CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE.

IMPRESSIONS DIVERSES.

SESSION DE 1844.

TOME QUATRIÈME,

COMPRENANT

LES Nos 98 — 142.

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHÈQUE.

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1844.

PRESSIONS

№ 98.

—

1844.

PRESSIONS

Nº 98.

—

1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit spécial pour frais de transformation de 150 000 armes à silex en armes à percussion;

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.

Avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 8 juillet 1844, avec des amendements consentis par Nous, sera présenté, en notre nom, 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. le maréchal de camp Tugnot de Lanoye.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'État de la

guerre un crédit extraordinaire et spécial de sept cent mille fr. (700 000 fr.), pour frais de transformation de cent cinquante mille armes à silex en armes à percussion.

ART. 2.

Un crédit extraordinaire et spécial de deux cent cinquante mille francs (250 000 fr.), est ouvert, en outre, au Ministre de la guerre, pour acquitter les frais d'encaissement et de transport des armes à transformer dans les manufactures, et des manufactures dans les magasins de l'État.

ART. 3.

Ces deux crédits, montant à la somme totale de neuf cent cinquante mille francs (950 000 fr.), formeront un chapitre spécial au budget de la guerre pour 1844, conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi du 24 avril 1833.

ART. 4.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 24 juillet 1843, pour les besoins de l'exercice 1844.

FAIT au palais de Neuilly, le 10 juillet 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé Mal DUC DE DALMATIE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a chargés de soumettre à la Chambre des Pairs un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés avec des amendements qui ont été approuvés par Sa Majesté, et qui a pour but d'ouvrir au département de la guerre, sur l'exercice 1844 :

1° Un crédit extraordinaire et spécial de sept cent mille francs pour frais de transformation de cent cinquante mille armes à silex, en armes à percussion ;

2° Un crédit extraordinaire et spécial de deux cent cinquante mille francs pour frais d'encaissement et de transport desdites armes.

Au moyen du crédit de 3 600 000 fr., successivement mis à la disposition du ministère de la guerre par les lois des 6 mai 1840 et 30 avril 1843, pour les dépenses de transformation des armes à silex en armes à percussion, 618 288 armes à silex ont été mises au système percutant. Ce premier travail ayant eu presque exclusivement pour but la transformation de l'armement de l'infanterie et des dragons, c'est-à-dire des fusils, il est devenu indispensable de ramener au système percutant les mousquetons et les pistolets à l'usage de la cava-

lerie, de l'artillerie et de la gendarmerie, afin de faire participer ces corps aux avantages reconnus du nouveau système d'armement, et d'éviter en même temps le grave inconvénient de conserver en service deux armements de systèmes et de calibres différents, exigeant deux espèces de cartouches, ce qui présenterait une grave complication dans les approvisionnements à conduire à la suite des armées, et pourrait compromettre le service de la manière la plus fâcheuse et la plus regrettable.

La nécessité du crédit que nous vous proposons d'accorder au département de la guerre par le projet de loi que nous soumettons à vos délibérations se trouve suffisamment justifiée par les motifs que nous venons de vous exposer. Toutefois, il convient d'ajouter, Messieurs, qu'il est indispensable de conserver les ateliers de transformation organisés avec tant de difficultés dans les manufactures royales, et qui occupent plusieurs milliers d'ouvriers, attendu qu'après la transformation des 150 000 armes qui font l'objet du projet de loi que nous vous soumettons, il en restera encore, dans nos magasins, environ 500 000 à transformer. Mais ce travail, n'ayant plus désormais le même degré d'urgence, ne sera pas continué avec l'activité qui lui a été imprimée jusqu'ici; il sera pris des mesures pour le ralentir successivement avec prudence, et pour éviter les inconvénients qui résulteraient du renvoi immédiat de 2 000 ouvriers.

Le ralentissement du travail, en s'opérant avec

mesure, permettra aux ouvriers congédiés de trouver de l'ouvrage dans d'autres ateliers, et les dépenses que ce travail exigera se trouvant annuellement amoindries, pourront successivement prendre place dans les budgets ordinaires du service de l'artillerie.

C'est d'après ces puissantes considérations, et en raison de l'absence de tout crédit pour la continuation des travaux de transformation, que nous avons l'honneur de proposer à la Chambre d'y affecter, pour l'année courante, une somme de 950 000 fr. applicable à 150 000 armes, dont 40 000 fusils, 40 000 mousquetons et 70 000 pistolets, et répartie comme il suit, savoir :

Frais de transformation calculés aux prix actuels des devis.	700 000 fr.
Frais d'encaissement et de transport.	250 000
Total égal. . . .	950 000 fr.

Tel est, Messieurs, l'objet du projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre.

PRESSIO

Nº 99.

—

1844.

PRESSIONS
Nº 99.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte BAUDRAND, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit extraordinaire réclamé pour l'Algérie, en 1844.

MESSIEURS,

Un crédit extraordinaire de 7 673 859 francs vous est demandé pour fournir aux dépenses de l'Algérie, en 1844; on vous propose, en même temps, de réduire de 1 198 826 francs les crédits accordés au Ministre de la guerre sur l'exercice 1844, pour les dépenses des divisions territoriales de l'intérieur; ce qui réduit la dépense effective, pour le crédit extraordinaire, à la somme de 6 475 033 francs.

Il serait difficile qu'un crédit sollicité par le Gouvernement, consenti par l'un des pouvoirs

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE LAPLACE, le comte BAUDRAND, le duc DE FEZENSAC, le baron GOURGAUD, le baron AYMARD, le baron DUBRETON, le comte DE LA VILLEGONTIER.

législatifs, et dont une grande partie est, en ce moment, déjà employée à sa destination, fût refusé, surtout lorsque des hostilités viennent d'éclater avec l'empire de Maroc. Il n'est point entré dans l'esprit de votre commission de vous proposer un semblable rejet, mais elle a dû s'enquérir des inévitables nécessités qui ont déterminé cette demande. Elle sait que, gardiens vigilants de la fortune publique, vous ne donnerez votre assentiment que sur la démonstration de ces nécessités.

Nous allons vous rendre compte des impressions que nous avons reçues de l'examen de cette question dans l'état où elle se trouve en ce moment.

Nous ne sommes plus en position de considérer s'il est utile de maintenir notre domination en Algérie. Les hommes d'État, qui ne trouvent pas dans cette conquête des compensations suffisantes aux sacrifices qu'elle a exigés et qu'elle exige encore, croient cependant que nous sommes désormais trop avancés dans la conquête pour qu'elle soit abandonnée, et qu'on ne doit plus penser qu'à la compléter, à la maintenir et à en tirer le meilleur parti possible.

Pour préciser le mot sacrifices, nous avons fait rechercher à quelle somme se sont élevées les dépenses faites pour assurer à la France la possession de l'Algérie.

Le résultat de ces recherches a donné, pour le montant des fonds sortis du Trésor pour les divers services de l'Algérie, la somme de 540 599 697 francs depuis 1831 inclusivement, jusqu'à 1843 également inclusivement.

Dans cette somme n'est pas comprise la dépense faite pour l'expédition primitive et le siége d'Alger; cette dépense ayant été considérée comme couverte par les valeurs trouvées à la Cashba. Son chiffre, du reste, s'est élevé à 48 500 000 francs (1).

A côté de ce tableau des dépenses, il convient de placer celui des ressources financières que le pays commence à fournir : la recette, en 1843, s'est élevée, non compris une somme de 2 797 542 francs, provenant de diverses opérations de la Trésorerie, à la somme de 15 966 605 francs.

L'effectif des troupes composant notre armée d'Afrique est considérable, et il n'y a point d'apparence qu'il puisse être diminué quant à présent. Il s'élève à 86 000 hommes et 19 000 chevaux. Dans ce nombre se trouvent 9 000 hommes et 5 000 chevaux indigènes.

D'accord sur la nécessité de maintenir l'occupation, il y a plusieurs points sur lesquels les opinions sont très-partagées.

Les principales craintes qui se sont manifestées ont eu pour objet, d'abord, l'espace sur lequel on veut étendre notre domination.

On a demandé ensuite s'il est nécessaire, s'il est convenable de réduire, par la force, un nombre considérable des tribus désignées sous le nom de

---

(1) Cette somme de 48 500 000 fr. n'est pas extraite de documents officiels, mais son évaluation mérite toute confiance.

Kabaïles, qui, depuis plusieurs siècles, vivent dans la plus grande indépendance et paraissent peu disposées à la soumission. Une partie occupe les monts Aurès; une autre partie forme la population compacte du Sahel, de Bougie et d'une partie du Jurjura, entre Delhys et Collo, entre la Méditerranée, au nord, et Sétif et la plaine de la Medjana, au midi.

On s'est aussi vivement préoccupé de la colonisation et des terrains où doivent être d'abord placés les colons.

On a fortement insisté sur la nécessité d'établir sur des bases solides la propriété, principal fondement des sociétés civilisées.

Enfin, on a beaucoup discuté les principes d'après lesquels les Arabes doivent être gouvernés, pour leur rendre facile l'obéissance aux lois, qui ne leur seront imposées que pour les placer dans une situation plus avantageuse que celle dont ils jouissaient avant la conquête.

Votre commission vous présentera quelques considérations rapides sur ces divers points.

L'étendue de l'occupation, Messieurs, les limites où l'on doit se renfermer, ont été le sujet de longues et vives discussions. On a fait de grands efforts pour resserrer l'armée en lui posant des bornes infranchissables. Quels résultats a-t-on obtenus? l'armée a surmonté toutes les barrières; entraînée par cette impérieuse loi de la guerre qui veut qu'on poursuive son ennemi, qu'on le désarme et qu'on le mette dans l'impuissance de nuire.

Nous sommes loin de méconnaître l'ardeur du soldat français et de ses chefs; sans doute, le désir dont ils sont animés de soutenir la gloire et la prospérité de leur pays peut les transporter quelquefois au delà des bornes posées par une saine politique. Le Gouvernement ne doit rien négliger dans certains cas pour modérer cette noble ardeur. Mais ici, eût-il été sage, n'eût-il pas été contraire aux règles de la prudence, de cesser de poursuivre Abd-el-Kader, jusqu'à ce qu'on l'eût séparé des tribus dont il excitait et soutenait les hostilités contre nous?

