pour une somme de 124 885 fr. 71 cent.; ils sont peu avancés, car la somme restant à dépenser s'élève à 107 385 fr. 71 cent., et cependant cette route, l'une des plus importantes du département, l'une des plus fréquentées, sera forcément interrompue par la moindre crue de la rivière de Mase jusqu'à l'achèvement du pont adjugé. Enfin sur la route n° 10, le pont de Bédarieux, devenu trop étroit, doit être reconstruit, et la dépense est évaluée à 56 000 fr.

La construction de ces ponts, qui ne peut être interrompue, a déjà coûté 250 000 fr. et réclame encore une somme à peu près égale. C'est ce qui a forcé le conseil général à voter l'imposition de deux centimes extraordinaires pour 1845. Le produit de ces centimes, qui sera d'environ 68 000 fr. ajouté aux 80 000 fr. prévus disponibles sur les ressources actuelles, porterait de cette manière à 148 000 fr. la somme à dépenser en 1845.

Le département de l'Hérault a besoin de routes, et depuis trente années ses efforts ont été incessants pour les améliorer. La manière d'opérer, qu'il désire adopter, est la meilleure possible pour arriver à son but. En effet, l'imposition additionnelle de deux centimes pendant un an ne peut aggraver sensiblement les charges des contribuables. Celle de cinq centimes pendant dix ans, à partir de 1846, n'est que la continuation de celle qu'avait autorisée la loi de 1837; et la statistique financière du

département de l'Hérault démontre clairement qu'il la supporte aisément, tout en voyant sa prospérité augmenter.

Ces motifs, Messieurs, ont engagé le Gouvernement à présenter aux Chambres un projet de loi conforme au vote du conseil général, projet dont votre commission me charge de vous proposer l'adoption.

3e PROJET (Sarthe).

MESSIEURS,

Les routes du département de la Sarthe se trouvent dans des conditions plus favorables que celles de beaucoup d'autres de nos départements. Toutes sont à l'état d'entretien. Cependant on n'a pas pu arriver à ce résultat sans laisser de côté beaucoup de détails secondaires. Un grand nombre d'améliorations sont encore nécessaires, et d'après un rapport de M. l'ingénieur en chef, approuvé par M. le préfet et par le conseil général, la somme à dépenser se monterait à environ 600 000 francs.

Mais le conseil général, comprenant la nécessité de ne créer des ressources extraordinaires qu'avec une extrême réserve, et se conformant ainsi aux instructions données par M. le Ministre de l'intérieur à cet égard, résolut à l'unanimité de ne voter que les réparations les plus urgentes; un peu moins de la moitié de la somme fixée approximativement par M. l'ingénieur devant suffire à cette dépense.

Il demanda à s'imposer extraordinairement pen-

dant trois années, à partir de 1845, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes. Le produit de ce centime sera de 90 000 f. en trois ans. Ajouté aux ressources ordinaires dont le département peut disposer, environ 50 000 fr. par an, il suffirait à assurer et consommer les améliorations les plus urgentes.

La demande du conseil général de la Sarthe a paru très-modérée, d'autant que l'état financier du département est aussi prospère que possible. Le Gouvernement l'a approuvée et a proposé aux Chambres un projet de loi dont votre commission vient vous demander aujourd'hui l'adoption.

4° PROJET (Seine).

MESSIEURS,

Le département de la Seine a à sa charge soixante-dix-neuf routes, qui toutes sont terminées. Il n'a pu atteindre de suite le degré de perfection qui serait à désirer, et bien que les lois du 9 mai 1827, du 24 mai 1832, du 4 juin 1834 et du 8 juillet 1838 aient autorisé d'abord, et continué ensuite, une imposition extraordinaire de deux centimes, qui a permis au département de se livrer à de nombreux travaux, tout n'est pas encore arrivé à un état satisfaisant.

La situation imparfaite de la viabilité, l'assainissement du territoire envahi dans différents points par des amas d'eau stagnante, et l'augmentation incessante de la circulation, réclament l'ap-

plication de sommes importantes. Ce n'est pas dans ses ressources facultatives, qui ne pourraient même pas suffire à l'achèvement des travaux commencés, que le département trouverait des ressources pour ces nouvelles et très-fortes dépenses qui ne sont pas évaluées à moins de 4 714 400 fr., en considérant surtout que l'imposition de deux centimes spéciaux, accordée par la loi du 8 juillet 1838, doit cesser à la fin de l'année 1844.

C'est là ce qui a décidé le conseil général à demander la prorogation, pendant six années, de l'imposition de deux centimes spéciaux sur les quatre contributions directes. Le produit de ces centimes sera de 2 230 000 francs pendant ces six ans.

On peut déjà se rendre compte que cette imposition sera insuffisante pour l'achèvement définitif des travaux d'amélioration, et qu'une nouvelle prorogation sera probablement demandée; cependant, comme le département de la Seine ne paie que cinq centimes extraordinaires, et que les populations retireront un avantage immense des dépenses qui seront faites, il n'a pas paru dangereux de continuer un impôt qui ne les surcharge en aucune manière. Il a été pris d'ailleurs, par la Chambre des Députés, une résolution qui assure des garanties nouvelles à la bonne direction des travaux. C'est l'article 2, ajouté par elle, qui stipule que le conseil général déterminera les travaux les plus urgents auxquels les ressources nouvelles seront spécialement appliquées.

Par tous ces motifs, Messieurs, votre commis-

sion a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi présenté.

5e PROJET (Seine-et-Marne).

MESSIEURS,

Les routes du département de Seine-et-Marne sont au nombre de trente-neuf, en comptant celle d'Argens à Champrosay, dont l'exécution a été retardée jusqu'ici à cause de l'insuffisance des fonds, mais qui ne pourrait être ajournée plus longtemps sans de grands inconvénients, parce que les départements du Loiret et de Seine-et-Oise s'occupent de routes qui doivent la rejoindre et coïncider avec elle.

Des routes de Seine-et-Marne, trente et une sont livrées à la circulation, et huit sont en construction ou en projet. Ce n'est pas avec ses ressources ordinaires que le département eût pu suffire aux travaux que nécessitaient l'entretien de ce qui existait et la création de ce qui restait à faire; il a dû chercher à s'en créer d'autres. Des lois en date du 13 juin 1841 et du 15 juillet 1843 l'autorisaient à un emprunt de 75 000 francs d'une part, et de l'autre à l'imposition extraordinaire, sur les quatre contributions directes, de 5 centimes jusqu'en 1845 et de 3 en 1846.

Ces ressources extraordinaires se sont trouvées insuffisantes; les prévisions, suivant l'habitude, se sont trouvées très au-dessous de la dépense à faire. D'ailleurs il s'en présentait une nouvelle, celle de

la route d'Argens à Champrosay, qui, comme on l'a vu, ne pouvait pas être ajournée. Différentes causes venaient encore augmenter les difficultés. D'une part, les matériaux et la main d'œuvre ont subi une énorme augmentation de prix en Seine-et-Marne; de l'autre, l'entretien des routes devient de jour en jour plus cher par suite du rapide accroissement que prend leur fréquentation.

Telle était la position du département, quand le conseil général, d'après l'examen des devis de M. l'ingénieur en chef, appuyés des observations de M. le préfet, se décida à demander l'autorisation de contracter un emprunt de 250 000 francs, dont 150 000 recouvrables en 1844 et 100 000 en 1845. Il vota, en outre, une imposition extraordinaire de centimes additionnels, au principal des quatre contributions directes, centimes qui devaient être perçus de la manière ci-dessous indiquée :

2 centimes en 1846, frappé déjà de 3 par la loi de 1841, 5 pendant chacune des années 1847, 1848 et 1849.

Il n'y aurait donc pas de nouvelles aggravations pour le département, qui verrait seulement se prolonger la surcharge qu'il subit depuis quelques années.

Le conseil général paraît avoir bien maintenu, dans son vote, l'équilibre des recettes avec les dépenses; en effet, l'évaluation de la dépense des travaux est de..... 814 599 fr.

Et le département y affecte :

1° Le montant de l'emprunt

demandé		250 000 fr.
2° Sur les centimes facultatifs de 1844.		34 762
3° Sur les subventions communales de 1844 à 1849.		134 296
4° Le produit des centimes additionnels		
2 centimes en 1846.	80 083	
5 — en 1847.	200 208	
5 — en 1848.	200 208	
5 — en 1847.	200 208	
Total.		1 099 765 fr.

Sur cette somme on doit défalquer le remboursement du capital de l'emprunt de . . . 250 000 fr.

Les intérêts à partir de 1846, ceux à payer en 1844 et 1845 étant imputables sur les centimes facultatifs de ces deux années. 35 160

Total. . . . 285 160 fr.

Il restera donc pour les travaux 814 605 fr.

Leur urgence extrême, l'augmentation énorme de dépenses qu'amènerait un retard d'exécution, et les renseignements favorables donnés par M. le Ministre des finances sur les ressources du département et la facilité avec laquelle s'y opèrent les recouvrements, ont décidé M. le Ministre de l'intérieur à présenter aux Chambres un projet de loi

que celle des Députés a déjà voté, et dont votre commission me charge de vous proposer l'adoption.

6e PROJET (Seine-et-Oise).

MESSIEURS,

Le département de Seine-et-Oise a le plus grand intérêt à voir s'étendre ses moyens de communication avec celui de Seine-et-Marne. Celui-ci, désirant également trouver de nouveaux débouchés chez son voisin, lui a soumis ses exigences. Après plusieurs années de pourparlers, les deux départements se sont entendus, et ont consenti à faire chacun la portion située dans les limites de son territoire, de deux routes, dont l'une, partant de Choisi-aux-Bœufs, se dirigerait sur Veymars et Survilliers; l'autre prolongerait vers Milly celle qui conduit de cette ville à Melun.

Un rapport de l'ingénieur en chef constate la convenance et l'utilité de ces deux nouvelles voies de communication; M. le préfet en attend également de très-bons résultats, et le conseil général a sollicité de M. le Ministre des travaux publics le classement des deux routes par ordonnance royale. Une lettre de ce Ministre à son collègue de l'intérieur, nous montre qu'il a reconnu l'indispensable nécessité de ce classement.

Mais le conseil général ne trouvait pas, dans les ressources ordinaires du département, la somme nécessaire pour réaliser ses projets. Les dépenses

avaient été estimées à environ 180 000 francs, et les seuls fonds dont on pût disposer, étaient 12 913 fr. 35 c., restés libres sur le produit de l'impôt extraordinaire de trois centimes, autorisé par la loi du 4 avril 1838. C'est pourquoi, il a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant les années 1845 et 1846, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes. Le produit de l'imposition, qui serait d'environ 165 000 francs, ajouté aux 12 913 fr. 35 c. disponibles, atteindrait à très-peu près la somme nécessaire à l'achèvement des travaux.

L'importance de ces chemins est au-dessus de toute contestation; l'imposition demandée est faible et de courte durée. M. le Ministre des finances a reconnu que, bien que l'impôt de Seine-et-Oise dépasse la moyenne des impôts des autres départements, les recouvrements y sont faciles, les poursuites rares, et que, par conséquent, on pourrait sans danger satisfaire au vœu du conseil général.

Tous ces motifs, Messieurs, ont décidé votre commission à vous proposer l'adoption du projet de loi présenté.

IMPRESSION

N° 87.

—

1844.

IMPRESSIONS
N° 87.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 28 juin 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. CORDIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

MESSIEURS,

Une loi du 15 juillet 1840 a ordonné qu'un chemin de fer serait établi, aux frais de l'État et par l'État, de Nîmes à Montpellier, et qu'un crédit de quatorze millions serait affecté à l'entreprise. Vous savez de quelle manière cette loi a été mise à exécution; les travaux ont été conduits avec habileté, célérité et économie; presque tous sont terminés, le reste touche à sa fin. L'une des deux voies de fer pouvant dès à présent être livrée au public, le Gouvernement a dû s'occuper des moyens de pourvoir à la mise en exploitation.

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BARTHÉLEMY, le vicomte BORRELLI, DE CHASTELLIER, CORDIER, le baron DE FRÉVILLE, HUMBLOT-CONTÉ, le comte DE LA REDORTE.

On avait à choisir entre deux systèmes, l'exploitation en régie par l'Etat, ou l'exploitation par bail passé dans la forme des adjudications publiques. Ce dernier mode a été préféré par le Gouvernement; il a reçu l'assentiment de la Chambre des Députés; il fait la base du projet de loi qui est en ce moment soumis à vos délibérations.

Avant d'examiner le principe et les détails du projet, il sera utile de rappeler quelques notions essentielles.

Le chemin de fer de Nîmes à Montpellier a 52 kilomètres de longueur; il est à deux voies et à grande section. La dépense s'élève, savoir :

Terrains, terrassements et constructions de toute espèce. . . .	7 317 364fr.
Voie de fer	4 796 252
Ensemble.	12 113 616
Matériel roulant, acheté ou commandé, comprenant huit locomotives.	933 076
Total.	13 046 692

Le crédit total étant de quatorze millions, il y a par conséquent un résidu disponible de 953 308 francs.

Ce résidu sera en partie employé, tant à quelques augmentations demandées par le ministère de la guerre dans les travaux prévus près de la citadelle de Montpellier, qu'à diverses améliorations, sinon indispensables, du moins très-utiles, dans les trois stations principales; en supposant que

la somme ainsi appliquée absorbe la moitié du résidu, et en l'ajoutant au montant des dépenses déjà faites, celles qui concernent le matériel étant déduites, on trouve que le kilomètre de chemin de fer ne sera revenu (en nombres ronds) qu'à la somme de 242 000 francs.

Le chemin n'a pas seulement pour destination de mettre en communication les deux villes importantes de Nîmes et de Montpellier. Il se soude à son extrémité occidentale avec le chemin de fer de Montpellier à Cette, dont la longueur est de 28 kilomètres, tandis que son extrémité orientale s'embranche à Nîmes, sur le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, près d'un point qui n'est qu'à 25 kilomètres de cette dernière ville. La réunion des trois tronçons forme par conséquent une ligne continue de 105 kilomètres et va permettre des communications nouvelles et rapides entre le bas Rhône et le port de Cette.

Mais en outre, les produits du bassin houiller d'Alais, qui jusqu'à présent n'ont pu s'écouler que par Beaucaire, vont, après avoir parcouru une distance de 62 kilomètres pour descendre à la hauteur de Nîmes, pouvoir se distribuer le long de la voie nouvelle, et arriver par Cette à la Méditerranée, sans subir aucun transbordement. Le parcours total de la Grand'-Combe à Cette sera de 142 kilomètres.

Un avenir sans doute peu éloigné réserve un rôle plus important encore au chemin de Nîmes à Montpellier. Réuni aux 25 kilomètres qui s'étendent de Nîmes à Beaucaire, ce chemin formera la

tête de la grande ligne qui doit s'étendre un jour du Rhône jusqu'à Toulouse et Bordeaux. Cette perspective n'est pas à négliger au milieu des considérations qui doivent influer sur le parti qu'il est nécessaire de prendre en ce moment.

On ne doit pas moins tenir compte des conditions particulières dans lesquelles se trouvent les deux chemins que la nouvelle ligne va mettre en communication.

Le chemin de Montpellier à Cette, concédé à une compagnie, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, par une loi du 9 juillet 1836, est à une seule voie, avec faculté toutefois d'en établir par la suite une seconde. Les rails ne pèsent que 20 kilogrammes par mètre courant. Les machines locomotives sont du plus petit modèle; le tarif offre, du reste, les détails convenables et distingue les deux éléments du taux de chaque article, à savoir le prix du péage et le prix du transport proprement dit. Le premier de ces éléments est constamment supérieur à l'autre et varie entre six et sept dixièmes de chaque somme. Enfin, la faculté de libre parcours a été réservée, moyennant péage, aux voitures et convois des entreprises de chemins de fer à exécuter par embranchements ou prolongements.

Le chemin d'Alais à Beaucaire a été concédé à perpétuité par une loi du 29 juin 1833; il ne porte qu'une seule voie. Le poids des rails est de 22 kilogrammes et demi par mètre courant. Le tarif accordé est d'un laconisme remarquable; il ne

fait aucune mention des voyageurs, et se borne à stipuler qu'à la descente, la houille paiera 10 centimes par tonne et par kilomètre, et les autres marchandises 15 centimes, et qu'à la remonte toute espèce de marchandise paiera 17 centimes. La décomposition de chacun de ces nombres en droit de péage et en droit de transport est d'ailleurs omise. Enfin, aucune faculté de libre parcours n'a été réservée en faveur des entreprises de chemins d'embranchement ou de prolongement.

L'ordonnance royale du 12 mai 1836, qui a concédé à de meilleures conditions, et pour quatre-vingt-dix-neuf ans seulement, le prolongement de 17 kilomètres entre Alais et la Grand'-Combe (centre du bassin houiller d'Alais), n'a rien changé à cet état imparfait des choses.

Il en a été de même de la loi du 17 juillet 1837, qui accorde à la compagnie du Gard un prêt de six millions pour l'achèvement de ses deux chemins.

C'est dans de telles circonstances qu'il s'agit de statuer sur le mode d'exploitation du chemin de Nîmes à Montpellier.

En faveur du système d'exploitation par l'État, on peut faire valoir les principaux motifs suivants : l'entreprise est facile à exécuter; le chemin a peu de longueur; il est garni d'une grande partie de son matériel roulant; il ne reste, pour ainsi dire, qu'à chauffer les locomotives. Le personnel peut être utilement fourni par celui qui a servi à la construction. Le crédit nécessaire pour compléter les moyens d'activité est peu considérable, et ne

saurait être compté comme une charge pour le Trésor. D'après les données recueillies sur la circulation des voyageurs et des marchandises par les voies ordinaires, et d'après toutes les probabilités, le succès de l'opération ne paraît pas douteux. S'il y a insuffisance ou exagération dans le taux du tarif proposé, le Gouvernement reste le maître d'y faire tous les changements convenables. Le Gouvernement est en meilleure position que toute compagnie fermière pour établir et maintenir de bonnes relations de voisinage et d'intérêt avec les concessionnaires des chemins de Cette et de Beaucaire. La consolidation matérielle du chemin se trouve mieux assurée, car les ingénieurs habiles qui l'ont construit conservent toute responsabilité et toute latitude d'action. Enfin une expérience large, utile et désirable de la capacité de l'État pour cette sorte de gestion, est faite dans les circonstances les plus opportunes. On évite d'ailleurs les chances défavorables d'une adjudication qui non-seulement portera sur un minimum assez faible, mais encore pourra bien n'être pas sérieuse; car il est vraisemblable que personne ne se présentera pour lutter contre les compagnies de Cette et de Beaucaire, qui, dès l'année dernière, ont collectivement adressé à l'administration une soumission de bail. On n'a point à craindre que toute la ligne de fer ne tombe entre les mains qui détiennent déjà les canaux parallèles qui forment la continuation du canal du Languedoc. Enfin, on n'ajoute point aux difficultés qui existent dès à présent de Nîmes à Beaucaire, pour l'exécu-

tion future de la grande ligne qui doit se diriger sur Toulouse et Bordeaux.

Ces motifs, Messieurs, ont pu faire hésiter votre commission, mais ne l'ont point convaincue. Voici les principales considérations qui l'ont décidée en faveur du système d'exploitation par bail, tel qu'il est proposé par le projet de loi :

A parler en général, l'exploitation d'un chemin de fer, quelle que soit son étendue, constitue, à beaucoup d'égards, une véritable opération industrielle et commerciale qui offre bien plus de complications qu'on ne peut le croire au premier aperçu. Elle exige, dans une foule de ses détails, une célérité dans les décisions, une liberté d'action qui sont peu compatibles avec les formes de l'administration publique, et qu'on ne peut guère obtenir que dans les entreprises de l'intérêt privé. Comme en définitive ce genre d'affaire n'a pour but que des services rendus et rémunérés, l'Etat, en s'en chargeant, se commet réellement et journellement avec le public. Il s'expose à des réclamations, à des contestations nombreuses et continuelles dans lesquelles il a plus de chances de succomber qu'un simple entrepreneur. Le choix des agents et des employés de toute espèce, et le maintien d'une discipline sévère, offrent aussi pour lui bien des écueils.

Dans l'espèce, il est bien vrai qu'une partie du capital à engager pour le roulement est déjà réalisée ; mais le supplément de douze à quinze cent mille francs, qu'il faudrait voter, est assez notable pour qu'on ne l'ajoute pas, sans nécessité, aux charges du Trésor.

Or, cette nécessité n'existe pas ; l'entreprise est évidemment dans des conditions propres à stimuler l'intérêt privé. Ses proportions sont restreintes et ses données faciles à embrasser. Sur une aussi petite échelle, les bénéfices qu'on doit en espérer peuvent être évalués d'une manière suffisamment satisfaisante par tout spéculateur. Elle n'exige qu'un capital peu considérable. En un mot, elle est accessible aux plus faibles compagnies. On peut donc dire, même sans rappeler la soumission dont il a déjà été parlé, ni les ouvertures qu'une société de capitalistes a faites à l'administration le 12 juin 1843, qu'il y aura très-vraisemblablement concurrence si l'entreprise est mise en adjudication.

On doit admettre aussi qu'un adjudicataire défendra, si ce n'est mieux, du moins aussi bien que l'Etat, sa position vis-à-vis des compagnies des chemins de Cette et de Beaucaire, et qu'il saura probablement tirer un meilleur parti de son tarif pour obtenir de ces compagnies d'utiles transactions dans l'intérêt de la plus grande et de la plus facile circulation possible. On doit croire encore que cet adjudicataire sera le premier intéressé au bon entretien du chemin et à son amélioration.

Quant aux éventualités d'une adjudication, elles n'ont rien que de très-rassurant. Si l'adjudication réussit, le Trésor en retirera des profits certains ; la durée de l'engagement contracté ne sera évidemment pas assez grande pour qu'il puisse en résulter, par la suite, aucun obstacle sérieux à l'exécution de la grande ligne prolongée vers Tou-

louse et Bordeaux. Si l'adjudication n'a pas de succès, l'Etat devient forcément exploitant ; il doit pourvoir à un besoin d'utilité générale auquel il est bien démontré que lui seul peut satisfaire. Sa tâche est d'autant plus facile qu'il est dans de bonnes conditions pour l'entreprendre. Mais, ainsi qu'on l'a dit, tout fait espérer que cette seconde hypothèse ne se réalisera pas.

Enfin, la célérité qu'on a droit d'attendre de l'intérêt privé dans l'exécution de l'entreprise est un dernier point de vue qui était de nature à frapper votre commission. En adoptant le principe du projet de loi, votre commission a été mue surtout par le désir d'accélérer, autant qu'il est possible, l'usage d'un chemin dont la nécessité est si bien sentie et l'ouverture si vivement réclamée.

Le principe du projet de loi une fois admis, votre commission aura peu d'observations à vous soumettre relativement aux détails.

La durée du bail est fixée à douze ans, terme qui est bien suffisant, mais nécessaire, pour donner au fermier la consistance avec laquelle il a besoin de se présenter dans toutes ses transactions avec les tiers, et pour lui assurer la possibilité de réaliser des bénéfices justes et convenables en se livrant à une exploitation naissante et qu'il faudra monter dans presque toutes ses parties.

Le prix de ferme se compose de deux éléments; savoir : d'une part, la somme fixe de 27 000 fr., représentant l'intérêt à 3 pour 100 de la valeur du matériel livré à l'adjudicataire, et, d'autre part, une somme a régler au moyen des enchères, qui

auront lieu sur un minimum fixé par le Ministre des travaux publics, et qui ne pourra être inférieur à une moyenne annuelle de 250 000 francs pendant la durée du bail. Le taux du maximum est, à très-peu de chose près, égal à l'intérêt de 5 pour 100 de la dépense faite pour les rails. Votre commission n'a aucune objection à faire contre le montant de ce point de départ. Comme il est bien entendu, d'ailleurs, que l'adjudicataire aura la faculté de se libérer par paiements annuels inégaux, c'est, en définitive, sur un minimum de 3 millions, payables en douze ans, que les enchères pourront être ouvertes. Dès lors, il faudra évidemment que les clauses de l'adjudication règlent une échelle progressive des termes annuels à payer par le fermier; autrement, il pourrait arriver que, par suite d'une surenchère très-faible, un des concurrents obtînt la préférence, quoiqu'il eût rejeté de trop fortes annuités pour la fin de son bail. Cette difficulté dans l'exécution de l'article 2 du projet de loi a déjà été remarquée dans une autre enceinte; elle méritait de vous être signalée. Nous pensons que l'article 2 donne assez de latitude au Ministre des travaux publics pour qu'il puisse la lever aisément.

L'article 6, en autorisant le Ministre des travaux publics à pourvoir, au compte de l'État, à l'exploitation du chemin de fer, dans le cas où l'adjudication n'aurait pas de résultat, détermine implicitement que cette exploitation ne sera que provisoire. Les dépenses seront faites au moyen de crédits ouverts par ordonnances royales, et qui

devront être soumis à la sanction des Chambres dans la session prochaine. Ainsi, dans l'hypothèse posée, les Chambres seront de nouveau saisies de toute la question, y compris surtout celle du tarif, qui, en vertu de l'article 7 et dernier, se trouvera avoir été mis à l'essai. Les dispositions contenues dans ces deux articles étaient nécessaires pour compléter le projet de loi. Elles pourront, en outre, avoir une influence utile sur les résultats à espérer de l'adjudication.

Le cahier des charges joint au projet de loi, est généralement conforme à ceux qui sont annexés aux précédentes lois de chemins de fer; il contient cependant plusieurs additions et améliorations notables.

Ainsi l'obligation par l'État d'acheter les approvisionnements de l'adjudicataire, à l'expiration du bail, est limitée aux approvisionnements nécessaires à l'exploitation pendant six mois.

Le prix à payer pour le transport des marchandises est réglé par centièmes de tonne, c'est-à-dire échelonné de 10 en 10 kilogrammes.

Le poids du bagage que les voyageurs peuvent gratuitement transporter est porté à 30 kilog. au lieu de 20.

Lorsque le tarif des marchandises aura été abaissé, l'adjudicataire ne pourra le relever qu'au bout d'un an.

Tout expéditeur recevra une lettre de voiture.

Enfin le droit de faire chaque année un règlement pour le transport des objets qui ne sont point compris dans le tarif est réservé à l'administration.

Le tarif est, quant aux sommes à percevoir, analogue à ceux qui ont été réglés pour les chemins d'Avignon à Marseille et de Montpellier à Cette. Comme le tarif de ce dernier chemin, il donne au droit de péage une supériorité notable sur le droit de transport proprement dit. Cette inégalité dont l'utilité est maintenant bien établie, et qui date de la loi du 2 juillet 1838, était ici indispensable, non-seulement pour égaliser les conditions de la circulation sur les deux chemins, mais encore dans la vue de faciliter les transactions à négocier avec l'entreprise du chemin d'Alais à Beaucaire qui, ainsi que nous l'avons fait observer, n'a qu'un tarif sommaire et imparfait.

A l'article des voitures suspendues, votre commission a remarqué que l'élévation des sommes à percevoir est restée la même que dans les cahiers des charges qui ont été anciennement votés par les Chambres ou récemment soumis à la Chambre des Députés; elle croit devoir en exprimer le regret: cette élévation, considérée en général, tend à annuler les avantages des chemins de fer pour une classe notable de voyageurs, ceux qui se font conduire en poste. Elle fait obstacle à ce que les particuliers puissent facilement envoyer d'un pays dans un autre les voitures qui sont à leur usage; mais, ce qui est plus grave, elle nuit déjà, et elle nuirait bien davantage par la suite, au commerce des voitures suspendues qui sortent de nos fabriques et qu'on ne peut réellement considérer que comme de véritables marchandises. Ajoutons que, suivant toutes probabilités, cette élévation tend à

restreindre sensiblement les bénéfices que les compagnies exploitantes seraient appelées à recueillir dès à présent, mais surtout dans l'avenir, si le tarif était modéré. Une profonde modification serait donc nécessaire, mais elle a besoin d'être étudiée. Dans l'espèce qui nous occupe, l'utilité de cette modification est bien restreinte, puisque le chemin a peu de longueur et le bail peu de durée; la loi d'ailleurs est urgente. Votre commission ne vous propose donc aucun amendement; elle a pensé qu'il suffirait d'avoir signalé ces inconvénients à la sollicitude et à la sagacité du Gouvernement, qui, après les avoir examinés, saisira sans doute la première occasion de les faire disparaître.

D'après toutes les observations qui précèdent, votre commission a l'honneur de vous proposer d'adopter purement et simplement le projet de loi.

IMPRESSIONS
Nº 88.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 28 juin 1844.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le Comte PORTALIS, à l'occasion du décès de M. le Baron MOUNIER.

MESSIEURS,

Dans ce laborieux combat de la vie, où le hasard de demeurer les derniers, sur le champ de bataille, ne confère ni honneur ni gloire, nous voyons successivement tomber autour de nous, par un malheur sans compensation, nos compagnons et nos amis. Leur survivre, et nous survivre ainsi à nous-mêmes, dont ils emportent la meilleure part, c'est une triste destinée. Je l'éprouve en ce moment. Toutefois elle impose à ceux qui la subissent des devoirs pénibles, sans doute, mais consolants. Elle commet, à leurs soins, la religion des souvenirs, le culte de la mémoire de ceux qui ne sont plus.

L'accomplissement de cette obligation pieuse m'amène à cette tribune. Jamais je ne l'abordai avec un sentiment si complet de mon insuffisance. Voici que depuis deux sessions une voix habile à

rapprocher les esprits, à concilier les opinions, une voix aimée des auditeurs entre toutes les autres; une voix qui vivifiait tous nos débats, éclairait toutes nos discussions, ne se fait plus entendre dans cette enceinte: et je viens vous la rappeler! A cette pensée, un douloureux découragement s'empare de moi. L'espérance que vous ne voudrez pas refuser à celui qui vient vous entretenir de *M. Mounier*, un peu de cette faveur que vous accordiez à ses moindres paroles, peut seule me soutenir en cet instant.

Si les hommes, qui les composent, empruntent, aux corps politiques auxquels ils sont agrégés, une valeur et une autorité qu'ils tiennent de la mise en commun des situations éminentes et du mérite personnel des membres qui en font partie, il en est, parmi eux, qui rendent à ces grandes compagnies autant qu'ils en reçoivent. Ils sont comme l'expression caractéristique de ce qui est en elles de plus considérable et de plus élevé. Viennent-ils à disparaître, elles demeurent amoindries jusqu'à ce que des occasions nouvelles, d'autres renommées, le temps enfin, rétablissent l'ancien niveau. Claude-Philippe-Édouard *Mounier* fut un de ces hommes.

Né à Grenoble le 2 décembre 1784, d'une famille honorable, dans une condition modeste, il reçut, avec le jour, un nom obscur encore, mais que son père allait immortaliser. On ne saurait séparer leur mémoire; ce serait trahir, à la fois, la vérité, et, la reconnaissance d'un fils qui rapportait, avec la plus touchante simplicité et une par-

faite abnégation de lui-même, toutes les belles qualités qui le distinguaient, aux tendres et généreuses inspirations de l'éducation paternelle.

C'est donc à la vie, aux vertus, aux principes de *Mounier* le père qu'il convient de remonter comme à la source de cette rectitude d'esprit, de cette droiture de cœur, de cette allure franche et noble qui caractérisèrent le fils; de ces convictions politiques, fermes et assurées qui demeurèrent la règle immuable de sa conduite. Un coup d'œil rapide jeté en arrière suffira pour le démontrer.

Il est des époques où la grandeur des circonstances donne aux années le poids des siècles. Deux ans, sur la scène politique, ont suffi à Jean-Joseph *Mounier* pour acquérir, une longue mémoire et une glorieuse place, parmi les fondateurs de nos libertés.

Le XVIII^e^ siècle finissait, et avec lui semblait toucher à son terme, miné par le temps et l'opinion, l'édifice ruineux des antiques institutions et des vieilles mœurs nationales. Sous l'empire universel de cet esprit philosophique, dont l'indépendance ne connaissait point de limites, et qui, citait au tribunal de la raison le présent et le passé, tout invitait à l'application des idées nouvelles. Étourdie par le mouvement éblouissant des esprits, la société se disposait à subir, non-seulement avec résignation, mais avec joie, toutes les expériences et tous les changements conseillés ou suggérés au nom de la perfectibilité humaine. Les âmes élevées, avides de voir renaître l'harmonie, entre les divers principes qui gouvernent les hom-

mes, se livraient, avec abandon, à leurs sentiments généreux.

L'émancipation de la pensée, poussée jusqu'à la licence, appelait, de toutes parts, une grande réforme politique et sociale. L'insurrection des colonies anglaises contre leur métropole rendait actuelles et vivantes, ces périlleuses et, peut-être, insolubles questions de l'origine des sociétés politiques, de la formation des gouvernements et des limites de l'obéissance.

Elles devinrent le sujet des méditations de *Mounier* comme de tous les hommes sérieux de ce temps. Familiarisé, par une étude approfondie, avec la théorie et les ressorts du gouvernement parlementaire de l'Angleterre, il se dévoua au triomphe de ce qui lui parut être la vérité dans l'ordre du salut politique. Il prit avec lui-même l'engagement de consacrer tous ses efforts, sa vie entière, s'il le fallait, à l'établissement, dans son pays, d'une constitution monarchique et libre. Ferme et grave par caractère, en s'attachant à la poursuite d'un si grand bien, il résolut de n'employer, pour l'acquérir, que la raison, la justice, la légalité. Aucun obstacle, aucune séduction, ne le détournèrent de son but, et le désir passionné de l'atteindre ne le fit jamais dévier de la ligne qu'il s'était tracée. Sectateur inflexible de la liberté par la monarchie, et de la monarchie fondée sur la liberté, il savait qu'après tout, la liberté c'est la justice, et que violer la justice et la morale pour aller à la liberté, ce n'est pas la fonder, mais la détruire.

Des événements assortis à la situation des esprits

et des choses révélèrent l'état au vrai de la société française.

L'embarras des finances, les fautes de l'administration, l'esprit d'intrigue et de vaine futilité qui prévalait à la Cour, la légèreté imprévoyante de quelques hommes politiques, le mécontentement et les prétentions croissantes des grands corps de l'État, précipitèrent la crise. Elle éclata en 1788, à la promulgation de ces édits du 8 mai, complotés avec tant de mystère et soudainement signifiés, le même jour, avec une solennité inaccoutumée, à toutes les cours souveraines du Royaume. Le Dauphiné prit une grande part à ce mouvement national.

Une sédition violente était née à Grenoble de l'exil du Parlement. Les citoyens, spontanément rassemblés, s'unirent pour le rétablissement de l'ordre et le maintien des libertés de la cité, toujours compromis par l'émeute. Au sein de cette réunion, *Mounier* exerça une sorte de magistrature naturelle. Sur sa proposition, une délibération mémorable, prise à l'unanimité, rappela le peuple au respect des droits de la Couronne : supplia le Roi de retirer les nouveaux édits, de rétablir les États provinciaux du Dauphiné, de convoquer les États généraux du Royaume : invita, enfin, les trois Ordres de la province, à pourvoir aux intérêts du pays. La noblesse dauphinoise répondit à cet appel. *Mounier* devint l'interprète des doléances des gentilshommes comme il l'avait été des vœux de la bourgeoisie; il rédigea le Mémoire que les députés de la noblesse portèrent au Roi.

Le Gouvernement, surpris d'un tel concert, s'alarma. Des troupes, un Maréchal de France, furent envoyés à marches forcées et s'arrêtèrent, l'arme au bras, en présence de cette assemblée de Vizille où, plus de cinq cents citoyens de tous les ordres, prélats, ecclésiastiques, gentilshommes, notables et députés des villes et des villages du Dauphiné, donnaient, à la France, sous le toit féodal du vieux connétable de Lesdiguières, le magnifique spectacle d'une parfaite concorde, entre des ordres jaloux et rivaux, et, du plus ardent patriotisme joint à la plus sincère loyauté. *Mounier,* élu secrétaire de l'assemblée, en devint l'âme, les délibérations de Grenoble furent confirmées; on y ajouta que les Députés du troisième Ordre assisteraient aux États de la province, en nombre égal à ceux des deux premiers. C'était la solution de ce grand problème qui venait d'être si hardiment posé et qui allait être si souverainement résolu : *qu'est-ce que le tiers Etat?*

Les suffrages ne furent pas moins unanimes à Vizille qu'à Grenoble. Le clergé et la noblesse se montrèrent généreux, les communes confiantes; au dehors, tous attendaient, sans inquiétude, les actes de cette législature improvisée. La multitude, émue et attentive, ne cessa pas d'être calme et respectueuse. La révolution du Dauphiné s'opéra comme par enchantement.

Mais ce n'était là qu'un prélude. *Mounier* avait une autre ambition. Son patriotisme ne s'arrêtait point aux limites étroites de sa province, il em-

brassait les intérêts de la grande patrie, et son zèle s'accroissait avec la grandeur et l'élévation de son but. Bientôt les États provinciaux convoqués par les ordres du Roi, et constitués suivant le nouveau mode voté à Romans, le virent, fidèle à lui-même, revendiquer, pour la France entière, l'application des règles adoptées pour sa province. Encore une fois, il entraîna tous les suffrages, et, dans une adresse célèbre dont il fut le rédacteur, les trois Ordres du Dauphiné réclamèrent l'élection libre des réprésentants de la nation, l'égalité de nombre entre les députés des communes et ceux des deux ordres privilégiés réunis, la délibération en commun et les votes pris individuellement.

Dans une seconde session, qui suivit de près la première, des instructions destinées aux députés développèrent ce système. *Mounier* se hâta de le compléter dans un écrit qui saisit vivement l'attention publique. L'établissement d'une constitution qui assurât les droits du Monarque et les libertés du peuple, en prescrivant qu'aucune loi n'interviendrait sans l'autorité du Prince et le consentement des représentants de la nation, légalement réunis dans des assemblées périodiques, était l'objet principal des instructions. *Les nouvelles Observations sur les États généraux* demandaient la division du Corps législatif, en deux Chambres, après que tous les sujets du même Prince, auraient été soumis à l'autorité des mêmes lois. Dominé par l'impression saisissante de ce qui venait de se passer, sous ses yeux, d'une manière si

prodigieuse, c'était, selon *Mounier*, de la réunion des trois Ordres confondus en une seule assemblée, que la France devait recevoir les institutions qui allaient rendre à la monarchie sa splendeur, à la nation l'exercice de ses droits. L'expérience et les passions humaines auxquelles son âme noble et désintéressée n'avait pas fait une part suffisante, se chargèrent de le désabuser; elles ne dissipèrent que trop tôt l'illusion de l'homme de bien.

Sur un plus grand théâtre, dans la région des tempêtes et des intrigues politiques, sa conduite fut conforme à ses principes. La gravité des événements put le surprendre, mais ne l'ébranla pas. Il prouva que la modération donne au courage quelque chose de grave et d'imposant qui, dans les moments de péril, maîtrise les âmes. Un parti, puissant auprès du Monarque, préparait la dissolution des États généraux à peine assemblés. Il s'agissait de substituer à ces lois fondamentales, réclamées impérativement par tous les mandats, une ordonnance de réformation, insuffisante expression et garantie impuissante des vœux du pays, destinée à se perdre, avec tant d'autres, dans la poudre et l'oubli des greffes.

Frappé des dangers que courait le Roi, en rétrogradant brusquement vers le passé, quand tout imprimait aux esprits un rapide mouvement vers l'avenir; n'entrevoyant pour la Couronne séparée de la nation que le choix des abîmes, *Mounier* jugea qu'il fallait avant tout assurer l'établissement de la constitution, et, par la constitution, la stabilité du Trône.

La hardiesse de sa résolution répondit à l'importance des conjonctures. Dans un de ces moments redoutables où se balance le sort des États, lorsqu'il suffit d'un mot, d'un acte pour tout sauver ou tout perdre, il proposa à l'Assemblée nationale de se lier par cet engagement solennel, voté avec enthousiasme, accepté avec unanimité, qui décida irrévocablement des destinées de la France.

Du serment du Jeu de Paume, en effet, date le nouvel ordre des choses. Ce qui ne devait s'accomplir définitivement qu'après de longues années et de douloureuses épreuves fut, en réalité, fondé ce jour-là. C'est alors qu'il fut décidé que la France, désormais hors de tutelle, affranchie de la protection précaire de maximes et d'usages, toujours contestables et toujours contestés, aurait un droit public écrit et consenti par elle. C'est alors que fut assuré, dans l'avenir, l'établissement de cette constitution monarchique, tempérée par l'heureux concours d'institutions représentatives, dont les rudiments se trouvent dans les cahiers de 1789, dans les *Considérations sur le gouvernement de la France*, publiées à cette époque par *Mounier*, et que les Chartes de 1814 et de 1830 ont enfin réalisé.

De ce moment, *Mounier* ne pouvait plus avoir qu'une pensée : la constitution. Membre du comité chargé de la rédiger, il se consacra tout entier aux délibérations du comité. Il en devint le rapporteur. Soutenu par une popularité d'autant plus glorieuse qu'elle était pure, il se livrait au travail avec une légitime confiance et une infatigable ardeur.

Mais les vents étaient déchaînés ; les partis transformés en factions. Le vertige révolutionnaire planait sur la France. Cette classe nombreuse : timide parce qu'elle est sage, indécise, en apparence, parce qu'elle est modérée, qui donne, la force et la consistance, aux partis et aux hommes politiques, en échange de la confiance et de la sécurité dont elle a besoin, cette classe se désorientait de jour en jour. Favorable aux opinions constitutionnelles, effrayée de l'audace des novateurs, blessée de l'absurde obstination, à tout maintenir, qu'affichaient les défenseurs de l'ordre établi, elle flottait au gré des événements et se laissait gagner par l'anarchie.

D'habiles tempéraments auraient pu la rallier à mesure que l'exaltation démagogique étouffait l'enthousiasme de la liberté ; mais les partisans de la vieille aristocratie préférèrent les chances fatales et sanglantes d'un bouleversement social à l'établissement d'une constitution viable, et une destruction totale de la monarchie à des concessions acquises et désormais irrévocables, parce qu'elles étaient l'œuvre du temps. Ils refusèrent leur concours à des hommes généreux et dévoués qui comprenaient la monarchie autrement qu'eux ; et, confiant, le succès de leurs espérances, aux crimes et aux excès de la Révolution, ils votèrent avec les ennemis de la Royauté. Cette alliance monstrueuse des partis extrêmes amena le rejet du plan de constitution préparé par le comité dont *Mounier* était l'organe. L'institution d'une assemblée unique l'emporta ; la sanction royale fut énervée ; la mo-

narchie représentative dégénérait en démocratie royale. *Mounier* quitta le comité de constitution. Sa belle conduite, son ferme langage lui valurent un dernier triomphe : il fut porté à la présidence de l'assemblée qui venait de se séparer de lui par son vote. Cependant la tempête et l'émeute grondaient au dehors ; le trouble et l'irritation régnaient au dedans. *On peut dire qu'à aucune époque d'une vie pleine de courage et de vertu, il n'a mieux rempli l'idée qu'on avait de son caractère* (1). C'est alors qu'il répondit à Mirabeau, qui, opposait la dignité de l'assemblée à la proposition faite par le président de se rendre auprès du Roi, dont la sûreté était menacée, ces belles paroles : *Notre dignité est dans notre devoir.* C'est alors que, *menacé d'une chute glorieuse, il déploya*, au jugement irrécusable d'un historien, homme d'État, *une indomptable fermeté* (2).

A cet instant, pour lui le but était dépassé ; le Trône était sapé dans ses fondements ; la Révolution avait changé de direction et d'objet ; il désespéra de la monarchie et de la liberté, ces deux intérêts solidaires de la patrie. Lally et lui crurent devoir se séparer de leurs fidèles amis, Malouet et Clermont-Tonnerre. Ceux-ci restèrent sur la brèche pour disputer le terrain, pour défendre encore leurs principes politiques au sein du tumulte et des orages. Ceux-là s'éloignèrent pour

---

(1) Lally-Tolendal.

(2) M. Thiers.

aviser à d'autres moyens de sauver la liberté et le Trône ; la prudence des uns et des autres fut également trompée.

Mais la retraite de *Mounier* ne fut ni une fuite ni une désertion. Il retourna vers ses commettants, dans son cher Dauphiné, comme pour rafraîchir et retremper son âme, après la perte de ses illusions, en des lieux, où, tout retraçait le souvenir des scènes touchantes qui les avaient fait naître. Il ne sortit de France que lorsque sa sûreté personnelle l'exigea, et pour chercher un asile dans un pays libre. Aussi fut-il accueilli en Suisse comme un confesseur de la vraie liberté. Tous ses trésors étaient avec lui : il emmenait sa femme et ses enfants.

Quand les malheurs de la France s'aggravèrent, il éprouva le besoin de soutenir sa famille par ses travaux. Toujours jaloux de son indépendance, il refusa les offres de plusieurs Gouvernements étrangers. Cependant il fallait prendre un parti ; l'éducation de son jeune fils était l'objet de ses vives sollicitudes ; cette pensée exerça, sans doute, une grande influence sur sa détermination ; il résolut de consacrer ses loisirs forcés à l'instruction des jeunes gens voués aux carrières publiques.

Il existait à cette époque, au centre de l'Allemagne, un petit État gouverné, comme une famille, par une des plus anciennes maisons souveraines de l'Europe. Embellie par le goût de ses maîtres, la ville de Weimar, située au sein d'une des plus riantes contrées de la Saxe, réunissait l'élite des

écrivains germaniques. La Cour d'un Prince éclairé, bon, simple, affable et poli, était devenue le sanctuaire des muses et l'asile de la philosophie. On était libre de penser tout haut, dans cet heureux coin du monde, et la liberté de penser y était absolue. Il était naturel que *Mounier* y portât ses pas.

Le duc de Saxe-Weimar *qui agrandissait ses Etats par une généreuse hospitalité* (1), mit un de ses châteaux à la disposition de l'illustre exilé. Là, celui qui naguère présidait l'Assemblée nationale de France, celui qui venait d'abdiquer récemment la haute mission de préparer des institutions et des lois pour son pays, donnait modestement des leçons d'histoire, de philosophie et de droit public, comme dans les temps antiques. Le succès de cet institut d'une nature si rare devait être complet. De jeunes hommes qui, après avoir terminé leurs études classiques, désiraient se rendre propres au Gouvernement, à l'administration, à la diplomatie, s'y trouvèrent réunis. Le duc de Weimar y envoya ses deux fils. La renommée de *Mounier* et son intègre vertu y attirèrent des Anglais et des Allemands d'une naissance distinguée. Plusieurs se sont fait remarquer dans des postes éminents.