Mais quels fruits, nous dira-t-on, avons-nous retiré de ces longs et pénibles efforts? Abd-el-Kader rentre avec des forces nouvelles que lui fournit l'appui des Marocains.

Ceci est un nouvel état de choses, qui (nous l'espérons du moins) durera peu, qui n'est pas lié à la question des crédits extraordinaires d'Alger en 1844. L'examen de ce fait sort du cadre qui nous est tracé.

Nous nous bornerons donc à dire ici que, selon notre opinion, on ne pouvait restreindre l'étendue donnée à l'occupation, et qu'on a été entraîné irrésistiblement par la force des choses.

Nous sommes ainsi arrivés à la limite du Tell, et trop éloignés désormais de la ligne des postes établis au centre de cette terre, qui a pris son nom de la culture des céréales, nous avons dû établir de nouveaux postes d'approvisionnements à l'entrée du Dgérid, ou Sahara algérien, qui ne produit

plus que des dattes et des pâturages. C'est cette ligne de postes nouvellement occupés qui a occasionné le plus de frayeur. Ces positions sont Sebdou, Saïda, Tiaret, Teniet-el-Had, Boghar et Biscara. Nous ne parlons point d'El-Agouhat; on n'y a pas établi de poste, et il n'y a été fait qu'une simple excursion.

La ligne du centre consiste dans les postes de Tlémecen, Mascara, Migliana, El-Esleam, Médéha, Sétif et Constantine.

Enfin nous avons la ligne maritime dont l'ensemble se compose d'Oran, Arzeu, Mostaganem, Tenès, Cherchel, Alger, Delhys, Bougie, Dgigelli, Collo, Stora, Bonn et la Calle.

C'est sur cette ligne que devra s'appuyer successivement notre colonisation, à mesure qu'elle se développera. C'est là surtout qu'elle trouvera une utile protection.

La ligne du centre du Tell est l'appui nécessaire de notre puissance, au milieu de la région qui nourrit une population toujours armée, belliqueuse, jalouse de son indépendance, peu façonnée au joug, quelque léger qu'il soit, que nous voulons lui imposer.

La ligne des postes que l'on s'occupe à établir entre le Dgérid et le Tell est la base d'opérations dont on ne peut se passer pour agir dans le sud et maintenir notre influence jusqu'aux confins du Grand Sahara; limite au delà de laquelle il n'y a plus matière à conquête.

Cette influence sur le Dgérid est la seule chose

que puisse ambitionner la France sur ces contrées stériles qui alimentent difficilement une population clair-semée de sept à huit cent mille âmes, qui, du reste, est peu disposée à la résistance ; à raison de sa faiblesse sans doute, mais surtout à cause de la dépendance où elle est du Tell, pour échanger ses dattes, ses laines et ses tissus contre des céréales dont elle ne peut se passer. Peut-être aussi par la suite, lorsque, sous la protection de la France, cette population du Dgérid aura donné quelque développement à ses produits, pourra-t-elle acheter quelques denrées européennes que notre commerce apportera dans ses marchés à des prix modérés.

La crainte d'une extension illimitée est donc une chimère. Au delà des bornes, maintenant bien connues et bien définies, qui viennent d'être indiquées, il n'y a pas d'extension possible. Les frontières de Tunis et de Maroc, que nous n'avons pas la moindre envie de dépasser, forment notre frontière à l'est et à l'ouest, et le Grand Sahara au sud n'est pas une ligne moins infranchissable que la Méditerranée au nord.

La seconde critique porte sur les hostilités récemment exercées contre les habitants des monts Aurès et contre les populations qui occupent les environs de Bougie; tribus qui ne payaient pas l'impôt au dey d'Alger. Ces hommes difficiles à dompter par leur courage et par l'inaccessibilité de leurs montagnes, qui d'ailleurs sont inoffensifs et n'ont jamais commis d'hostilités contre nous,

pourquoi, dit-on, troubler leur repos, et nous en faire des ennemis plutôt que des alliés?

Les Kabaïles sont dispersés dans toutes les parties de la Régence. Tandis que les Maures et les Arabes occupent les villes et les plaines, les Kabaïles se sont réfugiés sur les montagnes. Une partie seulement de ces Kabaïles refusaient de payer tribut au dey d'Alger et se maintenaient à peu près indépendants. Telle est encore leur prétention; du moins celle des habitants des monts Aurès et du Sahel de Bougie.

Il est vrai que ces tribus n'ont pas été agressives; mais il n'est pas exact de dire qu'elles n'ont pas été hostiles. Les habitants des montagnes de Bougie sont sous l'influence de Ben-Salem, kalifat d'Abd-el-Kader; ceux qui peuplent les mont Aurès obéissent à Achmet bey, et sont même actuellement la seule ressource qui lui reste contre nous. Les uns et les autres ne nous permettent aucun accès chez eux; ils ne fréquentent guère nos marchés; si nous entrons sur leur territoire, ils nous traitent en ennemis.

Que ces hommes, que leur valeur guerrière et la difficulté de leurs montagnes font regarder comme indomptables, puissent se soustraire à la puissance de nos armes, je crois que personne n'entreprendra de soutenir un tel paradoxe. Mais peut-être les attaques récentes dirigées contre eux étaient-elles intempestives et prématurées.

Leur laissera-t-on toutefois une complète indépendance; pour ceux de Bougie, par exemple,

la faculté de commercer avec les étrangers, de faire des alliances offensives et défensives avec les Puissances? Cela paraît impossible. Mais quand notre domination sera bien établie partout ailleurs; quand ils auront compris l'inutilité de la résistance, ils viendront probablement eux-mêmes au-devant de la suzeraineté qu'on voudra leur imposer: la civilisation et le temps feront le reste; et leur soumission spontanée sera d'autant plus probable et plus prochaine qu'ils auront sous les yeux le spectacle de l'Algérie prospérant par la sagesse du Gouvernement.

Passons à la colonisation.

Nous avons dit que la colonisation ne doit pas s'étendre beaucoup au delà des postes maritimes; et même que, pour le moment, elle doit se restreindre au voisinage des postes fortement occupés, qui seuls peuvent lui donner la protection dont elle a un indispensable besoin.

On s'est trompé, je crois, sur l'espèce de population, peu nombreuse du reste, qui, sans être militaire, suit les mouvements des troupes. Ce sont des marchands de comestibles qui sont essentiellement ambulants, qui ne s'attachent point à la terre, car ils ne la cultivent point. Ce sont des hommes qui, quand ils ne sont pas trop nombreux, sont utiles, surtout en Afrique, et qu'il ne faut pas éloigner.

Nous n'en dirons pas autant de l'accroissement de la population européenne de Constantine. Dans le compte rendu de l'état actuel de la colonisation,

cet accroissement est signalé comme un progrès avantageux; nous ne saurions partager cette opinion. C'était assurément une mesure sage que la prohibition des établissements européens à Constantine, faite par M. le Maréchal Valée, immédiatement après la prise de la place; le moment ne paraît pas encore venu de révoquer cette mesure.

Si nous portons notre attention sur la nécessité de donner des assurances générales pour la propriété dans la nouvelle colonie, c'est un point sur lequel on ne peut trop appeler la sollicitude du Gouvernement. N'est-il pas évident, en effet, que, si vous voulez avoir des colons, il faut leur donner toute sécurité pour leur vie et leur propriété?

Dans les premiers temps de notre établissement, il a été commis quelques erreurs et quelques irrégularités, qui peuvent, jusqu'à un certain point, être excusées par l'ignorance où nous étions alors des lois et des mœurs des mahométans. Il n'y a plus de prétexte pour laisser subsister plus longtemps les déplorables effets de ces abus. Il est, par conséquent, d'une incontestable urgence de mettre à exécution, le plus promptement possible, l'ordonnance élaborée par les soins du conseil d'Etat, sur la demande de M. le Président du conseil. Cette ordonnance, en établissant des règles certaines sur la manière d'acquérir et de posséder, en fixant le mode d'expropriation aussi bien que de l'aliénation du domaine public, donnera les garanties indispensables aux propriétaires légitimes et aux acquéreurs loyaux.

Les tribus seront indemnisées pour les terres dont elles seront expropriées : il faut être juste, dût-il en coûter beaucoup. Pense-t-on que ce soit par des spoliations qu'on puisse conquérir l'affection des Arabes, que, pour longtemps encore, leurs habitudes et leurs inclinations politiques et religieuses éloignent de nous? Mais, ici, on pourra être juste sans se ruiner. Les terres n'ont pas une grande valeur; les indigènes en ont en abondance : ils pourraient, sans se priver de ce qui leur est nécessaire, en aliéner une partie beaucoup plus considérable que celle dont nous avons besoin. On resterait bien au-dessous de la vérité en affirmant que les Arabes, par une meilleure culture de leurs terres et par un établissement plus convenable de la propriété parmi eux, parviendraient facilement à nourrir une population double de celle qu'ils ont actuellement.

Fût-on parvenu à établir les règles les plus sûres à suivre sur ces divers points, ce serait peu, si on ne réussissait pas à déterminer la meilleure méthode à employer pour le gouvernement et l'administration de la nouvelle colonie.

Pour ce qui concerne l'administration, MM. les Ministres du Roi viennent de déclarer, sur les instances qui leur ont été faites, qu'ils feront faire avec soin la séparation des dépenses, qu'on peut appeler locales, parce que c'est sur les lieux seulement qu'on peut en apprécier la nécessité, de celles que, par opposition, on appelle générales, et qui seront portées au budget de l'État.

Quant au gouvernement politique, c'est la partie la plus délicate, et aussi la plus importante de la tâche qu'ont à remplir MM. les conseillers de la Couronne en Algérie; tâche dont ils ont à s'acquitter sous leur responsabilité.

Compléter et consolider la conquête; faire en sorte qu'elle cesse le plus promptement possible d'être à charge à la Métropole; mettre à profit les ressources que présentent le sol, le climat, la population, la situation géographique, pour que la France trouve dans sa possession des avantages qui l'indemnisent des sacrifices faits et à faire; obtenir ces résultats sans opprimer les indigènes, mais, au contraire, en se conciliant leur affection par la sécurité dont on les fera jouir; par l'anéantissement de l'anarchie, leur plus grand fléau; par la protection contre toute espèce d'ennemis du dedans et du dehors; par la facilité qu'on leur donnera d'établir des relations entre eux, au moyen des routes, avec les étrangers, par le commerce et la navigation; ne point oublier, enfin, que si l'on est contraint d'employer la force pour soumettre les peuples, c'est par la justice qu'on doit les gouverner.

Tel est le problème à résoudre; problème bien digne d'occuper l'attention et d'exciter le zèle des hommes d'État placés à la tête des affaires d'un grand peuple qui se distingue par sa civilisation. Ce problème, d'un immense intérêt, si on porte ses vues sur l'avenir, les hommes habiles qui en sont chargés, guidés par les lumières des corps lé-

gislatifs, ne peuvent manquer de lui donner une solution satisfaisante.

Si nous récapitulons ce qui vient d'être exposé, nous trouvons :

Qu'on ne doit pas craindre une plus grande extension donnée à l'occupation, cette extension n'étant pas possible;

Qu'il est à désirer que les attaques contre les Kabaïles soient ajournées, puisqu'il n'est pas déraisonnable d'espérer la soumission de ces tribus sans une plus grande effusion de sang;

Que la colonisation semble devoir être resserrée autour des établissements qui sont en état de lui donner une protection efficace;

Que la propriété doit être le plus promptement possible établie sur des bases solides;

Qu'enfin, la domination française n'étant plus contestée, on a lieu d'espérer que cette vaste contrée sera régie à la satisfaction des colons et des indigènes, et de telle manière que la France tire de sa possession les avantages qu'elle doit naturellement en attendre.

D'après les considérations exposées plus haut, votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

des dépenses imprévues aux services courants déjà dotés, en même temps qu'aux évaluations récentes du budget futur.

Nous sommes maintenant appelés, Messieurs, à délibérer sur la première série de ces besoins progressifs qui réclament, sous les titres différents de *crédits supplémentaires*, *extraordinaires* et *spéciaux*, pour les exercices 1843 et 1844, une nouvelle allocation de ressources montant à 39 038 771 fr. 96 cent. Cet accroissement des charges précédemment autorisées, et auquel on ne peut assigner d'autre terme que la clôture légale des caisses du Trésor aux dispositions des ordonnateurs, doit être provisoirement atténué par des annulations de crédits proposées, avant le règlement de ces deux budgets, pour 6 159 000 fr., et se trouve en définitive réduit à la somme de 32 879 771 fr. 96 cent.

Le même projet de loi réclame la faculté, déjà consacrée en principe, de transporter d'exercice en exercice, avec leur affectation spéciale, 22 638 650 f. 41 cent. restés sans emploi sur plusieurs allocations extraordinaires à l'expiration du délai fatal de leur ordonnancement.

Nous devons, avant de commencer l'analyse de ces nombreuses demandes de fonds, nous élever, ainsi que toutes les commissions des finances qui nous ont précédés dans la discussion des augmentations de crédits sollicitées au delà des prévisions primitives de la législature, et répéter avec elles que ce continuel entraînement des dépenses publiques en dehors des limites mûrement détermi-

nées par la loi de finance, dépasse chaque année les plus fécondes améliorations du revenu public, renverse l'équilibre incertain du budget, absorbe les réserves croissantes de l'amortissement, et menace de prolonger ou même d'aggraver encore les charges de la dette flottante et de la dette inscrite.

On a vainement essayé, par l'article 11 de la loi du 23 mai 1834, et par les lois de finance subséquentes, d'opposer une barrière nouvelle à ces excédants habituels de dépense, en partageant les chapitres législatifs des ministères en deux catégories, dont l'une est votée comme une évaluation provisoire des besoins éventuels de certains services publics, et l'autre est allouée pour un chiffre fixe et qu'il est interdit formellement de dépasser dans l'ordonnancement de ces secondes dépenses.

Nous suivrons en conséquence cette division systématique dans l'examen des crédits supplémentaires des exercices 1843 et 1844, et nous serons conduits à reconnaître qu'elle a été trop souvent impuissante pour faire respecter les allocations plus ou moins impératives de ces deux budgets.

Augmentation des crédits votés par évaluation des services.

Ces excédants de dépense ont été préalablement autorisés pour 22 894 813 fr. 71 cent. sur 1843, et pour 6 500 sur 1844, par des ordonnances du Roi, rendues en conseil des Ministres, conformément à l'article 152 de la loi du 25 mars 1817, et aux articles 3, 4 et 5 de celle du 23 avril 1833.

Nous allons en présenter l'analyse par ministère.

Justice et cultes.

Les frais de justice criminelle justifiés par les pièces produites à l'appui des comptes des préposés de l'enregistrement, réclament un supplément de 300 000 fr.

Affaires étrangères.

Les frais de voyages et de courriers des agents consulaires et diplomatiques ont été commandés par des événements dont il était impossible d'apprécier à l'avance toutes les conséquences dispendieuses. Un état des paiements faits et de ceux qui restent à faire pour compléter l'acquittement des dépenses de ce service, a été établi par le ministère et démontre la nécessité d'une nouvelle allocation de 150 000 fr.

L'augmentation de 800 000 fr. sollicitée pour les missions étrangères a pour causes principales :

1° L'envoi en Chine d'un Ministre plénipotentiaire, d'un secrétaire de légation et de plusieurs fonctionnaires auxquels se sont adjoints des délégués du commerce; cette expédition doit occasionner une dépense annuelle évaluée à la somme de 238 000 fr. ;

2° La négociation confiée à un commissaire du Roi pour obtenir l'exécution des engagements du Gouvernement d'Haïti envers la France;

3° Une portion du traitement alloué au Ministre extraordinaire envoyé à Constantinople;

4° Les secours distribués aux Français résidant

à Montevideo, pour le maintien de la tranquillité publique, et qui se sont élevés à 236 000 fr.;

5° Les sacrifices d'argent appliqués au salut des Français menacés par les désordres de la ville de Barcelonne, 42 355 fr. 14 cent.;

6° Les frais de représentation de l'ambassade française à Rio-Janeiro à l'occasion du mariage de S. A. R. le prince de Joinville, 50 000 fr.;

7° Les indemnités accordées à des agents diplomatiques pour des travaux particuliers sur la Grèce, l'Égypte, l'Indo-Chine, la Plata;

8° Un encouragement de 1 000 fr. donné à un voyageur pour des renseignements fournis sur les îles Marquises;

9° L'exploration de M. Castelnau sur les grands fleuves de l'Amérique du Sud, 6 000 fr.

Instruction publique.

L'allocation supplémentaire de 6 500 fr. réclamée par ce département n'a d'autre objet que de réassigner sur l'exercice 1844 les fonds destinés à des prix qui n'ont pas pu être décernés dans les années antérieures.

Intérieur.

Les besoins des maisons centrales de force et de correction avaient été évalués pour une somme insuffisante jusqu'en 1843. Cette inexactitude du budget, jointe au développement de la population de ces prisons spéciales, exige un supplément de crédit de 1 500 000 fr. sur cet exercice.

L'accroissement des condamnations aux travaux

forcés a entraîné, en outre, un excédant de dépense de 40 000 fr. pour le transport des condamnés.

Agriculture et commerce.

Les établissements thermaux, dont les revenus couvrent les charges, présentent une erreur d'évaluation pour les frais d'entretien des eaux de Vichy, qui doit être rectifiée par un crédit supplémentaire de 30 000 fr.

Guerre.

L'élévation du prix des fourrages, justifiée par les détails annexés au projet de loi, explique pour 7 555 463 fr. la demande de 7 953 391 fr., présentée par le Ministre de la guerre; le surplus de 397 928 fr. s'applique pour 20 000 fr. aux officiers appelés par la loi du 19 mai 1834 à jouir de la solde de non activité, et pour 377 928 fr. au renchérissement du pain et du combustible en Algérie.

Finances.

Les suppléments de crédits réclamés par le Ministre des finances et montant à 12 121 422 f. 71 c. concernent les services ci-après :

Dette publique. — Arrérages de rentes en 3 pour 100, acquittés pour quelques liquidations complémentaires faites en exécution de la loi du 27 avril 1825, et pour plusieurs appoints relatifs à la consolidation de la réserve de l'amortissement, 49 067 fr.

Les intérêts et primes des emprunts contractés pour les canaux ont présenté une différence en

moins de 510 fr. 71 cent. avec les crédits qu'il devient nécessaire de régulariser.

Le retard apporté à la négociation de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, pour l'exécution des grands travaux publics, et la réalisation successive des découverts des derniers budgets, ont temporairement accru la dette flottante d'une avance nouvelle de 70 à 80 millions, dont les fonds ont été prêtés par les caisses d'épargne et qui a augmenté les intérêts de cette dette spéciale du Trésor de 3 585 000 fr.

Nous devons rappeler, à cette occasion, le vœu qui a été plusieurs fois exprimé par cette Chambre, de voir l'administration des finances concilier sa protection généreuse pour les épargnes de la classe ouvrière avec l'obligation non moins impérieuse de mettre le Trésor à l'abri des embarras et des dangers d'une restitution inopinée de ces nombreux dépôts, incessamment exigibles et s'élevant avec rapidité vers le chiffre de 400 millions.

Les pensions des donataires qui ouvrent un droit de réversibilité aux familles des titulaires décédés ont présenté, en 1843, une insuffisance de fonds qu'il était difficile de prévoir pour une dépense aussi éventuelle, et qui s'est élevée à 30 000 fr.

Les pertes éprouvées par les ateliers monétaires sur les tolérances en fort ont dépassé de 10 000 fr. les évaluations du budget de 1843.

Les remises des préposés de l'enregistrement et du timbre ont suivi la progression croissante des recettes et réclament un supplément de crédit de 325 000 fr.

Les avances de l'administration des forêts pour les frais d'abatage et de façonnage des bois exploités par économie et qui doivent être couvertes par le produit ultérieur de leur vente, sont restées temporairement à la charge du Trésor, jusqu'à concurrence de 290 000 fr.

Un jugement rendu contre l'administration des douanes sur une contravention aux lois de la pêche a grevé l'Etat d'une dette de 20 000 francs; les frais d'une péremption de marchandises saisies ont ajouté à cette première dépense imprévue un complément de 4 113 fr. 85 c., qui porte la demande d'un crédit supplémentaire à 25 000 fr.

L'accroissement des remises dues aux comptables pour la perception des produits progressifs des tabacs s'est élevé à 134 000 francs.