Au milieu de ces condisciples d'élite, et dans leur commerce, dirigé par un tel maître et sous la discipline paternelle, dans une école qui réunissait à

---

(1) Heureuse expression de *Mounier* le fils.

la fois les avantages de l'éducation publique et de l'éducation privée, de l'éducation étrangère et de l'éducation nationale, mûrirent et se développèrent les heureuses et brillantes qualités dont *Mounier* le fils avait été doué par la nature.

Bientôt, le 18 brumaire lui ouvrit les portes de la patrie. Il y avait des hommes que le général Bonaparte, à la tête de ses armées, suivait de l'œil dans leur exil. Dans ses vues d'avenir il comptait sur leur rappel en France pour y ramener la confiance bannie comme eux; sur leurs noms pour manifester ses intentions et sa politique. L'emploi qu'il leur destinait était assigné d'avance.

A peine de retour, *Mounier* fut envoyé en Bretagne. L'heureux conciliateur des trois Ordres en Dauphiné fut choisi par le pacificateur de la France pour rapprocher les esprits et les cœurs dans l'Ouest.

A cette époque, les préfets, eurent une grande et délicate mission, à remplir. Il s'agissait de renouer habilement tous les fils rompus de l'administration, de recomposer, par degrés, la puissance publique, en ramenant, grâces à d'heureux tempéraments, les hommes égarés par l'esprit de parti, à des habitudes d'ordre et de soumission. Il fallait négocier, afin qu'il devînt possible de gouverner, et ce n'était que par amiable composition qu'on pouvait espérer de ressaisir l'autorité d'une manière définitive; car la force armée elle-même, en Bretagne surtout, était un appui mal assuré pour la magistrature politique et civile.

Mounier le père triompha de toutes ces difficultés; son fils était auprès de lui à Rennes. Il avait entendu son père, il le vit agir.

Témoin assidu et intelligent des succès obtenus, malgré tant d'obstacles à vaincre et de complications à démêler, dans une contrée fumant encore des feux mal éteints d'une guerre civile, il vit beaucoup en peu de temps, et il sut beaucoup retenir. Cette administration de deux ans a laissé des souvenirs qui durent encore. Elle fut pour *Mounier* le fils un enseignement pratique qui acheva l'œuvre de son instruction et l'initia profondément à la connaissance des hommes et desaffaires. Il forma en ce pays, à son début dans la vie, des amitiés qui en ont embelli le cours.

Le moment arrivait où il allait être livré à lui-même; son père, qu'un caractère rigide rendait un instrument peu docile à la main qui prétendait tout mouvoir et tout diriger, fut appelé au conseil d'État. Sa santé, détruite avant l'âge, lui laissa à peine le temps de s'y montrer tel qu'il était toujours, l'homme de 1789 (1). Il était dans sa destinée d'apparaître à peine dans différentes carrières, et de laisser, dans toutes, des traces profondes de son passage. La mort l'enleva à quarante-sept ans ; il ne laissait à sa jeune famille, pour tout héritage, que son nom : honorable et saint patrimoine.

---

(1) L'Empereur lui dit plus d'une fois : « *Mounier,* vous êtes encore l'homme de 1789. » *Notice sur Mounier, par son fils,* p. 24. *Album du Dauphiné.*

Les sentiments de l'Empereur s'exprimaient par des actes ; il prouva ses regrets de la mort du père en nommant son fils, à peine âgé de vingt-un ans, auditeur au conseil d'État. C'était en 1806, une distinction peu commune qu'une telle promotion à cet âge.

Cette institution dont nous ne voyons que les restes, et qu'il serait désirable que l'on fît sortir de ses ruines en la remaniant, était alors dans sa force et sa fécondité. Les carrières civiles n'avaient jamais été organisées en France ; Napoléon, qui avait en tout l'instinct, et par-dessus tout le génie de l'ordre, voulut les constituer, leur donner une discipline, un esprit propre, une hiérarchie. Il réussit, par l'auditoriat, à rallier à son administration, les jeunes esprits qui donnaient des espérances et se reconnaissaient la vocation des affaires, comme il rallia, sous ses drapeaux, les jeunes courages, par ses écoles spéciales. Cette voie honorable et pleine d'avenir, à peine ouverte, enflamma l'émulation, et rassembla sous la main de l'Empereur une jeunesse d'élite. Toutes les capacités naissantes qui aspiraient au service de l'État, tous les jeunes gens distingués par la naissance, les services, les richesses de leurs parents, et qui désiraient se rattacher au Gouvernement, demandèrent à s'enrôler dans cette milice civile. Ainsi, l'on vit se former autour de tous les centres et de toutes les directions d'affaires, une abondante pépinière pour tous les emplois publics. C'est au sein de ce noviciat, après un stage sérieux et significa-

tif, car Napoléon admettait la nécessité, en toute carrière, d'un temps d'épreuve et d'apprentissage, que se formèrent, sous ses yeux, une foule d'administrateurs instruits, et c'est parmi eux que, plus tard, les Gouvernements, venus après le sien, ont trouvé la plupart des hommes d'État qui ont fait leur force.

A peine mêlé à cette brillante jeunesse qui rivalisait d'application et de zèle, *Mounier* sut gagner l'affection de ses collègues et commander l'attention et l'estime de ses supérieurs. Il était naturel que le rapport des opinions, la conformité des goûts et des études, l'éclat naissant de leurs talents le rapprochassent de MM. de Barante et Molé ; il se lia avec eux d'une amitié qu'il n'a été au pouvoir d'aucun événement politique de refroidir ni d'altérer.

Bientôt il devint un des premiers, parmi ses égaux. Il apportait, dans le monde, une bienveillance affectueuse et sincère et des sentiments élevés, l'ouverture de cœur, la franchise, la gaieté du jeune homme, mais les qualités de l'âge viril, rehaussaient en lui les grâces et la vivacité de la jeunesse; le fond de son caractère était solide et grave, parce que ses mœurs étaient pures et réglées et ses principes arrêtés.

Fécondée par les mâles inspirations d'un père qui, dès ses plus jeunes ans, l'avait élevé jusqu'à lui, son intelligence ferme et nette, éprouvée par l'exil et l'adversité, s'était dégagée de bonne heure des puérilités de l'enfance. Il tenait de sa

patrie et de son père cet esprit de liberté, de recherche et de lumières qui s'enquiert de tout, sans préjugés et sans préventions. A l'Allemagne et à la fréquentation de ses penseurs et de ses écrivains, il devait un profond sentiment de philanthropie évangélique, et ce goût d'une morale pure et raisonnée qui se mêlait à tous ses discours. Dans son commerce intime avec les publicistes et les philosophes de l'Angleterre, il avait puisé ce respect religieux pour la raison humaine, et cet esprit de méthode qui ne l'abandonnèrent jamais.

Doué d'une mémoire toujours présente, d'une attention que rien ne troublait, d'un talent d'observation qu'il mettait perpétuellement en œuvre, il ne cessait jamais de s'instruire, toujours prêt à disposer au profit de ceux qui l'entouraient du riche trésor de ses connaissances acquises. En affaires, il ne s'égarait ni dans de vaines hypothèses, ni dans de vagues théories ; son coup d'œil judicieux et sûr démêlait les difficultés avec promptitude et perspicacité ; sa raison éminemment pratique allait droit au fait ; il possédait au suprême degré le talent d'analyser une situation compliquée, et de résoudre avec rectitude et clarté une question contentieuse.

Nul n'eut autant de foi en la puissance de la raison, peut-être même en avait-il trop. Il ne pouvait croire que la raison ne dût pas finir toujours par avoir raison, tant la sienne était puissante, et accoutumée à surmonter en lui-même tout ce qui lui faisait obstacle.

Son esprit plein de verve, facilement épigram-

matique, mais exempt de tout dessein de nuire, effleurait sans blesser jamais, tant il maniait avec dextérité une arme souvent si offensive. D'ailleurs constamment obligeant, serviable, bien intentionné dans ses actions, on pardonnait volontiers à ses paroles ce qu'elles pouvaient avoir de trop incisif ou de trop piquant.

Des goûts innocents, simples, sérieux, qui exerçaient l'esprit et nourrissaient l'âme, lui fournissaient de faciles, d'utiles divertissements. Les recherches philologiques sur l'origine et la formation des langues, l'étude des sciences naturelles, étaient ses distractions favorites. Passionné pour la botanique, il l'avait associée, en quelque sorte, à son existence. Ses herbiers contenaient les souvenirs de ses voyages et les Mémoires de sa vie. Quelques plantes soigneusement desséchées, avec l'indication du lieu et du jour, où elles avaient été cueillies, retraçaient, à son cœur et à son imagination, les circonstances du passé, avec plus d'éloquence et de vie, que n'auraient pu le faire les récits les plus détaillés. Personne n'avait autant que lui de succès dans la conversation, et n'y prenait plus de plaisir: mais il ne recherchait que les cercles où il pouvait causer en toute liberté et conserver cette indépendance qui laisse à l'âme sa libre respiration.

Toutefois les traits distinctifs de son caractère, ceux qui constituent sa physionomie morale: c'étaient le sentiment du devoir, le dévouement à sa famille, à ses amis, à ses compatriotes, à son

pays : une obligeance pleine d'efficacité, une vive sympathie pour le malheur, une charité active, un véritable amour de l'humanité.

Il était nécessaire d'avoir ainsi, sous les yeux, l'homme tout entier, avant de le suivre dans les vicissitudes diverses qui l'ont éprouvé. La distinction de *Mounier* était en lui-même; c'est moins à sa vie qu'à son caractère qu'il doit la haute considération dont il a joui, et qui le recommande à la postérité. Il est des hommes qui ont besoin d'être considérés au point de vue historique; il était de ceux qui doivent surtout être étudiés au point de vue philosophique et moral.

Les auditeurs entraient en campagne à la suite de l'Empereur. Ils le suivaient dans les camps, sur les champs de bataille : messagers rapides et confidentiels, ils portaient, de Paris à l'armée, les nouvelles, les affaires, et la politique de l'intérieur, et rapportaient, du quartier général, dans la capitale de l'Empire, les ordres souverains du maître. Dans les pays conquis, ils organisaient, administraient, gouvernaient, inspectaient : c'étaient les délégués du nouveau Charlemagne, de véritables *missi dominici*.

Mounier se trouvait à l'armée qui vainquit à Iéna. Le jour même de la bataille, l'Empereur entra dans Weimar. Cette résidence lui était suspecte; elle lui avait été signalée comme un centre de résistance et d'hostilités à ses desseins. Il fut reçu dans le palais ducal, par la duchesse douairière, dont le fils, Souverain régnant, commandait

une division prussienne. Frappé de l'attitude calme et digne de la Princesse, du bon ordre maintenu autour d'elle, au milieu du tumulte des armes et des horreurs d'une défaite, il prétendit, après avoir triomphé par les armes, triompher encore par sa magnanimité. Avec ce souvenir de toutes choses, cette présence d'esprit, qui ne l'abandonnaient jamais, il choisit *Mounier*, l'hôte des ducs de Weimar, pour intendant de la province. Il ne pouvait mieux témoigner sa bienveillance envers les Princes vaincus qu'en confiant leurs intérêts à la reconnaissance de celui qu'ils avaient si noblement obligé. *Mounier* répondit fidèlement aux intentions de l'Empereur.

Bientôt il fut transféré en Silésie, où plus tard il devint intendant de Glogau. Cette religion de l'humanité qui était au fond de son cœur, le rendait essentiellement propre à alléger le joug naturellement si pesant et si odieux de l'occupation militaire. Le bon sens supérieur qui le distinguait aurait suffi d'ailleurs pour lui enseigner que l'intérêt du vainqueur est d'accord avec celui des vaincus, et qu'une sage politique commande d'inspirer, s'il se peut, à ses ennemis abattus, le désir d'avoir un jour pour amis ceux qui surent si bien user de la victoire. *Mounier* acquit l'estime et la reconnaissance des habitants de ces provinces. Plus tard il en a recueilli d'éclatants et de touchants témoignages. Pour un homme tel que lui, le séjour qu'il fit à Glogau fut une époque bien mémorable dans sa vie. Il y rencontra celle qui

devait s'associer un jour à sa bonne et à sa mauvaise fortune, devenir la mère de ses enfants, accroître son bonheur et soulager ses maux en les partageant (1).

Mais ce n'était pas dans des provinces éloignées et étrangères que *Mounier* était destiné à compléter son expérience ; elle devait être entière. Des extrémités de cette circonférence immense qui s'étendait chaque jour, en dévorant les États et en confondant les nations, il fut ramené vers le centre. L'Empereur, en l'essayant, avait appris à le connaître ; il l'appela, auprès de lui et lui, confia le poste important de secrétaire de son cabinet, que le général Clarke, depuis duc de Feltre, avait laissé vacant, en devenant Ministre de la guerre.

L'imagination est saisie d'une religieuse terreur quand elle cherche à surprendre dans le secret de ses délibérations avec lui-même, dans l'intimité de ses pensées, cet homme qui, à cette époque de 1809 à 1814, ébranlait le monde d'un signe, disposait des couronnes et des peuples, imposait des constitutions, des traités et des codes, portait la guerre des colonnes d'Hercule aux remparts de Moscou, traitait les Rois en su-

---

(1) Wilhelmine *Lightone* était fille de M. *Lightone*, colonel au service de Prusse, originaire d'Irlande, et petite-fille par sa mère, du général *Dessauniers*, qui, après avoir servi avec honneur dans la guerre de sept ans, mourut gouverneur de la citadelle de Glogau, en Silésie. Il appartenait à une famille de réfugiés français.

jets, et transformait ses sujets en Rois, emprisonnait le Pape après avoir rétabli le catholicisme en France, réunissait Rome et Hambourg à son Empire, et rejetait les îles Britanniques hors de l'Europe. Il y a, dans ces desseins gigantesques, sitôt achevés et sitôt confondus, quelque chose d'accablant et d'inexplicable pour la raison.

C'est dans ce sanctuaire mystérieux où s'agitaient les questions de vie et de mort des États, qu'habita *Mounier* pendant cinq années. Il ne quittait jamais l'Empereur; le jour, la nuit, il travaillait pour lui ou avec lui; il le suivit dans ses campagnes de 1809, de 1812, de 1813. Pour un esprit observateur et méditatif tel que le sien, quel spectacle! quelle école! quels sujets inépuisables de réflexions! quelles leçons et quelle expérience?

La confiance que lui témoignait l'Empereur, il la paya par son dévouement et sa fidélité. Mais au foyer même de la gloire, il n'en était point aveuglé; l'éclat de cette grandeur démesurée et factice n'éteignait point en lui le sentiment de la véritable grandeur; l'amour de la justice et de la liberté légales vivaient toujours dans son cœur; il ne cessait pas d'être le digne fils de son père.

Durant la retraite de Russie, il supporta cette somme de misères accumulée sur l'armée française avec une égalité d'humeur et une tranquillité d'âme que rien ne démentit. Il était moins malheureux que d'autres; mais au milieu de ces privations intolérables qui desséchaient les cœurs les

plus compatissants, il se montra toujours prêt à partager ce qui lui restait avec ceux qui souffraient plus que lui; il avait conservé quelque temps sa calèche, il la donna à un général blessé.

Vu de près, il avait grandi dans l'estime de l'Empereur qui savait apprécier le mérite et le caractère. Vers la fin de 1813, il le fit intendant des bâtiments de la Couronne. En effet, sa santé altérée réclamait un genre de vie plus sédentaire; le repos lui était indispensable, après tant de fatigues et d'agitations; mais notre vie était vouée aux révolutions, et le mouvement qui nous emportait allait seulement changer de nature.

Après avoir longtemps feint de négocier, dans l'espérance de recommencer la guerre avec avantage, quand il voulut traiter de la paix, Napoléon, qui n'avait ni su, ni voulu se circonscrire lui-même, se vit contraint de briser son épée dans Fontainebleau. A ce moment, les premiers jours de 1789 semblèrent renaître; le Roi qui revenait de l'exil avait jadis accepté la Révolution; ses promesses actuelles étaient conformes aux vœux de ce comité de constitution dont *Mounier* le père avait été l'organe, et qui étaient pour son fils l'objet d'un culte filial. Louis XVIII maintint celui-ci dans la position que l'Empereur lui avait faite; son mérite personnel, l'étendue de ses relations, son nom, le recommandaient à la fois aux royalistes, aux impérialistes, aux libéraux.

Cependant la politique au moins imprévoyante des Souverains de l'Europe, et surtout l'impru-

dence et l'aveuglement du nouveau Gouvernement français, ne lui permirent point de se consolider. Un souffle de Napoléon suffit à le renverser ; quand les Princes de la maison de Bourbon, qui semblaient n'être rentrés en France que pour rendre les derniers devoirs à l'infortuné Louis XVI, quittèrent le territoire, *Mounier* se retira à Weimar. Il ne se rendit à Gand qu'après y avoir été appelé ; il y vint pour seconder ceux qui s'efforçaient d'y faire prévaloir, sur les conseils qui avaient tout perdu, des maximes constitutionnelles et libérales, pour combattre surtout l'esprit de réaction et de vengeance, épargner, s'il se pouvait, à la France de sanglantes proscriptions, et, la triste nécessité de reconquérir par la guerre civile et une révolution nouvelle, ce règne de la liberté légale depuis si longtemps désiré et qu'elle avait à peine entrevu. Ses efforts ne furent pas complétement infructueux.

De retour en France, il prit place au conseil d'État. Nous nous y trouvâmes réunis ; de ce moment datent les liens d'intime amitié qui nous ont unis l'un à l'autre, et qui, durant plus de trente ans se sont chaque jour resserrés. Nous siégions, dans le même comité, auprès de MM. Siméon, Royer-Collard et Molé. C'était l'illustre Président de cette Chambre qui nous avait rassemblés ; une mutuelle estime, une parfaite conformité de sentiments et de vues le lièrent étroitement à *Mounier*.

Un fait mémorable, et jusqu'alors inouï dans l'histoire, se produisit à l'occasion des funestes

traités de 1815. Les Souverains alliés contre la France, s'inquiétant du dommage que les événements de la guerre avaient causé à leurs sujets, en demandèrent la réparation. Prenant en main les intérêts de la propriété privée, ils n'exigèrent pas seulement des indemnités territoriales pour leur État, mais des dommages-intérêts pour les parties lésées. La politique, sous forme de justice distributive, prétendit appliquer les règles de l'équité naturelle; elle emprunta même au droit civil les formes de cette procédure universelle inspirée par le bon sens et la raison, qui sont la substance de tous les codes judiciaires. Une sorte de juridiction internationale fut instituée. Les nations étrangères eurent à Paris des arbitres pour tribunaux.

Je ne dirai pas qu'on n'exigea de la France que ce qui était juste; l'épée de Brennus fit souvent pencher la balance. Je ne rechercherai pas si le droit ne fut pas violé au nom du droit, et si des faits de guerre et de conquête pouvaient être assimilés à ces actes de spoliation et de violence, désavoués, en toute occurrence, par le droit des gens. Je rechercherai bien moins encore si les Puissances qui réclamaient et recevaient les indemnités ne les détournaient pas quelquefois de leur destination apparente.

Je dirai seulement que l'époque de ces grandes transactions fut pour *Mounier* une occasion éclatante de déployer toutes les ressources d'un esprit conciliant, équitable, ingénieux, d'un patriotisme éclairé et sincère. Président des membres

français de la commission mixte, instituée pour examiner et liquider les créances étrangères, il n'était pas homme à se renfermer servilement dans les limites de sa mission. Elle le mettait à portée de dominer l'ensemble de la position, et sa vive sollicitude pour l'avenir du pays lui révélait le danger des conjonctures présentes. Il s'empressa de le signaler, et fut un de ceux qui contribuèrent le plus à faire comprendre aux divers Gouvernements de l'Europe qu'ils étaient tous intéressés à mettre un terme à d'odieuses représailles, et à ne point réduire au désespoir une nation puissante et généreuse.

La clarté et la netteté d'idées, l'esprit de décision, le sentiment d'impartiale justice que portait *Mounier* dans la solution des questions les plus épineuses, lui concilièrent l'entière confiance du duc de *Richelieu* qui dirigeait alors, avec tant de sagesse et un dévouement si noble et si désintéressé, le gouvernement du Roi.

Dans ses relations journalières, avec les représentants des Puissances étrangères, on vit *Mounier* exercer souvent l'ascendant de l'habileté, joint à la franchise et à la bonne foi. Ce fut ainsi qu'il sut acquérir l'estime des plus éminents d'entre eux, et procurer à la cause française l'appui du duc de Wellington. Cet illustre négociateur se trouva ainsi favorablement disposé, lorsque le choix unanime de tous les Souverains intéressés l'eut appelé à terminer, par un traité, une liquidation sans fin, qui pouvait à chaque in-

stant compromettre le repos du monde. *Mounier* reçut les pouvoirs du Roi. Après de nombreuses conférences, les conventions libératrices furent signées le 25 avril 1818. Dès ce moment l'affranchissement du territoire fut chose acquise : la France, rendue à elle-même, obtenait mainlevée de cette occupation étrangère qui grevait ses habitants d'une charge accablante, et blessait sa juste fierté. Quelques mois s'étaient à peine écoulés, quand au congrès d'Aix-la-Chapelle, où *Mounier* assistait le duc de *Richelieu*, ce grand acte fut consommé.

Ce fut un des plus beaux moments de sa vie. Il servait son pays selon son cœur ; il venait de concourir efficacement à faire cesser les abus du droit de la guerre ; et, il en avait la ferme espérance, à consolider parmi nous le système représentatif et constitutionnel. Plusieurs de ses amis, unis d'intention avec lui, M. de Rayneval à Aix-la-Chapelle, le comte Anglès, à Paris, où il exerçait une importante magistrature, et tant d'autres que j'ai déjà nommés, poursuivaient le même but. Pour une âme comme la sienne, c'était une circonstance heureuse qui doublait ses forces.

Avant l'examen du projet de loi sur le recrutement de l'armée au conseil d'État, il s'ignorait encore lui-même. C'est alors que se révéla pour la première fois, ce rare talent de discussion que vous avez si souvent admiré. Sa parole facile, élégante, ingénieuse, exposa avec méthode et clarté ce qu'il devait à l'observation et à l'expérience, ce

qu'il avait acquis en voyant faire, et, regardant de près celui qui avait organisé et désorganisé tant et de si puissantes armées. Il étonna les plus capables et les plus expérimentés.

Ces circonstances le rapprochèrent d'un Ministre qu'il devait retrouver un jour le second des grands dignitaires de cette Chambre, et qui justifiait l'affection dont le Roi l'honorait, par son dévouement et son courage ; elles devinrent l'occasion de l'étroite liaison qui se forma entre eux.

Fidèle à ses principes, partisan de toutes les libertés, *Mounier* ne cessa de les défendre avec énergie et sincérité, et contre ceux qui tentaient de les étouffer, sous prétexte de les garantir, et contre ceux qui les compromettaient, plus sûrement, peut-être, en les voulant absolues et sans limites.

Ce fut pour les secourir contre les attaques d'un parti qu'il fut appelé dans cette Chambre, en 1819 ; un an plus tard, le duc de Richelieu qui se dévouait une seconde fois, dans un moment de crise imminente, réclamait son concours pour contenir le parti contraire. *Mounier* accepta l'alliance : une forte sympathie devait réunir des hommes de ce caractère. Il est des âmes que la puissance seule de l'intelligence ne suffit pas pour subjuguer, tandis que la loyauté des sentiments et la droiture des intentions réunies, en disposent souverainement. L'empire que le génie n'exerce pas sur elles, la vertu l'obtient sans y prétendre. Les habiles et courageux collègues du duc de Richelieu avaient

d'ailleurs pour *Mounier*, qui leur avait voué une haute estime, un attrait personnel.

Il refusa le portefeuille de l'intérieur. Mais après avoir décliné le premier rang, il accepta le second: il n'y parut qu'avec plus d'éclat. Ni la crainte d'une responsabilité toujours redoutable, ni le sentiment d'une modestie exagérée ne l'avaient retenu. Il croyait pouvoir servir plus utilement de moins haut, surveiller mieux et diriger plus sûrement certaines branches de l'administration, qu'on ne néglige jamais sans péril. D'ailleurs il n'avait ni l'ambition du pouvoir, ni celle des hauts emplois politiques. Il aimait les affaires pour les affaires, et mettait son honneur et sa gloire à les conduire à bonne fin; son esprit pratique se plaisait surtout au maniement des esprits, et à la bonne manutention des choses; doué du génie de l'administration, il n'avait pas le goût du gouvernement et se déplaisait aux émotions qu'entraînent après elles les péripéties ministérielles.

Le directeur-général de l'administration départementale et de la police partagea avec le comte *Siméon* le département de l'intérieur; et, de la politique intérieure dépendait, à cette époque plus que jamais, l'avenir de la dynastie et des libertés publiques J'ai rappelé, dans cette enceinte, à l'occasion d'un autre perte, non moins sensible pour la Chambre, quelle fut l'union intime de ces deux hommes d'État, et comment ce pouvoir divisé ne fut que plus fort par sa division même.

On n'a pas toujours rendu pleine justice à l'administration dont ils faisaient partie, et à laquelle j'ai eu, comme *Mounier*, l'honneur d'être associé. Les hommes supérieurs qui en étaient l'âme avaient conçu la noble ambition de rallier tous ceux qui voulaient franchement le maintien du Trône et de la Charte. Une telle coalition leur semblait parfaitement acceptable. L'établissement définitif du régime constitutionnel, entièrement dégagé des chances incalculables et toujours périlleuses d'une révolution nouvelle, était à leurs yeux une entreprise digne d'être encouragée et soutenue par les meilleurs citoyens. Tels dans les Chambres qu'à la tête des affaires, modérés par caractères et par système, on les vit, plus tard, fidèles à leur drapeau, défendre résolument les libertés publiques et la prérogative royale, contre d'imprudents amis et de communs ennemis.

Mounier ne fut pas maintenu au conseil d'État quand il sortit de l'administration. Il reprit ses fonctions de directeur des bâtiments de la Couronne.

Dans cette Chambre, il ne s'écarta jamais de la ligne qu'aurait suivie son père. Il s'efforça toujours à concilier les droits de l'État, de la Couronne et des citoyens. C'est ainsi qu'il rendit hommage à l'autorité toujours subsistante des règles de notre ancien droit public, à l'occasion d'une proposition concernant les communautés religieuses de femmes. Rapporteur d'un projet de loi sur la répartition de l'indemnité stipulée en faveur des colons

de Saint-Domingue, il développa ces hautes considérations de droit des gens et d'humanité qui avaient déterminé le gouvernement du Roi à légitimer, par un acte solennel, la séparation d'Haïti du reste de nos possessions, et à faire cesser ainsi un grand désordre politique qui blessait la dignité nationale et les intérêts de notre navigation.

Dans une célèbre discussion sur la juridiction militaire, il soutint le principe du droit public et constitutionnel qui attribue aux tribunaux ordinaires la connaissance de tous les délits communs, et il établit, d'une manière irrésistible, qu'on ne saurait attribuer à la juridiction de l'armée que la connaissance des délits commis de militaire à militaire, et quand ceux-ci se trouvent à leur poste ou sous les drapeaux.

Ne dépendant que de lui-même, il ne se constitua ni l'adversaire ni le défenseur systématique de ce Cabinet qui, après avoir gouverné la France sous le nom de Louis XVIII, durant les trois dernières années du règne de ce Prince, vaincu par l'opinion publique, fut contraint de se retirer un peu plus de deux ans avant la fin du règne de Charles X.

Les sympathies de *Mounier* étaient acquises à l'administration qui se forma le 5 janvier 1828. Ses amis la composaient. Ce Cabinet, qui ne fut point, quoi qu'on en ait pu dire, un Ministère de concessions, mais un Ministère de convictions, suivait un plan auquel *Mounier* ne pouvait refuser son assentiment. Il tendait, par un système de

franche et complète légalité, à procurer l'exécution loyale de la Charte, à garantir aux libertés publiques leur légitime action, aux citoyens le libre exercice de leurs droits politiques, à préparer enfin le développement progressif des institutions constitutionnelles. Associé aux vues de ce Ministère, *Mounier* l'aida de ses conseils, de son concours et de ses travaux.

Membre de la commission d'enquête chargée d'examiner l'état de l'instruction secondaire, de constater si, en droit et en fait, les lois du Royaume étaient exécutées, et de proposer, le cas échéant, le moyen de remédier à leur inexécution, il rédigea cette partie du rapport qui exprimait l'avis de la minorité. Ses conclusions, approuvées par le Roi et son conseil, motivèrent la première des deux ordonnances du 16 juin 1828 : celle qui statue sur l'intervention des congrégations religieuses d'hommes, non autorisées, dans les écoles secondaires ecclésiastiques.

Parmi vous, Messieurs, le projet de loi sur les listes électorales, vivement attaqué, trouva en lui un vigoureux défenseur. La justice et la légitimité des mesures proposées, l'urgente nécessité de pourvoir, par des précautions efficaces, à la sincérité des élections compromise, d'assurer aux citoyens investis des fonctions électorales le droit de suffrage qui leur est confié par la loi, d'écarter, enfin, des élections, les faux électeurs qui pouvaient les vicier, devinrent à sa voix autant de propositions évidentes.

Une proposition de loi relative au duel lui fournit l'occasion de réclamer le maintien de la compétence des jurés contre un amendement qui avait pour but de substituer des jugements rendus par un petit nombre de juges, et sans publicité, aux arrêts solennels des cours d'assises. Ainsi, soit qu'il prît une part directe au maniement des affaires, soit qu'il n'y concourût que par son vote dans le parlement, on le trouvait toujours fermement attaché à ces grandes garanties, précieuses conquêtes du droit nouveau, qui font l'honneur et la sûreté de notre société moderne.

Mounier fit un voyage en Allemagne au mois de mai 1830. Il avait voulu revoir la Silésie, théâtre de ses premiers succès, de ceux qui avaient le plus satisfait son cœur; car il y avait empêché beaucoup de mal, ce qui est déjà faire un grand bien; et il y avait rendu d'immenses services, en tempérant, autant qu'il était en lui, l'action de ce pouvoir, sans mesure, qui n'est que trop souvent l'abus de la force, après la victoire et la conquête. Il était allé visiter sa famille par alliance et revoir d'anciens amis, il revenait comblé de bénédictions. A deux journées de Paris, je ne sais quel signal des révolutions retentit jusqu'à lui. Le surlendemain, à son arrivée, tout était consommé : tant est rapide et prompte la chute d'un pouvoir qui méconnaît ses voies, quand la Providence retire sa main et l'abandonne à sa propre faiblesse!

La conduite de *Mounier*, en ce moment critique, fut dictée par la sagesse et la loyauté. Ses fonctions

ne l'attachaient point à la personne du roi Charles X ; mais il faisait partie de l'administration de sa maison ; il y était resté au même titre que sous le régime impérial. Sans doute il aurait pu conserver sa situation sans manquer à ses devoirs, mais il répugnait à sa délicatesse de s'y maintenir, avec l'agrément et par les bontés d'un autre Prince, à travers tant de changements successifs.

Plusieurs de ses amis étaient placés dans les conseils du nouveau Gouvernement ; ils trouvèrent en lui, pour la cause de l'ordre, de la justice, de la raison, un concours désintéressé. Toutefois, il crut se devoir à lui-même de servir désormais l'État dans une pleine indépendance et avec une entière liberté.

Avant même qu'il eût l'honneur d'appartenir à la Pairie, ce corps, placé par la constitution entre la Couronne et la Chambre des Députés, était l'objet de ses sollicitudes et de ses prédilections. Selon *Mounier* le père, l'institution de deux Chambres se balançant entre elles et départagées par le Roi, constituait essentiellement la monarchie représentative, et l'excellence de cette forme de gouvernement : son fils partageait cette croyance. Par un concours de circonstances historiques qui sont présentes à tous, la Chambre appelée à représenter ce qu'il y a de fixe et de permanent dans l'État, la constitution de la famille, la stabilité des patrimoines, les gloires acquises, les maximes fondamentales de notre droit public

national ; la Chambre des Pairs, en un mot, s'est trouvée moins fortement constituée que l'autre assemblée, sans cesse rajeunie par le mouvement des élections, et constamment appuyée par l'opinion publique, dont elle est la vive et variable expression. Autant par devoir spécial que par inclination, *Mounier* porta vers ce qui lui paraissait le côté faible de la constitution le secours considérable de son activité et de ses talents. Il se dévoua au service de la Chambre des Pairs ; il devint l'homme de l'institution.

Nul n'était plus assidu à nos séances ; nul ne se montrait plus jaloux de la dignité véritable, de l'utile direction des travaux, du bon ordre des délibérations de la Chambre. Perpétuellement occupé du soin de perfectionner son régime intérieur, il entreprit et effectua la réforme de son règlement. On eût dit que la Chambre reconnaissait en lui sa règle vivante, le conservateur de ses précédents.

De déplorables attentats ne laissèrent malheureusement pas oublier à la France, et, ne rappelèrent que trop à la Chambre, qu'elle n'est pas seulement constituée pour soumettre les lois à une double et salutaire épreuve ; mais que la Charte la transforme encore en haute Cour nationale, quand la sûreté de l'État, violée, réclame la vengeance des lois. Cette grande attribution, que la loi constitutionnelle lui assigne et ne définit pas, devint l'objet des méditations de *Mounier*. Il crut utile et nécessaire d'ac-

complir le vœu de la constitution et de déterminer, avec cette précision, que les législateurs emploient d'ordinaire, en matière de juridiction, l'étendue et les limites de ces termes complexes et mystérieux de *haute trahison et d'attentats à la sûreté de l'État*. Il appela d'abord l'attention de la Chambre sur ce grave sujet. Plus tard, il lui soumit, par son ordre, un travail méthodique et lumineux sur la compétence et le mode de procéder de la Cour des Pairs.

De 1815 à 1828, sept fois, la Chambre, sur diverses propositions faites par plusieurs de ses membres les plus considérables, avait pris cette matière en sérieuse considération. Elle avait même formulé, et adopté, divers projets de loi, dont quelques-uns furent portés à l'autre Chambre, mais dont aucun ne subit l'épreuve d'une dernière délibération. Les efforts de *Mounier* furent vains encore cette fois ; mais ils témoignèrent de sa profonde sollicitude pour la sûreté publique et privée, pour l'honneur et les intérêts les plus élevés de la Pairie.

Sans doute on venait de voir, et on n'avait pu le voir sans admiration, un grand corps politique livré à lui-même, agissant dans une sphère où rien ne pondérait ses mouvements, tendre sans cesse à rentrer sous l'empire du droit commun, s'efforcer de rattacher ses décisions aux lois générales, et veiller religieusement à ne point exceder les limites raisonnables de sa puissance. Mais ce que la Chambre avait fait par sa jurisprudence avec tant de persévérance,

de patience et d'humanité, n'enchaînait peut-être pas suffisamment l'avenir et ne rassurait pas *Mounier*. Il voulait pour ce tribunal, sans appel et sans recours, la garantie de ces formes légales qui ne protégent pas moins les juges dans l'exercice de leurs formidables fonctions que les accusés eux-mêmes, et qui doivent être d'autant plus certaines et plus sacrées qu'on fait plus de cas de l'honneur, de la fortune, de la vie, de la liberté des citoyens. Malheureusement il est de ces questions politiques qui tiennent aux racines des pouvoirs publics et qui deviennent insolubles quand elles n'ont pas été résolues au moment même où ces pouvoirs ont été constitués, précisément parce qu'elles intéressent l'action de leurs forces vitales.

Durant l'effrayante complication de ces longs débats judiciaires, où l'on vit en jugement, une faction presque tout entière, résistant encore avec violence aux commandements de la justice, après avoir résisté par les armes à la force publique, dans la Capitale et dans les provinces, *Mounier* dut se distinguer par son attention vigilante à tout ce qui intéressait la dignité du tribunal et les garanties des accusés. C'est ainsi qu'il prit sa part de ce beau triomphe, obtenu, par la longanimité des juges, et l'imposante modération de leurs arrêts, au profit de l'ordre public.

Est-il nécessaire de dire que sous l'empire de ces passions politiques, qui font sacrifier aveuglément *l'utilité à l'égalité*, pour parler le langage d'un des esprits les plus ingénieux et les plus élevés

de notre temps (1), quand après 1830 l'hérédité de la Pairie fut mise en question, le zèle de *Mounier* pour l'équilibre des pouvoirs publics et l'indépendance de la Chambre des Pairs, qui est la condition nécessaire de cet équilibre, l'arma pour la défense d'une institution, réclamée par son père en 1789, lorsqu'il voulait fonder solidement l'alliance de la monarchie et de la liberté. Son discours est resté parmi les plus mémorables de cette solennelle et brillante discussion.

Les questions qui touchent aux grands intérêts de l'humanité attiraient de préférence l'attention de *Mounier*. Deux fois il fut rapporteur de la loi destinée à réprimer la traite des Noirs. Les événements qui modifient les intérêts, le temps qui use tout, même les passions, n'avaient refroidi ni son horreur pour l'esclavage, ni son zèle pour la réhabilitation d'une partie de l'espèce humaine, trop longtemps dépouillée, dans la servitude, des douceurs de la vie domestique et des lumières de la religion, condamnée, au sein de la civilisation, à vivre étrangère à ses bienfaits, ou à n'en recueillir que ces dons empoisonnés qui énervent et qui corrompent. Mais, également éloigné d'une exagération qui se hasarderait à tout compromettre, et de cette prudence intéressée qui voudrait toujours ajourner pour tout retenir, *Mounier* demandait que l'on ne prolongeât pas indéfiniment l'oppression au nom de la justice, qu'on fît le bien

---

(1) M. Mignet.

avec lenteur, par gradation, sans secousses, mais qu'on se gardât bien d'y renoncer par un funeste découragement ou de fausses considérations politiques.

Celui qui avait fait de l'administration une étude si profonde, et qui s'était montré, dans la pratique, un administrateur si distingué, ne pouvait échapper à la nécessité d'éclairer les discussions de la Chambre sur des sujets éminemment de sa compétence ; la discussion approfondie des projets de loi sur l'administration, les attributions municipales, les attributions des conseils généraux de département et des conseils d'arrondissement, lui appartenait de droit ; ses rapports sur ces intéressantes matières sont de véritables traités ; leur autorité est égale à celle des lois dont ils manifestent l'esprit et développent l'économie.

Il fit et refit le Code de la police du roulage. Pondérant tous les intérêts, envisageant au point de vue de l'art et de la science, la construction, la conservation et l'entretien des routes ; au point de vue économique, les relations commerciales, la facilité et le bon marché des communications entre les différentes parties du Royaume ; au point de vue du droit public et de l'administration, le règlement des compétences, les pénalités et la procédure ; son travail demeurera comme un monument qui constate les difficultés de la matière, l'application de son auteur, l'universalité de ses connaissances et cette puissance de généraliser ses idées, qui était une de ses qualités éminentes.

Les institutions militaires de notre pays, je l'ai

déjà dit, avaient été pour *Mounier* un sujet d'études spéciales; il eut occasion de les appliquer dans la discussion de la loi du recrutement et de celle qui règle l'organisation de l'état-major général de l'armée. Les plus hautes questions constitutionnelles, les intérêts les plus pressants de l'État et des familles, de la paix intérieure et de la défense du pays s'y trouvaient engagées. Il les traita avec une égale supériorité.

La décadence rapide et prématurée de la république d'Haïti, de cet État récemment émancipé, et qui savait si mal profiter d'une indépendance acquise au prix de tant de sang répandu, de ruines et d'incendies, avait amené l'inexécution du traité, dont les conditions étaient le prix de la reconnaissance de sa souveraineté. *Mounier* dut s'occuper encore une fois des douleurs de nos colons, frappés d'expropriation après l'avoir été d'expatriation. Il prit conseil de son cœur pour résoudre les questions de justice et d'humanité qui se présentaient à lui.

Ce n'est pas par les maximes rigoureuses des lois civiles, sorte de droit étroit qui ne règle que les rapports des citoyens entre eux, que les nations se gouvernent, c'est par les règles du droit public. Ces règles, disait-il, conformes à cette loi naturelle qui est écrite dans la conscience, loin d'exclure les considérations d'équité, de dignité, d'humanité, de convenance, les consacrent. Il a existé de tout temps, chez les peuples civilisés, une sorte de solidarité, d'assurance mutuelle entre les ci-

toyens. S'il est des maux inséparables du cours ordinaire des choses, et dont chacun doit supporter le poids avec résignation, il est des fléaux qui font exception à l'ordre naturel des événements, et qui écrasent à l'improviste une partie de la population. Alors, si les actes du Gouvernement ne sont pas étrangers à ces calamités, si ceux qui souffrent, courbés sous le joug de fer d'une nécessité publique, sont privés, par le fait de l'État, de toute action directe en revendication des droits qui leur ont été ravis, ne sont-ils pas frappés d'expropriation pour cause d'utilité publique, et n'ont-ils pas un droit certain à cette indemnité sacrée qui est due à celui dont les intérêts sont sacrifiés pour l'avantage de tous ?

Noble et digne doctrine que l'on doit souvent faire entendre aux peuples et aux Rois, quoiqu'il leur soit rarement donné d'y conformer leurs actes et d'en pratiquer les leçons!

Du sein de l'anarchie féodale était sortie une des plus libérales institutions du monde moderne. Dans ces temps désastreux où l'on ne connaissait d'autre droit que la force, où l'on n'était libre que par privilége, la chevalerie suscita des défenseurs aux faibles et aux opprimés. L'esprit de dévouement et de sacrifice imposé par elle à la plus haute des distinctions sociales, vint tempérer les abus d'un esprit d'inégalité poussé jusqu'à l'extrême.

Du sein de l'anarchie révolutionnaire, le génie de Napoléon s'emparant d'une grande pensée de nos premières assemblées nationales, en tira une

institution non moins féconde en nobles résultats. Comme il savait que l'honneur est une grande part du patriotisme français, il réhabilita l'honneur et les marques d'honneur que, dans son sauvage délire, l'esprit d'égalité extrême avait prétendu abolir. La Légion d'honneur, cette louable invention « cette bien bonne et profitable coutume, » comme dit notre Montaigne, « de recognoistre la valeur des « hommes rares et excellents et de les contenter et « satisfaire par des payements qui ne chargent aucu- « nement le public, » devait être chère à *Mounier*. Il se passionna pour elle, et, saisi d'un généreux désir d'en accroître le lustre et l'efficacité, il fit à la Chambre une proposition dont les développements expriment, dans un beau langage, les meilleurs et les plus nobles sentiments ; par un rare et beau succès qui suffit à sa gloire, l'une et l'autre Chambre s'associèrent à ses vœux.

Bon et loyal citoyen, aucun des grands intérêts du pays ne lui était étranger. La guerre d'Algérie et ses complications ; l'administration de cette vaste conquête, les bases, les conditions, les limites d'une colonisation à la fois militaire et civile, entreprise sur une si grande échelle ; l'influence que pouvait exercer la possession de ces provinces d'outre-mer sur la situation politique de la France en temps de paix comme en temps de guerre, étaient l'objet de ses constantes méditations. Il avait proposé d'instituer une commission chargée d'examiner toutes les questions qui se rapportaient à ces choses. Le Gouvernement adopta son avis. Nommé membre de la commission, il en devint le rapporteur.

Dans un travail complet, approprié aux exigences du temps, il traça un système de conduite et d'administration, dicté par une sage prévoyance et une prudente circonspection. Conciliant ce que commande la sûreté de nos établissements en Algérie avec les vues d'ordre et d'économie inséparables de tout bon gouvernement, il conseillait de réaliser surtout une épargne bien plus précieuse encore, celle du sang et de la vie des hommes. Il croyait l'honneur national intéressé à faire rentrer, dans les habitudes du droit des gens et de la civilisation, une guerre qui semblait avoir quelquefois emprunté, au climat et aux mœurs d'Afrique, une barbarie et des procédés, également désavoués par le sentiment chrétien et par le sentiment français. Son opinion fut toujours d'un grand poids dans toutes les affaires d'Alger.

C'est ainsi qu'à une époque où rien de considérable ou d'utile ne s'élabore qu'au moyen d'une commission, il trouvait habituellement place dans presque toutes les commissions importantes, tant au dehors qu'au dedans de la Chambre. Appelé de la sorte, dans une solennelle occasion, à traiter du premier des intérêts de l'État, celui de la défense nationale, jamais il ne s'était élevé plus haut. Impartialité dans l'exposition des opinions contraires, supériorité de vues, patriotisme désintéressé, art de bien dire et d'exprimer avec force et simplicité une conviction profonde, toutes les forces et les ressources de son talent concoururent à faire de son rapport à la Chambre, sur ce sujet, un de ses plus solides ti-

tres à l'estime publique. Il s'agissait des fortifications de Paris, difficile problème dont la solution divisait les capitaines et les hommes d'Etat, que la législature a tranché, et que la bravoure et le patriotisme des Français empêcheront toujours l'histoire de résoudre.

Si, pour obéir à sa conviction, il s'écartait des propositions ou combattait les desseins du Gouvernement, ce n'était ni pour contrarier sa marche, ni pour lui susciter des embarras, car il ne croyait pas que l'on pût, sans danger pour l'État, attaquer indistinctement les choses, uniquement pour atteindre les personnes, et combattre, à cause de leurs auteurs, des actes qu'on aurait approuvés avec justice et raison s'ils avaient été faits par d'autres. Croyait-il de son devoir de s'opposer? il le faisait sans esprit d'opposition, avec le désir d'être écouté du Gouvernement, et de l'aider, soit à triompher des obstacles présents, soit à prévenir les dangers futurs; et cette opposition inoffensive, il la jugeait la plus utile dans l'intérêt du pays.

Toujours prêt au travail, toujours au service de l'État, il acceptait, toutes les fois qu'elle lui était offerte, une part active dans l'étude des projets de loi; l'élaboration des grandes affaires et même la tâche plus modeste des commissions d'enquête ou de liquidation : rien ne lui paraissait petit dans l'intérêt de l'ordre public ou de la justice.

Mais, isolé depuis longtemps de tout mouvement politique, quand un des personnages les

plus illustres et les plus universellement considérés dans l'État voulut bien lui proposer, il y a peu d'années, une place dans une administration qui se formait, il dut être étonné d'un honneur si inattendu ; mais s'il n'accepta pas cette haute position, à laquelle il s'était également soustrait sous un autre règne, sa conduite ultérieure prouva bientôt qu'il ne fallait pas en accuser son dévouement. A la fin de 1840, au moment où les relations entre la France et l'Angleterre étaient devenues pénibles et difficiles, *Mounier* accepta de la confiance du Roi une mission temporaire à Londres. Il l'accomplit à la satisfaction du Gouvernement, et recueillit, durant son court séjour dans un pays où le nom de son père est populaire, de nombreux et honorables témoignages d'estime et de sympathie.