Les frais de régie des octrois municipaux ont constitué l'administration momentanément à découvert d'une somme qui lui sera ultérieurement remboursée par les communes, mais qu'il convient de régulariser par un supplément de 65 000 fr.

La nécessité de proportionner les réserves des magasins de tabacs au développement continuel de la consommation a exigé, en 1843, une allocation additionnelle de 4 000 000, pour de nouveaux achats de matières premières.

Les remises attribuées aux directeurs sur les divers produits des postes ont dépassé les prévisions législatives de 186 000 francs.

Le service des transports par entreprises a également excédé son évaluation de 283 845 francs.

Le chapitre des remboursements et restitu-

tions des recettes, des primes et des escomptes de douanes, réclame une ressource supplémentaire de 3 138 000 francs, dont les motifs sont expliqués avec détail par les documents annexés au projet de loi.

Augmentation de crédits dont la dépense a été numériquement limitée.

Les besoins que la loi de finance avait tenté de renfermer strictement dans chaque crédit spécial, et qui ont dépassé cette limite obligatoire sous la responsabilité des Ministres, et sans être préalablement autorisés par des ordonnances royales, sollicitent aujourd'hui les régularisations suivantes du vote législatif, pour une dépense supplémentaire de 192 441 francs 71 c. sur 1843, et de 730 264 sur 1844.

Le Ministre des affaires étrangères a ordonnancé 60 000 francs au delà de la somme qui lui était allouée pour les frais de service des agents consulaires et diplomatiques. Cette dépense résiste chaque année, par sa propre nature, à la règle trop absolue d'un crédit qui semble opposer un obstacle infranchissable à la création des nouveaux postes devenus nécessaires à la protection des intérêts nationaux auprès de l'étranger. C'est pour avoir obéi, en 1843, à ces exigences de notre politique et de notre commerce extérieurs que cette nouvelle allocation est demandée.

Le chapitre des missions extraordinaires réclame, en outre, sur l'exercice 1844, un supplément de 350 000 francs, pour toutes les légations

temporaires déjà autorisées par le budget précédent, et parmi lesquelles l'expédition de la Chine prélève seule une somme de 238 933 fr.; le surplus s'applique à des missions diverses dont il serait superflu de reproduire ici la nomenclature détaillée après les explications publiques dont elles ont déjà été l'objet.

Le ministère du commerce a également grevé le chapitre des encouragements sur 1844 d'une dépense imprévue de 12 000 francs, pour l'ambassade française en Chine.

Les frais d'impression des procès-verbaux de la Chambre des Pairs ont occasionné, en 1843, un excédant de dépense de 15 635 francs, 11 c.; ceux du matériel de la cour des comptes se sont accrus de la somme de 21 000 francs, par suite de son installation au quai d'Orsay.

La perception des droits de navigation des canaux a réclamé 6 700 fr. de frais complémentaires sur l'exercice de 1843.

Les formules imprimées et les fournitures de bureaux se sont augmentées avec l'établissement des nouveaux services de la correspondance journalière et ont élevé la dépense du matériel de l'administration des postes en 1843 de 75 444 fr., et en 1844 de 64 500 fr. Le transport des dépêches a en outre exigé des indemnités pour les localités difficiles de la route de Moulins à Montpellier, montant à 13 662 fr. 60 c., et pour le service des paquebots en 1844 un surcroît de personnel coûtant 6 264 fr.; enfin, des travaux imprévus

qui doivent être exécutés, en 1844, à l'hôtel des Postes de Bordeaux s'élèveront à 42 000 fr.

La nécessité de fortifier les lignes de douanes en même temps que la surveillance générale de l'administration a fait excéder l'évaluation primitive de ce service de 245 500 fr. sur l'exercice de 1844, ainsi que l'avait déjà fait pressentir un projet de loi présenté le 4 mars 1843.

La consommation des papiers imprimés de l'administration des contributions indirectes s'est accrue de la somme de 10 000 fr. en 1844.

Crédits extraordinaires pour dépenses urgentes et imprévues.

Les crédits extraordinaires autorisés par des ordonnances royales, conformément aux lois des 25 mars 1817, 24 avril 1833 et 23 mai 1834, pour des services urgents, qu'il devait être impossible de prévoir avant le vote du budget, se sont élevés sur l'exercice de 1843 à 12 436 168 fr. 50 c., et sur l'exercice de 1844 à 1 675 638 fr. 50 c. Ils se composent comme il suit :

Le ministère de l'intérieur a employé 11 000 fr. sur 1843, et 31 000 fr. sur 1844, pour les frais d'acquisition, de conservation, de nouvelle installation et de surveillance de l'ancien hôtel de Cluny.

Les nouveaux troubles de l'Espagne, et particulièrement les désordres de Barcelonne, ont augmenté les secours aux étrangers réfugiés en France de 150 000 fr.

Le service anniversaire de S. A. R. Monseigneur le Duc d'Orléans a été de 50 000 fr.

Les honoraires d'officiers publics, relatifs à l'acquisition du palais Bourbon, ont été acquittés pour 7 105 fr. 75 c. sur l'exercice 1843.

Les frais de premier établissement du Ministre des travaux publics ont été alloués pour 12 000 fr. en vertu de l'article 11 de la loi du 31 janvier 1833.

Les réparations commandées par l'intérêt de la navigation et de la défense du pays sur le fleuve du Rhin ont été aggravées par des crues d'eau désastreuses, qui ont élevé la dépense déjà mise à la charge de l'exercice de 1843, de 400 000 fr.

Les dommages causés aux routes, aux ponts, aux digues et à toutes les voies navigables de plusieurs départements par les débordements du Rhône et par les inondations de ses affluents, ont exigé en 1842 une nouvelle subvention imprévue d'un million. Le retour habituel de ces déplorables catastrophes semblerait exiger de l'administration des mesures de prévoyance plus efficaces que des réparations temporaires, pour protéger à l'avenir les populations et les propriétés contre les fléaux destructeurs de l'intempérie.

Le développement de notre occupation militaire de l'Afrique, qui a porté, en 1843, l'effectif de nos troupes à 76 735 hommes, et celui des corps indigènes à 10 000 hommes, sollicite un nouveau crédit de 3 072 846 fr., dont la Chambre appréciera les motifs et l'opportunité par l'examen du projet de loi spécial qui vient de lui être soumis sur l'ensemble des besoins croissants de l'Algérie.

Les frais de premier établissement du Ministre de la marine ont été autorisés pour 12 000 fr. par

une ordonnance royale du 6 août 1843, rendue conformément à l'article 11 de la loi du 31 janvier 1833.

L'acquisition de l'hôtel qui servait de dépôt aux cartes et plans du ministère de la marine exige une allocation extraordinaire de 180 000 fr. sur l'exercice 1844.

L'inspection de l'infanterie maritime a fait créer dans l'administration centrale un nouveau bureau qui réclame 3 653 fr. 50 cent. pour ses frais d'installation en 1844.

Une augmentation de 500 forçats nécessite un supplément de 15 000 fr. pour les chiourmes.

L'arriéré qui s'est formé depuis plusieurs années dans le service des impressions de la marine doit être régularisé en 1843 par un crédit extraordinaire de 30 000 fr.

Le département de la marine demande en outre, sur l'exercice 1843,

1° Pour la station spéciale de la Chine une somme de 1 792 100 fr., répartie entre les divers chapitres de son budget;

2° Pour la construction, l'armement et l'exploitation des paquebots transatlantiques, 3 397 650 f. 97 cent., applicables aux divers besoins du personnel et du matériel;

3° Pour l'envoi de deux bâtiments à vapeur au Sénégal, 240 000 fr.

4° Enfin, pour le service colonial, 1 440 368 fr. 12 cent. sur 1843, et 1 130 410 fr. sur 1844.

Nous avons remarqué que les fonds extraordinaires réclamés pour la station de la Chine n'étaient

applicables à cette destination particulière que pour une faible portion de la ressource demandée, et qu'ils représentaient plus exactement un premier à-compte sollicité pour couvrir jusqu'à due concurrence un découvert de plus de 5 millions, déjà prévu et officiellement annoncé sur l'ensemble des dépenses de la flotte en 1843, par un rapport du Ministre de la marine inséré au *Moniteur* du 19 septembre 1843.

Il importe également de faire observer que le but de la loi du 16 juillet 1840, qui avait affecté des fonds considérables à l'établissement d'un service naval de correspondance entre la France et les régions transatlantiques, n'a pas été complétement atteint. La force des bâtiments construits paraît maintenant exagérée pour leur destination spéciale, et semble devoir entraîner des frais de combustible et d'exploitation disproportionnés avec les avantages de ces relations nouvelles, qui ne sauraient être désormais utilement assurées que par des combinaisons moins dispendieuses et plus habiles que les premières.

On doit attribuer au désastre de la Guadeloupe la cause principale de la subvention extraordinaire sollicitée pour les colonies.

Nous ne croyons pas devoir terminer ces explications sur les crédits extraordinaires réclamés par le ministère de la marine, sans réunir nos instances à celles qui ont été déjà fréquemment exprimées par les commissions des finances pour obtenir le perfectionnement des formes, des contrôles et des justifications de la comptabilité des

deniers et des matières de cette grande administration.

Le besoin impérieux d'un prompt retour à l'ordre est depuis longtemps compris par le Gouvernement, et se manifeste chaque jour avec plus d'évidence par un arriéré imprévu dans les dépenses, par une insuffisance inattendue dans les magasins; enfin, par l'impossibilité où nous nous trouvons encore de vérifier la situation des budgets et de statuer en pleine connaissance sur les résultats de chaque service.

Nous avons toutefois l'espérance de voir incessamment compléter les dispositions préparatoires qui ont été prises par un règlement du 14 juin 1844 pour commencer cette pressante et laborieuse réforme. Mais cette première mesure ne deviendra réellement efficace que lorsqu'elle aura conduit à fonder la surveillance supérieure et la comptabilité générale du ministère de la marine, en dehors des attributions des officiers militaires et civils, et sur l'institution spéciale, dans l'administration de chaque port, d'une centralisation d'écritures descriptives et de justifications sérieuses, dont l'organisation serait assez puissante pour saisir et pour démontrer, sans retard et sans incertitude, tous les faits de la liquidation des dépenses et tous les mouvements ou transformations du matériel naval. Il importe, à l'avenir, de rassembler à cet effet, auprès de chaque préfet maritime, par les mains du chef du commissariat, et sous la responsabilité directe d'un garde-magasin général des matières brutes ou fabriquées dans l'arsenal, tous les rayons

de ce foyer de lumière et tous les appuis de ces nouvelles garanties.

Le Ministère des finances a dû accepter une charge extraordinaire de 54 967 fr. 66 cent. en vertu d'un jugement qui l'oblige à reprendre la valeur du mobilier de la Monnaie de Marseille, pour la transmettre au successeur d'un comptable qui avait abonné cet atelier après trois ans d'inactivité. L'inutilité de cet établissement n'aurait-elle pas dû conseiller sa suppression?

L'augmentation provoquée dans les travaux de l'atelier général du Timbre, par la loi du 11 juin 1842 qui assujettit à la formalité du timbre sec les connaissements et les lettres de voitures, a occasionné un excédant de dépense de 20 250 fr. sur l'exercice 1843.

C'est également en vertu de la même autorisation législative que 169 850 fr. ont été accordés à l'administration des postes pour la dépense spéciale des malles-Briska, et que la somme de 125 000 fr. a été appliquée à la reconstruction de la manufacture des tabacs à Paris.

Enfin l'acquisition d'un immeuble destiné à former un magasin de tabacs dans la ville du Havre exigera, en 1844, une allocation de 330 000 fr.

Virements des crédits extraordinaires d'exercice en exercice.

Les reliquats de crédits extraordinaires déjà votés par la législature, mais restés sans emploi sur les exercices précédents, sont reportés avec leur affectation spéciale au budget de l'exercice

1843, suivant les détails de l'état D joint au présent projet de loi, pour la somme de 4 106 704 fr. 82 cent., et au budget de 1844 pour une somme de 2 841 579 fr. 90 cent. développée par service dans un second état, coté J.

Un dernier état, portant la lettre L, expose, par chapitre, les annulations et les transports des fonds applicables aux travaux extraordinaires des divers départements ministériels, et présente un virement total de crédits d'un budget à l'autre montant à 15 690 365 fr. 39 cent.

Les créances des exercices clos qui n'avaient pas été comprises dans les restes à payer fixés par les règlements définitifs réclament une allocation supplémentaire de 733 917 fr. 85 cent.; celles qui appartiennent aux exercices périmés et qui ont été relevées de la déchéance, parce que leur acquittement s'est trouvé retardé par le fait de l'administration, sollicitent un crédit extraordinaire spécial de 175 696 fr. 11 cent., conformément au tableau K annexé au projet de loi.

Nous devons aussi mentionner la demande d'un supplément de 272 000 fr. nécessaire au service de l'Imprimerie royale dont la dépense n'est portée que pour ordre à la suite du budget général de l'exercice 1843.

Enfin, nous proposons d'autoriser le ministère des finances à faire une nouvelle avance de 193 906 fr. 69 cent. au Gouvernement de la Grèce pour continuer à accomplir les engagements de la France envers cette Puissance alliée.

Ainsi que nous l'avons annoncé dès le commencement de ce rapport, vous ne trouverez pas,

Messieurs, en récapitulant tous les crédits supplémentaires, extraordinaires et spéciaux dont nous venons de faire une rapide analyse, le complément réel des dépenses des exercices 1843 et 1844. Pour parvenir à constater ce résultat, il faudrait d'abord rechercher et dépouiller toutes les demandes de fonds qui ont été faites jusqu'à ce jour, à tant de titres différents, depuis la présentation du projet de loi que nous examinons, et ensuite évaluer approximativement les nouvelles insuffisances de crédits du budget courant jusqu'au terme final de son exécution.

Toutefois, en nous confiant aux données qui nous ont été fournies par les récentes publications des deux Chambres, nous porterons les découverts des exercices 1843 et antérieurs, après la déduction des réserves de l'amortissement qui leur sont applicables, à..... (1) 450 000 000

Nous ne saurions dégager dès à présent avec exactitude le résultat définitif de la balance des ressources et des besoins de l'exercice 1844, et nous ne l'inscrivons ici que pour... Mémoire.

L'incertitude n'existe pas au même degré pour les engagements imposés au Trésor par les entreprises de chemins de fer, et nous en connais-

---

(1) Découverts antérieurs à 1840..... 256 035 569 fr.
Découverts de 1840 à 1843..... 193 508 762

Total..... 449 544 331

Report.....	450 000 000
sons déjà les besoins exigibles pour la somme de..... (1)	222 000 000
Sans y compendre l'éventualité de la pose des rails par l'État.	
Ensemble.....	672 000 000

L'administration des finances étant désormais obligée de couvrir journellement par des emprunts de trésorerie l'insuffisance habituelle des excédants de recettes des budgets courants, afin de compléter ses réserves indispensables de caisse et de portefeuille, se trouvera inévitablement grevée d'une nouvelle charge de..... 125 000 000

Sa dette flottante se trouvera ainsi portée à 797 000 000

Votre commission a cru devoir vous présenter cet exposé général de la situation actuelle des finances, en vous proposant de voter les nouveaux crédits qui vous sont demandés par le projet de loi soumis à vos délibérations.

---

(1) Chemins de fer..... 206 735 000 fr.
Divers travaux publics... 15 700 000

Somme égale..... 222 435 000

IMPRESSIONS

N° 101.

—

1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 13 juillet 1844.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les villes de Marseille, de Roubaix et de Saint-Étienne, à contracter des emprunts;

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

1er PROJET. (Marseille.)

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 6 juillet 1844, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Marseille (Bouches-du-Rhône) est autorisée 1° à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dé-

passer 4 et demi pour 100, une somme de 7 millions destinée à l'achèvement du canal de la Durance et remboursable sur les produit de ce canal, et, subsidiairement, sur les excédants de recettes ordinaires de son budget;

2° A s'imposer extraordinairement, par addition au principal de ses quatre contributions directes, jusqu'au remboursement intégral de l'emprunt autorisé ci-dessus, cinq centimes chaque année, pour le produit de cette imposition être affecté, avec les ressources ci-dessus indiquées, au paiement des intérêts de la dette contractée pour l'exécution dudit canal.

Donné au palais de Neuilly, le 12 juillet 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Deux lois, en date des 4 juillet 1838 et 7 août 1839, ont autorisé la ville de Marseille (Bouches-du-Rhône), à ouvrir, à ses frais, un canal de dérivation des eaux de la Durance, et à emprunter une somme de 10 000 000 fr. pour subvenir aux dépenses de construction de ce canal. Les intérêts

de cet emprunt, dont le capital est remboursable sur les produits du canal, doivent être payés au moyen d'une taxe sur les farines, établie en vertu d'une ordonnance royale du 26 décembre 1837. Mais l'exécution de ce projet donnera lieu à une dépense bien supérieure aux prévisions. Aujourd'hui le montant des dépenses faites résultant des travaux, des acquisitions et des intérêts de l'emprunt s'élève à 13 489 697 fr. 92 cent. et celles qui restent à faire pour achever le canal sont estimées devoir atteindre 7 110 223 fr. 19 cent. La ville, n'ayant aucun autre moyen que l'emprunt pour se procurer cette somme, a demandé à l'Etat de lui prêter, à un intérêt de 2 et demi pour 100, 7 000 000 fr., le complément pouvant être prélevé sur les ressources de ses budgets, et a, en même temps, voté une imposition extraordinaire dont le produit serait affecté au paiement des intérêts du nouvel emprunt. En présence des charges qui grèvent le budget de l'Etat, lorsque surtout un crédit de 18 000 000 fr. vient d'être affecté aux travaux d'amélioration du port de Marseille, le Trésor ne pouvait consentir au prêt sollicité. Dès lors la ville de Marseille a transformé sa demande en une proposition d'emprunt pure et simple, à autoriser dans les formes et aux conditions ordinaires. Quant au produit de l'imposition extraordinaire, il est indispensable pour compléter les moyens de payer les intérêts de la dette municipale, jusqu'à l'époque où les revenus du canal auront amorti les emprunts.

Le caractère éminemment utile de l'entreprise

dont il s'agit, la nécessité de la terminer promptement sous peine de voir perdue la dépense déjà faite, les immenses résultats que doit avoir pour le territoire de Marseille la répartition des eaux que lui amènera le canal, vous paraîtront sans doute des motifs suffisants pour autoriser l'emprunt et l'imposition extraordinaire votés par le conseil municipal. En conséquence, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, déjà approuvé par la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Roubaix.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Roubaix (Nord) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement, de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour 100 par an, une somme de cent cinquante-deux mille francs, destinée à payer une partie des frais de construction d'une nouvelle église, et remboursable, sur ses revenus ordinaires, en douze années, à partir de l'époque du versement des fonds.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

L'église de la ville de Roubaix (Nord) est loin

de suffire pour une population de 25 000 âmes, qui est celle de la ville. Elle peut à peine contenir 3 000 personnes. Cet état de choses a déterminé l'administration municipale à en faire construire une seconde, vivement désirée par tous les habitants. Les plans et devis de cette église en portent la dépense à 252 000 fr. que la ville couvrira par un prélèvement annuel de 17 000 fr. sur ses revenus, pendant quatre années, et par un emprunt de 152 000 fr. remboursable en douze années. Quant aux 32 000 fr. nécessaires pour parfaire le chiffre du devis, l'ajournement de la construction du clocher, qui représente une dépense équivalente, permet de ne pas s'en occuper en ce moment.

Les recettes ordinaires de la ville, d'après le relevé fait sur les trois derniers comptes, dépassent ses dépenses ordinaires d'une somme annuelle de 91 500 francs environ. Cette situation s'améliorera encore notablement par suite d'une récente modification au tarif de l'octroi. Toutefois cet excédant se trouve en partie absorbé par le remboursement d'un emprunt antérieur, et par une subvention allouée par la ville pour l'achèvement du canal de Roubaix. Mais en 1851 le remboursement de l'ancien emprunt sera terminé, et la ville pourra facilement prélever sur l'excédant de ses recettes les sommes nécessaires à l'amortissement de l'emprunt qu'elle sollicite. Rien ne semble dès lors s'opposer à ce que cet emprunt soit autorisé. Dans cet état de choses, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés.