Mais quelque distingué que fût son esprit, il était surpassé par son cœur. Mettre son activité au service de ceux qu'il jugeait dignes de son appui et qui le réclamaient, c'était son repos. N'épargner ni travail ni veilles pour venir en aide au mérite méconnu, à l'humanité souffrante, à la faiblesse délaissée, à tous ceux dont il espérait, par son concours, alléger les souffrances, c'était sa distraction. Nous ne nous apercevons pas toujours assez que la Providence nous offre à chaque instant une infortune à secourir, un bon office à rendre, un devoir d'amitié à remplir. *Mounier* sut toujours acquitter fidèlement ces mandats de la Providence.

L'adversité était pour lui un lien nouveau qui resserrait les anciens. Les employés d'une administration à laquelle il avait appartenu, les pensionnaires que secourait cette ancienne Liste civile, trouvèrent en lui un protecteur infatigable. Devenu président de la commission chargée de la distribution des secours qui leur étaient alloués par l'État, sa sollicitude pour ces pauvres familles, pour ces vieillards chargés d'années et précipités de l'aisance dans la misère par l'impitoyable fatalité des révolutions, ne se démentit jamais. Il fallait le voir suffire seul aux minutieux détails d'une immense correspondance, éclairer ses infortunés clients sur les pièces à produire, sur les démarches à faire, et bien souvent les entreprendre lui-même, pour leur épargner des frais et des dégoûts pires que des frais. Il prodiguait ainsi pour les obliger les lettres, les courses et son temps, trésor inestimable pour qui sait en user comme lui.

La Providence l'avait exaucé en accordant à la pureté de son cœur, à la simplicité de ses goûts, le bonheur qu'il n'avait voulu chercher que dans la vie de famille. Une compagne, son égale par le cœur, répandait autour de lui ce charme inexprimable qui naît de la communion des sentiments et de l'harmonie des pensées. Ses trois filles, unies par ses soins à des époux qu'il avait choisis parmi les fils de ses amis, partageaient avec leur mère le soin de le rendre heureux. Son fils, objet de sa tendre affection, de ses plus chères espérances, croissait sous ses yeux. Un groupe nombreux de petits-en-

fants répondait par ses gracieuses et vives caresses aux doux embrassements d'un aïeul dans la force de l'âge, presque aussi jeune qu'eux d'esprit et de cœur. Un cercle peu nombreux, mais choisi, de vrais et de vieux amis complétait cet intérieur qu'il pouvait, avec une fierté modeste, livrer aux regards émus de ceux qui venaient l'y chercher. C'est dans cette douce retraite, vivifiée par des entretiens pleins de grâce et d'intérêt, les vives saillies d'une gaieté naturelle, les traits charmants d'une érudition piquante ; dans ce sanctuaire de l'intimité domestique, où le retenaient des habitudes sérieuses et régulières, et une fortune bornée, qu'éloigné sans affectation de ce monde bruyant qui s'agitait autour de lui, il jouissait avec simplicité de l'honorable position que l'estime universelle lui avait faite.

Étranger à tous les partis, respecté et recherché par les hommes de toutes les opinions, modérateur et conciliateur par vocation spéciale, il avait des consolations, des conseils, des espérances pour tous. *Citoyen dévoué*, j'emprunte ses propres paroles (1), *c'est avec bonheur qu'il contemplait le développement des nobles institutions où la France se reposait de tant de commotions sous les auspices du Roi*, qu'il la voyait en possession de ce gouvernement représentatif, ob-

---

(1) *Discours prononcé par le baron Mounier à l'occasion du décès de M. le comte Pelet de la Lozère*, p. 13.

jet de son culte politique, de cette terre promise dont son père avait préparé la conquête et qu'il n'avait pu habiter. L'esprit depuis longtemps nourri et fortifié de pensées religieuses et d'espérances chrétiennes, il ne s'était jamais senti plus heureux ni plus entier que lorsqu'il éprouva les premières atteintes d'une maladie cruelle et inexorable.

Cette longue épreuve fut le creuset qui vint épurer sa vertu; il la supporta avec une fermeté d'âme égale à ses souffrances. Durant cinq mois il lutta contre la douleur et n'en fut jamais vaincu; chaque jour, à chaque heure, il triomphait de ses rudes étreintes; souvent, sous un sourire, toujours sous un visage calme et composé, il savait dérober les progrès du mal qui le dévorait. Cependant les soins les plus tendres, les plus vigilants, les plus infatigables, le disputaient à la mort; s'il avait pu être sauvé par l'application la plus constante à mettre en pratique les conseils et les prescriptions de la science; par ces attentions de tous les instants, ces secours qui viennent du cœur, le dévouement sans bornes de la tendresse conjugale, les soins, les vœux, les larmes d'une famille dévouée, l'assistance d'amis assidus et fidèles, nous n'aurions pas à le regretter.

Quand vint le moment suprême, il mourut comme il avait vécu, entouré des siens et de ses amis. Sa douce et pieuse résignation égalait l'inconsolable douleur de sa famille; il répondait par

des bénédictions à nos pleurs et à nos regrets. La religion le soutint dans ses derniers instants : ce fut aidé de ses secours, accompagné de ses prières, qu'il passa dans un monde meilleur.

Ce n'est pas ici que j'ai besoin de rappeler que sa maladie, que son danger, que sa mort, furent une douleur publique. Cette Chambre, en apprenant qu'il n'était plus, ordonna, d'une voix unanime, que son buste serait placé dans le palais de ses séances, apparemment pour que sa mémoire, toujours présente, lui suscitât des imitateurs.

CHAMBRE DES PAIRS.

PRESSIONS
N° 89.
—
1844.

Séance du 1er juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

Aux chemins de fer d'Orléans à Vierzon, de Vierzon sur Châteauroux et Limoges, et de Vierzon sur Bourges, Nevers et Clermont ;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,
A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 29 juin 1844, 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 au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE Ier.

Article premier.

Le chemin de fer de Paris sur le centre de la France, classé par l'article premier de la loi du 11 juin 1842, sera prolongé, d'une part, de Vier-

zon sur Châteauroux et Limoges ; et, d'autre part, de Bourges sur Clermont.

ART. 2.

Une somme de sept millions huit cent mille francs (7 800 000 fr.) est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et Châteauroux.

ART. 3.

Une somme de treize millions de francs (13 000 000 fr.) est affectée à l'exécution de la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et la rive droite de l'Allier, près du confluent de cette rivière avec la Loire.

ART. 4.

Sur les allocations mentionnées aux articles précédents et s'élevant ensemble à la somme de vingt millions huit cent mille francs (20 800 000 fr.), il est ouvert au Ministre des travaux publics :

Sur l'exercice 1844 un crédit de deux millions de francs (2 000 000 fr.), savoir :

Un million de francs (1 000 000 fr.) pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et Châteauroux.	1 000 000 fr.
Un million de francs (1 000 000 f.) pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France comprise entre Vierzon et la rive droite de l'Allier.	1 000 000
Total.	2 000 000

Et sur l'exercice 1845, un crédit de cinq millions de francs (5 000 000 fr.), savoir :

Deux millions de francs (2 000 000 fr.) pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et Châteauroux . . . . . 2 000 000 f.

Trois millions de francs (3 000 000 f.) pour la partie du chemin de fer de Paris sur le centre de la France, comprise entre Vierzon et la rive droite de l'Allier. 3 000 000

Total. 5 000 000

ART. 5.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à comprendre les deux parties du chemin de fer désignées aux articles 2 et 3 ci-dessus, dans un seul et même bail, avec le chemin d'Orléans à Vierzon.

La durée de la jouissance pourra être portée à quarante années.

Le bail sera passé aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent projet de loi.

ART. 6.

La convention qui sera passée en vertu de la présente loi, ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.

ART. 7.

La Compagnie ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constituée en Société anonyme dûment autorisée,

conformément à l'article 37 du Code de commerce.

ART. 8.

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, 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.

TITRE II.

ART. 9.

Dans le cas où, dans le délai de deux mois, à partir de la promulgation de la présente loi, une Compagnie agréée par le Ministre des travaux publics n'aurait point accepté les conditions réglées par la présente loi et par le cahier des charges mentionné à l'article 5, le Ministre des travaux publics est autorisé à faire poser la voie de fer sur le chemin d'Orléans à Vierzon aux frais du Trésor public.

Une somme de six millions cinq cent mille francs

(6 500 000 fr.) est affectée à l'établissement de la voie de fer sur ledit chemin, en sus du crédit déjà ouvert par l'article 15 de la loi du 11 juin 1842.

ART. 10.

Pour subvenir au paiement des dépenses autorisées par l'article précédent, il est ouvert, au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de deux millions cinq cent mille francs (2 500 000 fr.);

Et sur l'exercice 1845 un crédit de trois millions cent mille francs (3 100 000 fr.)

TITRE III.

Voies et moyens.

ART. 11.

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

FAIT au palais de Neuilly, le 30 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Lors de la discussion de la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, le Gouvernement, d'accord avec les Chambres, admit dans cette loi le classement d'une ligne dirigée de Paris sur le centre de la France par Vierzon et Bourges; des fonds furent même affectés à la partie de cette ligne comprise entre Orléans et Vierzon. Il fut convenu d'ailleurs, à cette époque, que des études seraient faites ultérieurement sur les diverses directions qui pouvaient être assignées à la ligne du centre, et qu'à la suite de ces études les Chambres seraient appelées de nouveau à s'occuper de la question.

Le Gouvernement, Messieurs, a tenu fidèlement l'engagement qu'il avait pris; par ses ordres des études ont été faites de Vierzon et de Bourges sur le centre de la France, et nous venons vous en placer sommairement les résultats sous les yeux.

Ces études ont eu lieu sur trois directions principales :

L'une de Vierzon sur Toulouse, par Châteauroux et Limoges ;

L'autre de Vierzon sur Bourges et Montluçon, par la vallée du Cher;

Et la troisième enfin de Vierzon sur Bourges et Clermont, par la vallée de l'Allier.

Les études de la première ligne ont été divisées en deux sections, l'une de Vierzon au faite central qui sépare les eaux de la Vienne de celles de la Dordogne, et la seconde de ce faîte à la ligne déjà classée de Bordeaux à Toulouse.

Les études de la seconde section ne sont point encore complétement achevées, mais celles de la première sont terminées sur la plus grande partie du parcours, et nous avons maintenant dans les mains un avant-projet complet et régulier pour la partie comprise entre Vierzon et Limoges.

Nous ne croyons pas superflu de vous donner ici quelques détails sur le développement de la ligne entière, bien que le projet de loi ne s'applique qu'à la partie comprise entre Vierzon et Limoges.

De Vierzon, le tracé, après avoir traversé la vallée du Cher, se porte sur celle de l'Arnon qu'il franchit pour entrer dans celle de la Théols qui le conduit à Issoudun, va passer à Châteauroux, Saint-Gauthier, Argenton-sur-Creuse, Baraize, la Souterraine, à Riberolles, Pauliac, Laurière, Limoges, Pierre-Buffières, et atteint ainsi le col de Salterre, situé sur le faîte central à 420 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Le développement de cette partie du tracé est de 264 kilomètres. On y rencontre seize souterrains, ayant ensemble une longueur de 10 656 mè-

tres, et des pentes et rampes de 6, 7, 8 et 8 millimètres et demi.

Quelques variantes ont été étudiées, soit entre Châteauroux et la Souterraine, soit entre la Souterraine, Limoges et le col de Salterre. Ces variantes donnent lieu à un tracé dont le développement n'est plus que de 245 kilomètres. Elles réduisent le nombre des souterrains à neuf, ayant ensemble 9 327 mètres de longueur; mais elles exigent un nombre plus considérable de grands ouvrages, entre autres un viaduc de 80 mètres d'élévation sur la Creuse; de plus, les pentes s'élèvent à 8 et 8 millimètres et demi sur une plus grande longueur.

Au-delà du col de Salterre, le tracé général se porte sur la Vezère, qu'il traverse près de Bréarville, entre Condac et Terrasson, et va, franchissant les divers faîtes qui les séparent, traverser successivement la Dordogne et le Lot, pour arriver enfin sur la Garonne, à Valence-d'Agen, ou sur le Tarn, soit à Sainte-Livrade, soit à Castelfranc.

Dans le premier cas, la longueur de la ligne entière est de 208 kilomètres, dont 11 en souterrains; et, dans le second cas, de 211 kilomètres, dont près de 15 en souterrains.

Chaque direction entraînerait d'ailleurs dans de grandes difficultés, dans des mouvements de terre considérables et des travaux d'art très-dispendieux.

Nous venons maintenant à la seconde direction, celle qui passe par la Vallée du Cher et par Montluçon.

Sur cette direction, d'après le projet des ingénieurs, le tracé se porte, à partir de Vierzon, sur Mehun et Bourges; au-delà de cette ville il va franchir le contre-fort qui sépare les vallées de l'Yèvre et de l'Auron, et se porte sur Saint-Amand, d'où il remonte jusqu'à Montluçon par la vallée du Cher.

Le développement du tracé de Bourges à Montluçon serait de 125 kilomètres environ. Les pentes et rampes y seraient généralement faibles, et les travaux n'y donneraient lieu à aucune difficulté sérieuse. Mais les diverses tentatives qu'on a faites pour trouver un moyen de déboucher de Montluçon sur le versant méridional de la chaîne centrale n'ont conduit qu'à des résultats incompatibles avec l'établissement d'un chemin de fer, et que nous croyons dès-lors inutile de vous faire connaître.

Enfin, sur la troisième direction, le tracé se confond jusqu'à Bourges avec celui que nous venons d'indiquer; de Bourges, il se porte sur le confluent de la Loire et de l'Allier, par un tracé sur lequel les pentes n'excèderont pas 5 millimètres par mètre, mais qui offrira un souterrain de 400 mètres. Ce tracé remonte ensuite la vallée de l'Allier, sur la rive droite, en passant à Villeneuve, Moulins et Bessay; au-delà de ce point, il traverse l'Allier pour se diriger sur Saint-Pourçain, à travers la plaine élevée de la rive droite de la Sioule, se porte ensuite sur Gannat, Aigueperse, Riom, Montferrand, et arrive à Clermont.

Le développement depuis Vierzon est de 238 kilomètres environ ; nulle part les pentes et rampes ne dépassent 5 millimètres.

Nous ne pousserons pas plus loin, Messieurs, les détails qui précèdent; ils suffisent pour vous démontrer que toutes les directions possibles ont été explorées, et que le Gouvernement et les Chambres peuvent dès à présent, et en parfaite connaissance de cause, déterminer les directions qu'il est possible d'assigner au-delà de Vierzon à la ligne du centre classée par la loi de 1842.

La solution que nous venons de vous présenter est, au surplus, celle qu'on avait pu pressentir dès 1842. On se rappelle qu'à cette époque la commission de la Chambre des Députés avait proposé de classer une ligne sur Clermont. Les départements que cette ligne délaissait élevèrent de vives doléances, et la Chambre décida que le classement serait ajourné au-delà de Bourges, jusqu'à ce que l'administration eût fait explorer le terrain, et rechercher les diverses combinaisons par lesquelles il était possible de satisfaire aux intérêts de cette vaste partie de territoire. Toutefois le Gouvernement, en provoquant lui-même cette détermination de la Chambre des Députés, fit entrevoir qu'il était probable que le chemin d'Orléans à Vierzon se continuerait par deux rameaux dirigés, l'un vers le sud-est, l'autre vers le sud-ouest. C'est précisément ce que nous venons vous proposer aujourd'hui à la suite d'un mûr examen. L'immense portion du Royaume qui se trouve située entre les lignes de Paris à Bordeaux, et de Paris à Marseille,

ne participerait que bien imparfaitement au bienfait du réseau général des chemins de fer, s'il n'était traversé que par une ligne unique. Cette ligne, unique d'ailleurs, ne pourrait être dirigée par le milieu de ce grand territoire ; elle viendrait expirer au pied de montagnes infranchissables, et si l'on veut trouver des lieux accessibles, il faut se porter sur la droite et sur la gauche, et se rapprocher, d'une part, de la vallée de la Loire, et, d'autre part, des vallées qui peuvent permettre de pénétrer dans le bassin de la Garonne.

Nous sommes donc d'avis d'abandonner la ligne centrale qui se dirigerait sur Montluçon, et d'adopter deux embranchements qui auraient à Vierzon une origine commune et qui se dirigeraient l'un sur Bourges, vers Nevers et Clermont, l'autre sur Châteauroux et Limoges.

Cette double bifurcation, ajoutée au chemin de Paris à Vierzon, donnera à toutes les parties du centre de la France, le moyen de communiquer avec Paris, et les associera à la vie et au mouvement que communique toujours le contact avec cet immense foyer de production et de consommation.

Nous n'avons pas d'ailleurs la pensée d'entreprendre immédiatement les travaux sur tout le développement de ces deux embranchements, et nous nous bornons pour le moment aux deux sections de Vierzon à Châteauroux, et de Vierzon à Bourges, et au confluent de la Loire et de l'Allier.

La première, celle de Vierzon à Châteauroux, a 60 kilomètres de longueur ; le terrain qu'elle

parcourt se prête parfaitement à l'établissement d'un chemin de fer; les pentes n'y seront nulle part supérieures à 3 millimètres et demi, si ce n'est toutefois dans la traversée du Cher où l'on aura probablement recours à une pente de 6 millimètres, pour diminuer la hauteur du remblai ou du viaduc nécessaire à cette traversée.

A raison de ces circonstances favorables, la dépense des travaux à la charge de l'État ne dépassera pas, suivant toute apparence, un prix moyen, par kilomètre, de 130 000 francs, et c'est en conséquence un crédit de 7 800 000 francs qui doit être inscrit au projet de loi.

Quant à la section de Vierzon à Bourges et au confluent de la Loire et de l'Allier, le développement de cette section est de 87 kilomètres environ, savoir : de Vierzon à Bourges 30 kilomètres, et de Bourges au confluent de la Loire et de l'Allier, 57 kilomètres. La première partie de ce tracé jusqu'à Bourges n'offre aucune difficulté sérieuse; mais au-delà de Bourges, un souterrain de 400 mètres, ainsi que déjà nous l'avons dit, sera nécessaire pour passer de la vallée du Cher dans celle de la Loire; il faudra, en outre, construire un grand pont sur l'Allier, au Guetin : la dépense ne peut donc, pour cette partie, être évaluée au-dessous du taux moyen de 150 000 francs par kilomètre, et s'élèvera ainsi, pour la distance entière, à 13 000 000 f. en nombre rond.

Nous devons ajouter, Messieurs, que le conseil général des ponts et chaussées, saisi de l'examen des projets dont nous venons de vous entretenir,

leur a donné son approbation. Toute garantie existe donc pour le bon emploi des crédits que vous voudrez bien mettre à notre disposition.

A l'aide de ces crédits, Messieurs, l'exécution des travaux de terrassements et d'ouvrages d'art se trouve assurée sur les chemins de Vierzon à Châteauroux et de Vierzon à la Loire vers Nevers; mais il restera à pourvoir à l'achèvement et à l'exploitation de ces chemins. Voici les mesures qui nous paraissent propres à résoudre heureusement la question.

Le chemin de fer d'Orléans à Vierzon, qui a reçu en 1842 une allocation de douze millions, marche rapidement vers le terme de ses travaux, et le moment est venu de s'occuper de son exploitation : ce chemin doit servir de tronc commun aux deux embranchements qu'il s'agit de décréter. Il nous a paru qu'il était nécessaire de comprendre le tronc et les deux rameaux dans un seul et même bail. En les isolant, on ne trouverait pas de compagnie qui consentît à courir les chances de l'exploitation des deux prolongements ; en les réunissant au contraire, on obtiendra un produit moyen qui suffira sans doute pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés.

Les renseignements statistiques que nous avons recueillis nous ont convaincus qu'il serait impossible de prélever au-delà de un pour cent pour la recomposition du capital. C'est cette considération qui nous a déterminé à fixer à quarante ans le maximum de la durée de la jouissance. Quant aux autres conditions du cahier des charges, elles ne

différent pas de celles que nous avons déjà soumises à votre examen pour d'autres chemins de fer.

Enfin, Messieurs les Pairs, il fallait prévoir le cas où il ne se présenterait pas de compagnie dans un délai déterminé. Les travaux du chemin d'Orléans à Vierzon sont déjà, sur beaucoup de points, en état de recevoir les rails. Il est essentiel de ne plus perdre de temps dans cette opération, déjà si retardée chez nous, des chemins de fer. Le projet de loi, dans cette éventualité, qui sans doute ne se réalisera pas, nous autorise à poser la voie de fer, sans rien préjuger d'ailleurs sur le mode d'exploitation, qui deviendrait, dans ce cas, l'objet d'une loi spéciale.

Voici, Messieurs les Pairs, le texte du projet de loi.

(*Le cahier des charges sera incessamment distribué.*)

N° 89.

PROJET DE BAIL

Pour l'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Vierzon.

ARTICLE PREMIER.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes du chemin de fer d'Orléans à Vierzon, avec prolongement, d'une part, sur Bourges et la rive droite de l'Allier, près du confluent de cette rivière avec la Loire, et d'autre part sur Châteauroux, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

Art. 2.

Des stations principales seront établies sur le chemin de fer d'Orléans à Vierzon, près d'Orléans, de Salbris et de Vierzon;

Sur le prolongement vers Bourges et la rivière de l'Allier, à ou près de Bourges, et après la traversée de l'Allier;

Sur le prolongement vers Châteauroux, à ou près d'Issoudun et de Châteauroux.

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 sur lesquels il n'aura pas été statué avant l'homologation de la présente convention, ne seront toutefois arrêtés par le Ministre qu'après que la Compagnie aura été entendue.

Art. 3.

La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, et sur la notification qui lui

sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent; et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

La livraison des bâtiments de stations pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au-delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la Compagnie, en exécution de l'article 46 ci-après.

Les bâtiments seront garantis par l'Etat durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

En aucun cas, la responsabilité de l'Etat, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au-delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui.

Si la Compagnie, avant l'expiration de l'année, posait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et si, par suite du tassement ultérieur des remblais, des rechargements devenaient nécessaires, l'État 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 au paragraphe premier de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

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 la dite 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.

Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments des stations et de tous autres construits par l'Etat, il en sera dressé, dans les mêmes formes, un état descriptif qui sera annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné.

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 des dit plans et profils.

Art. 7.

De son côté, la Compagnie s'engage :

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 de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'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 qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des 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 tien-

dra 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.

La Compagnie pourra être autorisée à n'établir qu'une seule voie avec des gares ou élargissements d'un développement égal au quart de la ligne entière ; mais elle sera tenue de poser la double voie dès que la nécessité en aura été reconnue par l'Administration.

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 sera de trente kilogrammes au moins par mètre courant.

Art. 10.

La Compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre, moyennant un prix fixé à dire d'experts, et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le Ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements du dit chemin.

Art. 11.

Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

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, et cinquante entimètres de largeur au plafond.

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, et, au plus, de deux mètres, mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

Art. 14.

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

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

Il y en aura de trois classes au moins:

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

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

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

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

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes 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 2 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, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, 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 complètement du matériel, par le moyen d'une adjudication publique 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 les dits objets.

La portion 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 trois 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, et 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 § 1er de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites, en exécution de l'art. 15 ci-dessus, 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 privilèges 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, et 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, pour le laps de temps qui sera déterminé par les conventions à intervenir, mais qui ne pourra excéder quarante années, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin, par l'art. 15 ci-dessus, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits 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 centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs, de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

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

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

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL.
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tête et par kilomètre.	Voyageurs, non compris l'impôt du 10e sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,07	0,03	0,10
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,03	0,025	0,075
		Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)	0,03	0,025	0,055
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
		Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.....	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés.....	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, 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, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16

TARIF.

			PRIX DE péage. fr. c.	PRIX DE transport. fr. c.	TOTAL fr. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et 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.....	0,08	0,06	0,14
		Houille.....	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi...	0,15	0,10	0,25
		Tout wagon, charriot 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 allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.....	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six 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, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et 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, elle devra, avant de la mettre à exécution, en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles de la même nature. 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.

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

Art. 21.

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

Art. 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 immédiatement 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 (5,000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8,000) kilogrammes.

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

Art. 24.

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

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas dénommés au tarif, et 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 tra-

vaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

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

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

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

Art. 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, célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs. Les bestiaux, denrées, marchandises et matièresquelconques seront également transportés avec soin, exactitude, célérité, et dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

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

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans le délai de vingt-quatre heures, à moins de conditions contraires, en cas d'abaissements de tarifs, entre l'expéditeur et la Compagnie concessionnaire.

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

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

leur égard, 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.

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 entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 37 ci-dessous, 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 ou marins, voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé. Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

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

Art. 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.

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

Art. 31.

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

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

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

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

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

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

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excèdera pas 25 centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans et

fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

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

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

En dehors des heures ordinaires de départ, l'administration pourra requérir, pour le transport 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, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les wagons et voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés, à charge par le Gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière, qu'elles puissent être transportées par le chemin de fer. Le transport des voitures et wagons sera gratuit.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers qui y seront placés, ne seront assujettis qu'à la moitié du tarif ci-dessus de la taxe pour les voitures de troisième classe.

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 toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du terme fixé par l'art. 15 pour la pose de la voie de fer, le Gouvernement aura la faculté de résilier le présent bail : pour régler le prix de cette résiliation, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie, déduction faite des sommes attribuées à l'État à titre de prix de ferme, pendant les sept années qui auront précédé celle où la résiliation s'opérera ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

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

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

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration du bail, selon l'article 33 ci-après.

Art. 33.

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'Etat, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation tel qu'il est défini au paragraphe 2 de l'art. 7, 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.

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

Si, pendant la durée du bail, la Compagnie, autorisée par l'Administration, a augmenté le nombre ou l'étendue de ses gares, stations ou ateliers, les dépenses qu'elle aura faites lui seront remboursées dans le même délai.

Art. 34.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances 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. 35.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'Etat, 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 8 pour cent du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'Etat 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 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 dans la forme des règlements d'administration publique, règlera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Art. 36.

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. 37.

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 chemin de fer d'embranchement et de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 38.

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 aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 39.

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. 40.

Conformément à l'article 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 aux concessionnaires de ce chemin le droit de péage réduit de 15 pour cent, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du dit article.

Art. 41.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer d'Orléans à Vierzon, et sur les prolongements vers l'Allier et vers Châteauroux, 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 les dits chemins de fer, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

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

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne d'Orléans à Vierzon, et les prolongements ci-dessus définis, n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes; comme aussi dans celui où la Compagnie fermière de l'exploitation de ces dernières lignes 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.

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer de

prolongement ou d'embranchement joignant celui d'Orléans à Vierzon ou ses prolongements sur l'Allier et sur Châteauroux, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100) ;

3° Si le prolongement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100);

4° Si le prolongement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Art. 42.

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 jouissance de la voie de fer et de la valeur 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 ayant-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 pro-

venant 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. 43.

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 les dites parties les voitures et wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement, 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. 44.

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. 45.

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'Etat.

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 quarante mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas la dite 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. 46.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément

à l'article premier du présent bail, devra être faite à la Compagnie, dans le délai de six années, à partir de l'approbation de la convention à intervenir. 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 quatre pour cent 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 cent des sommes dépensées sur ces parties.

Art. 47.

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. 48.

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 Orléans.

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 Orléans 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. 49.

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. 50.

Avant l'homologation de la convention, la Compagnie sera

tenue de déposer, à titre de garantie, une somme de un million (1,000,000 fr.) en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance 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 susdite homologation, la Compagnie sera tenue de fournir comme supplément de cautionnement, une valeur de un million (1,000,000 fr.).

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

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

Art. 51.

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

Vu pour être annexé au projet de loi :

Le ministre des travaux publics.

S. Dumon.

IMPRESSIONS
N° 90.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'exploitation du chemin de fer de Paris à la frontiere de Belgique;

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 28 juin 1844, 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'Etat au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER.

Chemin de fer de Paris sur la frontière de Belgique et sur l'Angleterre.

ARTICLE PREMIER.

Le chemin de fer de Paris sur l'Angleterre,

dont l'établissement a été ordonné par la loi du 11 juin 1842, sera dirigé sur Calais, Dunkerque et Boulogne.

Les lignes sur Calais et Dunkerque se détacheront de la ligne de Paris à la frontière de Belgique à Lille, et se dirigeront, savoir :

La ligne sur Calais par Hazebrouck et Saint-Omer ;

La ligne sur Dunkerque par Hazebrouck et l'ouest de Cassel.

ART. 2.

Jusqu'à l'ouverture de la prochaine session le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder, sans subvention, pour un espace de temps qui n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf ans, le chemin de fer d'Amiens à Boulogne par Abbeville et Etaples, à une compagnie qui en exécutera tous les travaux.

La concession aura lieu par adjudication publique, et le rabais portera sur le maximum de durée énoncé au paragraphe précédent.

Nul ne sera admis au concours, s'il n'a été préalablement agréé par le Ministre des travaux publics, et s'il n'a déposé un cautionnement dont le montant et le mode de restitution seront réglés par une ordonnance royale.

Les conditions de la concession seront les suivantes :

1° La compagnie sera autorisée à percevoir les tarifs ci-après :

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	TRANSP. FR. C.	TOTAL. FR. C.
	Par tête et par kilomètre.			
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
	Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
	Par tonne et par kilomètre.			
Poissons.....	Huîtres et poisson frais, à la vitesse des voyageurs. ..	0,30	0,20	0,50
Marchandises.	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins boissons, spiritueux, huiles, colons et autres lainages. bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16

	TARIF. — *Par tonne et par kilomètre.*	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR. C.
Marchandises.	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.....	0,08	0,06	0,14
	Houille	0,06	0,04	0,10
Objets divers.	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.....	0,15	0,10	0,25
	Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége marchant sans rien traîner.			

TARIF. — *Par pièce et par kilomètre.*	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR. C.
Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..	0,18	0,14	0,32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.)			

2° A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du terme qui sera fixé pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la présente concession : pour régler le prix de ce rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat s'opérera; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pen-

dant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

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

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

3° Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés pour deux voies ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

4° Les autres dispositions seront déterminées par des ordonnances royales et conformément aux clauses générales des cahiers des charges sanctionnés par les lois rendues dans le cours de la présente session.

ART. 3.

Une somme de quinze millions de f. (15 000 000 f.) est affectée à l'établissement des lignes de fer dirigées sur Calais et Dunkerque.

ART. 4.

Pour subvenir au paiement des dépenses autorisées par l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics :

Sur le crédit de 15 millions, pour l'exercice 1844, un crédit de..... 2 000 000 fr.

Et sur l'exercice 1845 un crédit de..... 6 000 000

ART. 5.

Une loi sera présentée dans le cours de la prochaine session, pour régler le mode d'achèvement et d'exploitation du chemin de fer du Nord et des lignes dirigées sur Calais et sur Dunkerque.

ART. 6.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à faire poser la voie de fer sur les sections terminées du chemin du Nord, et à pourvoir provisoirement, s'il y a lieu, à l'exploitation de ces sections.

Il est également autorisé à pourvoir à l'exploitation provisoire des parties du chemin où les rails seront posés.

A cet effet, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de dix millions de francs (10 000 000 fr.), et sur l'exercice 1845 un crédit de six millions (6 000 000 fr.).

Des ordonnances royales règleront le mode d'exploitation et les tarifs qui seront provisoirement appliqués sur les sections exploitées.

TITRE II.

Dispositions générales.

ART. 7.

L'adjudication qui sera passée en vertu de la présente loi pour le chemin de fer d'Amiens à Boulogne ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

ART. 8.

La compagnie adjudicataire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

ART. 9.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie adjudicataire, 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 la même route.

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.

TITRE III.

Voies et moyens.

ART. 10.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la

présente loi conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

FAIT au palais de Neuilly, le 30 juin 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Nous vous avons déjà présenté divers projets de loi destinés à pourvoir à l'exécution des travaux de plusieurs grandes lignes de chemins de fer. Nous venons aujourd'hui vous apporter un nouveau projet, qui s'applique à deux des plus importantes de ces lignes, à celles de Paris en Belgique et de Paris en Angleterre.

Le chemin de Paris en Belgique a reçu, en 1842, une allocation de 43 000 000 fr. Immédiatement les mesures les plus énergiques ont été prises par l'administration, pour imprimer aux travaux la plus grande activité, et déjà, Messieurs, nous pouvons, en ce qui les concerne, vous annoncer d'importants résultats.

Ce chemin, vous le savez, part de Paris, des terrains du clos Saint-Lazare; il se porte sur Saint-Denis, Enghien, la vallée de Montmorency, va passer près de Pontoise et s'établit jusqu'à Creil sur la rive droite de l'Oise. De Creil, il s'élève au faîte qui sépare les eaux de l'Oise de celles de la Somme; débouche, après le passage de ce faîte, dans la vallée de la Noye, qui le conduit à la Somme, et par la Somme à Amiens.

D'Amiens, il se dirige sur Arras, et d'Arras sur Douai par la vallée de la Scarpe; à Douai, enfin, il

se divise en deux branches, dont l'une vient aboutir à Lille, l'autre à Valenciennes.

Les travaux de terrassement et d'ouvrages d'art sont aujourd'hui adjugés sur le développement de la ligne entière. De Paris à Clermont, sur 80 kilomètres de longueur, ils sont à très-peu près achevés, et ils le seront très-probablement jusqu'à Amiens à la fin de cette campagne, si quelque circonstance imprévue ne vient déranger les prévisions des ingénieurs.

D'Arras à Douai, Lille et Valenciennes, les travaux marchent également avec une grande célérité; nous avons la confiance qu'ils seront achevés à la fin de 1844; moins toutefois la traversée de Douai, dont les projets définitifs ont été retardés par la nécessité de se mettre d'accord avec le génie militaire en ce qui touche les intérêts de la défense.

Enfin, les travaux de la section d'Amiens à Arras marchent avec toute l'activité que permettent les fonds disponibles, et les difficultés du terrain dans lequel il faut asseoir les ouvrages d'art.

Quant au chemin de Paris sur l'Angleterre, rien n'est encore décidé sur la direction à suivre, et peu de questions ont donné lieu à plus de débats et surtout à des débats plus animés.

La loi du 11 juin 1842, en classant la ligne d'Angleterre parmi celles qui doivent être exécutées en partie aux frais du Trésor public, a laissé indécis le point ou les points du littoral de la Manche où cette ligne devait aboutir. A cette époque, la question n'était pas encore suffisamment éclairée. Le conseil général des ponts et chaussées, consulté

sur le choix à faire entre Boulogne et Calais pour le port d'arrivée du chemin d'Angleterre, avait cru devoir demander de nouvelles informations. Le Gouvernement devait donc attendre, avant de se prononcer, le résultat de ces informations, et les Chambres elle-mêmes ont imité cette sage réserve.

Depuis lors, Messieurs, l'affaire a passé par tous les degrés de la plus longue et de la plus minutieuse instruction. Une enquête spéciale a eu lieu à Boulogne et à Calais : à la suite de cette enquête, le conseil général des ponts et chaussées et la commission supérieure des chemins de fer ont été appelés à donner leur avis, et le moment est venu de prendre un parti.

Trois ports principaux sont aujourd'hui en possession de la presque totalité des passages qui s'opèrent de France en Angleterre et réciproquement : Boulogne, Calais et Dunkerque ; les deux premiers seuls reçoivent des voyageurs, et le troisième est surtout le port d'approvisionnement de la ville de Lille et d'une partie du nord et de l'est de la France.

C'est donc vers ces trois ports qu'ont dû être dirigés les divers tracés étudiés par ordre de l'Administration, et ces tracés peuvent eux-mêmes se ramener à deux systèmes principaux, qu'on définit d'une manière assez simple par le point où ils se séparent du tronc commun. L'un de ces systèmes se détache de la ligne principale à Amiens, et l'autre d'Arras ou de Lille, ou d'un point intermédiaire entre ces deux villes.

Dans le premier cas, le chemin de fer se dirige

à partir d'Amiens, par la vallée de la Somme, va passer à Abbeville, Étaples, touche à Boulogne, et de Boulogne se porte sur Calais, et de Calais sur Dunkerque, par Gravelines.

Dans le second cas, le tracé, partant d'Arras ou de Lille, ou d'un point intermédiaire entre ces deux villes, se dirige à travers la partie centrale du Pas-de-Calais, et, au moyen de rameaux distincts, sur les trois ports de Boulogne, de Calais et de Dunkerque.

Quant aux longueurs et aux dépenses de chaque système, nous croyons inutile d'en donner ici le détail, et nous ne pouvons mieux faire que de vous prier de vous référer au rapport fait à la commission supérieure des chemins de fer, et qui présente tous ces renseignements de la manière la plus complète et la plus précise. Nous nous bornerons à dire qu'en ce qui touche le système de Boulogne, il est unanimement reconnu qu'il ne devra, dans aucun cas, se prolonger au delà de cette ville. De Boulogne à Calais, les difficultés du terrain sont telles, en effet, qu'on ne peut raisonnablement songer à y établir une voie de fer, qui d'ailleurs ne rencontrerait dans son parcours que bien peu de populations.

Quant au système de Calais et de Dunkerque, trois combinaisons ont été mises en parallèle, savoir : celle d'un tracé, partant d'Arras ou de Fampoux, à 7 500 mètres au delà d'Arras; celle d'un tracé partant d'Ostricourt, point situé à 14 kilomètres au delà de Douai et à 20 kilomètres avant Lille, et enfin celle d'un tracé partant de Lille.

Chacune de ces combinaisons peut d'ailleurs donner lieu à deux tracés se dirigeant sur Calais et Dunkerque, l'un par Béthune, Aire, Saint-Omer et Watten, le second par Hazebrouck.

Le conseil général des ponts et chaussées consulté, ainsi que nous l'avons dit, sur l'importante question du chemin d'Angleterre, a été d'avis, d'abord, à une grande majorité, que le tracé de ce chemin devait aboutir au littoral de la Manche, à la fois par Boulogne, Calais et Dunkerque; il a émis ensuite l'opinion que le tracé sur Boulogne devait suivre la vallée de la Somme et passer par Abbeville et Etaples, et que le tracé sur Calais et Dunkerque devait se séparer à ou près d'Arras, du tronc commun et se diriger sur Béthune, Aire, Saint-Omer et Watten.

Ce conseil a demandé, d'ailleurs, que de nouvelles études fussent faites dans la vue de diminuer, autant que possible, la dépense d'exécution de la partie d'Arras à Béthune : ces études ont eu lieu, et ont conduit précisément au tracé partant de Fampoux dont nous avons parlé plus haut, et qui réduit la dépense de 4 millions au moins.

La commission supérieure des chemins de fer n'a pas pensé, comme le conseil général des ponts et chaussées, que l'on dût exécuter à la fois deux chemins directs sur l'Angleterre, l'un par Amiens et Boulogne, l'autre par Arras, Calais et Dunkerque. Il lui a paru que si l'état des finances du pays permettait d'exécuter deux embranchements, il fallait diriger l'un de ces embranchements d'Amiens sur Boulogne, et l'autre de Lille sur Calais et Dunkerque par Hazebrouck.

Elle a été d'avis enfin que, si l'on ne voulait entreprendre qu'une ligne, cette ligne unique devait partir d'Arras et se diriger sur Calais et Dunkerque par Hazebrouck.

Le Gouvernement, Messieurs, a dû à son tour donner à cette question l'attention la plus sérieuse. Il a considéré que Boulogne était spécialement le port des voyageurs, et Dunkerque celui des marchandises; que l'établissement d'une ligne unique dirigée d'Arras sur Calais déposséderait Boulogne et Dunkerque au profit de Calais des avantages que ces deux villes tiennent de leur position naturelle. Cette mesure lui a paru repoussée par la justice, et il n'a pas cru devoir l'adopter. En conséquence, il s'est décidé à inscrire, dans le projet de loi, le principe de l'établissement d'un chemin d'Amiens à Boulogne, remettant toutefois l'exécution de cette voie nouvelle à une époque où les finances de l'État permettraient d'aborder cette entreprise.

Le principe du chemin d'Amiens à Boulogne une fois posé, le Gouvernement, d'accord avec la commission supérieure des chemins de fer, n'a pas pensé qu'il fût possible de fixer à Arras, ou même près d'Arras, le point de départ du chemin de Calais : cette combinaison aurait créé en effet un second chemin direct de Paris sur l'Angleterre; elle devenait nécessairement exclusive pour l'avenir du chemin de Boulogne. D'un autre côté, il avait paru au Gouvernement que, faire aboutir à Lille le chemin de Calais et de Dunkerque, c'était placer ces deux ports à une trop grande distance de la Capitale. Le projet de loi ne supposait pas

l'exécution immédiate du chemin de Boulogne; dans la pensée de ce projet, Calais devait rester, pour quelque temps du moins, le point de passage d'une grande partie des voyageurs d'Angleterre en France et de France en Angleterre. Il semblait donc utile de ne pas adopter précisément le tracé qui donnait à ce chemin le plus long trajet. C'est par ces motifs, Messieurs les Pairs, que nous avions été conduits à choisir un point intermédiaire qui, sans trop éloigner Calais et Dunkerque de Lille, les rapprochait de la Capitale. Ce choix avait encore un autre avantage, c'était d'ouvrir pour Calais, qui doit nécessairement s'approprier la circulation anglo-belge, une communication plus directe avec la Belgique, et pour Dunkerque un trajet plus court sur la vallée de l'Escaut, vers laquelle se dirige aujourd'hui la moitié de ses expéditions. Nous insistions avec d'autant plus de confiance sur cette combinaison qu'au moyen d'un petit embranchement de 27 kilomètres de longueur, dirigé d'Estaires sur Lille, on faisait disparaître la seule objection qu'on pût lui opposer, puisque cet embranchement procurait à Calais et à Dunkerque un chemin sur Lille plus court de 2 kilomètres que par l'embranchement qui avait son origine à Hazebrouck.

Quoi qu'il en soit, Messieurs les Pairs, la Chambre des Députés a décidé que le chemin de Calais et de Dunkerque se détacherait de la ligne principale en un point unique, et ce point unique a été fixé à Lille.

La conséquence de ce vote devait être l'exécu-

tion immédiate du chemin d'Amiens à Boulogne : la loi du 11 juin 1842 a décidé qu'il serait ouvert un chemin de Paris sur l'Angleterre ; et il n'est pas possible d'admettre que le véritable chemin de l'Angleterre puisse passer par Lille. La Chambre des Députés a parfaitement compris ce nouvel état de la question ; mais voulant ménager les finances de l'Etat, elle a demandé que le chemin d'Amiens à Boulogne fût laissé entièrement aux frais de l'industrie privée moyennant une concession de 99 ans, et en autorisant la compagnie à n'exécuter les terrassements et à ne poser les rails que pour une seule voie. Les terrains seront d'ailleurs achetés et les ouvrages d'art construits pour deux voies.

Nous avons donné volontiers notre assentiment à ces diverses dispositions qui assurent à la fois les communications de la France avec l'Angleterre, et celles de Dunkerque avec Lille, qui est pour ce port le principal foyer de consommation. Calais pourra regretter une communication plus courte avec Paris, mais nous ne devons pas oublier que les trois quarts des voyageurs qu'échangent les deux royaumes qu'il s'agit d'unir, passent aujourd'hui par Boulogne, qui doit cet avantage à sa plus grande proximité de Paris.

Ainsi, Messieurs les Pairs, se trouvent vidées les questions relatives aux tracés, questions délicates, qui avaient donné lieu à des controverses animées. Nous avions cherché à les résoudre par une combinaison transactionnelle ; la Chambre des Députés les a tranchées par une solution plus précise, mais qui, comme nous l'avons dit, ne laisse pas sans

quelque regret une partie des intérêts qui s'y trouvent engagés.

En ce qui touche la pose des rails, la résolution prise par la Chambre des Députés pour le chemin de Lyon devait nécessairement influer sur le chemin du Nord. Nous maintenons ici toute la pensée que nous vous avons exprimée au sujet du premier de ces deux chemins : elle s'applique également au second. La question relative à l'exploitation reste ajournée : elle n'est nullement tranchée. Nous acceptons volontiers la mission de poser les rails et même, s'il y a lieu, de commencer l'exploitation. Mais nous nous réservons positivement le droit de rentrer dans le système de la loi du 11 juin 1842, sauf à nous faire rembourser, par la compagnie qui sera constituée plus tard, les avances que nous aurons pu faire. Cette réserve est positivement exprimée dans l'article 5 ainsi conçu :

« Une loi sera présentée dans le cours de la pro-
« chaine session pour régler le mode d'achèvement
« et d'exploitation du chemin de fer du Nord et
« des lignes dirigées sur Calais et Dunkerque. »

Tels sont, Messieurs les Pairs, les principaux motifs du projet de loi sur lequel nous appelons vos suffrages avec confiance, et dont voici la teneur.

IMPRESSIONS
Nº 91.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS

Séance du 1er juillet 1844.

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'établissement du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

MESSIEURS,

La question dont la Chambre nous a confié l'examen nous a paru simple et facile à résoudre.

L'établissement d'un chemin de fer d'Orléans à Bordeaux n'est pas une pensée nouvelle, une addition au réseau que la loi de 1842 avait tracé, une charge inattendue pour le Trésor public. En poussant avec une grande vigueur les travaux sur la ligne d'Orléans à Tours, et les études de détail sur l'espace qui sépare Tours de Bordeaux, l'administration n'a fait que se conformer, avec une activité

* Cette commission était composée de MM. le président TESTE, le président BOULLET, le baron DE BUSSIERRE, PERSIL, LAPLAGNE-BARRIS, ROSSI, FRANCK CARRÉ.

digne d'éloges, à la disposition de la loi générale de 1842, qui a classé parmi les grandes lignes de chemins de fer celle de Paris à la frontière d'Espagne. Dès lors, nous ne rencontrions pas dans la loi proposée les objections qu'aurait pu faire naître un projet ayant pour but d'ajouter au réseau de 1842, et pour résultat d'accroître les engagements du Trésor. Nous ne dissimulerons pas que ces objections auraient été graves, et qu'elles auraient excité à un haut degré la sollicitude de la commission.

Si le principe du projet que nous avions à examiner ne pouvait pas être sérieusement attaqué, encore moins pouvait-on en contester l'opportunité. Les travaux d'Orléans à Tours en sont arrivés au point qu'on peut espérer d'en voir le terme dans le courant de l'année 1845. Qui voudrait interrompre une ligne si importante et déjà si avancée? une ligne qui rattachera de plus en plus l'une à l'autre deux parties si considérables du Royaume, qui rapprochera de Paris deux des plus grandes villes de France, qui ranimera peut-être un port jadis si florissant et dont la décadence nous afflige, qui étendra toutes nos relations avec l'Espagne; une ligne enfin qui montrera à nos concitoyens du Midi combien leurs intérêts, leur prospérité nous sont chers à tous, et combien est grand, dans la pensée de la commune patrie, le soin de leur avenir?