3e PROJET. (Saint-Étienne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Saint-Étienne (Loire) 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 4 et demi pour 100, une somme de quatre cent cinquante mille francs destinée à payer la portion à sa charge dans les frais de construction d'une caserne d'infanterie, et remboursable dans un délai de dix-huit ans au plus, sur ses revenus ordinaires.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Saint-Étienne (Loire) s'est occupée, à plusieurs reprises, des moyens de faire reconstruire ses casernes dont le mauvais état ne permet pas d'y laisser plus longtemps les troupes composant la garnison. La difficulté de trouver un emplacement convenable, la nécessité de faire face aux dépenses d'établissement d'un collége royal et à d'autres travaux ou acquisitions indispensables firent ajourner l'exécution de ce projet. Aujourd'hui, l'administration de la guerre a mis la ville en demeure de pourvoir, sans délai, à la portion mise à sa charge dans les frais de construction de

casernes mieux situées et d'une dimension suffisante. Pour répondre à cet appel, la ville a voté un emprunt de 450 000 francs, dont 300 000 francs à titre de subvention au département de la guerre, et 150 000 francs pour acquisitions des immeubles sur l'emplacement desquels doivent s'élever les nouveaux bâtiments. L'emprunt serait remboursé dans un délai de dix-huit ans, délai rendu nécessaire par la situation financière de la ville, qui a déjà obtenu (loi du 11 juin 1842) l'autorisation d'emprunter 900 000 francs pour son collége et autres dépenses urgentes, et qui ne peut consacrer à l'amortissement de ses emprunts réunis qu'un excédant annuel de recette de 115 000 francs environ. Le tableau d'amortissement de toutes les dettes de la ville, y compris son nouvel emprunt, tableau annexé à la délibération municipale du 24 novembre 1843, démontre qu'elle ne sera libérée qu'en 1862. La ville ne supporte aucune imposition extraordinaire, et, s'il lui survenait quelque dépense imprévue, elle pourrait ajouter à son revenu en faisant usage des centimes spéciaux destinés à l'instruction primaire et aux chemins vicinaux.

Nous venons, en conséquence, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et tendant à approuver l'emprunt voté par la ville de Saint-Étienne.

PRESSIONS
Nº 102.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 13 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte PERNETY, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen d'un projet de loi relatif au chemin de fer de Tours à Nantes.

MESSIEURS,

La ville de Nantes, située sur la rive droite de la Loire, près de son embouchure, et l'un des points principaux de notre commerce maritime, devait prendre place dans le réseau de chemins de fer dont la France attend l'établissement avec une juste impatience; aussi la loi du 11 juin 1842 a-t-elle déjà classé ce chemin au nombre des grandes lignes du Royaume, quoique les études en fussent alors à peu près nulles.

Depuis le vote de cette loi, qui ne désignait que

---

* Cette commission était composée de MM. le baron DE FRÉVILLE, le vicomte DE FLAVIGNY, le comte LANJUINAIS, le duc DE FEZENSAC, le baron AYMARD, le vicomte PERNETY, le comte DE SPARRE.

Tours comme lieu obligé du parcours, les études ont été faites, et si elles ne sont pas tout à fait complètes quant aux détails, on peut cependant, d'après leur résultat et les données acquises par l'expérience sur d'autres voies de fer, apprécier, d'une part, la direction générale à donner au tracé, et, de l'autre, la dépense probable de son exécution.

D'Orléans à Tours, la voie doit être commune aux deux lignes de Bordeaux et de Nantes ; on est d'accord sur ce point. Il est décidé au surplus par la loi précitée, portant que les deux lignes se confondront jusqu'à Tours, ce qui semble en même temps impliquer que leur séparation s'opérera dans cette ville importante.

Il est, en effet, reconnu que, pour la facilité des voyageurs et celle de l'exploitation, les points de bifurcation des chemins de fer doivent être aux abords d'une grande cité, si ce n'est dans son enceinte méme.

L'on convient aussi qu'à moins d'obstacles majeurs, il est nécessaire que les tracés soient dirigés par les grands centres de populations ; votre commission n'a pas dû traiter ces questions générales qui déjà l'ont été avec beaucoup de talent, et dont la solution parait acquise ; elle s'est occupée seulement de s'assurer si l'on s'y était conformé, et si tous les intérêts étaient suffisamment ménagés.

En quittant la station de Tours, le tracé indiqué par le Gouvernement, mais non encore définitivement arrêté, suit la rive gauche de la Loire jusque vis-à-vis *Cinq-Mars*, qui est près de son

confluent avec le Cher; après y avoir traversé la Loire sur un pont de dix-sept arches de 20 mètres d'ouverture, il se maintient ensuite constamment sur la rive droite de ce fleuve dont il suit les inflexions.

Dans le trajet, il doit atteindre le faubourg de Saumur, dit *la Croix-Verte*, qui est sur la rive droite, s'élever ensuite pour toucher Angers au sud, et de là se diriger, par Ingrandes et Ancenis, sur Nantes où il aboutit auprès du canal Saint-Félix.

Le parcours de ce chemin s'effectuant généralement, ainsi que le fait remarquer l'Exposé des motifs, dans une vallée large et peu inclinée, les pentes seront faibles, les courbes toutes à grands rayons, et les ouvrages d'art seront plus nombreux qu'importants; les terrassements seront d'autant moins considérables que, dans ce système, le chemin se trouvant couvert sur à peu près moitié de sa longueur par les levées de la Loire, il suffira qu'il ait une élévation au-dessus du sol telle qu'il ne puisse être surmonté par les eaux d'infiltration. L'on devra, du reste, nécessairement exhausser ou renforcer quelques parties de cette levée aux endroits où la crainte de crues extraordinaires en ferait prévoir le besoin.

L'administration s'est efforcée de donner le plus possible, sur toute la ligne, satisfaction aux intérêts de la rive gauche, en facilitant ses communications avec celle de droite par des ponts, par l'emplacement des stations, et en tenant le chemin de

fer rapproché de la rivière autant que les localités le permettaient.

Toutefois il a été présenté, à la commission, des observations tendantes à ce que la section du chemin de la rive gauche, qui, partant de Tours, s'arrête, selon le projet, vis-à-vis Cinq-Mars, à 16 kilomètres de Tours, fût prolongée jusques vers l'embouchure de la Vienne, ou d'environ 24 kilomètres. Ce prolongement a, il est vrai, été rejeté, mais, dit-on, c'est comme tronc commun du chemin de fer de Tours à Poitiers et à Nantes ; on se fondait, en ce cas, principalement sur ce qu'il allongeait de 10 kilomètres le trajet de Tours à Poitiers, et que le point de birfurcation ne pouvait être placé que dans un village. Ces motifs ne sauraient s'opposer à ce qu'on fasse profiter la rive gauche de ce prolongement, si l'État y trouvait des avantages susceptibles de lui faire donner la préférence ; or ces avantages seraient que les terrassements effectués pour la voie de fer formeraient, en même temps, une digue assurée contre les envahissements de la Loire et du Cher; et que l'on rendrait ainsi à l'agriculture des terrains riches et précieux. Tels qu'ils sont aujourd'hui, ces terrains seraient achetés à bon marché, tandis que ceux d'alluvion de la rive droite, déjà protégés par une levée, donneraient lieu à des dépenses considérables. Il y aurait, ajoute-t-on, équité à doter cette section de la rive gauche de la nouvelle voie de communication, celle de droite étant déjà en possession de la grande route; enfin le parcours serait abrégé.

A ces avantages annoncés, et plus ou moins effectifs, il y aurait lieu d'opposer les difficultés d'exécution, les inconvénients réels de cheminer durant 24 kilomètres entre deux rivières, formant une presqu'île, qui débordent très-souvent et dont les crues pourraient, si elles étaient simultanées, couvrir et même emporter toute la partie de cette voie. Il faudrait ensuite évaluer les dépenses de cette grande jetée, et des ponts à établir sur l'Indre et le Cher.

Outre que votre commission n'avait pas tous les éléments nécessaires pour traiter cette question de tracé, elle n'en était pas saisie par le projet de loi. Elle n'en fait donc ici mention que pour ne rien négliger de ce qui peut appeler la sollicitude de l'administration.

En résumé, la commission pense, comme le Gouvernement, que l'exécution de ce chemin de fer ne saurait présenter de difficultés majeures, ni conséquemment nécessiter des dépenses extraordinaires; cependant le Ministère juge à propos d'adopter l'évaluation générale de 150 000 francs par kilomètre, ce qui, pour les 192 000 du parcours entier de la la ligne de Tours à Nantes, donne un total de 28 800 000 francs dont l'allocation vous est proposée par le projet. Sur cette somme, le Gouvernement se borne, quant à présent, à demander qu'il soit ouvert à M. le Ministre des travaux publics un crédit de 1 500 000 francs, sur l'exercice courant, pour commencer les travaux, et un autre de 4 000 000 francs sur l'exercice 1845.

La limitation même de ces crédits prouve que le Gouvernement n'avait actuellement à examiner, et à vous soumettre, aucune proposition relative soit au complément des travaux, soit au mode d'exploitation de ce chemin de fer.

D'après ces diverses considérations, Messieurs, votre commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 16 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte DE MURAT, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à un changement de circonscription territoriale dans le département de l'Aude.

MESSIEURS,

La Chambre des Pairs a adopté, dans sa séance du 15 avril dernier, un projet de loi relatif à un changement de circonscription dans le département de l'Aude; il s'agissait d'ériger en commune séparée le port de La Nouvelle, section des communes de Gruissan et de Sijean.

Ce projet de loi ayant été soumis à la Chambre des Députés, la commission en a reconnu l'utilité et proposé l'adoption, mais, toutefois, en remplaçant la ligne verte A B C D par la ligne violette indiquée sur le plan. Cette légére modification,

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE CHABRILLAN, DE CHASTELLIER, le comte DE GREFFULHE, le marquis DE LA MOUSSAYE, le comte DE MONTHION, le comte DE MURAT, le baron D'OBERLIN.

presque imperceptible, a l'avantage de conserver intégralement, dans la commune de Gruissan, l'île de Sainte-Lucie, dont une très-petite partie s'en trouvait distraite par le tracé suivant la ligne verte. Ce motif d'unité, quoique sur une très-petite échelle, a son importance, et détermine votre commission à vous proposer l'adoption du projet de loi amendé par l'autre Chambre.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 16 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. Camille PÉRIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de quatre Projets de loi relatifs à divers changements de circonscriptions territoriales.