Ici, Messieurs, la politique vient en aide à l'économie nationale; on pourrait presque dire qu'elle la dirige et la domine. Il paraît en effet

qu'à ne les considérer que comme des entreprises commerciales, la section de Tours à Bordeaux est loin d'offrir les espérances qu'offre celle d'Orléans à Tours. La statistique nous apprend que dans l'état actuel des choses il ne circule guère, sur la première de ces sections, que 85 000 voyageurs et 21 000 tonnes de marchandises par kilomètre : faible ressource, dût-elle doubler, pour couvrir l'intérêt et l'amortissement d'un capital qui ne sera pas moindre de 40 à 42 millions. Ce sont là les données du présent, les seules, nous en convenons, qu'on puisse prendre comme des faits positifs et des prémisses certaines. Mais nous savons que les voies de fer ont plus d'une fois trompé les espérances ou dissipé les craintes qui paraissaient le mieux fondées. L'avenir de ces nouvelles routes est encore enveloppé de tant de mystères, que toute prévision trop affirmative est peut-être téméraire. Qui peut calculer d'avance toutes les influences et toutes les réactions qui se manifesteront, lorsque toutes les branches d'un immense réseau se trouveront livrées au mouvement commercial, et que peut-être une vaste navigation à vapeur viendra se lier de tous les points du globe au système des routes de terre? Qui peut dire quelle sera un jour, et au milieu des faits nouveaux qui surgissent dans les deux hémisphères, la situation du port de Bordeaux? Quoi qu'il en soit, nul ne peut contester, dans ce moment, l'infériorité de la partie de la ligne comprise entre Tours et Bordeaux : il suffit, pour cela, de se rappeler que c'est à Tours que

les provenances de Nantes se réuniront à celles de Bordeaux, au profit de la ligne de Tours à Orléans. Mais cette infériorité, dût-elle être un fait permanent, n'ébranle point nos convictions; encore une fois le chemin de Paris à Bordeaux, quels qu'en soient les produits, nous est imposé par la politique; ce chemin vaut mieux qu'une spéculation financière; il est une entreprise éminemment nationale.

Une fois le principe admis et l'opportunité reconnue, nous avions à examiner les moyens d'exécution. Nous n'avons pas d'observations à faire sur le tracé. Ainsi que nous le disions, les terrassements et les travaux d'art sont très-avancés sur la ligne d'Orléans à Tours et les points principaux du tracé entre Tours et Bordeaux ont été fixés par la loi de 1842, qui a prescrit le passage de cette grande ligne par Tours, Poitiers, Angoulême et Bordeaux. Quant aux détails, le Gouvernement les a fait connaître à la Chambre dans l'Exposé des motifs, et il serait inutile de les reproduire ici.

La longueur de la ligne comprise entre Tours et Bordeaux ne peut guère excéder 360 kilomètres, ce qui, au prix moyen de 150 000 francs par kilomètres, élève la dépense à 54 millions. En nous demandant d'affecter cette somme à l'établissement de cette partie du chemin, l'administration nous fait espérer que, malgré les difficultés qui existent entre Tours et les Ormes, ainsi que dans la traversée d'Angoulême et dans la section projetée entre Libourne et Bordeaux, elle n'aura pas à dépasser l'allocation indiquée.

Sur cette allocation le Gouvernement vous propose d'ouvrir au Ministre des travaux publics, sur l'exercice de 1844, un crédit de 4 millions, et un crédit de 10 millions sur l'exercice de 1845.

Ici, Messieurs, pourrait s'élever la question de savoir à qui sera commise l'exploitation du chemin. Sera-ce à une compagnie ou au Gouvernement lui-même? Et, dans le premier cas, sera-ce à une compagnie financière ou à une compagnie fermière? Nous prenons ces deux expressions dans le sens qui leur est généralement attribué, bien qu'en réalité, il s'agisse d'un bail dans l'un et dans l'autre système. Dans le premier sens, tous les instruments de l'exploitation sont fournis par le fermier; dans le second, il n'en fournit qu'une portion, et reçoit de l'Etat la partie immeuble du mécanisme, les rails.

Cette grave question, nous ne croyons pas qu'il nous appartienne de la traiter à fond dans ce rapport. Pour la ligne de Paris à Bordeaux, les opinions ne sont pas divergentes. Le Gouvernement propose d'appliquer le système de la loi de 1842, et cette proposition a été accueillie dans une autre enceinte. Un dissentiment s'étant manifesté à l'occasion d'une autre ligne, dont vous aurez, Messieurs, à vous occuper sous peu de jours, il convient, ce nous semble, de laisser à une autre commission et à un autre rapporteur le soin de vous exposer la question dans toute son étendue.

Quant à nous, Messieurs, nous sommes unanimes à reconnaître que la proposition du Gouvernement mérite votre approbation. Peut-être ne

sommes-nous pas tous déterminés par les mêmes considérations et les mêmes motifs. Les uns, sans repousser d'une manière absolue le système de l'exploitation par l'Etat, ne pensent pas qu'il soit prudent de surcharger le Trésor de dépenses imprévues, lorsque notre budget ordinaire ne peut être ramené à l'équilibre que par des efforts soutenus et une vigilance incessante, et lorsque les ressources de notre budget extraordinaire sont déjà engagées pour un temps assez considérable. Serait-il d'hommes prudents de surcharger ainsi l'avenir, sans retenue, sans mesure? Et tandis que les engagements de notre Trésor inspirent déjà quelques inquiétudes aux esprits timides, aux hommes d'une prévoyance méticuleuse, à tous ceux qui ont appris à beaucoup se méfier de l'avenir, faut-il multiplier ces engagements au point d'effrayer même les esprits fermes et courageux? Peut-on, en une matière si délicate, ne tenir aucun compte de l'initiative du Cabinet et porter le trouble dans notre système financier, sauf ensuite à l'administration à trouver, le cas échéant, les moyens de réparer ces erreurs et de tirer le pays d'embarras?

En supposant que rien ne viendra déranger le cours paisible et régulier des événements, et que les ressources spéciales affectées aux chemins de fer par la loi de 1842 ne seront jamais détournées de cet emploi par des besoins plus impérieux et plus urgents, les dépenses du réseau décrété il y a deux ans pourront être couvertes, dans les limites de ce système, par les réserves de l'amor-

tissement des années 1847 à 1852 inclusivement. Nous disons dans les limites du système de 1842, qui ne mettait à la charge de l'Etat que les frais de terrassement et de travaux d'art pour 3 600 kilomètres de voies nouvelles.

Que sera-ce si le nombre et l'étendue de ces lignes se trouvent augmentés? que sera-ce encore si on met à la charge de l'Etat, tout ou partie des dépenses que la loi de 1842 avait réservées à l'industrie particulière?

Nous devons ajouter que plusieurs d'entre nous repoussaient le système de l'exploitation complète par l'Etat. Pour eux, l'exploitation complète par l'Etat ne peut se justifier que comme exception, dans quelques cas particuliers. Le concours de l'industrie privée avec la puissance publique dans les mêmes entreprises, leur paraît, non-seulement un soulagement pour le Trésor, mais une combinaison heureuse et propre à réaliser cette harmonie, cet accord qui doit exister chez les peuples libres, entre le Gouvernement et le public, entre l'administration et les particuliers. Reconnaissons-le ; l'administration publique et les particuliers n'ont pas les mêmes dispositions, les mêmes aptitudes. Est-il étonnant qu'ils ne soient pas également propres à toutes choses? L'administration l'emporte sur l'industrie privée par ses traditions, par son autorité, par une science éprouvée et une grande puissance ; les particuliers se montrent à leur tour plus actifs, plus alertes, plus habiles pour tout ce qui demande une attention de tous les instants, des soins mi-

nutieux, une grande sagacité pour éviter des erreurs qui seraient irréparables pour leur fortune.

Il est assez fréquent d'entendre des esprits prévenus décrier d'une manière absolue, les uns l'intervention de l'État, les autres le concours de l'industrie privée dans les entreprises d'utilité générale. Ces deux opinions nous semblent également excessives; sans refuser à l'administration publique et à l'industrie privée une capacité dont elles ont donné l'une et l'autre des preuves éclatantes, et tout en admettant qu'il est des ouvrages qui doivent exclusivement appartenir à l'Etat, comme il en est qu'il vaudrait mieux laisser entièrement aux particuliers, reconnaissons aussi que, dans un grand nombre de cas, il est heureux, et au point de vue économique, et au point de vue politique, de pouvoir réunir cette double puissance, à savoir, les forces et l'autorité de l'Etat, les capitaux et l'industrie des particuliers. Évidemment, il est des entreprises où ce concours peut seul réunir toutes les aptitudes nécessaires au but qu'on se propose. Et c'est pour tout Gouvernement un puissant moyen d'affermissement et de durée que cette liaison intime des intérêts généraux avec les intérêts particuliers, que cette action commune qui fait que nul ne songe à mettre son intérêt privé en opposition directe avec l'intérêt de l'Etat. Pourquoi n'ajouterions-nous pas qu'en appelant ainsi tous les capitaux aux secours du Trésor, on attire, avec les capitaux français, les capitaux étrangers, et qu'il est à la fois utile et honora-

ble de voir ces capitaux venir se placer sur notre sol, et se confier sans crainte à l'équité de nos lois, à la justice de nos tribunaux, à la probité de notre pays?

Nous sommes donc unanimes pour vous proposer l'adoption du Titre Ier du projet de loi, dont l'article 3 autorise M. le Ministre des travaux publics à donner à bail le chemin de fer d'Orléans à Tours et à Bordeaux, à une compagnie qui se chargera de fournir et poser à ses frais la voie de fer et tous les accessoires, et de fournir aussi toutes les machines, voitures, wagons, bref tout le matériel nécessaire à l'exploitation.

Le Gouvernement ne nous présente pas une convention déjà hypothétiquement conclue avec une compagnie. Il s'est écarté sur ce point de la loi de 1842. Mieux vaut, en effet, que le législateur fixe les conditions générales du contrat et que l'administration traite ensuite aux conditions prescrites.

L'essentiel est que ces conditions soient de nature à pouvoir être acceptées par des hommes respectables, voulant sincèrement diriger avec honneur, et mener à bonne fin, l'entreprise dont ils se chargent. S'il en était autrement, si les conditions ne pouvaient convenir à aucune compagnie solide et honorable, le Titre Ier du projet ne serait qu'une vaine démonstration; la loi tout entière se trouverait dans le Titre II, et nous serions ramenés indirectement, et malgré nous, à l'exploitation complète par l'Etat.

Les conditions à imposer aux compagnies, vous

les trouverez aux articles 3, 9 et 10 du projet de loi et dans le projet de bail annexé à la loi. Ce serait abuser du temps et de l'indulgence de la Chambre que de les transcrire ou de les résumer dans ce rapport.

En examinant les divers projets, il est facile de reconnaître que la commission de la Chambre des Députés d'abord, et ensuite la Chambre elle-même, ont ajouté aux charges que l'administration avait cru pouvoir imposer aux concessionnaires.

Ainsi, pour ne mentionner que les modifications principales,

1° Le Gouvernement proposait d'accorder à tout voyageur, sans supplément de prix, un bagage du poids de vingt kilogrammes; la commission a porté la tolérance à 25 kilogrammes; la Chambre à 30. Il est facile de comprendre à quels abus et à quelles pertes cette disposition peut exposer les concessionnaires.

2° Les militaires et marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif au lieu d'en payer la moitié. (Art. 29.)

3° Les conditions du service pour les dépêches ont été rendues de plus en plus onéreuses pour les compagnies, au point que pour les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes, au lieu de rembourser au moins les frais, qui sont évalués à 1 fr. 35 c. ou à 1 fr. 50 c. par kilomètre, le Gouvernement ne payera que 75 c. par kilomètre, et 25 c. seulement par kilomètre et par voiture en sus de la première. (Art. 31.)

4° La redevance envers l'État qui avait été fixée à la moitié du produit net excédant dix pour cent du capital dépensé par la compagnie, sera due dans la même proportion, dès que le produit net excédera huit pour cent (Art. 37).

5° Enfin la durée de la concession, qui avait été calculée par le Gouvernement à 46 ans et 324 jours, a été réduite à 41 ans et 16 jours, sur ce fondement que le nombre des voyageurs et la quantité des marchandises attribués aujourd'hui à la voie de fer, venant promptement à doubler, le produit net du chemin s'élèverait à 5,33 du capital engagé, et qu'on pourrait ainsi servir les intérets de quatre pour cent, et prélever un pour cent pour l'amortissement. Or il est certain que l'intérêt étant fixé à quatre pour cent, une annuité de un pour cent amortit un capital en 41 ans et 16 jours. Certes, ce n'est pas une brillante espérance pour une entreprise de cette nature que celle d'un intérêt de quatre pour cent du capital engagé, surtout lorsque cette espérance n'est fondée que sur une hypothèse. Si le port de Bordeaux ne se ranimait pas, si le Havre, Nantes et Dunkerque, qui auront aussi leurs voies de fer, attiraient à eux tout notre commerce de l'Océan, comme Marseille attire celui de la Méditerranée, si nos relations avec l'Espagne étaient languissantes, qui oserait affirmer que la circulation doublera surtout entre Tours et Bordeaux?

Par ces considérations, nous avons dû nous demander s'il ne convenait pas de modifier, en les rendant moins onéreuses, quelques-unes des condi-

tions ci-dessus mentionnées. Nous ne l'avons pas cru, et en voici la raison :

Si, d'un côté, nous désirons sincèrement que le bail proposé trouve des preneurs honorables et dignes de la confiance du pays, d'un autre côté, il est fort loin de notre pensée d'offrir aux compagnies des encouragements inutiles et d'exciter, par des offres exagérées, la cupidité des spéculateurs. Dès lors, placés entre des opinions divergentes, à quelle solution complétement satisfaisante pouvions-nous arriver dans une matière qui est encore toute conjecturale et pleine d'incertitudes et de mystères? Nous ne pouvions pas oublier que, dans l'espace de deux années, des faits importants, entre autres le transport des marchandises, s'étaient montrés sous un jour tout nouveau, et que les mêmes conditions que des compagnies éclairées et puissantes repoussaient avec une sorte de dédain, il y a peu de mois, seraient regardées aujourd'hui comme une concession exorbitante.

Dès lors, nous avons dû, avant tout, nous adresser à M. le Ministre des travaux publics, qui seul possède les éléments d'une juste appréciation des circonstances, pour savoir s'il avait raison positive de croire qu'aux conditions actuellement proposées, le bail trouverait des preneurs que le Gouvernement pût admettre. M. le Ministre nous a rassurés, en nous prouvant d'une manière irrécusable qu'il y avait tout lieu de s'attendre à des soumissions réelles et solides.

En conséquence, nous ne pouvons que proposer à la Chambre d'adopter le projet de bail tel que

nous l'ont fait les amendements de l'autre Chambre. Ce qu'une compagnie honorable peut accepter, d'autres le pourront aussi : toute modification nous paraîtrait dès lors sans motifs suffisants.

Seulement, il est quelques dispositions du projet de bail où il semble s'être glissé une erreur de rédaction. Ce sont des détails que nous aurons l'honneur d'expliquer à la Chambre dans la discussion des articles.

Le Titre II du projet de loi contient des dispositions subsidiaires pour le cas où, dans le délai de deux mois à partir de la promulgation de la loi, il n'aurait pas été fait d'adjudication. Nous n'arrêterons pas l'attention de la Chambre sur des dispositions qui n'ont pas besoin de commentaires et qui, c'est notre ferme espérance, seront parfaitement inutiles.

Le Titre III renferme des dispositions générales. Nous ne parlerons pas des articles 8, 9 et 10 du projet de loi; nous ne pouvons que vous en proposer l'adoption.

Il n'en est pas de même de l'article 7 : nous sommes unanimes pour en proposer le rejet.

Cet article prononce une exclusion; il frappe d'incapacité les membres des deux Chambres.

Messieurs, ce n'est pas une question nouvelle que celle de savoir quel est le point où l'intérêt particulier devient un obstacle à l'exercice d'une fonction publique. Aucun législateur n'a pu résoudre la question d'une manière absolue et générale. Il est en effet imposible de décider que l'intérêt particulier est toujours compatible avec une fonction publi-

que; il serait également excessif de vouloir que tout intérêt particulier fût une cause d'incapacité politique. Rien ne serait plus immoral dans ses conséquences que la première décision; la seconde rendrait toute administration, tout gouvernement impossible.

La première autoriserait le juge à prononcer dans sa propre cause.

La seconde ne permettrait pas à un juge propriétaire de prononcer entre des propriétaires et des locataires; à un manufacturier de voter une loi de douanes; aux militaires de concourir à une loi sur l'organisation et l'avancement de l'armée.

Le législateur avait ici, comme en toute chose, une règle de prudence à suivre et une mesure à garder. Il ne devait pas s'abandonner à une confiance téméraire; il ne devait pas non plus pousser ses soupçons au delà de toutes limites, et donner à croire que la probité de l'homme n'a ici-bas d'autre garantie et d'autre appui que les menaces et les interdictions de la loi écrite.

Le législateur a distingué les cas, les circonstances, les situations personnelles. Le juge doit s'abstenir dans la cause de ses parents jusqu'au sixième degré; la cause d'un parent plus éloigné, d'un ami intime, d'un collègue, d'un confrère, de son électeur, peut-être de son électeur le plus influent, il peut la juger. C'est qu'après avoir interdit ces faits grossiers qui blessent le sentiment public, et où la justice, fût-elle réelle, ne trouverait que des incrédules, le législateur doit s'arrêter. Il le doit, parce qu'au delà il ne trouverait plus

de limites, et que son intervention serait capricieuse, s'il distinguait là où les distinctions ne sont plus possibles; tyrannique, si, en ne distinguant pas, il repoussait des affaires tout homme qui aurait quelque chose à perdre ou à gagner.

Il doit s'arrêter, parce qu'il s'agit ici de mesures préventives, de mesures qui ne sont que vexatoires, lorsqu'elles ne sont pas justifiées par une impérieuse nécessité.

Enfin il doit s'arrêter, parce qu'il ne lui sied pas d'insulter à la nature humaine et de l'abaisser par trop de méfiance et de mépris. Mieux vaut, même au point de vue politique, l'honorer et la soutenir par la confiance et le respect.

Messieurs, à Dieu ne plaise que nous méconnaissions les nobles sentiments qui peuvent avoir inspiré la disposition de l'artiele 7 du projet de loi. Ces nobles sentiments, nous nous y associons à l'unanimité et sans réserve, et en nous exprimant ainsi nous sommes certains d'être les interprètes fidèles de votre pensée, de la pensée de la Chambre tout entière.

Mais nous avons dû nous demander, et vous vous demanderez aussi si les faits qu'on a voulu prévenir sont de ceux que la conscience publique repousse et que le législateur doit interdire? nous ne l'avons pas pensé. Des hommes recommandables, appartenant à l'élite du pays, ne sauraient être frappés d'exclusion parce qu'ils participent à une association sur les intérêts de laquelle deux assemblées fort nombreuses et la Couronne sont appelées à statuer. Qui pourrait comparer la situation de

ces personnes à celle d'un administrateur ou d'un juge participant à l'affaire qu'il doit surveiller ou juger? On ne peut frapper d'exclusion des hommes qui, ouvertement, sans mystère, ont apporté leurs lumières, leur dignité personnelle, leur moralité, à des entreprises dont le pays attend de si grands et de si heureux résultats? Voudrait-on les livrer exclusivement à des hommes d'affaires, à des spéculateurs ayant plus de soin de leur bourse que de respect pour leur caractère et leur situation personnelle?

Messieurs, le mal peut sans doute se glisser partout ici-bas : dans les choses humaines les avantages sont toujours mêlés d'inconvénients et de dangers. Il appartient au sage de juger et de choisir. Pour nous, la disposition proposée a infiniment plus d'inconvénients que d'avantages; rien ne la justifie à nos yeux, ni l'équité, ni l'utilité. Nous pensons, Messieurs, que les faits dont il s'agit sont de ceux que le législateur doit laisser à la conscience, à l'appréciation individuelle et à l'opinion publique.

Nous avons l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, le rejet de l'article 7, et l'adoption de toutes les autres dispositions du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. MÉRILHOU, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi tendant à modifier les articles 2 et 3 de la loi du 24 avril 1833, sur le régime législatif des Colonies.

MESSIEURS,

Le Gouvernement vous a présenté, le 14 mai, un projet de loi destiné à modifier les articles 2 et 3 de la loi du 24 avril 1833, sur le régime législatif des colonies. La commission spéciale que vous avez nommée le 20 mai, pour en faire l'examen, m'a chargé de vous soumettre le résultat de son travail et les propositions que sa majorité croit utile d'adopter à la place du projet du Gouvernement.

Depuis longtemps, la situation de nos colonies est devenue l'objet de la plus vive sollicitude. Des actes nombreux, émanés soit du pouvoir législatif, soit du Gouvernement, attestent qu'aucun sacri-

* Cette commission était composée de MM. LAPLAGNE-BARRIS, le vice-amiral BERGERET, le duc DE BROGLIE, ROSSI, le baron DUPIN, le marquis D'AUDIFFRET, MÉRILHOU.

fice ne coûte à la métropole pour améliorer la situation actuelle et assurer l'avenir de ces portions si importantes du territoire français. Ainsi le besoin de favoriser l'agriculture coloniale, et de soutenir le prix de ses produits, a déterminé la métropole à grever d'une augmentation progressive de droits une industrie inhérente à notre sol, et dont les développements frappaient d'une dépréciation croissante une partie notable des productions coloniales.

Ainsi la loi du 24 avril 1833 a doté les plus importantes de nos colonies d'une administration locale dont les pouvoirs, beaucoup plus étendus que ceux de nos administrations départementales, assurent aux intérêts coloniaux un libre développement, sans leur faire rien perdre de l'efficace protection de la métropole.

Mais ces institutions libérales, ces avantages commerciaux, que nos colonies doivent à la bienveillance éclairée de la mère patrie, seraient des bienfaits stériles si les classes diverses qui composent la société coloniale n'offraient pas, par leur situation actuelle et par leur avenir, des chances durables de concorde et de paix. Ces bienfaits seraient stériles si, à côté d'une classe qui supplée au nombre par la puissance de l'intelligence, et la possession du territoire et du pouvoir, on laissait naître et se développer des germes de mécontentement dans une race plus nombreuse, plus forte, et sans laquelle, il faut le dire, le sol colonial resterait sans culture et sans fécondité.

Cette situation a fixé depuis plusieurs années la

sollicitude de la métropole; le besoin d'y porter un remède efficace sans perturbation, lui a dicté des mesures dont les effets salutaires commencent déjà à se faire sentir, mais dont tous les résultats ne seront accomplis qu'à l'aide du temps et d'une prudente persévérance. C'est ici le lieu de remarquer que, dans toutes ses vues pour l'amélioration physique du sort des esclaves, la métropole a été parfaitement secondée par le zèle et l'humanité éclairée des propriétaires.

L'abolition de la traite des Noirs, qui avait été déjà l'objet de plusieurs lois répressives en 1818, 1824, 1827, peut être regardée aujourd'hui comme un fait accompli dans les colonies françaises; ce trafic odieux et impie a enfin cédé à la loi du 4 mars 1831; le but de tant de nobles efforts est atteint : les témoignages les plus certains et les plus unanimes nous permettent d'affirmer que l'introduction des Nègres de traite a complétement cessé sur le territoire français.

Cet événement a produit d'heureux résultats dans nos colonies, au lieu des sinistres conséquences qu'on avait annoncées.

D'un côté, la population esclave, ne se recrutant plus par ces hommes amenés de la côte d'Afrique, et arrachés par la violence aux habitudes d'une oisiveté sauvage, est devenue plus accessible aux influences de la civilisation, et par conséquent plus laborieuse et plus docile. Elle n'est plus ravagée par ces maladies qui suivent trop souvent l'abandon forcé du sol natal, et une transportation douloureuse à travers l'Océan.

D'un autre côté, les esclaves mieux soignés, les enfants non libres élevés avec plus de sollicitude, les travaux ménagés avec plus d'intelligence, ont changé les anciennes proportions de la mortalité dans la classe non libre. Autrefois les naissances ne balançaient pas les décès : aujourd'hui, depuis la cessation de la traite, non-seulement la population noire se soutient, mais elle augmente dans une progression, inégale à la vérité, mais constante dans toutes nos colonies.

La loi du 24 avril 1833, qui a organisé les grands pouvoirs des colonies, autorisait par l'article 3 le Gouvernement de la métropole à *statuer par ordonnance, les conseils coloniaux ou leurs délégués préalablement entendus, sur les améliorations à introduire dans la condition des personnes non libres, qui seraient* COMPATIBLES AVEC LES DROITS ACQUIS.

Une loi de la même date a réglé la condition des affranchis sur les bases les plus libérales, en leur accordant la plénitude de l'exercice des droits civils et politiques, en les plaçant sur un pied complet d'égalité sociale avec les individus de la race blanche. Ainsi a été effacée la barrière que la différence des couleurs élevait entre les races ; ainsi la seule inégalité que la loi reconnaisse aujourd'hui ne tient plus à la diversité de l'origine, mais à la position civile qu'entraîne la jouissance ou la privation de la liberté.

Ces deux lois de 1833 ont formé dans l'état social des colonies une période nouvelle dont il convient de fixer nettement les caractères, pour

mieux déterminer le but et les résultats des mesures que nous avons l'honneur de soumettre aujourd'hui à la sagesse de la Chambre.

Une ordonnance royale du 12 juillet 1832, rendue avant la première loi du 24 avril 1833, relative à l'état des affranchis, avait d'abord simplifié les formes des affranchissements. Bientôt deux autres ordonnances des 29 avril 1836, et 11 juin 1839, vinrent régler cette matière dans un sens de plus en plus favorable à la liberté. Des cas plus nombreux d'affranchissement de droit furent déterminés : toutes les difficultés qui pouvaient les entraver furent aplanies (1).

Deux autres ordonnances royales, l'une du 11 juin 1839, pour la Martinique, la Guadeloupe et Bourbon, et l'autre du 18 mars 1840 pour la Guyane française, rendues en vertu de l'article 3 de la loi du 24 avril 1833, organisèrent d'une manière définitive les mesures établies par l'ordonnance du 4 août 1833 au sujet du recensement annuel, et des naissances et décès de la population esclave. Le but de ces ordonnances était d'arriver à découvrir et à réprimer l'importation des esclaves de traite, *en déclarant vacant sans maître, réuni au domaine, et rendu aussitôt à la liberté, tout individu non porté aux recensements.* (Art. 4, § 2 de l'ordonnance.)

Enfin, le 5 janvier 1840, une autre ordonnance royale organisa, sous le nom de patronage, l'exer-

---

(1) Voir l'Ordonnance royale du 4 août 1831.

cice de la protection que la société doit à la population esclave. Des visites périodiques dans les ateliers furent prescrites aux magistrats, pour s'assurer si les maîtres remplissaient exactement leurs devoirs envers leurs esclaves, et s'ils n'usaient pas envers eux de châtiments excessifs ou illégaux.

Au mois de mai 1840, le Gouvernement crut devoir soumettre à un examen d'ensemble *toutes les questions relatives à l'esclavage et à la constitution politique de nos colonies*. Une commission fut choisie parmi des hommes éminents appartenant aux deux Chambres, aux sommités de l'armée de mer, et à la haute administration. M. le duc de Broglie, qui en était à la fois le président et le rapporteur, a résumé ses travaux dans un rapport, dont les conclusions ne nous ont pas été soumises, mais qui restera l'un des documents politiques les plus remarquables de notre époque.

Ce rapport se termine par deux projets de loi, qui résument les idées de la majorité et de la minorité de la commission sur les hautes questions qu'elle avait cru devoir se poser.

Enfin le dernier acte sur lequel il soit nécessaire de rappeler les souvenirs de la Chambre est l'ordonnance royale du 16 septembre 1841, relative à la discipline des esclaves : cette ordonnance est rendue en vertu de l'article 3, paragraphe 6 de la loi du 24 avril 1833. Cette ordonnance fixe à quinze jours consécutifs le maximum de l'emprisonnement que le maître pourra infliger à son esclave ; elle statue que cette peine sera subie dans la salle de police de l'habitation, et que si elle pa-

raît insuffisante au maître, il fera conduire l'esclave devant le juge de paix de canton, qui ordonnera, s'il y a lieu, que l'esclave sera conduit à l'atelier public de discipline, où il ne pourra rester plus de trois mois.

C'est dans ces circonstances que le Gouvernement a cru nécessaire de présenter à la Chambre le projet de loi dont elle est aujourd'hui saisie. Votre commission a jugé de son devoir de rechercher tous les renseignements propres à lui faire apprécier l'effet qu'avait produit sur la population esclave de nos colonies l'ensemble des mesures dont nous venons de présenter une rapide analyse. Ces renseignements, que le Gouvernement nous a fournis, ont conduit votre commission à reconnaître les faits suivants :

Depuis la révolution de Juillet, l'impulsion donnée aux affranchissements volontaires a été tellement efficace, que l'on compte dans cette période 40 000 affranchissements sur une population esclave de 280 000. Les affranchis jouissant par la loi du 24 avril 1833 des mêmes droits que les individus de race libre, aucune mesure ne peut être provoquée en leur faveur.

Les recensements annuels des esclaves ont prouvé l'efficacité des lois contre la traite des Noirs. Aucune augmentation illégale dans la population noire n'a été révélée : on n'a indiqué d'autre cause que le mouvement naturel des naissances.

A l'égard des mesures relatives à l'exercice du patronage et du pouvoir disciplinaire des maîtres, quelques explications sont nécessaires.

Lors de l'apparition de l'ordonnance du 5 janvier 1840 sur le patronage, elle a trouvé dans certaines localités une sorte de résistance morale de la part d'un petit nombre de propriétaires, qui ont paru douter de la légalité de cette ordonnance et du droit qu'aurait eu le Gouvernement de la publier; mais, d'une part, la grande masse des propriétaires s'y est soumise avec docilité; et d'autre part, ceux-là mêmes qui avaient d'abord paru hésiter à déférer à ses injonctions n'ont pas tardé à reconnaître leur erreur, et ont laissé accomplir les visites des magistrats sans aucune résistance. Il est à remarquer que ceux dont la répugnance s'est manifestée d'abord avec le plus d'énergie sont ceux-là mêmes dont les ateliers étaient tenus avec le plus de régularité et d'humanité. Par là il est resté démontré que les objections contre les visites du patronage n'avaient pas été dictées par la crainte de voir révéler des faits d'une nature répréhensible.

Il est heureux pour une Chambre française d'apprendre que, malgré toutes les différences de mœurs, de climats, de civilisation, qui existent entre nos diverses colonies, les rapports arrivés au ministère de la marine sur les résultats des visites du patronage constatent qu'en général les esclaves sont pourvus abondamment et convenablement pour le vêtement et la nourriture; ils sont traités avec douceur: le travail qu'on leur impose est modéré : plusieurs font des économies; on en voit quelques-uns qui possèdent eux-mêmes des esclaves. Les châtiments ne dépassent pas la

limite des règlements : les anciens cachots sont généralement abandonnés et presque partout détruits pour faire place à la salle de police autorisée par l'ordonnance du 16 septembre 1841. Presque partout les procédés des maîtres envers leurs esclaves offrent un progrès toujours croissant de douceur et de bienveillance, auquel les lois ne sont sans doute pas étrangères, mais dont il faut aussi faire honneur à la générosité de notre caractère national, qui s'est transmis avec le sang chez les Français de nos colonies.

Si quelques exceptions sont signalées par les documents officiels, c'est surtout dans ces habitations dont le maître, aussi pauvre que son esclave, partage avec lui une nourriture grossière et quelquefois insuffisante, des vêtements en lambeaux, et un logement délabré.

Les excès commis sur les eslaves, dans les classes élevées des colonies, sont des faits rares : il faut le dire bien haut pour l'honneur de l'humanité.

Toutefois, quelles que soient les améliorations qu'ait reçues dans ces derniers temps le sort des esclaves de nos colonies, il reste encore beaucoup de points sur lesquels des changements importants sont réclamés par la justice et la prudence.

Satisfaire à ces besoins, tel a été le but du projet de loi présenté par le Gouvernement, et du travail auquel votre commission a cru devoir se livrer.

Le projet du Gouvernement a pris pour point de départ la loi du 24 avril 1833, dont l'article 3 porte :

« *Il sera statué par ordonnances du Roi, les*
« *conseils coloniaux, ou leurs délégués préalable-*
« *ment entendus* : 1°..... 2°..... 3°..... 4°.....
« 5°..... 6° *sur les améliorations à introduire dans*
« *la condition des personnes non libres, qui* SE-
« RAIENT COMPATIBLES AVEC LES DROITS ACQUIS. »

Préoccupé de la pensée qu'il suffisait, pour lever toutes les difficultés, d'expliquer le sens de ces mots *compatibles avec les droits acquis*, le Gouvernement vous propose de déclarer par voie d'interprétation *compatibles avec les droits acquis* (des maîtres sur les esclaves), et par conséquent de l'autoriser *à faire par ordonnance* diverses améliorations qui sont classées sous neuf numéros, sur lesquels nous nous expliquerons ultérieurement.

Voilà tout le projet de loi. Le surplus n'est que la reproduction du texte littéral des articles 2 et 3 de la loi du 24 avril 1833.

La forme du projet de loi a d'abord fixé l'attention de votre commission.

Lorsqu'il s'agit de modifier une loi existante, soit en retranchant une de ses dispositions, soit en y ajoutant une disposition nouvelle, l'usage constant est de mettre en discussion et de soumettre au vote parlementaire uniquement le retranchement ou l'addition qu'il s'agit de faire : mais rien de plus. On ne doit remettre en question et soumettre aux chances du scrutin ni la loi entière, ni des textes partiels qu'il n'est pas besoin d'améliorer. Le droit illimité d'amendement qui, dans nos formes politiques, appartient aux deux Chambres et à leurs membres, ouvrirait la possibilité de

changements graves, et souvent même de suppression inopinée des dispositions les plus incontestées de la loi que l'on veut amender.

Par exemple, dans la discussion actuelle, pourquoi remettre en question, c'est-à-dire en controverse, les attributions du pouvoir législatif du Royaume, pour certaines affaires coloniales? pourquoi remettre en question les attributions du Gouvernement au sujet de l'organisation administrative, de l'acceptation des dons et legs, de la police de la presse, de l'instruction publique, des milices, desaffranchissements, des recensements? Personne ne conteste ces diverses attributions. Il ne faut donc plus s'en occuper. Outre l'avantage de réduire à ce qu'il y a d'utile le champ de la discussion, il y a aussi celui de ne pas ébranler dans ses bases une loi dont personne ne provoque le *changement*.

Par ces motifs, votre commission a été d'avis de supprimer du projet de loi les articles 1, 2, et les six premiers paragraphes de l'article 3, et de réduire la loi tout entière aux paragraphes 7, 8 et 9, qui se rattachent aux questions les plus capitales que puisse soulever l'état actuel de la société coloniale.

L'examen du paragraphe 7 du projet de loi nous conduit d'abord à une question générale qui est celle de savoir s'il y a lieu d'accorder au Gouvernement le droit de statuer par voie d'ordonnance sur les matières qui y sont énumérées.

La Charte de 1814 qui portait, article 73, que,

les colonies sont régies par des lois et des règlements particuliers, a été modifiée en 1830, et aujourd'hui l'article 65 dispose *que les colonies seront régies par des lois particulières*. Ainsi les colonies sont placées dans les mêmes conditions que toutes les autres parties du territoire Français, c'est-à-dire, que de simples ordonnances ne peuvent statuer sur leurs intérêts que dans les mêmes cas où elles pourraient le faire pour des départements de la métropole. L'article 13 de la Charte dispose que le Roi fait les règlements et ordonnances nécessaires pour l'exécution des lois; aussi l'article 2 de la loi du 24 avril 1833, réserve formellement à l'autorité législative le droit de faire les lois civiles et criminelles concernant les personnes libres, et les lois sur l'organisation judiciaire.

Dans les pays qui vivent sous le système constitutionnel, les règles d'après lesquelles on distingue les matières réservées à la puissance législative, et celles qui appartiennent à l'autorité exécutive, n'ont rien d'arbitraire, mais sont au contraire fondées sur la nature des choses. Les lois pourvoient à ce qui touche l'état des personnes, les peines, la propriété, les obligations qu'il convient d'imposer aux citoyens, l'organisation des pouvoirs publics. Les lois posent les principes, les ordonnances en assurent l'application.

L'autorité législative n'étant autre chose que l'exercice de la souveraineté, ne peut être ni déléguée, ni aliénée d'une manière permanente et

définitive. Ce serait une aliénation véritable de la souveraineté : or, une nation ne peut abdiquer le droit de disposer d'elle-même, de se défendre, et de se protéger.

Que dans des crises passagères, que pour des lieux éloignés où la volonté de la métropole ne pourrait se manifester utilement en temps opportun, des pouvoirs extraordinaires soient conférés aux agents du Gouvernement, cela peut se concevoir; ces délégations sont toujours transitoires. Mais que l'autorité législative délègue ses attributions au Gouvernement qui siége à côté d'elle, et qui peut se concerter avec elle d'une manière incessante et continue; qu'une délégation de ce genre se fasse avec un caractère définitif et permanent; qu'elle porte, non sur des mesures passagères et provisoires, mais sur des institutions durables, sur des résolutions qui peuvent, par leurs conséquences, engager l'autorité législative elle-même, sans sa volonté, ou contre sa volonté; c'est une marche qui conduirait à la confusion des pouvoirs, et qu'une Chambre législative ne saurait sanctionner.

Il arrive souvent qu'une loi délègue au Gouvernement le droit de faire des ordonnances réglementaires pour en assurer l'exécution; ce n'est autre chose que l'application de l'article 13 de la Charte; mais dans ce cas la loi a posé le principe; l'ordonnance ne fait que l'appliquer.

Au contraire la délégation que le projet de loi propose ne porte pas uniquement sur l'exécution des lois, mais à plusieurs égards, elle com-

prend le droit de statuer sur des matières qui sont du ressort exclusif de la législation.

Aussi votre commission a dû rechercher le véritable caractère des objets sur lesquels on vous propose de conférer une délégation au Gouvernement. Pour ceux qui lui ont paru par leur nature pouvoir être réglés par ordonnance, elle vous propose l'adoption du projet de loi. Quant aux autres, elle vous propose d'y statuer vous-mêmes avec l'autorité législative qui vous appartient.

Dans cette distinction, qui n'est autre chose qu'une répartition de pouvoirs, il est difficile d'éviter quelques embarras, parce que beaucoup des questions soulevées par le projet de loi touchent d'un côté à la compétence législative par leur objet, et peuvent d'un autre côté, par la nécessité des détails, ou l'influence des besoins locaux, exiger l'intervention, soit du Gouvernement de la métropole, soit des autorités particulières de chaque colonie.

Placés dans la nécessité de vous proposer un choix, nous nous sommes décidés, dans les diverses solutions, par le besoin d'assurer à la fois une protection efficace à tous les intérêts, et une latitude suffisante à toutes les améliorations.

L'interprétation plus ou moins pénible des mots *droits acquis* que renferme la loi de 1833, c'est la mission du jurisconsulte, et non celle du législateur. Il s'agit aujourd'hui de faire une loi nouvelle qui satisfasse avec sagesse à des besoins

et à des difficultés dont le législateur de 1833 n'avait pas à se préoccuper.

Après ces explications générales sur la délégation de pouvoirs demandée par le Gouvernement, nous allons soumettre à la Chambre les motifs particuliers qui nous ont décidés à vous proposer d'accorder certains de ces pouvoirs, et à refuser certains autres, pour réserver à l'autorité législative le droit d'y pourvoir.

Le projet de loi propose d'accorder au Gouvernement le droit de statuer par simples ordonnances; 1° sur la nourriture et l'entretien dus par les maîtres à leurs esclaves; 2° sur le régime disciplinaire des ateliers; 3° sur le mariage des personnes non libres, et leur instruction religieuse et élémentaire.

Nous avons l'honneur de proposer à la Chambre d'adopter ces dispositions, avec quelques modifications de forme, qui ne changent rien, au fond, au but que le Gouvernement se propose d'atteindre.

D'abord quant à la nourriture et à l'entretien des esclaves, votre commission, tout en laissant au Gouvernement le droit de régler, par des dispositions sages et permanentes, la nature et la quantité des aliments et autres objets de première nécessité, a cru que la loi devait consacrer, pour le maître et l'esclave, la faculté de remplacer, d'un commun accord, l'obligation du maître à cet égard, par une concession de temps, ou par la jouissance d'un terrain dont les fruits appartien-

draient pleinement à l'esclave. Cette disposition est une des plus importantes du projet ; car son exécution doit avoir pour résultat de fournir les principaux éléments du pécule de l'esclave, dont nous aurons plus tard l'honneur de vous entretenir.

Voici les motifs qui nous font préférer la forme législative. Ces concessions se lient à l'essence du pécule que nous croyons devoir faire établir par la loi : elles se lient aussi aux dispositions pénales que la commission vous propose de formuler contre les maîtres qui ne fourniraient pas à leurs esclaves les aliments obligés. Il était dès lors difficile de ne pas statuer, dans la même forme, sur les stipulations conventionnelles qui peuvent remplacer les obligations alimentaires légales.

L'obligation du maître de nourrir, habiller, loger les esclaves et de les soigner en maladie, existe à peu près avec les mêmes caractères dans toutes les colonies. L'article 24 du Code noir (mars 1685) *défend aux maîtres de se décharger de ces obligations, en permettant aux esclaves de travailler certain jour de la semaine pour leur compte particulier*. Pareille interdiction se trouve dans l'article 18 des lettres patentes de décembre 1723 pour les îles de France et de Bourbon.

L'ordonnance du Roi du 15 octobre 1786, pour la Martinique et la Guadeloupe, porte, article 2 :

« *Il sera distribué pour chaque Nègre ou Négresse*
« *une petite portion de l'habitation pour être, par*
« *eux, cultivée à leur profit, ainsi que bon leur*
« *semblera.... Il sera* EN OUTRE *distribué chaque*

« *semaine, par le propriétaire.... à chaque Nègre*
« *ou Négresse et enfant, la quantité de vivres Né-*
« *cessaire à sa subsistance, soit en morue, bœuf*
« *salé, farine, sirop, légumes secs ou racines,*
« SANS QUE LES VIVRES, QUE L'ESCLAVE AURAIT RE-
« CUEILLIS DANS SON JARDIN PARTICULIER, PUISSENT
« ENTRER EN COMPENSATION. »

Même disposition dans l'article 6, Titre II de l'arrêté colonial du 2 floréal an 11, du capitaine général Lacrosse, pour la Guadeloupe.

L'arrêté colonial pris le 5 floréal an 11 pour la Guyane française par le commissaire du Gouvernement, Victor Hugues, porte, article 6 : « *Il*
« *sera délivré, à chaque Nègre ou Négresse, une*
« *petite portion de terre de l'habitation, suffisante*
« *pour être plantée et cultivée par eux, en vivres.* »
Art. 10. « *L'usage qui a prévalu, dans la colonie,*
« *de donner, aux esclaves des habitations, un sa-*
« *medi alternativement pour travailler à leur jardin*
« *et faire leurs vivres*, SERA MAINTENU AUTANT QUE
« LES MAÎTRES LE JUGERONT CONVENABLE; *dans le*
« *cas où ils renonceraient à cet usage, ou dans*
« *celui où les vivres de l'habitation viendraient*
« *à manquer pour une cause quelconque, ils se-*
« *raient tenus de nourrir leurs Noirs de la manière*
« *suivante* : etc., etc. *Dans le cas où les maîtres*
« *laisseraient à leurs Nègres, pour faire leurs vi-*
« *vres, le samedi, vulgairement appelé* SAMEDI
« NÈGRE, *ils ne seront tenus qu'à leur fournir du*
« *sel, dans la proportion d'un pot par famille,*
« *tous les deux mois.* »

Avec une pareille diversité de règlements lo-

caux, il ne faut pas s'étonner si les usages de nos colonies présentent une si grande variété sur les concessions du maître à l'esclave, soit d'un temps de travail, soit d'une jouissance de terrain.

Ainsi la concession d'un samedi par semaine est généralement pratiquée aux Antilles; elle n'existe pas à Bourbon : elle n'est que d'un samedi par quinzaine à la Guyane : la concession d'un terrain est, au contraire, un usage à peu près général dans toutes nos colonies.

Cette double concession remplace les aliments dus par le maître à l'esclave, dans la plupart des habitations des Antilles : il en est de même à la Guyane; à Bourbon, la concession du terrain laisse subsister dans toute leur étendue, l'obligation du maître de fournir à l'esclave des aliments en nature.

On voit combien les usages diffèrent entre eux, et combien peu ils sont conformes, soit au Code noir, soit à l'ordonnance de 1786, soit aux divers règlements locaux donnés depuis sur la matière.

Dans cette situation, il nous a paru utile de fixer, d'une manière uniforme et permanente, la nature et l'étendue des obligations du maître envers l'esclave. L'uniformité n'a pas d'inconvénient; car la diversité des lieux ne doit rien changer à des obligations de ce genre qui sont de droit naturel; et d'ailleurs en convertissant en loi l'usage le plus général de nos colonies les plus florissantes, on profite de l'expérience acquise, et on n'en tente pas une nouvelle. La nature et la quantité des aliments et des vêtements à fournir peu-

vent varier suivant les climats, mais l'obligation de nourrir et de vêtir l'esclave sont inséparables du droit de profiter de son travail.

En prenant pour point de départ l'obligation naturelle de la prestation des aliments et des vêtements, il est évident que la concession d'un temps de travail et de la jouissance d'un terrain ne peuvent être que le remplacement de cette obligation primitive, et non pas une addition à cette même obligation. Si on en faisait une addition à cette obligation, ce serait une modification directe et profonde au système actuel du travail dans les colonies, une expropriation sans indemnité d'une partie du travail de l'esclave et d'une partie de la jouissance de la propriété du maître.

Il est donc conforme aux principes que la concession d'un jour de travail et de la jouissance d'un terrain, soit un remplacement conventionnel de l'obligation de fournir des aliments et des vêtements. Toutefois, comme l'esclave devenant vieux ou infirme ne pourrait tirer un parti utile du jour à lui concédé ou de la jouissance du terrain dont la culture lui serait abandonnée, on a pensé que l'humanité exigeait que l'esclave eût le droit, par sa seule volonté, de faire revivre l'obligation des aliments et des vêtements. De là la nécessité de donner un droit égal aux maîtres et de déclarer le contrat résoluble par la volonté de chacune des parties.

Le second point sur lequel votre commission vous propose de donner au Gouvernement le droit de statuer par ordonnance, c'est le régime disci-

plinaire des ateliers ; l'ordonnance royale du 16 septembre 1841 a déjà réglé cette matière, en fixant à quinze jours la durée de la détention que le maître a le droit de faire subir à son esclave dans la salle de police de l'atelier, et en attribuant au juge de paix le droit d'ordonner, s'il y a lieu, une détention plus longue dans l'atelier public.

Les moyens de répression attribués aux maîtres par cette ordonnance ont paru suffisants pour maintenir le bon ordre dans les ateliers.

Le Gouvernement a demandé, et la commission vous propose de lui accorder le droit de régler par ordonnance *le mariage des esclaves*, ainsi que leur *instruction* religieuse et élémentaire.

Toutes réflexions sont superflues pour justifier cette double délégation, car elle porte sur des matières à l'égard desquelles la loi s'est expliquée d'une manière tellement précise que l'ordonnance n'a qu'à assurer son exécution. Le Code noir a proclamé, en 1685, la nécessité de l'instruction religieuse. Le Code pénal de la Guyane, en 1829 (art. 479), a prononcé des peines contre les maîtres qui empêcheraient l'instruction religieuse de leurs esclaves. L'art. 3, § 3, de la loi du 24 avril 1833 autorise le Gouvernement à faire des ordonnances sur l'instruction publique. Il est donc du droit et du devoir du Gouvernement de bâtir des chapelles et des écoles, et d'appeler dans les colonies, soit des instituteurs, soit des ministres du culte, autant que ses ressources financières le lui permettront. Dans l'exercice de cette faculté, dans l'accomplissement de ce devoir, il ne peut avoir

d'autre limite que la nécessité de combiner les heures où l'instruction doit être donnée à l'esclave, de façon à ne pas diminuer le temps de travail dû au maître.

Quant au mariage des esclaves, il est non-seulement permis, mais encouragé par le Code noir, qui lui assigne pour formes celles de l'ordonnance de Blois, c'est-à-dire celles communes à tous les citoyens. Ainsi le principe de l'ordonnance que le Gouvernement est autorisé à faire sur les mariages des esclaves se trouve littéralement écrit dans la loi, et constamment appliqué dans l'usage.

Toutefois, la situation actuelle des esclaves, et celle qui peut résulter pour eux du projet de loi dont l'examen vous est soumis, est tellement différente de celle qu'on leur avait jusqu'ici assignée, que nous avons cru devoir appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de régler par l'ordonnance à intervenir, soit les conditions, soit les effets du mariage des esclaves, relativement aux époux entre eux et aux enfants qui doivent en provenir.

Il restait une difficulté que le mariage des esclaves soulève, et dont votre commission a compris toute l'importance : c'est le parti à prendre en cas de mariage d'esclaves appartenant à des maîtres différents. En supposant que les deux maîtres ne soient pas d'accord, il faut que la réunion des deux époux reste impossible, ou bien il faut que cette réunion se fasse malgré les maîtres. Là se présente la nécessité d'une sorte d'expropriation, pour laquelle la toute-puissance de la loi doit in-

tervenir, pour imposer silence à l'intérêt privé devant les exigences de la morale et de l'humanité. Aussi nous proposons à la Chambre des Pairs de proclamer le principe de la nécessité du rachat de l'un des deux époux par le maître de l'autre, et de laisser ensuite au décret colonial, rendu dans les formes de la loi du 24 avril 1833, le choix des moyens par lesquels ce rachat forcé aura lieu. Il nous a semblé que la réunion des deux époux était la seule chose qui fût importante pour le législateur; que les moyens pouvaient varier suivant les diverses colonies, et qu'il y avait de l'avantage à faire intervenir les conseils coloniaux dans des mesures d'exécution dont le succès intéresse profondément les propriétaires des personnes non libres.

Après avoir parcouru les diverses matières sur lesquelles votre commission vous propose d'accorder au Gouvernement les délégations qu'il demande, nous allons nous expliquer sur celles que la commission croit qu'il convient de régler par voie législative :

C'est 1° la fixation des heures de travail et de repos des esclaves;

2° Le pécule;

3° Le rachat ;

4° La détermination des peines applicables aux maîtres en cas d'infraction à leurs obligations envers leurs esclaves;

5° La création de nouvelles justices de paix ;

6° La composition des cours d'assises, lorsqu'elles sont appelées à connaître des crimes com-

mis par les personnes non libres, et de ceux commis par les maîtres sur leurs esclaves.

Avant de faire connaître à la Chambre les motifs spéciaux qui ont déterminé les propositions de la commission sur chacun de ces objets, il est une remarque générale qu'il ne faut pas perdre de vue.

En proposant à la Chambre de ne pas accorder au Gouvernement les délégations de pouvoir qu'il demandait sur les objets que nous venons d'énumérer, la commission n'a pas méconnu l'utilité, l'urgence qu'il pouvait y avoir à porter sur ces diverses matières des dispositions nouvelles. Si notre devoir nous défend de déléguer l'exercice de l'autorité législative, dont nous devons transmettre le dépôt intact à nos successeurs, notre devoir nous prescrit de pourvoir aux besoins du pays, dans la mesure de nos attributions constitutionnelles.

Nous avons dû dès lors examiner, d'après les communications du Gouvernement, quelles étaient les mesures que pouvaient réclamer de l'autorité de la loi les besoins actuels de nos colonies ; et ces mesures, quand nous avons eu la conviction de leur utilité, nous avons cru de notre devoir de vous en proposer formellement l'adoption.

Il est trois questions soulevées par le projet du Gouvernement ; celle de la fixation des heures de travail et de repos des esclaves, celle du pécule, et celle du rachat, qui tiennent d'une manière très-directe à des plans de modification dans l'état de l'esclavage, et qui, résolues d'une certaine façon, pourraient conduire à son abolition générale, ac-

tuelle et absolue. Ainsi, en réduisant gravement le temps du travail de l'esclave, en élargissant les sources de son pécule, et en fixant à des prix très-bas le taux des rachats, on pourrait arriver à rendre l'esclavage plus onéreux au maître qu'à l'esclave, et à faire souhaiter l'émancipation par le maître lui-même, comme la fin d'obligations très-pesantes dépourvues de toute compensation.

Sans doute la confiance individuelle des membres de la commission dans la prudence et la loyauté des Ministres du Roi est entière ; mais un pouvoir politique doit agir avec circonspection ; il ne doit ni abandonner ni laisser dormir ses prérogatives, parce que pour lui les prérogatives sont des devoirs. Nous avons pensé que, pour tout ce qui pouvait modifier l'esclavage dans le présent et dans l'avenir, c'est à l'autorité législative *toute seule* qu'appartient le droit de décider le principe, le temps et le mode d'exécution.

Il est vraisemblable que ces principes ne seront pas plus contestés dans la Chambre qu'ils ne l'ont été dans votre commission.

Ceci posé, voici les mesures que nous soumettons à la sagesse de la Chambre.

Le projet du Gouvernement propose de faire fixer par ordonnance la durée du travail et du repos de l'esclave.

Nous avons cru qu'il appartenait à la législation de fixer la durée du travail de l'esclave comme elle règle les obligations du maître, qui en sont l'équivalent réel ou présumé ; et que, d'un autre côté, la

répartition des heures de repos, et les atténuations que pouvait recevoir la règle générale du maximum du travail, devaient être confiées à l'intervention de l'autorité locale. Le législateur, comme protecteur né de l'esclave, a droit et devoir de veiller à ce que la nécessité du travail ne devienne pas oppressive pour l'esclave. Mais l'autorité coloniale a droit de faire remise d'une partie du travail obligé, et de faire la répartition du temps de travail de la manière la plus favorable à la santé de l'esclave.

Le maximum du temps de travail a été aussi fixé par la loi de 1842, relative au travail des enfants dans les manufactures.

La fixation du maximum du travail des esclaves, que nous vous proposons d'adopter, c'est l'usage actuel, tel que le Gouvernement nous l'atteste, c'est-à-dire aux Antilles et à la Guyane, l'intervalle entre le lever et le coucher du soleil; et à l'île Bourbon, l'intervalle entre six heures du matin et six heures du soir, en séparant cet intervalle dans les deux cas par un repos de deux heures et demie.

A ce maximum du temps de travail pour les temps ordinaires, il a fallu ajouter une autre prévision; c'est celle des temps de récolte et de fabrication; dans ces cas l'usage admet, et nous vous proposons d'autoriser, un supplément de travail de deux heures par jour.

Ces deux bases étant arrêtées, il ne reste plus qu'à placer le temps de repos à telle ou telle époque de la journée, et à déterminer au-dessous du maximum le travail des enfants, des femmes, des

vieillards ou des malades. C'est un soin tout à fait analogue à la mission que la loi a confiée aux conseils coloniaux ; nous vous proposons de le leur attribuer.

Nous croyons avoir ainsi pourvu à ce que le travail imposé par la loi ne soit ni une oppression pour l'esclave, ni une déception pour le maître.

Le pécule des personnes non libres et leur droit de _acheter leur liberté et celle de leurs proches sont deux propositions de la plus haute importance pour le présent et pour l'avenir ; elles ont été pour votre commission l'objet de la plus sérieuse sollicitude. Ces deux propositions dépendent l'une de l'autre, en ce sens que le rachat ne peut pas exister sans le pécule, mais le pécule pourrait exister sans le rachat.

Le pécule et le rachat ne sont pas mentionnés dans la loi du 24 avril 1833 ; cette loi ne contient pas même la plus légère allusion à cet égard ; quoique les divers organes de l'opinion publique s'en soient souvent préoccupés, il n'en est pas moins vrai que le projet qui vous est soumis est le premier acte du Gouvernement qui ait fait sur cette matière une proposition formelle à la législature.

La proposition du pécule, même séparée de celle du rachat, est, il faut le reconnaître, le renversement direct et formel de l'article 28 du Code noir, qui déclarait que tout ce que l'esclave possédait appartenait à son maître. L'esclave était lui-même une chose ; il ne pouvait rien acquérir, recevoir, posséder ni transmettre.

Toutefois, ce n'est pas brusquement et sans tran-

sition que le Gouvernement vous propose d'organiser pour l'esclave un état diamétralement opposé. Un usage constant et général a abrogé la disposition du Code noir qui refuse à l'esclave tout droit de propriété, comme celle qui interdit l'abandon à l'esclave d'un jour de travail pour remplacer les prestations alimentaires. A côté de la propriété que la loi reconnaît et garantit dans les personnes libres, il s'est formé dans les mains des personnes non libres une autre sorte de propriété qui n'est pas garantie par les lois écrites, mais par les mœurs, par l'assentiment général de toutes les classes de la population coloniale. C'est le pécule, c'est-à-dire les économies que l'esclave accumule, soit par des dons, soit par l'exercice d'une industrie que le maître tolère, et dont souvent il lui fournit les matières premières, soit par les produits des jours de travail ou des cultures que le maître lui abandonne. L'esclave transmet ce pécule à ses enfants, il en dispose librement. La générosité du maître qui tolère cette transmission était libre et spontanée dans l'origine, mais elle ne l'est plus aujourd'hui. Aucun maître, quelles que soient ses nécessités domestiques, n'oserait toucher au pécule de son esclave ; celui qui le ferait serait déshonoré aux yeux de la société coloniale tout entière. C'est ce que des témoignages formels nous autorisent à affirmer.

Lorsque des institutions pures et nobles dans leur origine, et utiles dans leurs résultats, se sont formées par la force du temps à côté des lois ; lorsque leur destruction est impossible, lorsque personne d'ailleurs ne la réclame et ne la désire, le

législateur doit s'en emparer, les couvrir de sa sanction puissante, et diriger leurs effets vers le grand but qu'il se propose, l'amélioration progressive du sort de la famille humaine. Il ne s'agit pas pour nous de créer un fait, il s'agit de l'accepter et de le régulariser : c'est ce que nous vous proposons de faire pour le remplacement conventionnel de l'obligation de fournir des aliments, et pour le pécule. Nous prenons à cet égard les faits existants, nous les formulons en articles de lois; rien de plus, rien de moins.

Le pécule légal existe dans les colonies espagnoles, avec les caractères que nous proposons de lui donner. Il y existe depuis les premiers temps de la prospérité de ces établissements. Il existe dans les colonies danoises depuis 1834 ; il existait chez les peuples de l'antiquité, et tempérait les rigueurs de l'esclavage le plus complet et le plus absolu dont l'histoire ait conservé le souvenir.

Dans les lois romaines, le pécule de l'esclave vis-à-vis du maître, et celui du fils vis-à-vis du père de famille, étaient fondés sur les mêmes principes et avaient les mêmes caractères.

On a objecté que l'établissement du pécule légal pourrait exciter l'esclave à l'augmenter par des moyens illégitimes, dont la confiance forcée du maître lui rendait l'usage facile. La réponse à cette objection se trouve dans la précaution dont nous vous proposons d'entourer la création du pécule. Tandis que dans le droit commun, en fait de meubles, la possession vaut titre, et que la bonne foi du possesseur est toujours présumée jusqu'à preuve

contraire; dans la constitution du pécule nous mettons à la charge de l'esclave la preuve de la légitimité de l'origine des objets qui le composent. Cette différence capitale nous a paru offrir au maître des garanties suffisantes, que complète et augmente encore la pénalité grave dont la loi tient la menace sans cesse suspendue sur la tête de l'esclave.

La nécessité de la preuve de la légitimité de l'origine des objets qui composent le pécule ne doit pas être entendue dans ce sens qu'une preuve écrite doive être rapportée par l'esclave pour chacun des objets mobiliers dont il est possesseur. Il est évident qu'aucun genre de preuve n'est déterminé péremptoirement par la loi, qui s'en rapporte à la conscience des magistrats et aux règles du droit commun pour l'appréciation de la nature et de la puissance des preuves qui seront produites par l'esclave.

Quelques personnes ont paru craindre que la disposition législative qui donnera au pécule le caractère d'une propriété légale froisse les sentiments des maîtres, et les détourne d'accorder au droit rigoureux ce qu'ils ont jusqu'ici concédé largement à une simple bienveillance. Cette crainte ne saurait être admise par ceux qui rendent justice au caractère généreux de nos compatriotes d'outre-mer. Il est impossible qu'ils cherchent à faire tourner contre de malheureux esclaves des garanties nouvelles que le législateur a voulu leur donner.

En conférant à la propriété de l'esclave sur son pécule le caractère légal qui lui manquait, nous n'avons pas méconnu que l'esclave ne saurait avoir

la capacité nécessaire pour défendre ses droits et pour ester en justice à cet effet. Nous avons cru devoir l'assimiler au mineur émancipé, et conférer au maître le caractère de son curateur, à moins que le juge royal, appréciant la nécessité des circonstances, ne croie utile de lui en nommer un autre. En ce cas, le juge royal fera lui-même cette nomination, et exercera ainsi une attribution qui appartient au conseil de famille, dans les cas ordinaires d'émancipation, d'après l'article 479 du Code civil.

Le projet de loi vous proposait d'autoriser le Gouvernement à régler par ordonnance le rachat de l'esclave par lui-même. Nous croyons, au contraire, que cette matière est essentiellement de la compétence de l'autorité législative. Nous devons soumettre à la sagesse de la Chambre les motifs qui ont déterminé votre commission à vous proposer elle-même à cet égard les dispositions qui vous sont soumises, au lieu de se borner à refuser purement et simplement la délégation de pouvoirs que le Gouvernement réclame.

Sur la proposition du Gouvernement, il y avait quatre partis à prendre :

1° Refuser la délégation demandée;

2° Accorder la délégation;

3° Proposer à la Chambre une mesure autre que le rachat;

4° Proposer à la Chambre d'autoriser elle-même le rachat, en déterminant les conditions qu'elle croirait propres à prévenir les inconvénients qui pourraient en être la conséquence.

C'est ce dernier parti que nous avons cru devoir prendre; car, pour refuser la délégation, il fallait reconnaître la convenance et l'utilité du maintien indéfini de l'état actuel de l'esclavage : en accordant la délégation, la Chambre eût abdiqué son droit de décision sur le principe et le mode d'exécution de la mesure; enfin, pour proposer à la Chambre une mesure autre que le rachat, il aurait fallu trouver une combinaison moins hostile à des droits actuels, plus favorable au maintien de la paix publique, et à la prospérité agricole et commerciale de nos établissements coloniaux. Or, c'est ce que votre commission n'a pu trouver.

Nous n'entrerons pas ici dans l'examen de l'esclavage au point de vue philosophique ou chrétien. C'est une question qu'il serait inutile de discuter à cette tribune; elle est épuisée depuis longtemps; personne ne songe à faire la justification théorique de l'esclavage : personne ne nie que l'amélioration du sort de la race esclave soit un devoir pressant et sacré pour tous ceux à qui la Providence a départi la puissance nécessaire à cet effet. Les propriétaires de nos colonies ont prouvé et prouvent chaque jour qu'ils comprennent ce devoir et qu'ils savent le pratiquer.

Aujourd'hui les rapports des nations civilisées sont tellement unis et mêlés qu'il est impossible que les améliorations sociales, les mouvements industriels qui se produisent dans certains pays, n'aient pas une influence sur les pays voisins, en raison directe du poids que la puissance de chaque peuple doit peser dans la balance générale de la politique.

L'importation de la race noire et sa réduction à l'état d'esclavage dans tous les pays de l'Amérique, fut un fait commun, à peu près dans le même temps, à toutes les nations européennes qui fondèrent des établissements dans le nouveau monde. La destruction des races indigènes, l'importation et l'esclavage de la race africaine, et la dégradation héréditaire des races intermédiaires, tels furent, avec une triste uniformité, les traits dominants de cette période, qui ne fut pas sans grandeur, mais qui mit en pratique, dans le nouveau monde et sur les côtes d'Afrique, l'abus de la force, le mépris de l'humanité et un droit des gens que l'Evangile avait condamné. Ces crimes de nos pères, ils en avaient trouvé eux-mêmes l'exemple dans les souvenirs des générations qui les avaient précédés. L'esclavage se retrouve dans toutes les périodes de l'histoire du genre humain; il a souillé les époques les plus civilisées comme les plus sauvages, et les nations aujourd'hui les plus libres du monde comptent à la fois dans leurs aïeux des esclaves et des maîtres.

Aujourd'hui, l'état de l'esclavage est un fait social dont il faut apprécier l'avenir, non sur l'étroite superficie des colonies françaises, mais dans l'ensemble des territoires possédés par des États européens ou par les descendants des races européennes. L'Angleterre a émancipé ses esclaves dans ses colonies, semées sur tous les points de l'Amérique. Une population noire ou mêlée se gouverne elle-même en Haïti depuis quarante ans, et offre au reste de l'Amérique un exemple dont on ne sent

pas assez les conséquences. Les États-Unis, qui depuis longtemps ont interdit la traite, trouvent dans le maintien de l'esclavage une cause toujours subsistante de divisions intestines; les États à esclaves et ceux qui n'en ont pas forment deux partis opposés dans le sein de l'Union. Dans les territoires autrefois espagnols, l'esclavage s'éteint partout où il n'a pas été violemment aboli; le Brésil conserve encore la traite et l'esclavage dans les formes primitives des temps de la découverte. L'Espagne accumule à la Havane des esclaves de traite, hors de proportion avec la population blanche locale, et avec les moyens d'ordre dont la métropole peut disposer. Ainsi se réunissent des matériaux combustibles qui, s'ils venaient à s'enflammer dans ce centre d'une immense population noire, pourraient mettre en danger tout le reste des Antilles.

La conséquence à tirer de ces faits, c'est que, dans l'intérêt de la population libre de nos colonies, autant que dans un devoir d'humanité, il faut travailler, avec autant d'efficacité que de prudence, à améliorer le sort de la race esclave, et à assurer à chacun des individus qui la composent l'expectative de la liberté, en proportion des efforts qu'il fera pour se montrer capables d'en jouir. Une guerre maritime peut survenir; si le sort des armes faisait tomber nos colonies dans les mains d'une puissance qui ne reconnaît pas l'esclavage dans ses propres domaines, quelle protection pourraient en attendre les maîtres français pendant la durée possible d'une occupation étrangère?

Ainsi la prudence commande de mettre à profit

les temps paisibles pour combiner avec maturité, en faveur de la race noire, des moyens d'amélioration qui concilient ce qu'on doit à l'humanité et au respect des droits acquis.

Le principe du rachat a paru à votre commission présenter tous ces caractères.

D'abord il est pour l'esclave un encouragement au travail et à l'économie : par là celui-ci aura l'espérance d'obtenir pour récompense sa liberté et celle de ses proches. D'un autre côté, le maître aura une juste indemnité de la valeur que la propriété de l'esclave représentait entre ses mains. Les colonies auront une garantie que le bienfait de la liberté ne sera accordé qu'à des hommes laborieux et paisibles, capables de pourvoir à leurs besoins et à ceux de leurs femmes et de leurs enfants.

Une émancipation générale et simultanée jetterait tout à coup une population immense dans les dangers de l'oisiveté, et frapperait subitement les sources de la production.

Une émancipation graduelle et progressive n'amènera à la liberté que des hommes préparés pour cette grande transformation, et laissera le prix du travail sous la concurrence que détruirait une mesure générale.

Il y avait un inconvénient auquel il fallait pourvoir : c'était la désorganisation subite des ateliers par le rachat qu'opéreraient les esclaves les plus forts, les plus laborieux, les plus intelligents. Nous proposons d'établir entre le rachat consommé et la liberté un temps intermédiaire de cinq ans, pendant lesquels l'esclave racheté sera tenu de rester

au service de son maître d'après des conditions de salaire fixées, pour chaque cas particulier, par une commission spéciale dont nous allons parler tout à l'heure. Ainsi pour le maître et l'esclave la transition de la servitude à la liberté sera lente, mais sûre et paisible.

La fixation du prix du rachat est un point d'une grande importance : si l'indemnité due au maître pour la perte de son esclave était trop élevée, la faculté de rachat serait illusoire, puisque l'esclave ne pourrait y atteindre : si elle était trop faible, le maître subirait une véritable spoliation.

Nous proposons à la Chambre de confier cette fixation à une commission analogue à la composition du jury appelé en France à statuer dans les cas d'expropriation pour cause d'utilité publique. Cette commission serait composée, dans chaque colonie, du président de la cour royale, de deux conseillers de la même cour, tirés au sort tous les ans par cette cour, et de deux membres du conseil colonial, tirés également au sort, par ce conseil, chaque année. Cette commission serait appelée à fixer le prix du rachat, dans le cas où l'esclave et le maître ne s'entendraient pas à cet égard ; et elle fixerait les conditions de salaire, moyennant lesquelles l'esclave serait tenu de rester au service de son maître pendant les cinq ans qui suivraient le rachat. Cette situation nouvelle différera de l'esclavage en ce que les infractions de l'affranchi à ses devoirs envers son ancien maître n'auront d'autres conséquences que celles qu'entraîne la violation des obligations ordinaires.

Enfin, tout en faisant cesser par le rachat la dépendance de l'esclave vis-à-vis du maître, nous avons cru qu'il était impossible de les considérer, comme s'ils avaient toujours été complétement étrangers l'un à l'autre. Sans adopter à cet égard toutes les dispositions du Code noir, il a paru à votre commission que le législateur devait au maître qui a cessé de l'être une protection spéciale contre des ressentiments qui s'attachent quelquefois à la puissance qui n'est plus. Aussi nous proposons de décider que les crimes et délits de l'esclave affranchi envers son ancien maître seront punis d'une peine qui ne pourra être moindre du double du minimum.

Tel est, Messieurs, l'ensemble des mesures par lesquelles votre commission a cru qu'on pouvait organiser le rachat, de manière à ouvrir à l'esclave un accès légal à la liberté, indépendant de la volonté de son maître.

Par le n° 8 de l'article 3 de la loi projetée, le Gouvernement vous propose de lui donner le droit de statuer par ordonnance : « *à l'exception des « cas qui emportent la peine de mort, sur les dis- « positions pénales auxquelles sont soumises les « personnes non libres, et sur les peines applica- « bles aux maîtres en cas d'infraction à leurs « obligations envers leurs esclaves.* »

Cette disposition se divise en deux parties : 1° *Le droit de statuer, à l'exception de la peine de mort, sur les dispositions pénales auxquelles sont soumises les personnes non libres.* Ces expressions sont la reproduction littérale du para-

graphe 7 de l'article 3 de la loi du 24 avril 1833. Nous proposons de maintenir dans leur intégrité les dispositions de cette loi; ainsi il est complétement satisfait, à cet égard, au vœu du projet de loi.

2° Le droit de statuer *sur les peines applicables aux maîtres, en cas d'infraction à leurs obligations envers leurs esclaves*, est expressément attribué au pouvoir législatif par l'article 2 de la loi du 24 avril 1833 qui donne en général au pouvoir législatif le droit de *rendre les lois criminelles concernant les personnes libres;* ce qui comprend les lois pénales aussi bien que les lois de procédure criminelle.

Ainsi la question soulevée à cet égard par le projet de loi est celle de savoir s'il y a lieu de déroger à la loi de 1833 pour une classe de peines, c'est-à-dire pour celles applicables aux maîtres *à raison d'infraction à leurs obligations envers leurs esclaves*.

Votre commission n'a pas pensé qu'il y eût lieu de vous proposer cette dérogation : lorsque la puissance législative reste seule compétente pour prononcer des peines criminelles, correctionnelles et de police, pour tous les crimes, délits et contraventions qui pourraient être commis par les maîtres, soit contre leurs esclaves, soit contre d'autres individus, on ne conçoit pas les motifs qui pourraient décider la puissance législative à se déclarer incompétente pour prononcer des peines à l'égard d'une seule catégorie de ces faits. Lorsqu'elle se reconnaît la possibilité d'apprécier avec justesse le degré de criminalité de faits bien plus

graves et la nature des peines qu'il convient d'y appliquer, on ne concevrait pas qu'elle eût moins d'aptitude pour apprécier des faits moins graves, et pour prononcer des peines moins élevées.

Il y aurait d'ailleurs quelque inconvénient à placer les personnes libres des colonies, pour ainsi dire hors du droit commun des Français, en laissant à une autre autorité que celle de la loi la faculté de prononcer contre elles des peines toujours pécuniaires, et qui peuvent aller jusqu'à la privation de la liberté.

L'avis de la commission a donc été qu'il convenait de maintenir l'exécution pleine et entière de la loi du 23 avril 1833, et de vous proposer à cet égard l'exercice direct de la puissance législative, au lieu d'en consentir la délégation au Gouvernement.

Nous proposons donc à la sanction de la Chambre les dispositions pénales que le Gouvernement lui eût vraisemblablement proposées lui-même, et quelques autres encore, auxquelles le projet de loi ne fait pas d'allusion, mais dont la nécessité nous a paru démontrée.

Sans entrer dans la justification détaillée de chacun des articles, que nous soumettons dans ce but à la sagesse de la Chambre, nous nous bornerons à indiquer les idées générales d'après lesquelles nous sommes arrivés à la proposition actuelle.

Chacune des colonies a un Code pénal plus ou moins rapproché de celui de la métropole; des ordonnances successives l'ont décrété sous la Charte de 1814; savoir, le 30 octobre 1827 pour Bourbon, le 29 octobre 1828 pour la Martinique, la Guade-

loupe et leurs dépendances, et le 15 février 1829 pour la Guyane française : une loi du 22 juin 1835 a été rendue pour appliquer aux colonies le nouveau Code pénal de la métropole revisé en 1832; il est inutile de mentionner les changements que cette loi a apportés dans les ordonnances qu'on vient de citer. Ces amendements n'ont pas de rapport avec l'objet spécial dont nous devons entretenir la Chambre. Il suffit de dire que, d'après les ordonnances de 1827, 1828 et 1829, les peines de simple police sont plus élevées aux colonies qu'en France. — Le Code pénal de la métropole fixe le maximum des peines de simple police à un emprisonnement de un jour à cinq jours, et une amende de 1 franc à 15 francs (Code pénal de France, art. 464, 465). — Aux colonies, l'amende de simple police est de 5 francs à 100 francs, et l'emprisonnement est de un jour à quinze. (Guyane, art. 465; Bourbon, art. 463, 464, 465, 466; Martinique et Guadeloupe, même article.)

Aux colonies, comme en France, les circonstances atténuantes sont admises en matière de simple police (Code pénal de France, art. 463; Codes coloniaux : Bourbon, 463; Guyane, 460; Martinique et Guadeloupe, 463). Les faits que le projet de loi avait pour but de réprimer sous le titre d'*infraction du maître à ses obligations envers son esclave,* sont évidemment des faits que le Code pénal ne prévoit pas. Pour savoir quelles sont ces obligations du maître envers l'esclave, il faut remonter au Code noir, qui, quoique rédigé à une époque reculée dont les mœurs diffèrent beaucoup

des nôtres, précise avec beaucoup de prévoyance les devoirs respectifs du maître et de l'esclave; mais le Code noir, pour la plupart de ces cas, ne prononce pas de peine, ou, ce qui est la même chose, prononce des peines arbitraires que nos mœurs n'admettent plus. Ainsi l'article 6 défend aux maîtres de faire travailler les dimanches et fêtes, *sous peine d'amende ou de punition arbitraire*. L'article 22 prescrit aux maîtres de donner des aliments à leurs esclaves, et l'article 25 leur enjoint de donner des vêtements. Ces articles ne prescrivent pas de peine (1); mais l'article 26 ordonne au ministère public de poursuivre ce fait, sur la plainte des esclaves, comme en cas de traitements barbares. L'article 27 du Code noir ne porte pas de peine non plus pour l'abandon de l'esclave infirme par le maître. Mais pour ce fait, l'article 479 du Code pénal de la Martinique et de la Guadeloupe prononce une amende de 41 francs à 60 francs; il prononce la même peine pour ceux qui, après trois avertissements successifs de l'autorité, négligeront de faire instruire dans la religion chrétienne ceux de leurs esclaves qui ne professeront aucune religion reconnue. Les mêmes dispositions se retrouvent dans les autres codes pénaux coloniaux.

D'un autre côté, le législateur ayant cru devoir intervenir dans la fixation de la nature et de la durée des peines que les maîtres peuvent infliger à leurs esclaves, des dispositions répressives nous

---

(1) L'article 479 des codes pénaux coloniaux punit la violation de cette obligation d'une amende de 41 fr. à 60 fr.

ont paru nécessaires contre ceux qui dépasseraient ces limites, ou bien qui infligeraient une peine d'une nature non autorisée. L'article 26 du Code noir ordonne de poursuivre d'office *les traitements barbares et inhumains des maîtres envers leurs esclaves;* mais ne prescrit aucune peine : nous vous proposons de combler cette lacune; sans cela, les dispositions si importantes sur la nature des châtiments autorisés resteraient sans sanction, et les prohibitions qui en sont la conséquence demeureraient frappées d'impuissance.

Les peines que nous vous proposons de prononcer sont fondées sur ce principe que le mal infligé à l'esclave, hors de l'autorisation de la loi, est un délit punissable par la justice correctionnelle ou criminelle, suivant les circonstances.

Quant aux faits prévus et non punis par le Code noir, et à ceux punis de peine de simple police par les codes pénaux actuels, nous avons pensé qu'il convenait d'en élever l'amende, qui, en simple police, ne peut excéder 100 francs, et de la porter à une somme qui amenât ces faits devant la juridiction correctionnelle, qui, dans les colonies, est exercée en premier et dernier ressort par les cours royales. (Ordonnances sur l'organisation de la justice, Martinique et Guadeloupe, 46; Bourbon, 41; Guyane, 39.)

Plusieurs motifs nous ont déterminés dans cette proposition. Il nous a paru qu'une peine pécuniaire, destinée à punir des faits qui ne peuvent être commis que par des individus vivant dans l'aisance, devait, pour être efficace, être assez

élevée. La répression émanant d'une cour royale aura plus de retentissement et plus de garanties d'indépendance que celle qui pourrait résulter d'un jugement de simple police. Ces peines tireront surtout leur force répressive de la crainte de l'opinion publique. D'un autre côté, des faits de ce genre, considérés dans leur nature, paraissent en général d'une gravité qui dépasse les limites ordinaires de la juridiction de simple police.

Il y a une lacune dans les dispositions pénales existantes qui a fixé l'attention de votre commission; plusieurs ordonnances ont été rendues par le Gouvernement, en vertu de la loi du 24 avril 1833, notamment sur les recensements, le patronage, le régime disciplinaire des ateliers. Ces ordonnances n'ont pas de sanction pénale; la loi de 1833 ne leur en donne aucune; de sorte que les tribunaux seraient embarrassés pour infliger une peine aux contrevenants. Nous proposons de prononcer d'une manière générale contre eux les peines de simple police, toutes les fois qu'il n'y aurait pas dans la législation de peine spéciale plus sévère. Les mêmes motifs doivent faire comprendre dans cette disposition les contraventions aux ordonnances qui seraient rendues ultérieurement en vertu de la loi qui vous est soumise.

Le Code pénal actuel de France, article 475, offre à cet égard un exemple dont l'utilité est démontrée par l'expérience, en prononçant des peines de simple police contre ceux qui violeraient les dispositions des ordonnances royales rendues sur les matières administratives qui y sont déterminées.

Le projet de loi qui vous est soumis par le Gouvernement propose, par le paragraphe 9 de l'article 3, de l'autoriser *à statuer par ordonnances sur la création de justices de paix, et sur la composition des cours d'assises, lorsqu'elles sont appelées à connaître des cas auxquels s'appliquent les pénalités mentionnées dans le* paragraphe 8.

Cette proposition est contraire à la loi du 24 avril 1833, qui porte, article 2 : *seront faites par le pouvoir législatif du Royaume les lois sur l'organisation judiciaire.*

Aucun motif connu de votre commission ne justifierait cette dérogation grave à la loi de 1835, qui est d'ailleurs conforme aux principes généraux de notre droit public ; dès lors nous avons dû, pour cette matière comme pour les autres qui sont indiquées par le projet de loi, examiner par nous-mêmes si l'Etat actuel des choses pouvait réclamer quelque amélioration.

D'abord nous nous sommes posé la question : *y a-t-il lieu de créer de nouvelles justices de paix?*

Dans l'état actuel des choses, la Martinique a quatre justices de paix : la Guadeloupe en a six, et Bourbon en a six aussi. Chacun de ces juges de paix a un suppléant. (Ordonnances de 1827 et 1828.)

Quant à la Guyane française, l'ordonnance de 1828 n'avait établi qu'un juge de paix et deux suppléants. Aujourd'hui il y a trois juges de paix dans cette colonie.

La nouvelle organisation du pouvoir disciplinaire

établie par l'ordonnance du 16 septembre 1841 oblige le maître à recourir au juge de paix pour faire détenir l'esclave au delà de quinze jours. Il paraît évident que ce surcroît d'attributions données aux juges de paix pourrait rendre leur nombre insuffisant, si déjà leurs occupations fixées par les ordonnances ne leur laissaient beaucoup de temps libre.

Toutefois, le désir de faciliter le plus possible l'administration de la justice nous a portés à vous proposer d'établir à la Martinique deux nouveaux juges de paix et deux suppléants;

A la Guadeloupe, deux nouveaux juges de paix et deux suppléants;

A Bourbon, deux nouveaux juges de paix et deux suppléants;

A la Guyane, un nouveau juge de paix et deux suppléants.

Nous croyons ce nombre de magistrats suffisant pour assurer pleinement le service; et comme la circonscription territoriale des nouvelles juridictions peut tenir à l'appréciation des localités, nous vous proposons de déléguer au Gouvernement le droit de faire, *pour cette fois seulement*, la fixation des ressorts.

A la vérité, si on destinait, pour l'avenir, aux juges de paix coloniaux le droit d'inspecter les ateliers, en conformité des ordonnances existantes, on pourrait comprendre la nécessité d'une plus forte augmentation dans le nombre de ces magistrats; mais votre commission a pensé que l'attribution de cette fonction ne peut être faite avec une

complète utilité qu'aux magistrats du parquet, et qu'on courrait risque de ne pas atteindre le but qu'on se propose, si on la confiait à des fonctionnaires d'un rang moins élevé.

Sans doute, les juges de paix sont dans les colonies, comme dans la métropole, chargés de la police judiciaire, comme auxiliaires du procureur du Roi; mais les inspections dont s'agit ont moins pour objet de constater ou de rechercher des délits, que d'éclairer le Gouvernement, au point de vue administratif, sur la situation de la classe des personnes non libres; il importe d'en investir des magistrats qui sont les organes habituels du pouvoir, qui sont assez élevés dans la hiérarchie judiciaire, et par la place qu'ils occupent dans la considération publique, pour que leur présence seule impose aux résistances insensées, et pour être au-dessus de toute influence locale, de tout ménagement pusillanime.

Quant aux cours d'assises dont le Gouvernement paraît désirer modifier la composition pour une certaine nature de crimes, il est nécessaire de faire connaître l'état actuel des choses et les reproches qui lui ont été adressés.

D'après les ordonnances organiques des 30 septembre 1827, 24 septembre et 21 décembre 1828, les cours d'assises des quatre colonies dont s'agit, sont composées de trois conseillers de la cour royale, et de quatre assesseurs; ces assesseurs sont tirés au sort, pour le service de chaque assise sur le corps entier des assesseurs, dont les membres sont nommés par le Roi tous les trois ans, et dont le

nombre est de 30 à la Guyane, 60 à la Martinique, 60 à la Guadeloupe, et 60 à Bourbon.

Les individus aptes à faire partie du collége des assesseurs sont les habitants et négociants éligibles au conseil colonial, les membres des ordres royaux, les fonctionnaires jouissant d'un traitement de 4 000 fr. (1), les anciens fonctionnaires qui ont joui de ce traitement, et qui sont admis à la retraite, les juges de paix en retraite, les licenciés en droit non pourvus d'une commission d'avoué, les professeurs de sciences et belles-lettres, les médecins, notaires et avoués retirés.

On voit que les qualités qui constituent aux colonies l'aptitude aux fonctions d'assesseurs ont beaucoup d'analogie avec celles qui *confèrent* en France les attributions de juré; mais, sur tout le reste, les assesseurs et les jurés diffèrent profondément; le nombre des assesseurs est fixé; ils sont nommés par le Roi pour trois ans, et sous ce rapport ils sont comme les magistrats eux-mêmes revêtus de la délégation royale.

Les assesseurs ne sont pas, comme les jurés en France, juges exclusifs du fait, à côté de magistrats qui sont de leur côté juges exclusifs du droit; aux colonies, les magistrats et les assesseurs prononcent en commun sur la position des questions, sur toutes les questions posées, et sur l'application de la peine; les magistrats n'ont d'attribution exclusive que pour prononcer sur les incidents de

---

(1) 3 000 francs à la Guyane.

droit et de procédure, qui s'élèveraient avant l'ouverture ou pendant le cours des débats.

Il est dès lors évident que dans une juridiction ainsi constituée, s'il pouvait y avoir une opposition systématique et permanente entre deux corps, sortis également du choix de la Couronne, la principale influence appartiendrait plutôt aux magistrats qu'aux assesseurs. Si les assesseurs ont pour eux le faible avantage de quatre voix contre trois, les magistrats ont pour eux l'influence bien plus réelle que donnent la science du droit, la pratique des affaires et la permanence de l'autorité.

Le projet de loi qui paraît indiquer le vœu d'une réforme dans la composition des cours d'assises n'est accompagné, dans l'exposé des motifs, d'aucun fait propre à justifier ce désir. On a cherché à suppléer à ce silence par des documents imprimés et des communications verbales entre M. le Ministre de la marine et votre commission.

Dans le sein de votre commission il a été déclaré par les organes du Gouvernement que la composition actuelle des cours d'assises coloniales suffisait pleinement aux besoins de la répression sous le rapport des crimes ordinaires. La même certitude n'a pas été manifestée au sujet de la punition des faits qui se rattachent aux rapports des maîtres avec leurs esclaves. Divers faits judiciaires nous ont été signalés comme pouvant motiver à cet égard les craintes de l'autorité.

Votre commission n'a pas pensé que les pouvoirs que vous lui avez délégués pussent comprendre le droit de reviser des procédures criminelles

qui ont suivi leur marche régulière et pour lesquelles le ministère public a épuisé les moyens de recours que la loi détermine. Les récits des feuilles périodiques peuvent ne pas être toujours exempts d'erreurs ou de partialité. Il est difficile d'apprécier, d'après cette autorité, les impressions que des débats oraux ont pu produire sur des cours de justice; et il est plus difficile encore de savoir si la majorité qui a décidé dans tel ou tel cas s'est formée uniquement par des voix d'assesseurs, ou bien par une combinaison de voix d'assesseurs ou de magistrats.

Toutefois, la commission n'a pu faire complétement abstraction des opinions persévérantes émises à cet égard par les autorités politiques des colonies. Elle a admis que la position individuelle de certains membres des cours d'assises des colonies avait pu quelquefois inspirer l'opinion que leurs votes judiciaires ne fussent pas toujours absolument indépendants. Votre commission ne reconnaît pas que cette opinion soit fondée, parce qu'elle rend hommage à la puissance et à la sainteté des serments que la justice exige de ses organes. Toutefois, comme il ne suffit pas que les tribunaux soient impartiaux, et qu'il faut de plus que les justiciables les réputent tels, votre commission vous propose de changer la proportion numérique des deux classes de membres des cours d'assises, et de fixer à trois le nombre des assesseurs, et à quatre le nombre des conseillers. Il est bien entendu que cette disposition laisse subsister dans leur état actuel les cours d'assises pour tous les crimes

autres que ceux des esclaves contre leurs maîtres et des maîtres contre les esclaves. La composition exceptionnelle des cours d'assises, ainsi bornée à deux ordres de faits inverses l'un de l'autre, mais tenant à des passions, à des préjugés, à des intérêts tout à fait identiques, nous a paru présenter plus de netteté et de précision que la rédaction du projet du Gouvernement.

Du reste, nous proposons le maintien pur et simple des lois en vigueur, et des ordonnances royales qui en ont été la conséquence, en tout ce qui n'est pas contraire aux propositions que vous croirez devoir adopter.

Avant de terminer cet exposé, je dois, pour obéir au vœu formel de la commission, déclarer nettement quel est le véritable caractère et le but sincère des résolutions que nous avons l'honneur de soumettre à la sagesse de la Chambre. Nous sommes responsables envers le pays de nos paroles et des propositions que nous croyons devoir vous faire. Nous désirons que des résolutions que nous avons profondément mûries, mais que nous avons voulu limiter dans leur sens et dans leurs effets, ne soient pas dénaturées par le commentaire des passions et des intérêts.

Quel que soit le langage tenu à telle ou telle époque, dans des circulaires ministérielles, ou à la tribune d'une autre Chambre, votre commission ne saurait admettre, et la Chambre n'admettra sans doute pas davantage, qu'il y ait, en dehors des deux Chambres, un engagement quelconque, au sujet de l'esclavage, et qu'il n'y ait plus à délibérer

pour nous que sur le mode d'exécution. Le jour où la Charte de 1830 a soumis les colonies à l'autorité de la loi, il est devenu impossible de disposer par un simple acte gouvernemental, directement ou indirectement, soit des colonies elles-mêmes, soit du sort des populations qu'elles renferment. Ainsi, c'est à la puissance législative *seule* qu'appartient le droit de régler, soit quant au principe, soit quant au temps, soit quant au mode, toutes mesures qui peuvent affecter les rapports des diverses classes de la population coloniale. Tous projets, toutes promesses sur cette matière, sont pour les Chambres comme s'ils n'existaient pas, tant que les Chambres ne les ont pas sanctionnés.

On a parlé du projet de loi comme d'un acte *préparatoire*, comme d'un système *intermédiaire* qui devait servir de passage à un système plus large et plus complet. Dans l'opinion de votre commission, tel n'est pas le but des dispositions qu'elle a l'honneur de vous proposer. Tant qu'une loi n'aura pas déterminé un autre but et proclamé un autre système dont il faudrait préparer la réalisation, il nous sera permis de dire que la loi actuelle ne suppose ni n'exclut aucune autre mesure dans l'avenir ; qu'elle n'a d'autre but que d'accomplir les changements qu'elle prescrit, et que dans l'opinion de votre commission ces changements appropriés aux circonstances où nous vivons, concilient d'une manière complète et définitive les diverses exigences que le législateur doit ménager, les divers intérêts qu'il doit favoriser.

Les changements que nous proposons dans l'état colonial sont graves et profonds.

Le travail de l'esclave réglé par la loi; les droits de famille, les droits de propriété, la faculté de se racheter à prix d'argent, l'instruction religieuse assurée, sont des bienfaits dont on peut aujourd'hui méconnaître l'importance, mais dont l'avenir développera les résultats.

D'un autre côté des intérêts d'une nature différente, ne peuvent que gagner en sécurité par toutes les mesures qui rendront plus paisible et plus heureuse la classe des personnes non libres. Le projet de loi est honorable pour la classe des maîtres, car il n'a fait que consacrer les usages établis par leur humanité. On avait prophétisé la chute des colonies quand la traite a été abolie, et il est résulté de cette mesure une augmentation progressive dans la population noire. La loi sur l'état des affranchis avait excité aussi bien des alarmes que l'événement a démenties. Nous avons la conviction que les mesures que nous soumettons aujourd'hui à la Chambre amélioreront immédiatement le sort des esclaves, amèneront à la liberté ceux qui sont dignes de l'obtenir et capables de la supporter, et augmenteront la sécurité générale des colonies.

Voici les amendements que la commission vous propose d'adopter.

PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.