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).

MESSIEURS,

Les deux communes de Limbeuf, canton d'Amfreville, et de Criquebeuf-la-Campagne, canton de Neubourg, toutes deux dans le département de l'Eure et dans le même arrondissement, sont déjà réunies dans la même circonscription religieuse, ainsi que pour l'enseignement primaire.

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte BORRELLI, le duc DE CRILLON, FRANCK CARRÉ, le duc D'HARCOURT, le comte DE MURAT, CAMILLE PÉRIER, le président TESTE.

L'administration départementale a pensé qu'une réunion plus complète, celle des deux communes en une seule, serait dans l'intérêt de toutes les deux, même de celle qui perdrait son individualité administrative. Cette dernière, la commune de Limbeuf, n'a qu'une superficie de 197 hectares et une population de 117 âmes. Ses revenus ne sont que de 91 fr., tandis que ses dépenses nécessaires s'élèvent à 154 fr.

La population de Criquebeuf est de 372 âmes, sa superficie de 576 hectares; ses revenus, comme dans celle de Limbeuf, sont inférieurs au montant de ses dépenses nécessaires.

Toutes deux, par conséquent, sont obligées de recourir à des impositions extraordinaires pour établir la balance de leurs budgets.

Lors de l'instruction qui a eu lieu, le vœu unanime du conseil municipal et des habitants de Criquebeuf s'est prononcé en faveur du projet.

Dans celle de Limbeuf, le conseil municipal et les habitants entendus dans l'enquête, ont émis le vœu que Limbeuf continuât à former une commune séparée; mais ce vœu n'a été accompagné de l'expression d'aucune répugnance, d'aucune antipathie pour l'union administrative avec Criquebeuf. Loin de là, soit le conseil municipal, soit les habitants qui ont paru à l'enquête, ont manifesté le désir, dans le cas où leur commune devrait être réunie, que ce fût à Criquebeuf de préférence à toute autre commune.

Le projet de réunion a eu l'assentiment du conseil général. Le conseil d'arrondissement ne lui

avait pas été aussi favorable. La nécessité de la réunion ne lui avait pas paru assez évidente pour qu'elle dût être consommée immédiatement, et il avait conclu à l'ajournement.

Mais toutes les autorités administratives, tous les chefs de services, dont les avis pouvaient éclairer la question, se sont prononcés en faveur du projet.

Les autorités judiciaires, d'ailleurs, n'ont vu aucun inconvénient à ce que Limbeuf fût distraite du canton d'Amfreville pour être réunie à celui de Neubourg.

Votre commission, Messieurs, a pensé, comme le conseil général et comme le Gouvernement, que l'opposition non motivée de la commune de Limbeuf ne devait pas faire suspendre une mesure dont l'administration et les habitants retireraient des avantages incontestables. En conséquence, elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet.

2e PROJET,

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

Le hameau de Mercadier, faisant partie de la commune de Puydaniel, canton d'Auterive, arrondissement de Muret (Haute-Garonne), est à une extrémité du territoire de cette commune, à 1 200 mètres de son chef-lieu. Il n'est distant au contraire que de 200 mètres de la commune de Mauressac, appartenant à la même circonscription cantonale que Puydaniel. En raison de cette situation, tous les rapports, toutes les habitudes de

voisinage et de services mutuels se sont établis de temps immémorial entre le hameau de Mercadier et de Mauressac, ce qui rend plus pénible pour les habitants de Mercadier leur dépendance de Puydaniel, pour tout ce qui est du ressort de l'administration municipale.

En conséquence, les habitants de Mercadier, qui sont au nombre de 60, de tout âge et de tout sexe, ont demandé que leur section fût distraite de Puydaniel pour être réunie à celle de Mauressac.

Le conseil municipal de cette dernière commune a approuvé la réunion, mais celui de Puydaniel s'est refusé à la cession.

L'instruction qui a eu lieu a fait ressortir la convenance de la réunion. Elle fera cesser les causes de discorde qui existent entre les habitants de la commune et ceux de la section; elle donnera à ceux-ci un centre administratif beaucoup plus rapproché, ce qui ne peut que faciliter la marche de l'administration.

A la vérité, la commune de Puydaniel perdra 60 habitants; mais sa population restera plus considérable encore que celle de Mauressac, malgré l'accroissement que celle-ci recevra par la réunion de Mercadier. Quant à l'étendue du sol qui sera détaché de son territoire, elle n'est que de 5 hectares 96 ares. Ses centimes communaux ne subiront qu'une diminution de 3 francs 95 centimes.

Les conseils d'arrondissement et de département, comme les autorités administratives, se sont prononcés en faveur du changement demandé

par les habitants de la section de Mercadier. Mais le refus de concours du conseil municipal de la commune à laquelle elle appartient nécessite, pour le consommer, l'intervention du pouvoir législatif. Les avantages de ce changement nous ont paru clairement établis par les documents produits à l'appui du projet de loi. La commission a donc l'honneur de vous en proposer l'adoption.

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).

La ville de Grenoble était en instance depuis plusieurs années pour obtenir un agrandissement de territoire qui aurait été pris sur celui des communes de Fontaine et de Seyssins.

Les considérations qu'elle faisait valoir à l'appui de sa demande étaient, d'une part, l'avantage d'établir comme ligne séparative de son territoire de celui de ces deux communes, l'Isère et le Drac, c'est-à-dire des limites naturelles au lieu des limites vagues et non apparentes qui existent aujourd'hui; d'autre part, les nécessités de la police et de l'ordre public.

De nombreux cabarets se sont établis sur la portion des terrains de Seyssins et de Fontaine qui avoisinent la ville de Grenoble; ils deviennent des foyers de désordres. La police de la ville ne peut pas les surveiller et n'est pas efficacement suppléée par celle que peuvent exercer de simples commu-

nes rurales. Enfin, la disposition des lieux avec les limites actuelles favorise singulièrement la fraude des droits d'octroi.

Le projet présenté par la ville de Grenoble aurait détaché des portions considérables du territoire de Fontaine et de Seyssins, ainsi qu'un grand nombre d'habitations.

Lors de l'enquête, ce projet fut repoussé par la généralité de leurs habitants, tant par ceux qui auraient appartenu désormais à la ville de Grenoble que par les autres. Les premiers s'opposaient à ce que l'on rompît des habitudes et des rapports qui s'étaient perpétués depuis des siècles, en les faisant passer dans la banlieue d'une ville dont ils supporteraient les charges sans être associés à tous les avantages qu'elles sont destinées à procurer à ses citoyens, puisqu'ils resteraient en dehors de son enceinte.

Le Gouvernement a pensé qu'il n'y avait pas ici une de ces nécessités qui commanderaient de ne pas s'arrêter à l'opposition des communes qui devaient être amoindries par la nouvelle circonscription, laquelle froisserait à la fois les intérêts communaux et les intérêts privés; il s'est donc décidé à ne pas déférer au vœu de la ville de Grenoble.

Mais l'instruction a fait ressortir l'utilité d'une rectification de limite qui n'entraînerait le déplacement que de portions insignifiantes de territoire.

Grenoble ne perdrait qu'un hectare 28 ares de son territoire actuel, qui s'accroîtrait d'autre part de 1 hectare 28 ares. Neuf habitants de Grenoble

cesseraient de lui appartenir ; sept habitants des deux communes rurales relèveraient, à l'avenir, de celle de Grenoble.

Le changement s'opérerait en substituant, à une partie de la ligne géométrique qui forme la limite actuelle, un cours d'eau, dit le Béal du moulin de Cassel. Cette nouvelle limite réaliserait, sur une petite étendue, il est vrai, l'un des avantages que la ville de Grenoble recherchait lorsqu'elle demandait que son territoire fût poussé jusqu'au Drac ; elle serait une limite naturelle et bien déterminée.

Elle lui assurera encore un autre avantage qu'elle attendait aussi de l'agrandissement de territoire sollicité par elle. Son abattoir, placé aujourd'hui sur le territoire de Fontaine, serait désormais compris dans le sien.

Les deux communes de Fontaine et de Seyssins adhèrent à la limitation proposée, quoiqu'elle soit sans avantage pour elles.

Grenoble, au contraire, s'y refuse; mais les motifs allégués n'ont pas paru, à votre commission, de nature à s'opposer à une rectification qui satisfait à plusieurs intérêts sans en blesser aucun.

Les délibérations du conseil d'arrondissement et du conseil général, et les avis du corps judiciaire, sont favorables au projet. La délimitation nouvelle a besoin, d'ailleurs, de la sanction de la loi, parce que les communes de Fontaine et de Seyssins n'appartiennent pas à l'un des cantons que forme la ville de Grenoble, mais à celui de Sassenage.

Votre commission a l'honneur de vous proposer d'en adopter le 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).

La ville des Sables, resserrée entre la mer d'un côté et les communes d'Olonne et du Château-d'Olonne de l'autre, n'a point sur son territoire d'emplacement convenable pour l'établissement d'un abattoir, pour le *délestage* des navires et pour d'autres services publics.

Son conseil municipal a demandé que les limites de ce territoire fussent reportées à une plus grande distance de la ville, en comprenant dans sa circonscription quelques parties de celui des communes d'Olonne et du Château-d'Olonne.

La nécessité de cet agrandissement a été reconnue par les autorités administratives et par les conseils d'arrondissement et de département.

Toutefois, le premier de ces conseils a exprimé l'opinion qu'une extension de territoire aussi considérable que celui demandé excédait la mesure de ce qui pourrait être exigé pour les besoins actuels de la ville des Sables.

Mais le conseil général, d'accord sur ce point avec l'administration départementale, a pensé qu'en raison de l'accroissement probable que devait prendre la ville des Sables par suite des travaux projetés pour l'agrandissement et l'amé-

lioration de son port, la délimitation proposée par le conseil d'arrondissement ne constituerait qu'une situation provisoire, dont il faudrait sortir à une époque peu éloignée. Que cette délimitation, d'ailleurs, serait vicieuse, en ce qu'elle serait formée, presque partout, par des lignes fictives coupant un grand nombre de petites parcelles.

Le projet qui vous est soumis, au contraire, établira pour limite, là où les limites actuelles seront changées, des lignes apparentes et invariables, c'est-à-dire des cours d'eau et des chemins.