AMENDEMENTS

AMENDEMENTS

PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
ART. 1er.	
Les articles 2 et 3 de la loi du 24 avril 1833 sont abrogés, et remplacés par les articles suivants :	(Supprimé.)
ART. 2.	
Seront faites par le pouvoir législatif du Royaume : 1° Les lois relatives à l'exercice des droits politiques ; 2° Les lois civiles et criminelles concernant les personnes libres, sauf les restrictions mentionnées dans le § 8 de l'article 3 ; 3° Les lois pénales, déterminant pour les personnes non libres les crimes auxquels la peine de mort est applicable ; 4° Les lois qui régleront les pouvoirs spéciaux des gouverneurs, en ce qui est relatif aux mesures de haute police et de sûreté générale ; 5° Les lois sur l'organisation judiciaire, à l'exception de ce qui concerne la création des justices de paix, et la compo-	(Supprimé.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
sition des cours d'assises, dans les cas prévus par le § 9 de l'article 3 ;	
6° Les lois sur le commerce, le régime des douanes, la répression de la traite des Noirs, et celles qui auront pour but de régler les relations entre la métropole et les colonies.	
ART. 3.	ART. 1er.
Il sera statué par ordonnances royales, les conseils coloniaux ou leurs délégués préalablement entendus :	Il sera statué par ordonnance du Roi, les conseils coloniaux ou leurs délégués préalablement entendus :
1° Sur l'organisation administrative, le régime municipal excepté ;	
2° Sur l'acceptation des dons et legs aux établissements publics ;	
3° Sur la police de la presse ;	
4° Sur l'instruction publique ;	
5° Sur l'organisation et le service des milices ;	(Supprimé.)
6° Sur les conditions et les formes des affranchissements ainsi que sur les recensements ;	
7° Sur les améliorations à introduire dans la condition des personnes non libres, qui seraient compatibles avec les droits acquis, et en particulier,	
Sur la nourriture et l'entretien dus par les maîtres à leurs esclaves ;	1° Sur la nourriture et l'entretien dus par les maîtres à leurs esclaves, tant en santé qu'en maladie : sauf les conventions amiables qui pour-

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

Sur le régime disciplinaire des ateliers ;

Sur la fixation des heures de travail et de repos ;

Sur le mariage des personnes non libres, et sur leur instruction religieuse et élémentaire ;

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

ront intervenir entre eux, pour tenir lieu à l'esclave, en tout ou en partie, de l'entretien et de la nourriture, au moyen de la concession d'un ou plusieurs jours par semaine, ou de la jouissance d'un terrain. Ces conventions seront toujours révocables par la volonté de chacune des parties ;

2° Sur le régime disciplinaire des ateliers ;

3° Sur l'instruction religieuse et élémentaire des esclaves ;

4° Sur le mariage des personnes non libres, sur ses formes et ses effets relativement aux époux eux-mêmes, et aux enfants en provenant.

Pour les cas de mariage entre des personnes non libres appartenant à des maîtres différents, un décret colonial, rendu dans les formes des articles 4 et 8 de la loi du 24 avril 1833, réglera les moyens de réunir soit la femme au mari, soit le mari à la femme, par le rachat que le maître de l'un des deux époux sera tenu de faire de l'autre.

ART. 2.

La durée du travail que le maître peut exiger de l'esclave

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
	ne pourra excéder, aux Antilles et à la Guyane, l'intervalle entre le lever et le coucher du soleil; et à l'île Bourbon, l'intervalle entre six heures du matin et six heures du soir, en séparant cet intervalle, dans les deux cas, par un repos de deux heures et demie.
	Un décret du conseil colonial, rendu dans les formes indiquées par l'article précédent, fixera la durée des deux parties du temps de travail, sans excéder le maximum ci-dessus déterminé; et pourra établir une durée moins longue de travail obligatoire, suivant l'âge ou le sexe des esclaves, leur état de santé ou de maladie, ou la nature des occupations auxquelles ils seront attachés.
	Le maximum du temps de travail pourra être prolongé de deux heures par jour, à l'époque de la récolte et de la fabrication, à l'exception des esclaves qui, à raison de leur âge, de leur sexe et de leur santé, ne peuvent être assujettis à un travail extraordinaire.
	ART. 3.
Sur le pécule des personnes non libres et sur leur droit de rachat;	Les personnes non libres seront propriétaires des choses mobilières qu'elles auront acquises, lorsqu'il sera suffisamment justifié de la légitimité de

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

l'origine de ces objets, sommes, ou valeurs.

Dans tous les cas, l'esclave ne pourra exercer sur les objets lui appartenant, que les droits attribués au mineur émancipé par les articles 481—487 du Code civil.

Le maître sera de droit le curateur de son esclave, à moins que le juge royal ne croie convenable de lui en nommer un autre.

ART. 4.

Les personnes non libres pourront racheter leur liberté, ou la liberté de leurs pères ou mères, de leurs femmes ou de leurs enfants et descendants légitimes ou naturels, sous les conditions suivantes :

Si le prix du rachat n'est pas convenu amiablement entre le maître et l'esclave, il sera fixé par une commission composée du président de la cour royale, de deux conseillers dela même cour, et de deux membresdu conseil colonial. Les deux conseillers de la cour royale et les deux membres du conseil colonial seront désignés annuellement par la voie du sort, dans le sein de leurs corps respectifs. Cette commission statuera à la majorité des voix, et en dernier ressort.

Le paiement du prix ainsi

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

8° A l'exception des cas qui emportent la peine capitale, sur les dispositions pénales auxquelles sont soumises les personnes non libres, et sur les peines applicables aux maîtres en cas d'infraction à leurs obligations envers leurs esclaves ;

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

fixé, devra toujours être réalisé avant la délivrance de la décision de la commission, qui tiendra lieu d'acte d'affranchissement.

Toutefois l'esclave ainsi affranchi devra, après son affranchissement, rester pendant cinq ans au service de son maître, sous les conditions de salaire qui auront été déterminées par la commission chargée de fixer le prix.

En cas de conviction de crimes ou délits envers son ancien maître, les peines prononcées contre l'affranchi ne pourront jamais être moindres du double du minimum.

ART. 5.

Sera puni d'une amende de 50 fr. à 200 fr. tout propriétaire qui empêcherait son esclave de recevoir l'instruction religieuse et de se livrer aux exercices du culte. (1)

ART. 6.

Tout propriétaire qui ferait travailler son esclave les jours de dimanche et fêtes reconnues par la loi, depuis l'heure de minuit de la veille jusqu'au

(1) Code noir, art. 2, 3, 4, 5, punition exemplaire ; art. 479, Code pénal de la Guyane, 41 à 60 fr. d'amende.

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement:

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

minuit suivant, sera puni d'une amende de 5 à 100 fr. Cet article n'est pas applicable aux travaux nécessités par les récoltes, ou autres cas urgents qui seraient reconnus par les maires.

ART. 7.

Sera puni d'un emprisonnement de 1 jour à 15 jours et d'une amende de 50 fr. à 300 fr., tout propriétaire qui ne fournirait pas à ses esclaves les rations de vivres et les habillements déterminés par les règlements, ou qui ne pourvoierait pas convenablement à la nourriture, entretien et soulagement de ses esclaves infirmes par vieillesse, maladie ou autrement, soit que la maladie soit incurable ou non. (1)

ART. 8.

Tout maître qui aura infligé à son esclave un châtiment illégal, ou bien qui aura excédé les limites du châtiment légal, ou qui aura exercé ou fait exercer sur lui des sévices, violences, ou voies de fait en dehors des limites du pouvoir disciplinaire, sera puni d'un emprisonnement de 6 jours à 2 ans, et d'une amende de 16 fr. à

(1) Code noir, art. 22, 25, 26; art. 479, Code pénal de la Guyane de 1829, prononce 41 fr. à 60 fr. d'amende.

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

400 fr., ou de l'une de ces deux peines seulement.

S'il y a eu préméditation ou guet-apens, la peine sera de 2 à 5 ans et l'amende de 200 fr. à 1000 fr.

ART. 9.

S'il est résulté, des faits prévus par l'article précédent, une maladie ou incapacité de travail de plus de 20 jours, la peine sera de la réclusion.

ART. 10.

Sera punie des peines de simple police, toute infraction aux ordonnances que le Gouvernement est autorisé à faire par la présente loi, et à toutes autres ordonnances concernant le patronage et le recensement, toutes les fois que ladite infraction ne sera pas punie de peines plus graves par des dispositions spéciales.

ART. 11.

En cas de récidive, l'infraction aux articles 5 et 6 sera toujours punie du maximum de l'amende (1).

En cas de récidive, les autres infractions à la présente loi seront punies dans chaque colonie suivant les règles du Code pénal.

(1) Art. 478, Code pénal.

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

9° Sur la création des justices de paix, et sur la composition des cours d'assises, lorsqu'elles sont appelées à connaître des cas auxquels s'appliquent les pénalités mentionnées dans le § 8.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

ART. 12.

L'article 463 du Code pénal de France, concernant les circonstances atténuantes, sera applicable aux faits prévus par la présente loi.

ART. 13.

Lorsque les cours d'assises seront appelées à statuer sur les crimes commis par les personnes non libres, ou sur ceux commis par les maîtres sur leurs esclaves, elles seront composées de quatre conseillers à la cour royale, et de trois assesseurs.

ART. 14.

Le nombre des juges de paix sera porté :

A six, pour la Martinique et dépendances ;

A huit, pour la Guadeloupe et dépendances ;

A quatre. pour la Guyane française ;

A huit, pour Bourbon et dépendances.

La fixation des territoires formant le ressort de chacun de ces juges de paix sera faite par ordonnance du Roi, après avoir préalablement pris l'avis des conseils coloniaux respectifs ou de leurs délégués.

ART. 15.

La présente loi ne s'applique

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
	qu'aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de Bourbon.
	ART. 16.
	La loi du 24 avril 1833, ainsi que les lois et ordonnances qui règlent l'administration de la justice aux colonies sus-mentionnées et à leurs dépendances, continueront d'être exécutées dans toutes les dispositions auxquelles il n'est pas dérogé par la présente loi.

IMPRESSIONS
Nº 93.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 5 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'établissement du chemin de fer de Paris à Strasbourg ;

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 3 juillet 1844, 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 au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de quatre-vingt-huit millions sept cent mille francs (88 700 000 fr.) est affectée à l'établissement :

1° De la partie du chemin de fer de Paris sur la frontière d'Allemagne, classée par la loi du 11 juin 1842, comprise entre Paris et Hommarting, et passant par ou près Epernay, Châlons, Bar-le-Duc, Toul et Nancy;

2° Des embranchements dirigés de Reims et de Metz, sur ce chemin.

ART. 2.

Sur l'allocation mentionnée à l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de trois millions de francs (3 000 000 fr.) et sur l'exercice 1845, un crédit de six millions de francs (6 000 000 fr.)

ART. 3.

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

FAIT au Palais de Neuilly, le 5 juillet 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Lorsqu'en 1842, le Gouvernement et les Chambres eurent à déterminer le réseau des grandes lignes de chemin de fer à établir sur le territoire du Royaume, toutes les opinions furent unanimes pour comprendre dans ce réseau la ligne de Paris sur la frontière d'Allemagne : quelques dissidences se manifestèrent seulement sur la direction générale à donner à cette ligne, mais ces dissidences furent bientôt écartées, et il fut décidé que le chemin de Paris sur l'Allemagne serait dirigé par Nancy et Strasbourg; on ne s'en tint même pas alors à un classement théorique : on était trop pénétré des avantages que devait produire, pour le pays, l'établissement du chemin de Paris à Strasbourg pour ne pas chercher à les réaliser dans le plus court délai possible; aussi fut-il résolu que des fonds seraient immédiatement consacrés à cette grande entreprise.

Mais à quelle partie de la ligne ces fonds devaient-ils être appliqués? C'est là que se présentèrent de véritables difficultés, surtout entre Paris et Nancy; un avant-projet général existait bien depuis 1835; ce projet avait même subi la formalité des enquêtes publiques à la fin de 1837 et dans les premiers mois de 1838; mais il ne comprenait

que les directions par les plateaux de la Brie et par la vallée de la Marne, et il fallait bien reconnaître qu'à cette époque l'instruction de l'affaire, au point de vue de l'art, n'était en quelque sorte qu'ébauchée.

Depuis lors, d'ailleurs, indépendamment du projet d'un tronc commun aux deux lignes de Paris à Lyon et de Paris à Strasbourg, une autre direction, à laquelle viennent se rattacher de nombreux et graves intérêts, avait été l'objet de quelques études; nous voulons parler de celle qui emprunte jusqu'à Creil le chemin de fer de Paris en Belgique et qui, de Creil, va passer à Soissons, Reims, Sainte-Menehould; mais ces études étaient loin d'être complètes, et il était impossible de trancher la question sans en avoir recueilli tous les éléments.

Entre Nancy et Strasbourg, la détermination du tracé, au moins sur une partie du parcours, n'était pas entourée de moins de difficultés et d'incertitudes; depuis Nancy jusqu'à l'entrée du souterrain destiné au passage de la chaîne des Vosges, trois directions étaient en présence : l'une par le Sanon, l'autre par la Seille, et la troisième enfin par la Vezouze et Lunéville, et l'administration ne possédait pas encore les documents suffisants pour faire un choix éclairé. Il ne restait donc plus que la partie comprise entre la chaîne des Vosges et Strasbourg, d'une longueur, y compris le souterrain du faîte, de 64 kilomètres; là le tracé n'offrait que quelques variantes d'une faible importance, et cette partie reçut en effet l'allocation d'un crédit de 11 500 000 francs.

Mais il était bien évident, pour tout le monde, que le tronçon d'Hommarting à Strasbourg aboutissant au sommet de la chaîne des Vosges, c'est-à-dire à un véritable impasse, ne pouvait avoir par lui-même qu'un très-mince intérêt, et l'ouverture d'un crédit spécial pour en commencer les travaux était un véritable engagement, pris à la face du pays, de s'occuper le plus promptement possible de la construction de la ligne entière.

Cet engagement, Messieurs, n'a point été perdu de vue un seul instant par l'administration : aussitôt après le vote de la loi du 11 juin 1842, des services spéciaux d'études ont été organisés sur les diverses directions rivales; ces études ont été conduites avec la plus grande activité; elles sont terminées aujourd'hui, et nous sommes en mesure de vous proposer, sur la direction qu'il convient d'assigner au chemin de fer de Strasbourg, une détermination définitive.

Le chemin de fer de Paris à Strasbourg se divise en deux sections distinctes, l'une de Paris à Nancy, l'autre de Nancy à Strasbourg. Nous allons considérer séparément chacune de ces sections, et vous donner, sur chacune d'elles, les développements qui nous paraissent utiles pour justifier nos propositions.

PREMIÈRE SECTION.

De Paris à Nancy.

Ainsi que vous l'avez vu déjà, Messieurs, trois systèmes de tracé ont été successivement proposés pour la section de Paris à Nancy, l'un par la vallée de

la Marne et par le plateau de la Brie, le second par les vallées de l'Oise et de l'Aisne, le troisième enfin par une ligne qui donnerait aux chemins de fer de Lyon et de Strasbourg un tronc commun jusqu'à Troyes.

1° *Tracé par la vallée de la Marne.*

Le tracé par la vallée de la Marne sort de Paris, soit par un point situé à l'ouest de la barrière des Vertus, soit par un point pris dans le voisinage des bords de la Seine, se dirige sur Claye ou sur Lagny, va passer à une petite distance de la ville de Meaux, franchit, à l'aide de trois souterrains de peu d'étendue, les contre-forts qui séparent divers coudes de la Marne, passe à La Ferté-sous-Jouarre, Château-Thierry, Epernay, Châlons, et arrive à Vitry-le-Français en continuant de remonter le cours de la vallée de la Marne.

Au delà de Vitry, le tracé du chemin de fer se porte sur Bar-le-Duc par les vallées de la Saulx et de l'Ornain, s'élève sur le faîte qui sépare les eaux de la Marne de celles de la Meuse, franchit ce faîte, soit à Bovée par un souterrain de 4120 mètres, soit à Loxeville par un souterrain de 616 mètres et à l'aide d'une pente de 6 millimètres par mètre, arrive à Toul, et descend ensuite la vallée de la Moselle jusqu'à son confluent avec la Meurthe à Frouard, pour remonter, jusqu'à Nancy, la vallée de cette dernière rivière.

Le tracé des plateaux, qui doit être considéré comme une variante de celui de la Marne, peut avoir le même point de départ à Paris que ce dernier; il va passer ensuite à travers les plateaux de

la Brie, suivant diverses directions qu'il serait superflu de mentionner ici en détail, et arrive à Vitry-le-Français, après avoir touché La Fère-Champenoise et Sezanne.

Le développement du tracé entre Paris et Nancy par la vallée de la Marne est de 350 kilomètres, mais il serait réduit d'environ 13 kilomètres si l'on préférait le tracé des plateaux.

2° *Tracé par l'Oise et l'Aisne.*

Le second système de tracé, celui par les vallées de l'Oise et de l'Aisne, se confond jusqu'à Creil, sur 67 kilomètres environ de longueur, avec le tracé du chemin de fer de Paris en Belgique. A partir de Creil, il remonte la vallée de l'Oise jusqu'à Compiègne, entre en ce point dans la vallée de l'Aisne, la suit, en passant à Soissons, jusqu'à son confluent avec la Vesle, remonte le cours de la Vesle pour se diriger sur la ville de Reims, s'élève ensuite par le vallon de la Noblette, au faîte qui sépare la vallée de la Vesle de celle de l'Auve, franchit ce faîte au col du Vieux-Bellay, descend par l'Auve sur l'Aisne, près de Sainte-Menehould, remonte ensuite la vallée de l'Aisne jusqu'à l'extrémité du massif des côtes de l'Argonne, passe successivement de l'Aisne à l'Aire et de l'Aire à la Meuse, en perçant les faîtes qui les séparent, à l'aide de tranchées de 16 mètres de profondeur maximum, et de pentes et rampes qui n'excèdent pas 5 millimètres par mètre d'inclinaison.

A partir de la Meuse, le tracé remonte, par le vallon de la Creuë, jusqu'au faîte qui sépare les

eaux de la Meuse de celles de la Moselle, traverse ce faîte en tranchée et par des pentes et rampes de 5 millimètres, et arrive sur la Moselle à Arnaville, par les vallons du Rupt et du Rupt-de-Mad. D'Arnaville enfin il remonte vers Nancy, en suivant la Moselle jusqu'à Frouard, puis la Meurthe, à partir de ce point, où il rejoint d'ailleurs la ligne de la Marne.

La longueur du tracé, à partir de Creil, est de 344 kilomètres environ, et de 411 à partir de Paris, c'est-à-dire de 61 kilomètres plus considérable que par la vallée de la Marne.

Comme variantes du tracé qui vient d'être décrit, nous devons mentionner : 1° une ligne qui, à partir de Châlons, au lieu de se diriger sur Vitry, irait rejoindre à Auve le tracé par Sainte-Menehould. Dans cette combinaison, qui a surtout pour but de rapprocher de Paris la ville de Metz, la longueur du chemin de fer de Paris à Nancy serait de 358 kilomètres, c'est-à-dire de 8 kilomètres de plus que par Vitry ;

2° Une ligne qui, après avoir touché Reims, se dirigerait sur Châlons, où elle rejoindrait le tracé de la Marne.

3° *Tracé du tronc commun.*

Enfin, le troisième et dernier système de tracé, que l'on désigne sous le nom de tracé du tronc commun, aurait pour but de donner au chemin de fer de Paris à Strasbourg une partie commune jusqu'à Troyes avec celui de Paris à Lyon. Le tracé du chemin de fer se dirige alors, à travers le plateau de

la Brie, sur le confluent de la Seine et de l'Aube, remonte la vallée de la Seine jusqu'à Troyes, de Troyes va gagner la vallée de l'Aube, en traversant le faîte qui la sépare de la Seine, franchit ensuite le faîte d'entre l'Aube et la Marne, et rejoint au delà de Vitry-le-Français, à Pargny-sur-Saulx, le tracé par la vallée de la Marne.

La longueur du trajet de Troyes à Pargny est de 83 kilomètres et demi, et le développement de la ligne entière de Paris à Nancy serait de 370 à 373 kilomètres. Cette distance ne serait même, d'après un projet récemment étudié, que de 362 kilomètres.

Quant à la dépense d'exécution des trois tracés comparatifs ci-dessus décrits, l'on trouve, en ramenant les calculs de MM. les ingénieurs à des bases uniformes autant que possible et en prenant ces calculs non pas comme des chiffres absolus, mais comme des chiffres comparatifs, on trouve, disons-nous, que la ligne par la vallée de la Marne et le col de Loxeville coûterait. . 39 230 000 fr.

Celle par Creil et Reims. . . . 33 050 000

Et celle par Troyes, la partie de Paris à Troyes étant supposée construite pour le chemin de Lyon, de . . . . . 22 à 23 000 000

Les divers projets dont nous venons, Messieurs, de vous faire connaître les dispositions principales, ont été soumis, dans les divers départements traversés, aux formalités d'enquête publique prescrites par la loi du 3 mai 1841. Vous trouverez l'analyse de ces enquêtes à la suite du

présent Exposé et vous pourrez voir que la majorité des suffrages s'est prononcée en faveur de la ligne par les vallées de la Marne et de l'Ornain, c'est-à-dire par Châlons, Metz, Bar-le-Duc et Toul.

Le conseil général des ponts et chaussées, appelé à délibérer sur cette importante question, a pris, sur le rapport d'une commission formée dans son sein, une connaissance approfondie, et des divers projets en présence et des résultats des enquêtes dont ils avaient été l'objet, et il a exprimé un avis unanime en faveur du tracé par la vallée de la Marne et par Bar-le-Duc, le col de Loxeville et Toul. Ce conseil a demandé, d'ailleurs, que les deux villes de Reims et de Metz fussent immédiatement rattachées à ce tracé par des embranchements.

Il nous restait, Messieurs les Pairs, à prendre l'avis de la commission supérieure des chemins de fer, instituée par l'ordonnance royale du 22 juin 1842. Nous nous serions fait un devoir de remplir cette formalité, si, d'une part, elle ne nous eût pas exposés à renvoyer à l'année prochaine la présentation d'un projet de loi attendu avec une si légitime impatience par de nombreuses populations, et si, d'autre part, nous avions pu conserver le moindre doute sur le parti à prendre, en présence des opinions émises par la majorité des commissions d'enquête, et de l'avis unanime du conseil général des ponts et chaussées. Mais lorsque la moindre hésitation ne pouvait exister pour nous, devions-nous soumettre à de

nouveaux retards une entreprise si importante pour le pays, et à laquelle se rattachent de si grands intérêts politiques et commerciaux? Nous ne l'avons pas pensé, Messieurs les Pairs, et nous espérons que vous donnerez, comme nous, votre assentiment au choix de la ligne qui nous a paru réunir toutes les conditions de succès.

Le Gouvernement, ayant choisi pour le chemin de Lyon le tracé par les vallées de la Seine et de l'Yonne, ne pouvait plus, pour ce qui le concerne du moins, s'arrêter à la pensée d'un tronc commun pour les chemins de Lyon et de Strasbourg : c'eût été véritablement détourner ce dernier chemin de sa direction naturelle ; c'eût été surtout s'exposer à ne pas trouver de compagnie qui consentît à se charger de son exploitation. Il ne restait donc plus en présence que le tracé par la vallée de la Marne, et le tracé par l'Oise et l'Aisne.

Assurément, Messieurs les Pairs, nous sommes loin de nier l'utilité et l'importance d'un chemin qui se souderait, à Creil, au chemin de Paris en Belgique et qui viendrait toucher Compiègne, Soissons et Reims, mais il nous est impossible de ne pas remarquer que ce chemin n'est pas celui de Paris à Strasbourg, n'est pas celui que la loi du 11 juin 1842 nous a donné mission d'exécuter. Ce chemin aurait pour résultat de faire communiquer avec la frontière d'Allemagne les ports de la Manche et les principales villes du nord de la France ; mais encore une fois, ce n'est pas là la ligne de Paris sur l'Est.

On s'expliquerait en effet difficilement comment, pour se rendre de Paris sur l'Est du Royaume, on commencerait par se porter à l'Ouest dans la direction de Pontoise, puis au Nord dans celle de Compiègne, pour ne commencer à se tourner vers l'Est qu'après un parcours de 67 kilomètres. Le chemin de Compiègne, de Soissons et de Reims pourra se faire un jour, lorsque l'accroissement des relations intérieures et l'augmentation de nos ressources permettront d'étendre le réseau général; mais, pour le moment, il ne nous paraît pas remplir directement le vœu de la loi du 11 juin 1842. N'est-ce pas en effet par la vallée de la Marne que sont établis aujourd'hui tous les rapports qui existent entre la Capitale et Strasbourg? La vallée de la Marne n'est-elle pas aujourd'hui la route des voyageurs et des marchandises à destination de l'Est de la France et de l'Allemagne centrale? Convenait-il de troubler les rapports, de changer les habitudes, de porter atteinte aux intérêts créés, en les déplaçant violemment pour les reporter sur une direction qu'ils n'ont jamais adoptée? Les chemins de fer sont déjà par eux-mêmes, et lorsqu'on leur assigne leur destination naturelle, une assez grande cause de perturbation sociale, pour ne pas accroître encore, par des causes artificielles, les chances de cette perturbation. Eh! quels motifs existeraient donc ici pour ne pas suivre la vallée de la Marne? Par la vallée de la Marne, le chemin est plus court de 61 kilomètres; les pentes y sont généralement plus douces, la déclivité moyenne est moins forte; il y a 107 mètres de moins

à monter et à descendre; on rencontre un plus grand nombre de populations agglomérées ; la circulation totale et la circulation partielle y sont plus importantes. Ainsi, les raisons d'art viennent s'unir aux raisons d'économie intérieure.

Qu'objecte-t-on? une plus grande dépense; l'abandon des villes de Compiègne, Soissons, Reims et Metz; l'intérêt stratégique. Examinons ces trois objections.

La dépense est plus grande par la vallée de la Marne; la raison en est simple, il y a une plus grande longueur de chemin à exécuter, puisque la ligne de la Marne a son point de départ à Paris, tandis que celles de l'Oise et de l'Aisne s'embranchent à Creil sur la ligne de Belgique. Mais ne doit-on considérer que les frais de premier établissement? Si l'on met en balance, d'une part, les revenus que procurera la partie comprise entre Paris et Châlons qui traverse des pays si riches, si peuplés, si industrieux, et, d'autre part, les charges qui pèseront sur la compagnie qui sera chargée d'exploiter le chemin de Creil à Reims (si tant est qu'il se présente une compagnie), et qui, pour la partie comprise entre Creil et Paris, sera grevée de droits de péages et de droits de gares, sans pouvoir exploiter à son profit aucun des points du tronc commun, on trouvera que l'excédant de la dépense première est bien largement compensé pour le tracé par la vallée de la Marne, et qu'il n'y a nulle comparaison à établir entre les produits nets des deux tracés rivaux.

On abandonne Compiègne, Soissons, Reims et Metz ! Mais d'abord la loi du 11 juin 1842 n'a pas précisément imposé l'obligation de desservir ces villes ; elles ne se trouvent pas sur la direction naturelle de Paris à Nancy et à Strasbourg, et c'est du chemin de Paris à Nancy et à Strasbourg qu'il s'agit. De plus, Compiègne et Soissons sont assez voisins aujourd'hui du chemin de Belgique pour pouvoir emprunter ce chemin en l'atteignant par des routes de terre ; et au moyen d'embranchements dirigés sur Reims et Metz, et compris dans le projet de loi, ces deux villes seront parfaitement désintéressées. Metz ne se trouvera de Paris qu'à un kilomètre de plus de distance que par le tracé de l'Oise et de l'Aisne, et le trajet de Reims se trouvera abrégé de 4 kilomètres.

En ce qui touche l'intérêt stratégique, nous reconnaissons, sous ce rapport, les propriétés spéciales de la ligne de l'Oise et de l'Aisne ; mais il est impossible en même temps de méconnaître que la ligne que nous préférons présente d'autres avantages au moins équivalents. D'abord elle est protégée par deux rivières : la Marne et l'Ornain. D'autre part, elle touche Vitry-le-Français et Toul, et relie ces places importantes avec Paris d'un côté, et Metz, Nancy et Strasbourg de l'autre. Il y a là au moins compensation, si même la ligne de la Marne ne doit pas l'emporter.

Par tous ces motifs, Messieurs les Pairs, nous vous proposons de décider que le chemin de fer de Paris à Strasbourg suivra la direction que nous avons cru devoir lui assigner.

SECONDE SECTION.

De Nancy à Strasbourg.

Ainsi que vous l'avez vu, Messieurs, au commencement de cet Exposé, un crédit de 11 500 000 fr. a été ouvert par la loi du 11 juin 1842 pour l'exécution de la partie comprise entre Strasbourg et Hommarting ; il reste à déterminer le tracé à suivre entre Hommarting et Nancy, et nous vous avons dit encore que, dans cette partie, trois tracés étaient en présence : l'un par la vallée du Sanon, l'autre par la vallée de la Seille et Dieuze ; le troisième, enfin, par la vallée de la Vezouze et Lunéville. Nous allons vous présenter quelques détails sur chacun de ces tracés.

Le premier, à partir de Nancy, suit d'abord la vallée de la Meurthe, pénètre ensuite dans le vallon du Sanon, en remonte le cours sur la rive gauche, arrive ainsi sur le faîte qui sépare les eaux du Sanon de celles de la Sarre et se développant sur la rive gauche du vallon de Gondrexange il atteint la vallée de la Sarre, passe à Sarrebourg et se rattache, à Hommarting, au tracé en cours d'exécution.

Le développement de ce tracé est de 80 839 mètres.

Le second tracé, celui par la Seille et Dieuze, se dirige par les vallées de Séchamp, de la Mézulle et de la Seille, entre dans cette dernière rivière et en remonte le cours en passant à Vic, Moyenvic, Marsal et Dieuze, s'élève ainsi au faîte qui sépare

la Seille de la Sarre, et après l'avoir franchi, atteint Hommarting comme le premier tracé.

Le troisième tracé, enfin, celui par la Vezouze et Lunéville, remonte la Meurthe jusqu'à Lunéville, passe soit au sud, soit au nord de cette place, se porte dans la vallée de la Vezouze, puis dans celle du ruisseau des Amis, et va se rattacher, après le passage du faîte, au tracé du Sanon, après un parcours de 87 444 ou de 88 513 mètres, suivant que l'on passe au nord ou au sud de Lunéville.

Une enquête a été ouverte dans le département de la Meurthe sur les trois tracés ci-dessus indiqués.

Le conseil municipal de Nancy, la chambre consultative des arts et manufactures de cette ville, et enfin la commission d'enquête ont été unanimement favorables au tracé par Lunéville.

Le conseil général des ponts et chaussées a également donné la préférence à ce tracé, qui lui a paru supérieur aux deux autres, tant au point de vue de l'art qu'au point de vue économique, c'est-à-dire de l'importance des populations traversées, et du mouvement de circulation qu'il pourrait recevoir.

Nous n'avons pu, nous-mêmes, Messieurs, que nous ranger à cet avis du conseil général des ponts et chaussées. Il est incontestable d'abord que, sur le tracé de Lunéville, les centres de populations agglomérées sont plus nombreux, plus importants que sur les deux autres; l'industrie y est plus active et plus avancée; le mouvement des personnes y est plus animé.

Il est également certain que le tracé par Lunéville est moins tourmenté, d'une exécution moins difficile, et qu'il coûtera moins cher, quoiqu'un peu plus long. Enfin, sous le rapport des intérêts stratégiques, nous n'avons sans doute pas besoin de faire remarquer combien il est utile de rattacher Lunéville, où se trouve toujours agglomérée une réserve considérable de cavalerie, aux villes de Metz et de Strasbourg. En adoptant d'ailleurs cette combinaison, le chemin de fer se trouve abrité par le canal de la Marne au Rhin, qui est établi, comme vous le savez, dans la vallée du Sanon.

En résumé, Messieurs, la ligne dont nous venons vous proposer, d'accord avec la Chambre des Députés, d'autoriser l'exécution, comprend un développement total de 522 kilomètres, savoir :

De Paris à Nancy.....	350 kil.
Embranchement sur Reims et Metz.	85
De Nancy à Hommarting.....	87
Total pareil . .	522 kil.

A raison des difficultés spéciales que doivent présenter certaines parties de la ligne, il nous paraît sage d'en évaluer la dépense à 170 000 fr. par kilomètre; à ce taux, les 522 kilomètres coûteront 88 700 000 fr., et c'est une allocation égale à cette somme que nous avons, en conséquence, à demander.

Nous réclamons, d'ailleurs, 3 millions pour 1844, et 6 millions pour 1845.

Nous n'insisterons pas plus longuement, Mes-

sieurs, sur les motifs de la proposition que nous venons vous soumettre. L'importance du chemin de fer de Paris à Strasbourg, et comme voie commerciale et comme voie stratégique, ne peut être contestée, et au moment où il portait les fonds du Trésor sur quelques autres lignes, dont les projets vous ont été déjà communiqués, le Gouvernement ne pouvait laisser en arrière celle qui réunissait à un si haut degré tous les caractères de l'intérêt général.

ANALYSE DES ENQUÊTES.

Seine.

La commission d'enquête du département de la Seine n'a pu former dans son sein une majorité pour aucun des tracés en présence. Après une longue délibération, les voix se sont ainsi partagées :

Quatre membres se sont prononcés en faveur de la ligne par l'Oise et l'Aisne, en donnant comme motifs de leur opinion, l'économie notable qui doit résulter d'un tracé et d'un embarcadère communs, l'avantage de desservir des villes considérables et industrielles dans les départements de l'Oise et de l'Aisne, d'offrir un moyen de jonction plus facile entre les chemins de fer du Havre, du Nord et de l'Est, de rattacher au chemin de fer de Paris à Strasbourg, par la voie la plus courte, les ports du littoral de la Manche, et enfin, de favoriser tout à la fois le transit sur l'Allemagne, le commerce international et la navigation maritime.

Trois membres ont demandé l'adoption du tracé intermédiaire passant par Meaux, Châlons, Arnaville et Metz. Ce tracé procurerait à peu près tous les avantages du tracé par l'Oise et l'Aisne, et du tracé par la vallée de la Marne. Il se prêterait également bien au transit sur l'Allemagne, et donnerait un chemin de fer spécial à l'étendue de pays compris entre les chemins de Paris en Belgique et de Paris à Orléans.

Un membre a donné sa voix au tracé par les vallées de la Marne et de l'Ornain, comme étant le plus direct entre Paris et Strasbourg.

Un autre a voté pour le tracé par les plateaux de la Brie, qui est le plus court de tous, et aurait pour résultat

de créer une voie de communication rapide dans une contrée dépourvue de débouchés.

Un autre s'est prononcé pour le tracé des plateaux, mais en demandant qu'il servît à la fois de tête commune aux deux chemins de fer de Paris à Lyon et de Paris à Strasbourg, dans le cas où l'on n'adopterait pas la vallée de l'Yonne pour le premier de ces chemins.

Enfin, on voit à la fin du procès-verbal qu'un membre, qui n'était pas présent à la séance au moment de la délibération, a déclaré donner la préférence au tracé par Creil et la vallée de l'Aisne.

Ainsi ce tracé a réuni cinq voix. Les six autres voix se sont distribuées entre les autres lignes qu'il s'agissait de comparer.

Seine-et-Marne.

La commission d'enquête du département de Seine-et-Marne a considéré que le tracé de la Marne était beaucoup plus court que celui de l'Oise, que celui de l'Aube ou de la Seine, et même que celui des plateaux ramené à l'horizontale ; que ce tracé n'exigeait pas des travaux d'art considérables, qu'il présentait les pentes les plus douces, et que, partout, il offrirait, et dans l'exécution et dans l'exploitation, une notable économie. Elle a fait remarquer, en outre, que le tracé de la Marne traversait des contrées plus populeuses, plus riches et plus fertiles que celui des plateaux de la Brie ; que la vallée de la Marne était en possession de la circulation actuelle entre Paris et Strasbourg, et du mouvement des affaires et de l'industrie ; enfin, qu'il y aurait un très-grave inconvénient à donner au chemin de fer de Strasbourg un tronc commun jusqu'à Creil avec celui de Belgique, à raison du grand concours de voyageurs et de marchandises que donnent aux chemins de fer les environs de Paris.

Par tous ces motifs, la commission d'enquête a été

d'avis, à l'unanimité, que le tracé de la vallée de la Marne devait être préféré au point de vue de l'intérêt général.

Oise.

La commission d'enquête du département de l'Oise, après avoir fait remarquer que la comparaison ne pouvait sérieusement s'établir qu'entre le tracé par l'Oise, l'Aisne et la Vesle, et celui par la vallée de la Marne, a été d'avis que le premier offrait sur le second des avantages incontestables;

Sous le rapport stratégique, en permettant de porter promptement du secours sur des points militaires très-importants : Compiègne, Soissons, Reims et Metz, et en se rapprochant de La Fère;

Sous le rapport commercial, en desservant des centres d'affaires d'une très-grande importance : Compiègne, Soissons et Reims; Reims surtout, ville de 40 000 âmes; Metz qui, par cette ligne, n'est qu'à 17 kilomètres du chemin de fer, tandis que le tracé de la Marne la laisse à une distance de 48 kilomètres;

Sous le rapport des populations agglomérées, qui sont plus importantes sur la ligne de l'Oise et de l'Aisne que du côté de la vallée de la Marne;

Sous les rapports techniques enfin, attendu que de Paris à Nancy cette ligne n'a point de souterrain, et qu'elle compte un moindre nombre d'ouvrages d'art que le tracé de la Marne; que, par suite, elle doit s'exécuter avec une bien moindre dépense.

Enfin, la commission d'enquête ajoute que le chemin de la vallée de l'Oise a l'avantage de rapprocher, et même de relier ensemble, dans un avenir que l'on peut prévoir, de grands centres de commerce et d'industrie, tels que Reims et l'Est en général, avec Saint-Quentin et le Nord, Rouen et le Havre; par tous ces motifs elle lui donne la préférence.

La chambre consultative des arts et manufactures de Beauvais est d'avis que, si le tracé par la vallée de la Marne offre, comparativement au tracé par la vallée de l'Oise, une différence en moins de 61 kilomètres, par compensation le parcours de Dunkerque, Lille, Amiens, Rouen et le Havre, sur Metz et Nancy, présente une différence bien plus considérable à l'avantage du tracé par l'Oise, et comme, d'ailleurs, aux points de vue de l'importance des populations, de la dépense de premier établissement, et de l'intérêt stragétique, le tracé par l'Oise est au moins égal, sinon supérieur, au tracé par la Marne, la chambre consultative pense, à l'unanimité, qu'il doit être préféré.

Aisne.

La chambre consultative des arts et manufactures de Saint-Quentin se prononce à l'unanimité pour le tracé par les vallées de l'Oise et de l'Aisne. L'adoption de ce tracé, dit cette chambre, est tout à la fois une nécessité, une justice et un devoir; et voici les motifs principaux qu'elle indique à l'appui de son opinion :

Au point de vue de l'art, le tracé de l'Oise et de l'Aisne n'offre point de grandes difficultés; il n'a point de souterrain, et cet avantage compense, et au delà, l'économie de parcours du tracé par la Marne.

Le tracé par Creil et Reims aura d'autant plus de supériorité, au point de vue de l'économie, sur celui de la Marne, qu'il emprunte le chemin de Belgique jusqu'à Creil, c'est-à-dire sur la partie qui avoisine Paris, et dont la dépense est toujours la plus considérable.

Le chemin de fer dirigé par Creil seconderait les relations si actives de Saint-Quentin avec l'Alsace, et avec la ville de Reims. Il favoriserait le transit de l'Angleterre, de la Belgique et du Nord de la France sur l'Allemagne et sur l'Est; en outre, les populations que desservirait le

tracé de l'Oise, sont plus industrielles, plus riches et plus nombreuses que du côté de la Marne.

Enfin, Compiègne, qui est situé sur la ligne de l'Oise et de l'Aisne, est un admirable point militaire. Située au milieu d'une grande forêt, cette ville offre une position retranchée, appréciée par les hommes de guerre; et, par son voisinage de La Fère, elle faciliterait le transport des troupes et du matériel de l'artillerie, soit sur la frontière d'Allemagne, soit sur celle de la Belgique.

La commission d'enquête du département de l'Aisne s'est demandé d'abord lequel des deux tracés, par Reims ou par la vallée de la Marne, offrait le plus d'intérêt pour le département de l'Aisne, et, à la majorité de dix voix contre deux, elle s'est prononcée sur ce point de vue pour le tracé par Reims. Ce tracé traverse le département sur une plus grande longueur; il dessert mieux des centres de population dont la richesse, l'industrie et le commerce sont plus importants que ceux des localités situées sur l'autre ligne.

Venant ensuite à l'examen de la question considérée au point de vue de l'intérêt général, la commission, à la majorité de neuf contre trois, a pensé que c'était encore le tracé de l'Oise et de l'Aisne qui devait obtenir la préférence. Suivant la commission, ce que l'on doit surtout se proposer dans le choix de la direction d'un chemin de fer, c'est de servir le plus d'intérêts possible, et les intérêts les plus importants, sans s'éloigner d'une manière trop sensible des deux points extrêmes que l'on veut réunir; il faut avoir égard aux populations intermédiaires, aussi bien dans l'intérêt du chemin de fer que dans celui de ces populations elles-mêmes; or, il est incontestable que le tracé de l'Oise et de l'Aisne traverse des populations plus nombreuses, plus riches et plus industrielles que celui de la Marne, et que la zone qui peut se rattacher au premier a bien autrement d'importance que celle que

peut desservir le second. Ce dernier peut-il offrir rien qui entre en balance avec l'industrie si active et si féconde de Saint-Quentin et de Reims, de la manufacture de Saint-Gobain, et les relations qui existent entre Saint-Quentin, Reims, Nancy, Mulhouse et l'Allemagne ne donneront-elles pas un aliment considérable à ce chemin de fer? Sous ce point de vue surtout, la ligne de l'Aisne n'a-t-elle pas une supériorité évidente sur celle de la Marne?

Le tracé de l'Oise et de l'Aisne établit un lien non interrompu entre la ligne de Strasbourg et celle de Paris en Belgique et en Angleterre, et cet avantage, qui paraît prépondérant à la commission, ne se rencontre pas du côté du tracé de la Marne.

Enfin, le tracé de l'Aisne est d'une exécution plus facile et moins coûteuse, il répond mieux au grand intérêt de la défense du Royaume en servant les places de La Fère, Soissons, Laon, Mézières, Sedan, Verdun, Metz et Thionville; sous tous les rapports enfin, il l'emporte sur celui de la Marne, et la commission le recommande au choix du Gouvernement.

Aube.

La commission d'enquête du département de l'Aube s'est surtout attachée, comme il était d'ailleurs facile de le présumer, à la défense du projet qui tend à donner aux deux chemins de fer de Paris à Strasbourg, et de Paris à Dijon, une partie commune jusqu'à Troyes. Bien que la question du tronc commun ait été résolue négativement par le Gouvernement, nous ne croyons pas pouvoir nous dispenser de reproduire ici les principaux arguments sur lesquels la commission d'enquête de l'Aube appuie son opinion.

La commission pose d'abord en principe que les troncs communs doivent être adoptés comme présentant tout à la fois économie de construction, économie de frais de

parcours; s'attachant ensuite au tracé par Provins, récemment proposé par l'un des ingénieurs attachés aux études du chemin de fer de Strasbourg, elle fait remarquer que le tracé de Paris à Strasbourg, passant par Troyes, est plus court de 52 kilomètres que celui par l'Oise et l'Aisne; qu'il n'excède en longueur le tracé direct par la Marne que de 9 kilomètres; que le tracé de Paris à Dijon, par Troyes, est plus court de 46 kilomètres que celui de l'Yonne, et plus court encore que celui par la Loze; et que l'ensemble des lignes de Strasbourg et de Dijon, par le tronc commun, offre, sur l'ensemble des lignes par l'Yonne et les vallées de la Marne et de l'Aisne, un raccourcissement de 25 pour 100, et une économie de 74 millions dans un cas, et de 44 millions dans l'autre.

Le tronc commun, ajoute la commission, diminuera les frais de parcours, tant pour les voyageurs que pour les marchandises; il permet d'éloigner les chemins de fer des rivières navigables et des canaux, tandis que les lignes isolées, au contraire, placeraient le chemin de fer à côté de rivières navigables et de canaux. Le tronc commun vient au secours de l'industrie métallurgique de la France, en lui portant les houilles du Midi; il donne au bassin de la Seine une nouvelle communication avec celui du Rhin; et en même temps il ouvre aux bassins de la Meuse et de la Moselle une communication directe qui lui manque, avec celui du Rhône : il permet de rattacher le Centre et l'Ouest à l'Est de la France, sans traverser Paris, et prépare le moyen de raccorder la ligne du Nord à celle du Midi, par Saint-Quentin, Laon, Reims, Châlons et Vitry; enfin, il touche plus de grandes villes, et relie entre elles plus de populations qu'aucun autre, et il dessert surtout des populations industrieuses.

Par ces motifs, la commission d'enquête du département de l'Aube insiste pour l'adoption du tronc commun

par Provins, Nogent, Romilly et Troyes, indiquant d'ailleurs, comme moyen de conciliation, le tracé qui se dirigerait sur Troyes, par Corbeil, Fontainebleau, Montereau, Pont-sur-Yonne, Sens et la vallée de la Vanne. Elle repousse les tracés par l'Yonne, par l'Aisne et par la Marne, comme impliquant l'accolement d'une grande longueur de chemin de fer à une grande longueur de canaux et rivières navigables; comme employant une nouvelle et considérable partie du capital national à frapper d'inertie l'autre partie de ce même capital déjà representée par de magnifiques voies de transport.

La chambre de commerce de Troyes, comme la commission d'enquête, repousse tout à la fois le tracé par l'Oise et l'Aisne, et celui par la Marne : le premier est le plus long de tous; il rencontre dans son parcours moins de populations que les deux autres; il ne touche à aucun chef-lieu de préfecture dans le trajet de 411 kilomètres compris entre Paris et Nancy : s'il dessert Reims, il n'a de communication avec Châlons-sur-Marne, Saint-Mihiel et Metz, qu'au moyen d'embranchements. Il parcourt, entre Reims et Arnaville, un vaste désert. Il s'éloigne des établissements métallurgiques de la Haute-Marne; enfin, il rendrait impossible le trajet en un seul jour de Paris à Strasbourg. Reims, d'ailleurs, a trop d'importance pour n'être pas desservi bientôt par une ligne de jonction du Nord au Midi, passant par Saint-Quentin, Laon, Reims, et Châlons.

Le second tracé, celui par la Marne, est plus court que le tracé par Troyes de 11 kilomètres; mais, indépendamment du peu de valeur de cette différence, il rencontre moins de villes, moins de populations agglomérées. Il s'éloigne des villes les plus importantes, Reims et Troyes, placées dans la direction de Strasbourg vers Paris; enfin, son adoption rendrait impossible l'exécution si justement

réclamée du tronc commun de Paris à Troyes pour les deux chemins de Lyon et de Strasbourg.

La ligne par Troyes, au contraire, paraît à la chambre de commerce devoir l'emporter sur les deux premières, sous le triple rapport de l'importance des populations agglomérées, de l'industrie des contrées traversées, et de l'économie des dépenses : elle évite, sur une étendue considérable du parcours de Paris à Lyon et de Paris à Strasbourg, les funestes effets du parallélisme des voies navigables et des chemins de fer; elle satisfait aussi aux lois de la justice distributive, en répartissant les éléments de richesse sur les diverses portions du Royaume, au lieu de les concentrer tous sur quelques parties privilégiées, et en utilisant au profit du plus grand nombre le capital prélevé sur tous les membres de la communauté.

Par ces considérations, et quelques autres qui lui sont communes avec la commission d'enquête, la chambre de commerce est d'avis :

Que la ligne servant de tronc commun de Paris à Troyes, aux chemins de Lyon et de Strasbourg, satisfait mieux aux intérêts généraux de la France, et particulièrement à ceux du commerce et de l'industrie manufacturière : elle exprime le vœu que cette ligne soit adoptée par le Gouvernement.

Quant aux directions à choisir pour l'exécution des lignes du tronc commun, la chambre de commerce les indique dans l'ordre suivant :

Pour la section de Paris à Troyes, d'abord et avant tout, le tracé le plus direct partant de la gare de la Bastille, ou de la barrière de l'Hôpital, et passant par Tournan, Rozoy, Fontenay, Nogent et Romilly; en second lieu, le tracé partant de la barrière des Vertus ou du Clos-Saint-Lazare, et arrivant à Troyes par Meaux, Coulommiers, Provins et Nogent ; en troisième lieu, le tracé

partant de Paris par la barrière de la Gare, et arrivant à Troyes par Melun, Montereau et Nogent :

Pour la section de Troyes à Strasbourg, un tracé passant à Vitry, ou le plus près possible de cette ville, et suivant de ce point à Strasbourg la ligne directe, c'est-à-dire celle de Bar-le-Duc.

Marne.

Dans le département de la Marne, que les deux tracés de la Marne et de l'Oise traversent sur une grande longueur, les opinions ont dû être, on le conçoit, très-divisées ; cette division s'est manifestée jusque dans le sein de la commission d'enquête, où, sur douze membres présents, sept ont voté en faveur de la vallée de la Marne, et cinq pour le tracé par l'Oise et l'Aisne ; ces derniers ayant protesté, d'ailleurs, contre les opérations et même contre l'avis de la commission.

La commission d'enquête a d'abord écarté le tracé par les plateaux de la Brie, et celui par Troyes et Pargny-sur-Saulx ; le premier par le motif qu'entre Paris et Vitry ce tracé ne rencontre aucune population de quelque importance, et, de plus, parce que, s'il est plus court de 11 kilomètres que le tracé de la Marne, il serait notablement plus long dans le cas où on les ramènerait l'un et l'autre à l'horizontale ; le second, parce qu'il ne pourrait se soutenir que dans l'hypothèse où le chemin de fer de Paris à Lyon eût été dirigé également par les plateaux de la Brie ou la vallée de la Seine ; mais le Gouvernement s'étant décidé en faveur du tracé par l'Yonne, le tracé par Troyes ne peut plus être pris en considération.

Quant au tracé par la vallée de la Marne et de l'Ornain, comparé à celui par Creil, Compiègne, Soissons et Reims, la commission, ou du moins la majorité de la commission, n'hésite pas à donner la préférence au premier.

Ce tracé offre d'abord l'avantage de réduire de 61 kilomètres au moins la distance entre les points extrêmes, et, par suite, il permettra de parcourir la distance de Paris à Nancy et de Paris à Strasbourg en deux heures de moins que par l'Oise et l'Aisne, et d'éviter le voyage de nuit entre Paris et Strasbourg pendant cent jours chaque année.

Le tracé de la Marne rencontre des centres de populations agglomérées plus nombreux et plus considérables que celui de l'Oise et de l'Aisne; une seule ville, Reims, peut justement faire valoir son importance commerciale et industrielle; mais, au moyen d'un embranchement de 32 à 34 kilomètres de longueur dirigé sur la vallée de la Marne, cette ville pourra communiquer avec Paris par une ligne plus courte que celle de Creil, et avec Strasbourg par une voie qui n'excédera que de 11 kilomètres à peine celle par Vitry : la ville de Reims n'a-t-elle pas d'ailleurs des relations de chaque jour avec les villes situées dans la vallée de la Marne, et n'a-t-elle pas dès lors un intérêt réel et positif à s'y rattacher par une voie rapide et économique?

On objecte l'excédant de dépense de plusieurs millions que devra entraîner l'exécution du tracé de la Marne; mais, d'abord, cet excédant est contesté; et, en second lieu, si les dépenses sont plus élevées, les produits seront aussi plus considérables. Il ne faut pas oublier, en effet, que le tracé par Reims sera déshérité de la circulation si active des environs de Paris, qui appartiendra tout entière au chemin de Paris en Belgique.

L'on a dit encore que la ligne par l'Oise favoriserait le transit du Nord et du Nord-Ouest sur l'Allemagne; mais le Centre et l'Ouest de la France n'ont-ils pas un intérêt tout contraire, eux qui ne peuvent communiquer avec l'Est que par Paris?

L'objection tirée de l'inconvénient de la juxtaposition

d'un chemin de fer et d'un canal dans la même vallée ne paraît pas mieux fondée à la commission d'enquête ; quelque parti que l'on adopte, le canal et le chemin de fer auront toujours le même point de départ et le même point d'arrivée, et peu importe alors qu'ils soient accolés l'un à l'autre ou séparés par une distance qui ne serait quelquefois que de 12 à 14 kilomètres, et, au plus, de 30 à 40 : d'ailleurs les marchandises encombrantes et d'un poids considérable emprunteront toujours la voie des canaux ; enfin, le mouvement des voyageurs étant toujours là où est celui des marchandises, le voisinage du canal profitera au chemin de fer, et ces deux voies de communication se prêteront un mutuel appui.

Au point de vue stratégique, le tracé par les vallées de la Marne et de l'Ornain paraît également devoir être préféré : il tend plus directement vers les points qui pourraient être menacés ; en outre, s'avançant moins près de la frontière, il est moins exposé à être détruit par l'ennemi, et serait d'ailleurs défendu sur une grande partie de son parcours, soit par la Marne, soit par la Saulx et l'Ornain.

A l'égard de la variante, qui, de Châlons, conduirait le tracé vers Sainte-Menehould et Arnaville, la commission fait remarquer qu'elle augmenterait de 8 kilomètres le trajet de Paris à Nancy, et qu'elle ne desservirait, en outre, que les villes de Sainte-Menehould et Saint-Mihiel, en privant du chemin de fer les villes plus importantes de Vitry, Bar-le-Duc, Commercy et Toul, et en l'éloignant davantage du département de la Haute-Marne, où l'industrie est portée à un si haut degré.

Par toutes ces considérations, la commission d'enquête donne la préférence au tracé par les vallées de la Marne et de l'Ornain.

La chambre de commerce de Reims se prononce à l'unanimité en faveur du tracé par l'Oise et l'Aisne. Au

point de vue de l'art, au point de vue de l'économie du temps, de l'économie des dépenses, ce tracé lui paraît préférable à celui de la Marne. Il se recommande par les avantages généraux et spéciaux qu'il est appelé à desservir : il répond aux besoins du commerce et des relations internationales ; enfin, il donnera à notre marine marchande une activité nouvelle.

Haute-Marne.

La commission d'enquête du département de la Haute-Marne insiste surtout sur la nécessité de donner à l'industrie métallurgique de la localité, dont la souffrance est si grande en ce moment, des voies économiques pour l'écoulement de ses produits, et pour l'importation des matières premières nécessaires à la fabrication ; elle demande, en conséquence, l'adoption du tronc commun desservant le Midi et l'Est de la France, et se dirigeant, d'une part, sur Dijon par l'Aube, et, d'autre part, sur Bar-le-Duc par Saint-Dizier ; et, dans le cas où ce tracé ne serait point adopté, elle donne la préférence à la ligne directe par la vallée de la Marne, qui, de Vitry, irait à Bar-le-Duc également par Saint-Dizier.

Saint-Dizier, dit la commission (rappelant à cet égard les paroles d'une autre commission d'enquête), est le marché ouvert aux richesses métallurgiques de la Haute-Marne et des départements voisins ; richesses dont la haute importance est incontestable : les forges de cette contrée forment le groupe dit de la Champagne, qui occupe le premier rang parmi ceux des usines à fer de la France. La commission repousse d'ailleurs le tracé par Creil, Compiègne et Reims, qui exige un plus long parcours en ne traversant qu'un pays dépourvu de population.

Meuse.

La commission d'enquête du département de la Meuse a donné, à la majorité de sept voix contre six, la préférence au tracé par Châlons, Vitry et Bar-le-Duc sur celui qui passe par Creil et Reims, et sur celui qui, de Châlons, irait gagner Sainte-Menehould et Arnaville. Voici, en peu de mots, les motifs de son opinion.

Le tracé par Châlons et Bar est plus court que les deux autres ; il sera dès lors parcouru en moins de temps, et il procurera tout à la fois célérité et économie dans les transports : cette considération acquiert une grande importance, si on l'applique au mouvement des troupes que le Gouvernement aurait besoin de diriger de Paris sur Strasbourg, ce boulevard principal de cette partie de la France.

Au point de vue de la dépense de premier établissement du chemin de fer, il n'est point prouvé qu'avec la suppression possible du souterrain de Bovée, elle doive être de beaucoup plus considérable d'un côté que de l'autre ; mais lors même qu'il y aurait un excédant sur la ligne par Châlons et Bar, cet excédant serait compensé, et au delà, par l'économie que l'on obtiendrait sur les frais d'entretien et d'exploitation, et sur les frais de parcours à la charge des voyageurs et des marchandises.

Au point de vue de la défense du Royaume, il ne semble pas douteux que le tracé direct ne soit préférable : il est plus éloigné de la frontière ; il est couvert par la Marne, et dès lors mieux protégé, le cas échéant, contre un coup de main de l'ennemi.

Au point de vue des intérêts locaux, personne ne peut contester que le tracé direct dessert une population plus nombreuse que le tracé par l'Oise et l'Aisne : on dit que, sur ce tracé, la dépense d'acquisition de terrains sera moins élevée, mais cette objection même est une preuve que la valeur des terres du côté de Bar est plus élevée

que du côté de Sainte-Menehould, et que, par conséquent, du côté de Bar, l'intérêt est prédominant. De Reims à Sainte-Menehould on ne rencontre aucun établissement important : du côté de Bar, au contraire, on trouve de nombreuses usines à fer dans les vallées de la Saulx et de l'Ornain, et, en outre, des filatures, des verreries, des papeteries. On se rapproche des forges de Treveray, d'Abainville, de la fonderie de Tusey ; enfin, on passe à proximité du groupe si important des forges de la Haute-Marne.

L'objection tirée de l'inconvénient du voisinage du chemin de fer et du canal de la Marne au Rhin, ne paraît pas non plus fondée : ces deux voies, loin de se nuire, se prêteront un mutuel appui : le canal recevra toujours les marchandises encombrantes ; le chemin de fer s'appropriera tous les voyageurs, et les marchandises qui ont besoin surtout d'un transport rapide.

Sur la ligne par Reims et Sainte-Menehould, il y a un bien plus grand nombre de passages à niveau que sur la ligne directe, et cette considération ne doit pas être négligée au point de vue de la sécurité de la circulation.

Enfin, une compagnie a offert au Gouvernement de se charger de l'exploitation du chemin de fer, et cette compagnie a réclamé le tracé par Bar-le-Duc : c'est donc évidemment de ce côté que se trouve réunis les plus grands intérêts commerciaux.

La chambre consultative de Bar-le-Duc donne, à l'unanimité, la préférence à la ligne passant par Meaux, Epernay, Châlons, Vitry-le-Français et Bar-le-Duc, qui seule réunit les conditions à exiger d'une bonne voie de communication : cette ligne est la plus courte, la seule qui permette de faire le trajet de Paris à Strasbourg en un jour ; la seule qui donne le moyen de lutter avec avantage contre les provenances de la Prusse et de la Belgique. Cette ligne sera d'ailleurs la plus productive, à raison de

la plus grande importance et du plus grand nombre de centres de populations intermédiaires qu'elle renferme.

Moselle.

La chambre de commerce de Metz propose d'adopter, à l'exclusion de tous autres, le projet par l'Oise et l'Aisne.

Cette ligne met la ville de Metz en communication directe avec les riches et industrieux départements de la Meuse, de la Marne, de l'Aisne, de la Somme, de l'Oise, du Nord, du Pas-de-Calais, avec les départements arrosés par la Seine, avec les ports du Nord, avec celui du Havre, et même avec la Belgique et l'Angleterre, et ouvre à cette partie de la France et aux pays étrangers qui en sont limitrophes, la voie la plus courte avec l'Allemagne.

Cette ligne est celle qui offrira le plus de sécurité aux voyageurs, qui sera la moins coûteuse pour l'Etat, qui s'appropriera la plus grande masse de marchandises en desservant les ports et le transit aux moindres frais.

Enfin cette ligne est celle qui satisfait le mieux à l'intérêt de la défense du pays, qui met le plus directement la nation française en rapport avec les autres nations de l'Europe.

La commission d'enquête, adoptant les motifs ci-dessus rappelés, de l'avis de la chambre de commerce, et considérant en outre :

Qu'il importe à la prospérité de la ville de Metz, comme à celle du commerce français, de favoriser le transit des marchandises par une ligne qui puisse lutter avec les voies de fer d'Anvers et d'Ostende à Cologne ;

Que la ligne par Creil et Arnaville remplira le mieux cette condition, en abrégeant de 136 kilomètres le parcours entre les ports du Nord et Metz, et de 45 kilomètres le parcours entre Metz et le Havre, au moyen d'un em-

branchement de Pontoise à Poissy, sans l'allonger de plus de 20 kilomètres pour Strasbourg;

Que si la ligne de Creil à Arnaville donne 61 kilomètres de plus de trajet entre Paris et Strasbourg, cet inconvénient est amplement compensé par les avantages d'un tracé partout facile, sans souterrains, d'exécution peu coûteuse;

Que les populations sont d'ailleurs, quoi qu'on en dise, plus nombreuses et plus serrées sur la ligne de Creil que sur celle de la Marne;

Que si les habitudes acquises, les intérêts existants dans la vallée de la Marne, doivent être pris en considération, le Gouvernement doit surtout, en fait de chemins de fer, envisager les intérêts de l'avenir, et que ces intérêts se trouvent du côté de la ligne de l'Oise et de l'Aisne;

Enfin, qu'au point de vue de la défense du Royaume, il est indispensable de réunir Metz à Paris par la voie la plus directe;

Est d'avis qu'il y a lieu de donner la préférence au tracé par Creil et Reims.

Subsidiairement toutefois, elle demande l'adoption du tracé par Châlons, Sainte-Menehould et Arnaville.

La commission insiste ensuite pour l'exécution du prolongement de Metz sur Sarrebrück par Faulquemont et Forbach, dont elle fait ressortir tous les avantages.

Meurthe.

La chambre consultative des arts et manufactures du département de la Meurthe est d'avis que de toutes les lignes étudiées aux abords de Paris, celle qui suit la vallée de la Marne par Meaux, Château-Thierry, Épernay, jusqu'à Châlons, est infiniment préférable à toutes ses rivales. C'est, en effet, celle qui traverse les contrées les plus riches et les plus peuplées; c'est même aussi la plus courte, si on ramène toutes les pentes des tracés en pré-

sence à l'horizontale. Cette ligne est la voie de communication directe et naturelle entre la Lorraine, l'Alsace et Paris, et il y aurait de graves inconvénients à l'abandonner brusquement. La ville de Reims elle-même communiquera plus promptement et plus économiquement avec Paris, par le chemin de la vallée de la Marne que par le chemin de Soissons, Compiègne et Creil.

Au delà de Châlons, la chambre consultative pense que si le canal de la Marne au Rhin n'existait pas, l'on devrait préférer le tracé par Vitry, Bar-le-Duc et Toul; mais, comme ce tracé suit en quelque sorte parallèlement la ligne du canal, il est à craindre que ces deux voies ne se fassent une concurrence fâcheuse là où les voyageurs et les marchandises n'afflueront pas en aussi grande quantité qu'aux environs de Paris. Il convient d'ailleurs que les voies de communications soient, autant que possible, réparties également sur la surface du Royaume. Et enfin, pour le département de la Meurthe, il y aurait avantage à recevoir, par le chemin de fer, les produits de l'Argonne et des Ardennes, en même temps que les produits du Barrois lui arriveraient par le canal.

Par ces motifs, la chambre consultative demande qu'entre Châlons et Nancy le tracé par Sainte-Menehould et Arnaville soit adopté de préférence à celui par Bar-le-Duc et Toul.

La commission d'enquête du département, d'accord avec la chambre consultative sur le choix du tracé entre Paris et Châlons, fait remarquer que la ligne par l'Oise et l'Aisne augmente la distance de Paris à Strasbourg de 61 kilomètres, qu'elle rend impossible le parcours en un jour dans toutes les saisons de l'année, qu'elle traverse un pays moins peuplé, moins riche que les vallées de la Marne et de l'Ornain (279 450 individus d'un côté, et 363 078 de l'autre); qu'elle côtoie longuement et à une distance trop rapprochée, la frontière du Nord, et risque,

en cas d'invasion, d'être promptement coupée par les partis ennemis. Par tous ces motifs, elle se prononce en faveur du tracé par Meaux, Epernay et Châlons.

On fait valoir l'économie du tracé par l'Oise et l'Aisne, mais cette économie n'est qu'apparente. En admettant qu'elle soit réelle, en ce qui touche les travaux de construction, elle se change en excédant de dépense pour l'exploitation; ce chemin, en effet, sera privé des revenus de la circulation aux abords de Paris, et, en outre, il devra payer au chemin de Belgique une redevance considérable.

Au point de vue de la défense, on allègue que le chemin par Creil, Soissons et Reims portera plus rapidement du secours à nos places fortes du Nord; un embranchement dirigé de Châlons sur Reims remplirait ce but d'une manière plus sûre; en outre il relierait Paris à Reims d'une manière plus prompte et plus économique.

Venant ensuite au tracé qu'il convient d'adopter entre Châlons et Nancy, la commission repousse énergiquement celui que préfère la chambre consultative, c'est-à-dire celui qui serait dirigé par Sainte-Menehould et Arnaville. Ce tracé allonge le trajet de huit kilomètres; il abandonne les villes de Vitry, de Bar, de Commercy, de Toul, pour se porter sur Sainte-Menehould et Pont-à-Mousson, villes assurément moins importantes. Il abandonne le commerce de Saint-Dizier et l'industrie métallurgique de la basse Champagne et de la Haute-Marne; la vallée de la Moselle et la ville de Pont-à-Mousson doivent, d'ailleurs, être considérées comme en dehors de la question, attendu que, très-certainement, un embranchement sera pratiqué de Frouard à Metz; enfin, l'on ne peut plus arguer de la dépense énorme à laquelle devait donner lieu l'exécution du tracé par Bar et Toul, depuis qu'en dirigeant le chemin par Loxeville et Saint-Julien, MM. les ingénieurs ont fait disparaître le souterrain de Bovée.

La commission ayant écarté ainsi le tracé par Sainte-Menehould, et aussi les deux lignes par les plateaux de la Brie et par Troyes, l'une parce qu'elle traverse un pays dépourvu de population, la seconde parce qu'elle n'avait de chance d'adoption que comme tête commune aux chemin de Lyon à Strasbourg, ne s'est plus trouvée en présence que du tracé par Châlons, Vitry, Bar-le-Duc, Lérouville, Saint-Julien, Toul et Frouard, et elle a demandé, à dix voix contre deux, que le Gouvernement lui donnât la préférence, résumant ainsi les motifs de son opinion :

« Le tracé par Vitry, Bar et Toul est tout à fait direct, « plus court même que la grande route suivie depuis des « siècles.

« Il pourra être parcouru, en supposant une vitesse « moyenne de 30 kilomètres à l'heure, dans l'espace de « seize heures et demie, et de jour, par conséquent, pendant un tiers de l'année.

« Il passe au milieu des contrées les plus riches, les « plus fertiles, les plus industrieuses, les plus peuplées « de l'Est de la France. Il touche à toutes les agglomérations notables de population qui s'y trouvent répandues.

« Il est, relativement, le moins coûteux des tracés étudiés, puisqu'en y joignant les embranchements qui le « complètent, sur Meaux, sur Reims et sur Metz, il ne « dépasse, tout calcul fait, que de 1 500 000 francs celui « qui avait la prétention d'être le plus économique.

« Il répond aux besoins de la défense du territoire, en « transportant avec la même célérité les moyens de repousser toute attaque, soit vers l'Est, à Strasbourg et « Metz, soit vers le Nord, à Reims, par un embranchement facile à prolonger jusqu'à Mézières, se trouvant « ainsi à portée de Laon et de Soissons.

« Enfin, il a été jugé le plus favorable par une autorité

« plus compétente pent-être que toute autre, par une « société de spéculateurs habiles et sérieux, qui certaine- « ment ne lui ont donné l'assentiment puissant de leur « concours qu'après s'être assurés qu'il réunissait toutes « les chances possibles de succès. »

Bas-Rhin.

Le conseil municipal de Strasbourg, après un examen approfondi de la question, donne la préférence au tracé par la Marne et l'Ornain. Ce tracé, au moins jusqu'à Vitry, n'a que des pentes insensibles, tandis que celui par Compiègne exige le maximum des inclinaisons admises. Ce dernier tracé sera moins avantageux sous le rapport des produits, privé qu'il sera de la circulation aux abords de Paris sur 67 kilomètres de longueur ; il ne dessert entre les points extrêmes que sept localités ayant plus de 1 500 habitants, et dont la population réunie est de 68 689 habitants, tandis que le tracé direct dessert quatorze villes et bourgs, ayant ensemble 74 551 âmes. Si l'on veut y compter les populations des contrées traversées, on trouve du côté de la Marne 363 078 habitants, et du côté de l'Aisne 279 450, d'où ressort, à l'avantage du premier, un excédant de 83 628 habitants.

Le tracé par l'Oise et l'Aisne a 61 kilomètres de longueur de plus que le tracé de la Marne ; par suite, il exigera deux heures deux minutes de plus de trajet, et 6 fr. 10 c. de plus pour les frais de voyage, en supposant 10 centimes par kilomètre ; de plus, il rendra impossible le voyage en un seul jour de Paris à Strasbourg, tandis que, par le tracé direct, cet avantage se présentera pendant cent jours chaque année. Le tracé par l'Aisne, enfin, n'a et ne peut avoir en vue que la ville de Reims ; mais quelle que soit l'importance de cette ville, elle ne saurait motiver un détour aussi considérable que celui dont il s'agit, surtout

lorsqu'il est facile de la rattacher par un embranchement à la ligne directe.

Quant à la variante dirigée de Châlons sur Arnaville par Sainte-Menehould, le conseil municipal fait remarquer qu'elle augmente encore la longueur du trajet de 8 kilomètres, et qu'elle ne dessert que Sainte-Menehould, en abandonnant Vitry, Bar-le-Duc, Commercy et Toul: il ne pense donc pas qu'elle puisse être adoptée.

La chambre de commerce de Strasbourg donne également la préférence au tracé direct par les vallées de la Marne et de l'Ornain, sur les tracés par Creil et par Troyes; en admettant que ces tracés puissent permettre de réaliser quelque économie, ils ne tiennent aucun compte des hautes considérations d'intérêt général, fondées sur le maintien et l'extension des relations commerciales de la France avec l'Allemagne et la Suisse, et sur la nécessité de lutter contre la concurrence des chemins belges d'Anvers à Cologne. Sous ce point de vue, parmi les chemins de transit, celui du Havre à Strasbourg par Paris tient le premier rang, et l'on doit éviter avec soin ce qui peut en augmenter le parcours.

La commission d'enquête du département du Bas-Rhin a d'abord écarté le tracé du tronc commun, qui peut être considéré comme abandonné depuis que le Gouvernement a fait choix de la vallée de l'Yonne pour y établir le chemin de fer de Paris à Dijon, mais qui, en outre, ne remplit qu'imparfaitement le rôle d'un tracé direct. et ne dessert que des pays pauvres et dépourvus de population et d'industrie.

Elle s'est prononcée, en second lieu, contre le tracé circulaire par Creil : ce tracé est plus long de 61 kilomètres au moins que celui de la Marne, et même de 85, en ramenant toutes les pentes et rampes à l'horizontalité; il rencontre une population moins nombreuse, est affecté de pentes plus fortes, et sera en outre privé de la circu-

lation importante qui s'opère aux abords de Paris. Il tendrait à déshériter Strasbourg du transit du Havre sur l'Allemagne, qui s'opérerait par Lille et les chemins de fer de la Belgique. Strasbourg, déjà menacé dans son existence commerciale par le chemin de fer badois et par celui qui est projeté entre Bexbach, Saarbruck et Metz, verrait sa ruine s'accomplir par l'achèvement de la grande ligne commerciale de l'Océan au Rhin.

Venant enfin au tracé, soit par les plateaux de la Brie, soit par la vallée de la Marne, la commission a écarté le tracé des plateaux, qui traverse des localités sans populations, et dont les pentes et rampes, supérieures à celles du tracé de la Marne, compensent, et au delà, l'excédant de longueur dont ce dernier est affecté; et considérant :

Que le tracé de la vallée de la Marne présente une suite continue de villes importantes de Paris à Châlons, et qu'au delà de cette ville la direction par Vitry-le-Français, Bar-le-Duc et Toul, rencontre des populations plus agglomérées que le tracé de la variante par Sainte-Menehould ;

Qu'à toutes les époques les voyageurs et les marchandises, allant de l'Océan sur le Rhin supérieur, et de ce fleuve vers la mer, ont toujours suivi les vallées de la Marne et de l'Ornain ;

Qu'au point de vue stratégique, la ligne par la Marne est mieux couverte que la ligne par Creil, Compiègne et Reims ;

Enfin, qu'au point de vue des relations internationales, il serait injuste de déposséder Strasbourg, point intermédiaire entre l'Allemagne méridionale et la France, entre Vienne et Paris, au profit de Metz, qui rallie la France à l'Allemagne centrale.

La commission adopte le tracé par les vallées de la Marne et de l'Ornain.

Seine-et-Oise.

Le dossier des enquêtes ouvertes dans ce département n'était pas encore parvenu à Paris au moment de la présentation du projet de loi à la Chambre des Députés : il y est arrivé peu de jours après, et il a été communiqué à la commission chargée de l'examen du projet de loi.

La commission d'enquête, au surplus, a exprimé un avis favorable au tracé par les vallées de la Marne et de l'Ornain, et par des motifs analogues à ceux qui ont été plusieurs fois indiqués dans le cours du présent Exposé.

IMPRESSIONS
N° 94.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 5 juillet 1844.

PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des impositions votées par huit départements *;
Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'intérieur.

1er PROJET. (Côtes-du-Nord.)

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 24 juin 1844, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

La somme de 13 978 fr. 71 cent., restée libre sur le produit d'une imposition extraordinaire au-

---

* Côtes-du-Nord, Eure, Gers, Gironde, Meuse, Nièvre, Bas-Rhin, Tarn.

torisée pour le département des Côtes-du-Nord, par la loi du 30 juin 1835, sera, conformément à la demande qu'en a faite le conseil général de ce département dans sa séance du 31 août 1843, employée à acquitter, jusqu'à due concurrence, les engagements pris par le conseil général dans ses sessions de 1841 et 1842, pour concourir aux dépenses d'agrandissement du dépôt de remonte de Guingamp.

ART. 2.

Le département des Côtes-du-Nord est autorisé, sur la demande qu'en a faite son conseil général dans sa séance du 31 août 1843, à s'imposer extraordinairement, savoir : trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pendant les années 1845 et 1846; deux centimes 65/100es pendant l'année 1847, et deux centimes pendant les années 1848 et 1849.

Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté : 1° à l'achèvement du paiement des engagements contractés par le conseil général dans ses sessions de 1841 et 1842, pour concourir aux dépenses d'agrandissement du dépôt de remonte de Guingamp; 2° au paiement de la subvention de 40 000 fr. due par le département des Côtes-du-Nord à l'État, pour l'ouverture de la route royale n° 164 *bis*, et 3° aux travaux neufs des routes départementales actuellement classées.

L'affectation du produit de cette imposition à ces différentes destinations sera déterminée chaque

année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

Donné au palais de Neuilly, le 5 juillet 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

L'administration des Côtes-du-Nord se trouve dans l'obligation de faire face à diverses dépenses d'utilité départementale ; dans l'impossibilité de réaliser des sommes suffisantes au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général, dans sa dernière session, a demandé que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, savoir : quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes en 1845 et 1846 et deux centimes et demi pendant les trois années 1847 à 1849 inclusivement; le produit de cette imposition serait affecté aux travaux des routes départementales et au remboursement des obligations contractées par le département, relativement à la route royale n° 164 *bis*, et au dépôt de remonte de Guingamp.

La situation financière du département ne permet pas, Messieurs les Pairs, qu'il soit donné suite intégralement aux propositions du conseil général, mais il y a nécessité de les accueillir en grande partie.

Nous venons, Messieurs les Pairs, après avoir pris les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 juin dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Eure.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de l'Eure est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa séance du 29 août 1843, à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excédera pas quatre et demi pour cent, une somme qui ne pourra dépasser un million trois cent mille francs, et qui sera exclusivement affectée aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence; toutefois, le préfet est autorisé à traiter de gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser celui ci-dessus.

ART. 2.

L'emprunt aura lieu par portions successives, qui seront déterminées annuellement, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique. Il sera pourvu au remboursement du capital et au paiement des intérêts au moyen des ressources créées par l'article suivant.

ART. 3.

Le département de l'Eure est autorisé, conformément à la demande qu'en a également faite son conseil général dans la même séance, à s'imposer extraordinairement pendant cinq années, à partir de 1851, neuf centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté, tant au service de l'amortissement et des intérêts de l'emprunt ci-dessus autorisé, qu'aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de l'Eure a été autorisé, par une loi du 29 juillet 1840, à emprunter une somme de 1 300 000 fr. pour hâter l'achèvement des routes départementales classées, et à s'imposer

extraordinairement pendant dix années, à partir de 1841, neuf centimes additionnels au principal des quatre contributions directes dont le produit est affecté, tant au service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt, qu'aux travaux des routes.

Ces ressources se trouvent insuffisantes, et les dépenses totales excéderont les évaluations auxquelles on s'était arrêté en 1840. Dans l'impossibilité de faire face, au moyen de ses ressources ordinaires, à un déficit de 1 700 000 fr. environ, le conseil général de l'Eure a demandé, dans sa dernière session, la continuation, pendant cinq ans, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1855, de l'imposition extraordinaire de neuf centimes autorisée par la loi précitée ; le produit de cette imposition servirait de gage, soit à la prorogation jusqu'à 1852 du commencement de l'amortissement de l'emprunt de 1 300 000 fr., soit à un nouvel emprunt de 1 300 000 fr. qui serait réalisé à partir de 1847, et dont le remboursement commencerait en 1852.

La nécessité de terminer les travaux des routes départementales ne pouvant être contestée, et la combinaison adoptée par le conseil général ne devant pas aggraver la position des contribuables, nous venons, Messieurs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 juin dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

3e PROJET. (Gers.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Gers est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1843, à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir du 1er janvier 1845, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux neufs et de grosses réparations des routes départementales actuellement classées.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée sera déterminé chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Gers a été autorisé, par une loi du 29 juillet 1840, à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir de 1841, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux des routes départementales classées. La majeure partie des travaux

entrepris est aujourd'hui terminée, mais sur les routes achevées quelques améliorations sont devenues nécessaires, et l'on évalue à 724 000 fr. la dépense que ces travaux exigeraient.

Dans l'impossibilité d'y faire face au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général du Gers a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir du 1er janvier 1845, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté aux travaux neufs et de réparations des routes départementales.

Ces ressources devant suffire aux besoins les plus urgents, et l'imposition demandée ne devant pas aggraver les charges du département, puisqu'elle n'est que la prolongation de l'imposition que la loi précitée de 1840 a autorisée, nous venons, Messieurs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 juin dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

4e PROJET. (Gironde.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Conformément à la demande qu'en a faite le conseil général de la Gironde, dans sa séance du 2 sep-

tembre 1843, l'imposition extraordinaire de quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, autorisée par les lois du 6 août 1839 et du 11 juin 1842, jusqu'au 31 décembre 1846, continuera d'être perçue avec la même destination pendant les années 1847, 1848 et 1849.

Aucune portion de l'emprunt de 1 400 000 fr. autorisé par la loi du 6 août 1839 ne pourra être contractée qu'en vertu d'ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Diverses lois ont successivement autorisé le département de la Gironde à créer des ressources extraordinaires pour la construction de ses routes départementales; la dernière, celle du 11 juin 1842, l'a autorisé à proroger, jusqu'en 1846, l'imposition extraordinaire de 4 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes créée par la loi du 6 août 1839.

Ces diverses ressources seront insuffisantes, et pour le complet achèvement de ses routes, le département de la Gironde se trouve obligé de réaliser encore une somme de 561 167 francs.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, et pour

hâter les travaux des routes, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à emprunter, en 1844, une somme de 110 000 fr., et pour servir de gage à cet emprunt, le conseil a demandé la prorogation pendant les années 1847, 1848 et 1849 de l'imposition de quatre centimes créée par la loi de 1849 précitée.

L'intérêt du département paraissant exiger que les travaux entrepris sur les routes départementales soient terminés, et l'imposition demandée ne devant pas aggraver les charges des contribuables, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 juin dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

5e PROJET. (Meuse.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Meuse est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa séance du 27 août 1843, à s'imposer extraordinairement, savoir :

1° Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant trois ans, à partir du 1er janvier 1846;

2° Quatre centimes pendant l'année 1849.

Le produit de ces ressources sera affecté aux travaux neufs et de grosses réparations des routes départementales actuellement classées.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Meuse a été autorisé, par une loi du 11 juin 1842, à s'imposer extraordinairement pendant trois ans, à partir du 1er janvier 1843, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit doit être affecté aux travaux neufs et de grosses réparations des routes départementales actuellement classées. A l'aide de ces ressources, une grande partie des travaux pourra être achevée, mais les routes réclameront encore diverses améliorations qui nécessiteront une dépense évaluée à plus de 500 000 francs.

D'un autre côté, le conseil général a depuis longtemps reconnu la nécessité de classer au nombre des routes départementales le chemin de Bar-le-Duc à Commercy.

Dans l'impossibilité de faire face à cette double dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général de la Meuse a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir de 1846, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont

le produit serait affecté, jusqu'à concurrence de 400 000 francs, aux travaux des routes départementales classées, et pour le surplus, c'est-à-dire 100 000 francs, à la construction de la route de Bar-le-Duc à Commercy.

L'instruction qui doit précéder le classement de cette dernière route n'étant pas complète, il n'y a pas nécessité, Messieurs les Pairs, de donner suite, quant à présent, au vote du conseil général en ce qui concerne ce projet; il y a donc lieu de faire subir à ses propositions une réduction correspondante au chiffre de la dépense ajournée.

La situation financière du département ne pouvant s'opposer à ce que suite soit donnée aux propositions du conseil général ainsi modifiées, et l'imposition demandée ne pouvant aggraver d'une manière sensible les charges des contribuables, nous venons, Messieurs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 juin dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

6e PROJET. (Nièvre.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Nièvre est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1843, à s'imposer

extraordinairement, en 1845, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à accorder des secours et encouragements aux communes pour la construction et l'établissement de maisons d'école.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

—

MESSIEURS LES PAIRS,

Le nombre des communes qui possèdent des maisons d'école dans le département de la Nièvre est tellement restreint, que le conseil général, voulant accorder aux communes qui en sont dépourvues les encouragements qui leur sont nécessaires, a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, en 1845, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté à la construction des maisons d'école dont il s'agit.

Les deux centimes spéciaux que le conseil général vote annuellement, en vertu de la loi du 28 juin 1833, étant absorbés par les dépenses ordinaires du service de l'instruction primaire, et l'imposition extraordinaire demandée n'étant d'ailleurs que de un centime, et ne devant durer qu'un an, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 juin dernier,

et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

7e PROJET. (Bas-Rhin.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Bas-Rhin est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa séance du 30 août 1843, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1845, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et de grosses réparations des routes départementales actuellement classées.

ART. 2.

L'ordre des travaux et l'emploi du produit de cette imposition seront déterminés, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Bas-Rhin a été successivement autorisé, par les lois des 19 avril 1835,

6 août 1839 et 25 juin 1841, à créer des ressources extraordinaires pour les travaux de ses routes départementales ; ces trois impositions qui, réunies, ne s'élèvent qu'à quatre centimes, doivent toutes prendre fin en 1844. Mais les routes départementales du Bas-Rhin ne sont pas encore complétement terminées et réclament d'ailleurs des améliorations urgentes ; ces divers travaux exigeraient une dépense de 1 265 000 fr. environ.

Dans l'impossibilité d'y faire face au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général du Bas-Rhin a demandé, dans sa dernière session, que ce département soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1845, 4 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté aux travaux dont il s'agit.

L'imposition demandée n'étant, à vrai dire, que la continuation de celles que les lois antérieures avaient autorisées, et la situation financière du département ne pouvant s'opposer à ce qu'il soit donné suite au vote du conseil général, nous venons, Messieurs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 juin dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

8e PROJET. (Tarn.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Tarn est autorisé, sur la demande de son conseil général, dans sa séance du 26 août 1843, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme qui ne pourra excéder 726 000 f. et qui sera exclusivement consacrée aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec concurrence et publicité. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter directement avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Les intérêts qui seront dus jusques et y compris l'année 1851, seront soldés, soit sur les ressources ordinaires du département (deuxième section du budget), soit sur le produit de l'imposition extraordinaire autorisée par la loi du 4 avril 1838.

A partir de 1852, le service des intérêts et l'amortissement de l'emprunt se feront au moyen des ressources ci-après indiquées.

ART. 2.

Le département du Tarn est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa séance du 26 août 1843, à s'imposer extraordinairement pendant cinq années, à partir

du 1er janvier 1852, douze centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté, jusqu'à due concurrence, au service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt ci-dessus autorisé, et, pour le surplus, aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

ART. 3.

Les époques de réalisation de l'emprunt, l'emploi des fonds de l'emprunt, et celui de l'imposition extraordinaire, seront déterminés, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Tarn a été autorisé, par une loi du 4 avril 1838, à emprunter, pour l'achèvement de ses routes départementales, une somme de 1 500 000 fr. et à s'imposer extraordinairement douze centimes additionnels pendant sept ans, à partir de 1837. Ces ressources se sont trouvées insuffisantes, et une somme de 1 600 000 fr. serait encore nécessaire pour achever les travaux entrepris.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général, dans sa session de 1843, a demandé que le

département du Tarn soit autorisé à contracter un nouvel emprunt de 726 000 fr. pour l'achèvement de ses routes, et à s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir du 1er janvier 1852, douze centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté au service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt dont il s'agit, et, pour le surplus, aux travaux des routes départementales.

La situation financière du département ne pouvant s'opposer à ce qu'il soit donné suite au vote du conseil général, et l'urgence de ces travaux ne pouvant être contestée, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 juin dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

CHAMBRE DES PAIRS.

IMPRESSIONS

N° 95.

—

1844.

Séance du 5 juillet 1844.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les villes d'Alençon, Bourges, Cette, Chartres et Dunkerque, à s'imposer extraordinairement ou à contracter des emprunts;

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

1er PROJET. (Alençon.)

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, et qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 24 juin 1844, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

La ville d'Alençon (Orne) est autorisée à s'imposer extraordinairement, pendant trois années, sept centimes additionnels au principal de ses quatre

contributions directes, pour le produit de cette imposition être appliqué, avec d'autres ressources, au paiement d'une somme de trente-cinq mille francs, promise par la ville à l'administration de la guerre, à titre de concours dans les frais d'extension du dépôt de remontes et de la caserne d'infanterie.

Fait au palais de Neuilly, le 5 juillet 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

L'administration de la guerre a fait exécuter des travaux aux casernes d'infanterie et au dépôt des remontes de la ville d'Alençon (Orne). La ville, intéressée au prompt achèvement de ces travaux, a promis de concourir à la dépense pour une somme de 35 000 fr. payable en trois ans; mais les ressources de la caisse municipale se trouvant absorbées par d'autres projets, la ville sollicite l'autorisation de s'imposer extraordinairement pendant ce laps de temps, dix centimes additionnels au principal de ses contributions directes pour se procurer la somme qui lui manque. La quotité de l'imposition peut être réduite à sept centimes,

parce que la ville, avant de recourir aux pouvoirs législatifs pour obtenir l'autorisation de se créer de nouvelles ressources, doit épuiser celles que les lois ont mises à sa disposition. Or, elle ne fait pas usage jusqu'ici des trois centimes spéciaux pour le service de l'instruction primaire qu'elle peut s'imposer en vertu de la seule autorisation du préfet, par application de la loi du 18 juin 1833, et dont le produit rendrait libre, jusqu'à concurrence d'une somme équivalente, une partie des fonds qu'elle consacre annuellement aux dépenses de cette nature. Elle devra donc d'abord s'imposer les trois centimes dont il s'agit, et, par conséquent, l'imposition extraordinaire qu'elle a votée peut être réduite à sept centimes.

Nous venons, d'après l'ordre du Roi, soumettre à vos délibérations un projet de loi conforme à ces conclusions, et qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Bourges.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

La ville de Bourges (Cher) est autorisée :

1° A emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de deux

cent mille francs remboursable en douze ans, et destinée à couvrir le déficit de ses budgets, et à payer les engagements contractés pour des dépenses urgentes énoncées dans la délibération municipale du 4 août 1843;

2° A s'imposer extraordinairement, pendant douze ans, huit centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, pour, le produit de cet imposition, être affecté, avec d'autres ressources, au remboursement de l'emprunt.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Bourges (Cher) es t dans une situation financière défavorable. Son budget supplémentaire de 1843 présente un excédant de dépense de 123 117 fr. 75 c. D'autres dettes exigibles s'élevant à 76 000 fr., ajoutées à ce déficit, mettent la ville dans la nécessité de payer immédiatement une somme de 199 117 fr. 75 c. Bien que le budget primitif de 1844 soit réglé avec un excédant de recette, il est à craindre, d'après les explications de M. le préfet, que cet excédant ne se réalise pas, et ne puisse ainsi apporter aucune atténuation au déficit de 1843. Dans cet état de choses, la ville sollicite l'autorisation d'emprunter 200 000 fr., remboursables, en douze années, au moyen d'une imposition extraordinaire de huit centimes additionnels au principal de ses

contributions directes pendant la durée de l'amortissement. Cette imposition, d'après un principal de 174 096 fr. 50 c., ne produira que 167 132 fr. 64 c., mais le complément nécessaire pour l'amortissement des 200 000 fr. sera pris sur les revenus communaux de toute nature.

La dette de la ville résulte de ce qu'elle s'est livrée avec trop de facilité à l'exécution de différents projets, utiles sans doute, mais qu'il eût été plus sage de n'entreprendre qu'après que les ressources nécessaires pour les acquitter auraient été assurées. La ville, en effet, a fait construire une halle pour laquelle elle a emprunté 400 000 fr., dont elle doit encore la moitié. Le casernement de l'artillerie a coûté des sommes considérables. Elle a acheté ou fait bâtir six maisons pour l'instruction primaire et trois salles d'asile, elle a établi un nouveau cimetière, elle a restauré la salle de spectacle et concourt aux frais d'amélioration du collége, etc. L'administration locale a été invitée à s'abstenir de toute dépense extraordinaire jusqu'à ce que la dette communale soit éteinte; mais il est indispensable que la ville soit mise en état de remplir les engagements qu'elle a précédemment contractés. Tel est le but du projet de loi que le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations, et qui a été adopté par la Chambre des Députés.

3e PROJET. (Cette.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Cette (Hérault) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent par an, une somme de cent cinquante mille francs, destinée, concurremment avec d'autres ressources, à subvenir aux dépenses de construction d'un nouvel hôpital.

Cet emprunt sera remboursé en dix ans, à partir du 1er janvier 1846, au moyen d'un prélèvement annuel de quinze mille francs sur les revenus ordinaires de la caisse municipale.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Cette (Hérault) a formé le projet d'établir un nouvel hôpital en remplacement de celui qui existe aujourd'hui, dont les bâtiments sont délabrés, et dont le sol est nécessaire à l'administration des ponts et chaussées, pour en extraire les matériaux destinés aux travaux d'amélioration du port. Elle a demandé l'autorisation d'acquérir un terrain pour y construire l'édifice projeté, et de céder à l'Etat la place occupée

par l'hospice Saint-Charles, moyennant 200 000 fr. qui seraient employés à payer une partie de la construction. Le devis des nouveaux bâtiments s'élève à 320 000 fr., à quoi il faut ajouter le prix du terrain à acquérir, montant à 34 383 fr., ensemble 354 383 fr.

La ville sollicite l'autorisation d'emprunter 150 000 fr. qui, avec le produit de la cession et quelques fonds libres de son budget, la mettront à même de solder cette dépense. Cet emprunt, remboursable en dix ans, serait amorti facilement au moyen des revenus ordinaires de la ville. En effet, ses recettes dépassent ses dépenses ordinaires d'environ 44 000 fr. chaque année, et sa dette arriérée se trouvera réduite, en 1845, à 26 000 fr. Dans cette position, la ville ne paraît avoir à craindre aucun embarras financier par suite de l'exécution de son projet, dont l'utilité et l'urgence sont réelles. Rien ne semble s'opposer à ce que sa demande soit favorablement accueillie. Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, qui a été adopté par la Chambre des Députés.

4e PROJET. (Chartres.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Chartres (Eure-et-Loir) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence,

soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra excéder quatre et demi pour cent par an :

1° Une somme de deux cent quarante mille francs destinée à payer les frais d'élévation et de distribution des eaux de la rivière d'Eure dans la partie la plus élevée de la ville ;

2° Une somme de quarante-trois mille francs destinée à compléter, avec celle de quatre-vingt-dix mille francs dont l'emprunt a été autorisé par la loi du 18 juillet 1838, les moyens de réaliser les offres de concours faites par la ville à l'administration de la guerre, dans les dépenses d'agrandissement des casernes de cavalerie.

Ces emprunts seront remboursés sur les ressources ordinaires de la ville, aux époques et dans les proportions indiquées dans les délibérations du conseil municipal en date des 7 décembre 1843 et 19 mars 1844.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Chartres (Eure-et-Loir) demande l'autorisation de contracter deux emprunts, l'un de 240 000 francs, destiné à pourvoir aux dépenses de distribution des eaux de l'Eure dans les quartiers les plus élevés de la ville ; l'autre de 43 000 francs, destiné à compléter les offres de

concours faites à l'administration de la guerre pour l'agrandissement des casernes.

La dépense du projet relatif à la distribution des eaux, évaluée dans l'origine à 300 000 francs, se trouve réduite aujourd'hui à 240 000 francs, par suite de la baisse du prix des fontes et des fers. Ce projet est approuvé depuis longtemps.

Quant à la dépense relative au casernement, elle résulte de la nécessité de fournir au département de la guerre, pour la construction des écuries, un emplacement plus considérable, en raison des mesures adoptées pour le logement des chevaux.

La ville étant grevée d'emprunts antérieurs qui engagent une portion de ses revenus jusqu'en 1851 ne peut pourvoir aux dépenses résultant des deux projets dont il s'agit qu'au moyen des nouveaux emprunts qu'elle sollicite. L'excédant de ses recettes sur ses dépenses ordinaires s'élève, d'après les trois derniers comptes, à la somme annuelle de 63 000 francs environ, qui suffira pour doter les services extraordinaires de chaque année, et pour amortir sa dette entière dans un délai de douze ans. L'utilité du projet concernant la distribution des eaux de l'Eure dans la partie haute de la ville est incontestable. La dépense qui se rapporte au casernement est la suite d'engagements pris par la ville envers l'administration de la guerre pour concourir à des travaux qui profitent aux localités, par le maintien des garnisons. Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, déjà adopté par la Chambre des Députés.

5e PROJET. (Dunkerque.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Dunkerque (Nord) est autorisée :

1° A emprunter avec publicité et concurrence, ou directement de la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de cent quatre-vingt-dix mille francs, remboursable en douze années, et destinée au paiement des travaux d'achèvement de la salle de spectacle ;

2° A s'imposer extraordinairement cinq centimes additionnels au principal de ses contributions directes pendant douze années, pour concourir, avec ses ressources ordinaires, au remboursement de l'emprunt.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Dunkerque (Nord) a été autorisée, par une loi du 22 juillet 1837, à emprunter 300 000 francs pour la construction d'une salle de spectacle. Quelques circonstances imprévues, tenant à la nature du sol où le bâtiment a été placé, quelques changements reconnus utiles dans les plans et devis, ont fait dépasser les prévisions de

la dépense. Aujourd'hui une nouvelle somme de 190 000 francs est nécessaire pour achever l'édifice. La ville de Dunkerque demande l'autorisation d'emprunter cette somme, qui serait remboursée, en douze ans, au moyen de ses revenus ordinaires et du produit d'une imposition extraordinaire de cinq centimes additionnels au principal de ses contributions directes pendant la même période de temps. La situation financière de la ville rend cet emprunt nécessaire. En effet, l'excédant de ses recettes sur ses dépenses ordinaires, qu'on peut évaluer à 40 000 francs, est presque entièrement absorbé par le remboursement de son emprunt antérieur. Le produit de l'imposition extraordinaire qu'elle demande à établir et celui des centimes spéciaux destinés aux dépenses de l'instruction primaire dont elle ne faisait pas usage précédemment et qu'elle emploiera désormais, ressources qui s'élèveront ensemble à 17 000 fr., suffiront, avec la portion de ses excédants de recette qui ne sera pas consacrée à l'amortissement de sa dette ancienne, pour assurer le remboursement du nouvel emprunt de 190 000 fr. La ville ne peut laisser inachevé un établissement vivement désiré par la population, et qui lui a déjà coûté des sommes considérables. Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, qui a été adopté par la Chambre des Députés.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 5 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A un changement de circonscription territoriale dans le département de l'Aude;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 24 juin 1844, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Le territoire du Port-de-la-Nouvelle est distrait de la commune de Sijean, chef-lieu de canton, arrondissement de Narbonne, département de l'Aude, et érigé en commune séparée. Le territoire de cette commune comprendra en outre l'île

de Nadière, également distraite de la commune de Sijean, et l'île de Sainte-Lucie, distraite de la commune de Gruissan, même canton.

ART. 2.

La limite entre les communes du Port-de-la-Nouvelle, de Sijean et de Gruissan, est fixée suivant le tracé de la ligne violette au plan annexé à la présente loi.

ART. 3.

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

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

FAIT au palais de Neuilly, le 5 juillet 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le projet de loi tendant à ériger en commune le Port-de-la-Nouvelle, département de l'Aude, déjà adopté par la Chambre dans sa séance du 15 avril dernier, a été, de la part de la Chambre des Députés, l'objet d'un amendement consenti par le Gouvernement, et qui nécessite la nouvelle présentation que nous venons faire à la Chambre.

L'amendement dont il s'agit tend à donner pour limite à la nouvelle commune le tracé indiqué sur le plan des lieux par une ligne violette au lieu du tracé indiqué par la ligne verte, tracé adopté comme ligne séparative par le projet primitif.

La nouvelle délimitation ne change rien à l'économie du projet, et ne produit même qu'une très-légère modification dans la composition du territoire assigné au Port-de-la-Nouvelle.

On doit reconnaître cependant qu'elle rend plus régulière la circonscription territoriale que l'on se propose d'établir, en plaçant l'île Sainte-Lucie tout entière dans le périmètre de la nouvelle commune, tandis que la délimitation d'abord adoptée, avait l'inconvénient de laisser une parcelle très-petite de cette île dans la commune de Sijean, dont cette île n'a jamais fait partie.

Voici, Messieurs, le texte du nouveau projet, qui nous paraît mériter votre approbation.

IMPRESSIONS

N° 97.

1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 8 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le président TESTE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lyon.

MESSIEURS,

De toutes les lignes de chemins de fer fondées par la loi du 11 juin 1842, celle qui occupe le premier rang est, sans contredit, la ligne qui, traversant la France dans sa plus grande longueur, doit unir la Méditerranée à l'Océan et à la mer du Nord, toucher à la fois l'Angleterre et la Belgique, et joindre, par de rapides communications, Paris, Lyon, Marseille, le Havre, Lille et Dunkerque. Frappés de l'influence que devait exercer une telle voie sur l'avenir et la prospérité de la France, de bons esprits avaient pensé que c'était

* Cette commission était composée de MM. le président TESTE, M. ODIER, le baron THÉNARD, le baron DUPIN, PASSY, le comte DARU, FRANCK CARRÉ.

par cette ligne unique qu'il fallait ouvrir l'ère des chemins de fer parmi nous, et qu'il importait de consacrer d'abord toutes nos ressources financières à son prompt achèvement.

Si les grands pouvoirs de l'Etat ne se sont pas pleinement associés à cette pensée, ils s'y sont du moins conformés dans le classement et la conduite des travaux. La partie septentrionale de cette ligne entre Paris et la frontière du nord, dotée dès 1842, est déjà construite dans la plus grande étendue de son parcours; l'extrémité méridionale entre Avignon et Marseille, à peine entreprise, se poursuit avec une activité remarquable, et par l'effet d'une loi à laquelle vous venez d'accorder vos suffrages, la branche qui, se détachant du tronc à Tarascon, doit aboutir au port de Cette, sera incessamment livrée à une circulation continue.

Au centre de cette ligne, le Gouvernement n'avait pu appliquer son action que sur la section qui comprend la distance entre Dijon et Châlons-sur-Saône. Le choix à faire entre plusieurs directions, pour la partie qui sépare Paris de Dijon, a longtemps offert des difficultés qui n'ont pu être vaincues qu'à l'aide de laborieuses investigations.

Le moment est enfin venu de compléter l'œuvre à laquelle se rattachent de si grands intérêts. Le projet de loi qui vous est soumis a pour objet d'assurer l'exécution immédiate d'un chemin de fer de Paris à Lyon par Dijon et Châlons-sur-Saône.

L'ordre naturel des idées a conduit votre com-

mission à s'occuper d'abord de la direction à suivre pour arriver à la vallée du Rhône. Des études nombreuses et approfondies ont préparé la solution de cette question. Rien ne manque à l'instruction dont les documents nous ont été communiqués : le conseil général des ponts et chaussées et la commission supérieure des chemins de fer, instituée par l'ordonnance royale du 22 juin 1842, en ont, successivement et à plusieurs reprises, fixé les termes et donné leur avis.

Permettez-nous, Messieurs les Pairs, de vous présenter les éléments de cette grave discussion et de les resserrer dans une courte analyse.

Pour l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Dijon, le Gouvernement avait à se prononcer entre trois directions principales qu'on s'est accordé à représenter par les trois vallées de l'Aube, de la Seine et de l'Yonne. Mais, avant de déterminer la préférence, il fallait se fixer sur la valeur d'un projet qui consistait à donner un tronc commun aux deux lignes de Paris sur Strasbourg et de Paris sur Dijon, jusqu'à la hauteur de Troyes.

C'était là, à vrai dire, une question préjudicielle.

Le projet du tronc commun s'offrait avec l'avantage d'une économie apparente qu'on évaluait à 30 millions au moins. Mais c'est une fausse économie que celle qui, ne portant que sur les frais de premier établissement, frappe, par avance, de stérilité les produits de la voie une fois construite, et ne répond à aucun des besoins que le chemin de fer est appelé à desservir. Fallait-il, en effet,

abandonner les vallées riches et populeuses de la Seine et de la Marne pour développer la voie sur des plateaux sans populations agglomérées et sans industrie? fallait-il, sur les deux grandes directions de l'est et du midi, faire violence à la circulation et l'arracher à ses tendances naturelles et séculaires? fallait-il, en un mot, en vue d'une trompeuse économie et lorsque nous fondons pour un long avenir, nous résoudre à créer deux mauvais chemins sur Strasbourg et Lyon, au risque d'être ramenés par la force des choses dans les voies où une sorte de nécessité appelle et fixe les communications?

Avant nous, Messieurs, nul ne l'avait pensé : ni les autorités locales, ni les hommes de la science, ni la commission supérieure, ni le Gouvernement. La Chambre des Députés, en votant une double direction sur Lyon et Strasbourg, a, par deux fois, repoussé la combinaison décevante du tronc commun, et nous-mêmes n'avons pas hésité à nous rallier à tant de suffrages.

Dès lors s'est offerte à nous, dans son isolement, mais avec toutes ses difficultés, la question de préférence entre les trois vallées.

Vous n'attendez pas de nous, Messieurs, que nous reproduisions, même sous une forme concise, les raisonnements, les calculs, le hypothèses qu'une lutte ardente a enfantés. Les documents de cette longue polémique ont passé sous vos yeux, et la récente discussion du projet de loi dans une autre enceinte leur a donné la plus solennelle publicité.

Il nous suffira d'énoncer brièvement les principales raisons qui nous déterminent à adopter le choix fait par le Gouvernement et déjà ratifié par la Chambre des Députés.

Avec le Gouvernement, avec l'autre Chambre, nous repoussons la vallée de l'Aube, parce que, parallèle à la vallée de la Marne, où l'on se propose d'établir le chemin direct de Strasbourg, elle en serait évidemment trop rapprochée, et parce que, d'ailleurs, elle traverse des contrées sans population et sans richesses.

Entre la vallée de la Seine et celle de l'Yonne, il y avait matière à des doutes sérieux, à une perplexité plus grande. Ce qui a fixé notre opinion, malgré l'importance incontestable de la ville de Troyes, c'est que les documents statistiques recueillis par le Gouvernement avec une exactitude qui a triomphé de toutes les objections, nous ont démontré que le courant commercial et la masse de la circulation entre Paris et Lyon sont, depuis un temps immémorial, établis dans la vallée de l'Yonne;

C'est qu'il nous a paru juste de respecter les droits acquis par une longue possession; de ne pas faire servir des voies nouvelles et privilégiées à bouleverser des habitudes séculaires et à priver brusquement une contrée du mouvement qui l'enrichissait, pour le reporter dans celle qui, jusqu'à ce jour, en avait été dépourvue.

Les voies de fer, indépendamment de leur direction, causeront une perturbation assez grande pour que le choix malhabile et peu équitable des

tracés ne vienne pas seconder le déplacement des intérêts en opérant des transitions subites, et par conséquent désastreuses.

Enfin, M. le Maréchal Ministre de la guerre a jeté dans la balance le poids de son suffrage en exprimant l'opinion que la vallée de l'Yonne offrait moins de prise à une armée d'invasion et se conciliait mieux avec le système d'une bonne défense du territoire.

Votre commission vous propose donc d'adopter le tracé tel qu'il est décrit dans l'article 1^er^ du projet de loi.

La ligne ainsi dirigée suit la vallée de la Seine jusqu'à Montereau, entre dans la vallée de l'Yonne à son embouchure dans la Seine, remonte le cours de cette rivière en passant à Sens et à Joigny, et pénètre ensuite dans la vallée de l'Armançon.

A partir d'Aisy, deux directions principales peuvent être adoptées pour arriver à Dijon, que la loi du 11 juin 1842 et un vote récent de la Chambre des Députés désignent comme le point de rencontre obligé des lignes du Rhin et de l'Océan à la Méditerranée.

Le tracé le plus anciennement étudié continue à suivre l'Armançon, passe à environ 1 500 mètres de Semur, touche à Pouilly, traverse en tranchée le faîte qui sépare la Saône et la Seine, et, se dirigeant ensuite par le vallon de l'Ouche, arrive à Dijon après un parcours, à partir de Paris, de 354 kilomètres.

La commission supérieure, frappée de l'excédant de distance que le contour de Pont-d'Ouche im-

posait à la ligne de l'Yonne, appela l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il ne serait par possible d'éviter le long circuit du canal de Bourgogne.

Le premier des moyens indiqués consistait dans le percement de la chaîne du Mont-Affrique ; le second, dans l'adoption des vallées de la Brenne et de l'Oze pour conduire la ligne à Dijon.

Le premier moyen fut rejeté par le conseil général des ponts et chaussées et la commission supérieure ; il dérogeait, d'ailleurs, à la loi du 11 juin 1842, en abandonnant la ville de Dijon.

Restaient deux tracés en présence entre Aisy et Dijon : le premier, par Pouilly et Pont-d'Ouche ; le second, par les vallées de la Brenne et de l'Oze. Ce dernier, qui touchait à Montbard, l'un des principaux ports du canal de Bourgogne, et qui surtout permettait d'obtenir un raccourcissement de 32 kilomètres et demi sur les lignes de Paris à Lyon et à Mulhouse, fut adopté par le conseil général et la commission supérieure.

Nous ne discuterons pas ces deux tracés sous le rapport de l'art ; nous devons seulement faire remarquer que l'abréviation de 32 kilomètres et demi ne s'obtient que par la construction d'un souterrain de 3720 mètres nécessaire à la traversée du faîte, et par l'existence d'une pente de 8 millimètres sur le versant de la Méditerranée.

Les difficultés produites par cette rivalité ont créé une situation que M. le Ministre des travaux publics décrit en ces termes dans l'exposé des motifs qu'il vous a présenté :

« La Chambre des Députés a pensé qu'il ne fal-
« lait rien écrire dans la loi qui pût enchaîner la
« liberté du Gouvernement et lui ôter la faculté
« de renoncer à sa première résolution, si de nou-
« velles explorations du terrain en démontraient
« la convenance; nous nous livrerons donc, Mes-
« sieurs, à ces explorations; de nouvelles études
« seront faites avec le plus grand soin, et ce n'est
« qu'après un examen nouveau et approfondi que
« nous prendrons un parti définitif. »

En présence d'une déclaration pareille, il nous a paru, Messieurs, que nous devions imiter la réserve de la Chambre des Députés et laisser au Gouvernement le soin de se livrer aux nouvelles investigations qu'il médite.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de proposer à la Chambre d'adopter l'article 1^er^ du projet de loi, en détachant provisoirement de cet article la partie qui se rapporte au prolongement de la voie de Châlons jusqu'à Lyon, partie sur laquelle nous allons immédiatement appeler votre attention spéciale, en même temps que nous discuterons la disposition qui forme l'article 2 et qui crée un embranchement de Montereau à Troyes par la vallée de la Seine.

C'est sur ces deux points importants que la sollicitude de votre commission a été principalement excitée. Permettez-nous, Messieurs, de vous présenter, avec quelque développement, le résultat consciencieux de ses délibérations.

Lorsqu'en 1842 le Gouvernement, fatigué de longues et vaines oscillations entre les systèmes

divers, se détermina à proposer aux Chambres législatives celui qu'on a appelé *mixte*, et qui consiste à faire intervenir l'Etat, pour la majeure partie, dans la dépense de l'établissement des voies de fer, il avait un double but à atteindre. Il s'agissait d'abord de ranimer la foi de l'industrie privée dans le succès de cette vaste et utile spéculation; de surmonter la défiance de nos capitaux, et d'attirer les capitaux étrangers dans une opération dont, après tout, notre sol devait recevoir et retenir les avantages; il s'agissait, ensuite, de démentir solennellement cette erreur, trop longtemps accréditée, que, dans des conditions égales et avec une égale disponibilité de fonds nécessaires, l'administration ne pouvait exécuter les grands travaux publics avec autant de célérité, de perfection et d'économie que l'intérêt privé.

Ce double effet, le Gouvernement l'a obtenu, sinon immédiatement, du moins dans un court intervalle. Aujourd'hui, les capitaux nous assiégent, et il est seulement à regretter qu'ils n'aient pas compris assez promptement tout ce que le système de la loi du 21 juin leur présentait de chances favorables, et que leur premier mouvement se soit ressenti de leur longue hésitation. Et, toutefois, c'était le cours naturel des choses. On ne passe pas subitement de l'effroi causé par des souvenirs récents à une sécurité complète. Des exemples fâcheux n'avaient pas encore été effacés par des exemples contraires; l'esprit d'association lui-même n'avait pas fait ses preuves, ou n'en avait fait que de dissuasives. On n'osait affronter *l'in-*

connu qu'à des conditions de tarif et de durée capables de conjurer à l'avance tous les caprices de la fortune et l'incertitude des événements. Mais déjà, sous ce rapport, le progrès est immense ; les faits se sont révélés, les comparaisons ont prêté leur autorité aux calculs ; le passé d'hier a illuminé l'avenir ; les compagnies ne peuvent plus fonder sur l'obscurité l'exagération de leurs offres, et l'Etat lui-même a désormais la mesure approximative des conditions qu'il peut admettre sans compromettre les intérêts du Trésor.

Ce qui ne s'est pas fait attendre, Messieurs, c'est la seconde démonstration. Le corps des ponts et chaussées a mis la main à l'œuvre, et, grâce à l'opportunité des crédits, il a multiplié les témoignages irrécusables de son aptitude, de son zèle et de sa haute intelligence. Les travaux exécutés au compte de l'Etat ont devancé les transactions qui devaient régler la coopération de l'industrie privée. L'incrédulité n'a plus de prise, et la puissance de l'action directe du Gouvernement s'est manifestée à tous les yeux.

Mais, en jetant les fondements de cette vaste association des forces de l'Etat avec les forces de l'industrie, on devait nécessairement se prescrire des limites. Les promoteurs les plus ardents du système *mixte* auraient reculé devant cette combinaison hardie s'il s'était agi de tout embrasser, ou même de trop embrasser à la fois.

La question n'était pas simple, en effet ; elle se compliquait nécessairement de l'appréciation anticipée des ressources dont l'Etat pourrait disposer

pendant la courte période consacrée à l'établissement des chemins de fer. Il ne s'agissait de rien moins que de lier l'Etat envers les compagnies financières par des engagements à terme fixe, contractés sous la garantie de la foi publique, et par conséquent indissolubles. D'autre part, on courait le risque de ne rien achever, ou de faire évanouir, dans des lenteurs inévitables, les effets d'une heureuse impulsion, si on se laissait aller à trop entreprendre; car les désirs et les intérêts n'admettent pas, en France, ou n'admettent que difficilement, un ordre successif.

On a donc voulu, en 1842 (et nous sentons le besoin de le rappeler, parce que l'impression ne paraît pas en avoir été fidèlement conservée), on a voulu, pour la première période, qu'on supposait devoir être de cinq ans, borner l'application de l'intervention de l'Etat dans les terrassements et les ouvrages d'art à un certain nombre de lignes réputées plus urgentes. Cette pensée de la loi se révèle par la distribution même de ses dispositions. On a commencé par former le *réseau* (art. 1^er^), puis on a posé le principe que *l'exécution des grandes lignes* AINSI DÉFINIES *aurait lieu par le concours de l'Etat et de l'industrie privée* (art. 2). Elle s'est manifestée dans l'exposé des motifs qui contient le développement de tout le système, où on dit : « Il faut reconnaître quels « doivent être les chemins de l'Etat. Les autres « seront laissés au compte des localités, ou, plu- « tôt, l'industrie privée pourrait se charger de leur « exécution à l'aide de subventions des départe-

« ments, des communes, ou même du Trésor ; et,
« dès à présent, plusieurs lignes fixent, *sous ce*
« *rapport*, l'attention et la sollicitude du Gouver-
« nement.... Mais, avant de s'occuper des *lignes se-*
« *condaires* ou des *embranchements*, il faut arrê-
« ter le système des lignes principales, des lignes de
« l'Etat (p. 10). »

Cette pensée éclate enfin dans plusieurs passages du remarquable rapport qui fut fait, au nom de la commission de la Chambre des Députés, par l'honorable M. Dufaure, sur le projet qui est devenu la loi du 11 juin, et notamment dans celui-ci :
« Nous croyons donc que le jour est venu de clas-
« ser les lignes qui doivent répondre aux intérêts
« les plus généraux du pays. Nous n'interdisons
« pas par là la confection des chemins de fer dans
« des directions d'un intérêt secondaire.... Mais, du
« moins, au milieu de ces œuvres isolées et acci-
« dentelles, nous aurons une œuvre générale que
« nous devons aujourd'hui combiner et *arrêter*
« avec prudence, pour l'accomplir ensuite avec
« résolution (p. 10). »

Telle a été, à sa source même, l'interprétation de la loi de 1842 ; mais on est trop disposé, en France, à perdre de vue le point de départ, et il n'est peut-être pas inutile de faire remarquer combien est rapide et glissante la pente qui nous entraîne à reculer insensiblement les limites posées de nos propres mains. Le Gouvernement avait d'abord hésité à comprendre à la fois dans le classement, la ligne sur la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg et la ligne de la Méditerranée

sur le Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse; cette dernière ville, l'un des principaux foyers de notre industrie, étant déjà liée à Strasbourg par une voie de fer concédée, et le trajet de Strasbourg à Paris par cette voie quasi-circulaire, ne devant être allongé que de quelques heures. Des considérations tirées de l'importance de cette frontière et de l'intérêt de la défense du territoire, l'avaient emporté dans l'esprit du Gouvernement sur les raisons d'une sage et nécessaire économie, et la ligne directe de Strasbourg avait pris place dans le classement proposé.

Mais, dans le cours de la discussion devant la Chambre des Députés, on vit s'introduire et s'élever au rang des lignes principales deux autres lignes, auxquelles le Gouvernement n'avait pas reconnu cette importance; savoir : la ligne sur le centre par Bourges, et de l'Océan sur la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

Ainsi, le réseau tel qu'il avait été primitivement conçu s'est successivement agrandi; et pourtant, on ne saurait trop le redire, sa limitation était la condition essentielle du principe de l'intervention de l'État, principe éminemment salutaire et seul propre à rompre le charme sous lequel les lignes de fer en France semblaient être fatalement retenues; mais qui, au delà de certaines bornes, tromperait la prévoyance du législateur et précipiterait le pays dans d'inextricables embarras.

Eh! qu'on ne se fasse pas illusion; le prix inévitable auquel on obtient cet élargissement du réseau, c'est, d'une part, le retard apporté à l'achè-

vement des travaux, et par conséquent à la jouissance des avantages qu'on peut s'en promettre; c'est, d'autre part, l'impuissance à laquelle on réduit le Gouvernement de profiter de la faculté que lui laisse la loi du 11 juin 1842, de varier les moyens d'exécution et d'ouvrir l'oreille à d'autres systèmes, si l'expérience venait à lui révéler qu'ils s'accordent mieux avec l'intérêt de l'État.

Messieurs, c'est sous l'influence de ces souvenirs et de ces considérations que votre commission a eu à s'occuper de deux graves modifications que le projet du Gouvernement a subies dans une autre enceinte, et auxquelles le Gouvernement vous annonce qu'il a donné son adhésion.

La première est celle qui, aux 50 millions demandés par le projet de loi pour l'établissement de la partie du rail-way comprise entre Paris et Châlons, ajoute 21 millions qui doivent être affectés à la partie comprise entre Châlons et Lyon.

A cet égard, il n'y a eu et ne pouvait y avoir dans le sein de votre commission qu'une opinion pour reconnaître que le nouveau crédit s'applique à une section de ligne qui fait partie du réseau défini par la loi, c'est-à-dire à la *ligne de Paris à la Méditerranée par Lyon.*

Cependant l'article 10 de la loi n'avait affecté un premier crédit qu'à la partie comprise entre Dijon et Châlons, en considérant cette section comme appartenant à la fois à la ligne de Paris sur la Méditerranée, et à celle de la Méditerranée au Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse. On s'est demandé quels motifs avaient alors déterminé le Gouverne-

ment et les Chambres à suspendre les travaux au delà de Châlons, et si ces motifs ne subsistaient pas encore. Et l'on a constaté, sans de grands efforts, que cet ajournement n'avait eu d'autre cause que l'existence, entre Châlons et Lyon, d'une voie navigable sur laquelle, grâce à la vapeur, une circulation rapide et susceptible encore de perfectionnement était établie.

La Saône inférieure offre, en effet, surtout depuis quelques années, une magnifique voie de transport pour les personnes et les marchandises. Le resserrement de son lit, opéré par des travaux récents, en assure la navigabilité pendant les plus basses eaux. La lenteur de son cours est telle qu'on distingue à peine la remonte de la descente, et les progrès de la science ont amené les choses au point que le même paquebot a accompli, une seule fois à la vérité, et dans les plus longs jours, le trajet de Lyon à Châlons et de Châlons à Lyon, et franchit, par conséquent, une distance de 250 kilomètres en un seul jour.

Sans doute, la voie de fer doit accélérer un mouvement placé déjà dans des conditions si favorables; mais les avantages acquis ne permettent-ils pas d'attendre et de porter les ressources du Trésor sur des points où la circulation n'est entretenue que par le roulage ou les messageries ? Les voies fluviales ont, il est vrai, leurs causes spéciales d'interruption, dans les sécheresses, les inondations, les brouillards et les glaces. Il est difficile surtout d'espérer que la sûreté publique permette jamais une navigation nocturne ; toutefois, il est rare que les

chômages sur la Saône durent longtemps, et on ne compte que trente-un jours de chômage constaté depuis le 1er janvier 1841 jusqu'au 31 décembre 1844. Il n'est, d'ailleurs, pas certain que le parcours sur les voies de fer soit autorisé la nuit, si ce n'est pour des convois spéciaux ou pour le transport des dépêches.

La ville de Lyon, ainsi desservie par la Saône, aurait un intérêt plus sérieux à ce que les 21 millions destinés à créer immédiatement un chemin de fer à côté d'une rivière navigable, fussent consacrés à la ligne qui doit mettre la Méditerranée en communication avec le Rhin, et attirer vers Lyon toutes les provenances de l'Alsace, de la Suisse et de l'Allemagne. Et, cependant, cette ligne importante n'est l'objet d'aucune proposition du Gouvernement, tandis qu'on se hâte de doubler les communications que la vapeur entretient entre Lyon et Châlons!

Encore, s'il ne s'agissait que de combler une lacune entre Paris et la Méditerranée; si, au moyen de l'établissement d'un rail-way entre Châlons et Lyon, on était dispensé de tout transbordement de Paris à Marseille; on pourrait s'expliquer le vote de l'autre Chambre et l'adhésion du Gouvernement; mais cet avantage, auprès duquel toutes les objections devraient s'abaisser, n'est pas même obtenu. Une autre et plus importante lacune existera entre Lyon et Avignon, et (chose étrange!) c'est précisément là que la navigation est insuffisante; c'est là qu'à la différence du cours paisible de la Saône, le Rhône se

précipite vers la mer; c'est là que la remonte lutte, à grands frais, avec le roulage ordinaire; c'est là, enfin, que, surtout depuis quelques années, le mouvement est fréquemment interrompu, tantôt par de longs étiages, tantôt par de désastreuses inondations.

On ne comprend pas comment une moindre nécessité a pu l'emporter sur une nécessité plus grande, et comment la vallée de la Saône obtient immédiatement une voie de fer qu'on ajourne pour la vallée du Rhône.

Votre commission, Messieurs, sans méconnaître la force de ces objections, n'a pas cru devoir en admettre la conséquence. A la presque unanimité, elle vous propose d'approuver le crédit des 21 millions affectés au prolongement de la voie de fer de Châlons à Lyon. J'ai à vous rendre compte des motifs qui l'ont déterminée.

Et, d'abord, aucun principe n'est engagé dans la question : on ne sort pas du cercle tracé par la loi du 11 juin 1842. La ligne sur la Méditerranée est *définie*, et Lyon est explicitement désigné comme devant être le centre de cette ligne. Le droit existe; il ne s'agit plus que de l'opportunité de l'application. Le *temps* est sans doute à considérer quand il s'agit de l'emploi successif et bien entendu des ressources de l'Etat; mais quand cet emploi est d'une utilité évidente, quand il se concilie parfaitement avec les prévisions du législateur, il serait peu convenable d'émouvoir une question de priorité sur laquelle le Gouvernement et l'autre Chambre ont prononcé.

Deux lacunes existent sur une ligne importante: à coup sûr l'une et l'autre sera comblée; mais la situation de nos finances ne permet pas que cette œuvre indispensable soit simultanément accomplie. A vrai dire, le comblement de l'une entraîne et garantit le comblement de l'autre dans un intervalle rapproché.

Ce qu'il y a de plus urgent, c'est d'unir Paris à Lyon, sans point d'arrêt et d'assurer une communication certaine et continue entre la première et la seconde ville du royaume.

Lyon n'a pas seulement une grande importance commerciale et industrielle: de graves événements ont revélé, de nos jours, son importance politique, et d'immenses travaux en ont fait le boulevard de la France vers le sud-est.

La Saône pourrait, peut-être, suffire aux relations ordinaires du commerce; elle ne satisfait pas à l'intérêt politique et militaire qui s'attache à la rapidité, à la sûreté des communications d'une autre nature.

On ne peut pas s'en tenir à trois années privilégiées pour apprécier la durée moyenne des interruptions de la navigation. Le régime constant de cette rivière assigne neuf jours pour terme régulier à chacune de ses inondations, et elle déborde au moins deux fois chaque année. Si l'on ajoute à cette première cause les glaces de l'hiver, la sécheresse de l'été et la périodicité des brouillards dans cette vallée, on est conduit à admettre un chômage annuel de quarante à cinquante jours: c'est beaucoup trop pour les nécessités auxquelles ce service doit répondre.

Grâce aux progrès qu'une concurrence active entre les entrepreneurs des bateaux à vapeur a procurés dans ce mode de transport, la célérité est grande, non-seulement à la descente, mais même à la remonte. Cependant il faut savoir que c'est à condition de n'employer que des véhicules à faible tirant d'eau et d'une capacité qui interdit le transport de certains objets encombrants.

Ces considérations, jointes à celles qui ont été habilement exposées dans le rapport fait à l'autre Chambre, ont paru prépondérantes à votre commissions qui m'a chargé de vous proposer d'approuver la modification introduite dans l'article 1^er^ du projet de loi, en ce qui touche le prolongement de la voie jusqu'à Lyon.

Il en est autrement de celle qui forme l'article 2 et qui consiste à créer un embranchement de Montereau à Troyes par la vallée de la Seine, auquel serait affecté un crédit de 15 millions.

Vous avez dû pressentir, Messieurs, l'opinion de votre commission sur cette grave innovation, en écoutant ce que nous avons eu l'honneur d'exposer à la Chambre sur le véritable esprit de la loi du 11 juin 1842. Ici la déviation est évidente. Ce n'est pas seulement *plus*, c'est encore *autre chose* que ce que la loi a voulu. Il ne s'agit pas seulement de nouvelles lignes à ajouter aux lignes classées (ce qui, à la rigueur et si l'état de nos finances le permettait, pourrait se concevoir), mais bien d'un *embranchement*, c'est-à-dire de tout ce qu'il y a de plus opposé au système adopté par les Chambres; de plus incom-

patible avec sa prompte et littérale exécution.

Nous avons dû nous tenir et vous mettre en garde contre une proposition que nous n'hésitons pas à regarder comme dangereuse, malgré les raisons plus ou moins spécieuses dont les prétentions de cette nature peuvent s'entourer. Inspirée par des considérations d'intérêt général, la loi du 11 juin n'a pas pu et n'a pas voulu aller au-devant d'intérêts d'un ordre inférieur. En choisissant Paris pour point central d'un vaste réseau, elle a entendu en diriger les rameaux vers les points importants de la circonférence, sans admettre les irradiations latérales. En un mot, la loi du 11 juin 1842 refuse positivement aux *embranchements* le bénéfice de l'intervention de l'Etat, suivant le procédé dont elle fait, aux lignes principales, une application exclusive.

La ville de Troyes est, sans contredit, l'une des cités les plus industrieuses de France, et il eût été désirable qu'elle se trouvât sur la direction de l'une des grandes lignes de fer qu'il s'agit d'établir; mais vous connaissez, Messieurs, les raisons qui, après une discussion approfondie, ont fait pencher la balance en faveur d'une direction rivale. Ce qui reste à la ville de Troyes, c'est la probabilité d'un embranchement exécuté par l'industrie privée, probabilité que favorisent le nombre et la richesse des populations de la vallée de la haute Seine, non moins que l'importance et l'étendue des relations commerciales dont elle est le foyer. Cet avenir, l'exposé des motifs de la loi du 11 juin le lui a annoncé, en

même temps que cette loi lui fermait toute autre espérance.

Que si, dans la lutte engagée entre les deux directions, celle de la haute Seine l'avait emporté; pense-t-on qu'une satisfaction aurait été due sous forme d'embranchement, aux frais de l'Etat et à titre de justice distributive, à la ville de Sens ou à tout autre point de la vallée de l'Yonne? Nous n'hésitons pas à le proclamer, Messieurs, ces sortes de transactions, en dehors et au-dessous de la pensée générale de la loi, sont peu dignes d'elle et des grands pouvoirs de l'Etat. Agir dans ce sens, c'est subordonner l'ensemble aux détails c'est donner naissance à une multitude de prétentions d'un ordre secondaire et créer les précédents les plus funestes.

Et déjà, la théorie des embranchements construits par l'Etat, se développe d'une manière alarmante pour nos finances et pour le prompt achèvement du réseau légal. Il faudra une pareille *consolation* à la ville de Reims, déshéritée, de la direction du chemin direct de Strasbourg, et Reims se recommande par des titres au moins égaux à ceux de la ville de Troyes.

Metz a des titres d'une autre nature, mais qui touchent de près à la défense de notre territoire. Notre industrie de l'Est réclame justement pour être rapprochée par une voie de fer du bassin houilleux de Sarrebruck. Enfin, la ligne qu'on propose de jeter de Bourges à Nevers, pour unir une portion du centre de la France au littoral de la Loire, est-elle autre chose qu'un embranchement?

En présence de tant d'empiétements sur le domaine de la loi du 11 juin, doit-on s'étonner de ce que le réseau qui ne comprenait que 3449 kilomètres en comprenne aujourd'hui 4416? D'où il résulte, d'après la moyenne généralement adoptée de 150 000 francs par kilomètre, un surcroît de dépense pour le Trésor de 145 millions; d'où il résulte encore que des travaux qui, selon les prévisions les plus exactes, auraient pu être terminés en 1849, ne verront leur achèvement qu'en 1854, et que toutes les ressources éventuelles du pays se trouveront, dès aujourd'hui engagées pour un terme aussi long.

Que ce nouveau genre de viabilité se développe successivement, que tous les besoins soient satisfaits dans l'ordre de leur urgence, que la prospérité publique s'accroisse par la multiplication sagement réglée de ce puissant ressort; quel est celui d'entre nous qui ne le souhaite avec ardeur! Mais le temps a son rôle obligé dans cette vaste entreprise, et ce bénéfice, que la prudence et le temps peuvent seuls nous procurer, nous est garanti par l'esprit pacifique du siècle, non moins que par la généreuse tendance de nos institutions.

Votre commission, dominée par ces graves raisons, accomplit un devoir pénible, mais impérieux, en vous proposant de remplacer l'article 2 du projet par la disposition suivante :

ART. 2.

« Jusqu'à l'ouverture de la prochaine session,
« le Ministre des travaux publics est autorisé à

« concéder sans subvention, pour un espace de « temps qui n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf « ans, un embranchement de Montereau à Troyes « par la vallée de la Seine, à une compagnie qui « en exécutera tous les travaux.

« La concession aura lieu par adjudication pu- « blique : le rabais portera sur le maximum de « durée énoncé au paragraphe précédent.

« Nul ne sera admis au concours s'il n'a été « préalablement agréé par le Ministre des travaux « publics, et s'il n'a déposé un cautionnement dont « le montant et le mode de restitution seront ré- « glés par une ordonnance royale.

« Les conditions de la concession seront les sui- « vantes :

« 1° La compagnie sera autorisée à percevoir « les tarifs fixés pour la ligne principale.

« 2° A toute époque, après l'expiration des « quinze premières années, à dater du terme qu « sera fixé pour l'achèvement des travaux, le Gou- « vernement aura la faculté de racheter la pré- « sente concession; pour régler le prix de ce ra- « chat, on relèvera les produits nets annuels ob- « tenus pendant les sept années qui auront pré- « cédé celle où le rachat s'opérera : on en déduira « les produits nets des deux plus faibles années, « et l'on établira le produit net moyen des cinq « autres années.

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

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

« La Compagnie recevra, en outre, dans les « trois mois qui suivront le rachat, les rembour- « sements auxquels elle aurait droit à l'expiration « de la concession.

« 3° Les terrains seront acquis et les travaux « d'art seront exécutés pour deux voies : les ter- « rassements pourront être exécutés, et les rails « pourront être posés, pour une voie seulement, « sauf l'établissement d'un certain nombre de gares « d'évitement.

« 4° Les autres dispositions seront déterminées « par des ordonnances royales et conformément « aux clauses générales des cahiers des charges « mentionnées par les lois rendues dans le cours « de la présente session. »

Ainsi se trouveront secondés, sans aucune offense pour les principes posés dans la loi générale, les vœux de la ville de Troyes, en tout ce qu'ils ont de légitime et de compatible avec les règles dont le maintien rigoureux nous paraît indispensable.

Nous n'avons pas cru, cependant, que l'annulation du crédit spécial de 15 millions affecté à l'embranchement de Troyes, dût avoir pour conséquence la réduction proportionnelle des crédits ouverts par l'article 3 sur les exercices de 1844 et 1845. Rien n'est, au contraire, plus conforme à la pensée exprimée par votre commission, que de reporter sur la ligne principale, les fonds que le Gouvernement nous présente comme disponibles et

qui auraient reçu leur application sur l'embranchement. Un simple changement de rédaction dans l'article 3 opérera ce report. Au lieu de dire : *Sur les allocations mentionnées aux articles précédents, il est ouvert*, etc., il suffira de rédiger ainsi l'article 3 : *Sur les allocations mentionnées en l'article 1^er^, il est ouvert*, etc.

Il nous reste, Messieurs, à fixer votre attention sur l'article 4 du projet. Les vicissitudes rapides qu'a éprouvées dans l'autre Chambre le principe, important au plus haut degré, qui se trouve engagé dans cette disposition, ou préjugé par elle; nous permettent heureusement de décliner toute discussion sur le fond d'une question qui n'a peut-être pas encore acquis toute sa maturité, et d'imiter la réserve qui a imposé cette sorte de trêve aux systèmes rivaux.

Vous le savez, Messieurs, la pensée du Gouvernement a été que l'on devait rester, pour les lignes proposées, dans le régime *pur* de la loi du 11 juin 1842, c'est-à-dire que l'État, après avoir exécuté les terrassements et les ouvrages d'art, devait appeler, pour la pose et pour l'exploitation de la voie, le concours de l'industrie privée. Tous les projets avaient été conçus dans cet esprit.

Mais déjà une autre opinion s'était formée et avait trouvé, dans les Chambres et au dehors, de nombreux interprètes. Elle consiste à laisser l'œuvre tout entière à la charge de l'État, soit qu'après l'achèvement il retienne l'exploitation directe du chemin, soit qu'il applique à cette exploitation le système des baux à court terme.

Vaincue dans la discussion du projet relatif au chemin d'Orléans à Bordeaux, cette opinion a tenté un nouvel effort à l'occasion de la ligne qui est, en ce moment, le sujet de vos délibérations, et elle est parvenue à introduire dans le projet une disposition qui *affecte une somme de 62 millions à la pose de la voie de fer sur toute l'étendue de la ligne entre Paris et Lyon.*

Mais lorsqu'il s'est agi de répartir le crédit général en allocations par exercice, c'est-à-dire de faire l'application immédiate et réelle des ressources de l'État à la pose des rails; on s'est arrêté, et, à vrai dire, rien ne commandait une détermination actuelle. Les travaux sur la ligne de Paris à Lyon ne sont pas encore entrepris. L'achat des terrains et les premiers ouvrages d'art rempliront, et au delà, l'intervalle qui nous sépare de la session prochaine. Il sera temps alors d'examiner et de résoudre cette grave question qui a divisé l'autre Chambre et tient les meilleurs esprits en suspens.

Ce qui s'est passé depuis, et à l'occasion des autres lignes, concourt à rendre l'ajournement indispensable. C'est, en effet, par l'ajournement de la question qu'on a réglé tout ce qui se rapporte aux lignes du Nord et de Strasbourg; et maintenant, si la Chambre des Pairs entrait dans une autre voie, elle serait entraînée à remanier les projets qui lui ont été successivement présentés, en les ramenant à leur forme primitive.

Votre commission n'a pas pensé qu'il dût en être ainsi.

Mais la conséquence logique de cette détermi-

nation n'est-elle pas la suppression pure et simple de l'article 4 du projet? Il est vraiment impossible, Messieurs, de ne pas le reconnaître.

Eh quoi ! tout le monde s'accorde à laisser, indécise la question de la pose des rails par l'État ou par les compagnies financières; on remet à la réflexion, à l'expérience, le soin de la mûrir et de la résoudre ; et, dès à présent, on inscrirait, dans la loi, que 62 millions sont affectés à la pose de la voie de fer sur toute l'étendue d'une grande ligne ! on poserait le principe, tout en réservant la question ! on laisserait subsister, en faveur de l'un des deux systèmes, le préjugé d'un vote législatif implicitement neutralisé par la Chambre dont il émane !

Evidemment, Messieurs, cela ne se peut, parce que cela ne serait ni digne ni convenable.

Et, vainement, on alléguerait que l'article 4 du projet, réduit à lui-même, dépourvu de tout moyen d'action, laisse les choses entières et n'empêche pas que le champ ne soit libre pour les résolutions futures. Si le système de la pose des rails par l'Etat doit triompher un jour, ce n'est pas assez; s'il doit succomber, c'est beaucoup trop qu'une telle affectation.

Que nous demande-t-on, en effet, et quels sont les termes précis de la question sur laquelle vous avez à prononcer?

Faut-il, dès à présent, accorder 62 millions pour la pose des rails sur le chemin de Lyon?

Or, si l'on suppose que la majorité de cette Chambre est convaincue que l'intérêt général sol-

licite l'exécution littérale de la loi de 1842, n'y a-t-il pas une sorte de dérision à lui demander l'expression d'un sentiment contraire à ses convictions? Est-ce bien rassurer les consciences que leur faire entrevoir la stérilité présente et l'annulation probable d'une telle détermination?

Votre commission, Messieurs, ne croit pas qu'il soit possible d'accepter une position semblable, et elle m'a chargé de vous demander la suppression pure et simple de l'article 4 du projet ;

En résumé, Messieurs, la modification de l'article 2, en ce qui touche l'embranchement de Montereau à Troyes, et, comme conséquence de cette modification, un léger changement de rédaction dans l'article 3 ;

Le rejet de l'article 4, qui consacre le principe de la pose des rails par l'État, afin de réserver pleinement la question, et d'effacer jusqu'à l'apparence d'un préjugé législatif;

Et, enfin, l'adoption de toutes les autres dispositions du projet de loi :

Telles sont les résolutions qu'à l'unanimité, la commission a l'honneur de soumettre à votre haute sagesse.

PROJET DE LOI
AMENDÉ PAR LA COMMISSION.

PROJET DE LOI *presenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
ART. 1er.	
Une somme de soixante-et-onze millions de francs (71 000 000 fr.) est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée comprise entre Paris et Dijon, et de la partie comprise entre Châlons-sur-Saône et Lyon.	(Comme au projet.)
Le tracé sera dirigé par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon et de la Saône.	
ART. 2.	ART. 2.
Il sera établi un embranchement de Montereau à Troyes par la vallée de la Seine.	Jusqu'à l'ouverture de la prochaine session, le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder sans subvention, pour un espace de temps qui n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf ans, un embranchement de Montereau à Troyes par la vallée de la Seine, à une compagnie qui en exécutera tous les travaux.
Une somme de quinze millions de francs (15 000 000 fr.) est affectée à cet embranchement.	La concession aura lieu par adjudication publique : le rabais portera sur le maximum de durée énoncé au paragraphe précédent.

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

Nul ne sera admis au concours s'il n'a été préalablement agréé par le Ministre des travaux publics et s'il n'a déposé un cautionnement dont le montant et le mode de restitution seront réglés par une ordonnance royale.

Les conditions de la concession seront les suivantes :

1° La compagnie sera autorisée à percevoir les tarifs fixés pour la ligne principale.

2° A toute époque, après l'expiration des quinze premières années à dater du terme qui sera fixé pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la présente concession. Pour régler le prix de ce rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat s'opèrera : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

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

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera infé-

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

ART. 3.

Sur les allocations mentionnées aux articles précédents, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de quatre millions de francs (4 000 000 fr.), et sur l'exercice de 1845, un crédit de dix millions de fr. (10 000 000 fr.)

AMENDEMENTS.
proposés par la Commission.

rieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

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

3° Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés pour deux voies : les terrassements pourront être exécutés, et les rails pourront être posés, pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

4° Les autres dispositions seront déterminées par des ordonnances royales, et conformément aux clauses générales des cahiers des charges mentionnées par les lois rendues dans le cours de la présente session.

ART. 3.

Sur les allocations mentionnées en l'article 1er, il est ouvert. (Le reste comme au projet.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
ART. 4.	
Une somme de soixante-deux millions de francs (62 000 000 fr.) est affectée à la pose de la voie de fer sur toute l'étendue de la ligne entre Paris et Lyon.	(Supprimé.)
ART. 5.	ART. 4.
Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.	(Comme à l'art. 5 du projet.)

sion.

rojet.)