A la vérité, il détache de la commune d'Olonne un polygone de 82 hectares, habité par 37 individus et donnant 57 francs pour centimes communaux; de la commune du Château-d'Olonne, un polygone de 61 hectares, habité par 7 individus, procurant à la caisse municipale une somme de 32 francs en centimes additionnels.

Mais la première de ces deux communes a une étendue de 4461 hectares, l'étendue de la seconde est de 3 127 hectares. Le retranchement que l'une et l'autre subiront ne sera donc pas le cinquantième de la superficie totale de chacune d'elles. La diminution de leurs centimes additionnels n'excédera pas beaucoup cette proportion.

Mais d'ailleurs la ville des Sables offre d'entretenir seule les chemins qui formeraient la nouvelle limite; ce sera un allégement pour le budget des deux communes rurales, à qui l'entretien de ces chemins incombait, puisqu'ils étaient compris dans leur territoire, et une compensation pour la diminution de leurs revenus.

L'entretien par la ville des Sables de ces chemins devenant limites, pourra être l'objet de l'une des dispositions de l'ordonnance royale qui, aux termes de l'article 2 du projet, doit régler les conditions de la distraction de territoire qui ne sont pas de nature à être déterminées par la loi.

Les conseils municipaux des deux communes rurales se sont prononcés contre le projet de réunion d'une partie de leur territoire à la ville des Sables. Mais d'ailleurs il a soulevé peu d'opposition dans les populations, puisque aucun déclarant ne s'est présenté aux enquêtes ouvertes aux Sables et au Château-d'Olonne, et que sept opposants seulement sont venus à l'enquête d'Olonne réclamer le maintien de l'intégrité des territoires.

Ni cette enquête, ni les délibérations des conseils n'ont fait ressortir de motifs sérieux qui s'opposassent à ce que l'extension de territoire demandée par la ville des Sables fût accordée. Votre commission a donc l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 16 juillet 1844.

RENOUVELLEMENT des Bureaux, conformément à l'article 59 du Règlement.

ORGANISATION de ces mêmes Bureaux, conformément aux articles 59 et 60.

NOMINATION du Comité des pétitions, conformément à l'article 63.

RENOUVELLEMENT DES BUREAUX.

Aux termes de l'article 7 du Règlement de la Chambre, les 284 Pairs reçus dont elle se compose en ce moment ont été répartis, par la voie du sort, entre les sept Bureaux ainsi qu'il suit :

NOTA. Les noms de MM. les Pairs sont rangés, dans chaque Bureau, par ordre alphabétique.

PREMIER BUREAU.

Athalin (M. le Baron).
Aubusson de La Feuillade (M. le Comte d').
Audenarde (M. le Comte d').
Bellemare (M. de).
Bérenger (M. le Comte).
Beugnot (M. le Comte Arthur).
Brancas (M. le Duc de).
Castellane (M. le Comte de).
Chabrillan (M. le Marquis de).
Chastellier (M. de).
Cholet (M. le Comte).
Dalmatie (M. le Maréchal Duc de).
Dampierre (M. le Marquis de).
Decazes (M. le Duc).
Dejean (M. le Comte).
Dubouchage (M. le Vicomte).
Emériau (M. le Vice-Amiral Comte).
Fezensac (M. le Duc de).
Greffulhe (M. le Comte de).
Harcourt (M. le Duc d').
Jacob (M. le Vice-Amiral Comte).
Jaubert (M. le Chevalier).
La Grange (M. le Comte de).
La Riboisière (M. le Comte de).
Marchand (M. le Comte).
Molitor (M. le Maréchal Comte).
Nau de Champlouis (M. le Baron).
Neigre (M. le Baron).
Oberlin (M. le Baron d').
Pelet de la Lozère (M. le Comte).
Périer (M. Camille).
Persil (M.).
Portal (M. le Baron).
Reggio (M. le Maréchal Duc de).
Roguet (M. le Comte).
Rosamel (M. le Vice-Amiral de).
Roy (M. le Comte).
Sabran (M. le Duc de).
Alexis de Saint-Priest (M. le Comte).
Vaudreuil (M. le Comte de).
Villiers du Terrage (M. le Vicomte de).

DEUXIEME BUREAU.

Andigné de la Blanchaye (M. le Marquis d').
Barante (M. le Baron de).
Belbeuf (M. le Marquis de).
Berthezène (M. le Baron).
Besson (M.).
Boissy (M. le Marquis de).
Boullet (M. le Président).
Canson (M.).
Corbineau (M. le Comte).
Cousin (M.).
Darriule (M. le Baron).
Daru (M. le Comte).
Daunant (M. le Baron de).
Desroys (M. le Comte).
Dubreton (M. le Baron).
Dupont-Delporte (M. le Baron).
Escayrac de Lauture (M. le Marquis d').
Joinville (M. le Prince de).
Kératry (M.).
La Pinsonnière (M. le Comte de).
La Tour-Maubourg (M. le Comte de).
Lombard (M. le Baron).
Mackau (M. le Vice-Amiral Baron de).
Mareuil (M. le Baron de).
Montalivet (M. le Comte de).
Montébello (M. le Duc de).
Monthion (M. le Comte de).
Montmorency (M. le Duc de).
Pelleport (M. le Vicomte).
Périgord (M. le Duc de).
Préval (M. le Vicomte de).
Reinach (M. le Baron de).
Ricard (M. de).
Richelieu (M. le Duc de).
Romiguières (M.).
Rumigny (M. le Marquis de).
Sainte-Hermine (M. le Comte de).
Saint-Simon (M. le Marquis de).
Saulx-Tavannes (M. le Duc de).
Valée (M. le Maréchal Comte).
Villemain (M.).

TROISIEME BUREAU.

Argout (M. le Comte d').
Audiffret (M. le Marquis d').
Beaumont (M. le Comte de).
Berenger (M. le Comte de).
Bérenger, de la Drôme (M.).
Bourdeau (M.).
Bresson (M. le Comte).
Brissac (M. le Duc de).
Broglie (M. le Duc de).
Cadore (M. le Duc de).
Caffarelli (M. le Comte de).
Chanaleilles (M. le Marquis de).
Crillon (M. le Duc de).
Cubières (M. de).
Curial (M. le Comte).
Dupin (M. le Baron Charles).
Dutaillis (M. le Comte).
Exelmans (M. le Comte).
Flavigny (M. le Vicomte de).
Gazan (M. le Comte).
Germain (M. le Comte).
Halgan (M. le Vice-Amiral).
Haubersart (M. le Comte d').
La Force (M. le Duc de).
La Roche-Aymon (M. le Comte de).
Lascours (M. le Baron de).
Massa (M. le Duc de).
Merlin (M. le Comte Eugène).
Mollien (M. le Comte).
Montalembert (M. le Comte de).
Moskowa (M. le Prince de la).
Pange (M. le Marquis de).
Passy (M.).
Pontécoulant (M. le Comte de).
Roussin (M. l'Amiral Baron).
Saint-Aignan (M. le Comte de).
Ségur-Lamoignon (M. le Vicomte de).
Siméon (M. le Comte).
Vérac (M. le Marquis de).
Verhuell (M. le Vice-Amiral Comte).
Wagram (M. le Prince de).

QUATRIEME BUREAU.

Aragon (M. le Marquis d').
Aramon (M. le Marquis d').
Barthe (M.).
Beauvau (M. le Prince de).
Boisgelin (M. le Marquis de).
Cambacérès (M. de).
Cambis d'Orsan (M. le Marquis de).
Caux (M. le Vicomte de).
Chevandier (M.).
Coigny (M. le Duc de).
Compans (M. le Comte).
Cordoue (M. le Marquis de).
Courtarvel (M. le Marquis de).
Crillon (M. le Marquis de).
Delessert (M.).
Durosnel (M. le Comte).
Eckmuhl (M. le Prince d').
Feutrier (M. le Baron).
Flahault (M. le Comte de).
Gascq (M. le Président de).
Gasparin (M. le Comte de).
Haussonville (M. le Comte d').
Herwyn de Nevèle (M. le Comte).
Jessaint (M. le Vicomte de).
La Moussaye (M. le Marquis de).
Laplagne-Barris (M.).
Lauriston (M. le Marquis de).
La Villegontier (M. le Comte de).
Lemercier (M. le Comte).
Malaret (M. le Baron de).
Mathieu de La Redorte (M. le Comte).
Nemours (M. le Duc de).
Odier (M.).
Rambuteau (M. le Comte de).
Rohault de Fleury (M. le Baron).
Rouillé de Fontaine (M.).
Schonen (M. le Baron de).
Sébastiani (M. le Vicomte Tiburce).
Sérurier (M. le Comte).
Viennet (M.).
Zangiacomi (M. le Baron).

CINQUIÈME BUREAU.

Aligre (M. le Marquis d').
Aubernon (M.).
Biron (M. le Marquis de).
Bondy (M. le Comte de).
Borrelli (M. le Vicomte).
Bourke (M. le Comte).
Boyer (M. le Président).
Breteuil (M. le Comte de).
Brézé (M. le Marquis de).
Brun de Villeret (M. le Baron).
Colbert (M. le Comte de).
Cordier (M.).
Étienne (M.).
Ferrier (M.).
Gérard (M. le Maréchal Comte).
Girod, de l'Ain (M. le Baron).
Gramont-d'Aster (M. le Comte de).
Grouchy (M. le Maréchal Marquis de).
Harcourt (M. le Marquis d').
Houdetot (M. le Comte de).
Klein (M. le Comte).
Lebrun (M.).
Lezay-Marnésia (M. le Comte de).
Maillard (M.).
Mérilhou (M.).
Molé (M. le Comte).
Mortemart (M. le Duc de).
Mortier (M. le Comte).
Ornano (M. le Comte d').
Pelet (M. le Baron).
Pernety (M. le Vicomte).
Plaisance (M. le Duc de).
Portalis (M. le Comte).
Preissac (M. le Comte de).
Rochambeau (M. le Marquis de).
Rossi (M.)
Saint-Didier (M. le Baron de).
Ségur (M. le Comte de).
Ségur (M. le Comte Philippe de).
Turgot (M. le Marquis).

SIXIÈME BUREAU.

Alton-Shée (M. le Comte d').
Aubert (M.).
Aymard (M. le Baron).
Barthélemy (M. le Marquis de).
Baudrand (M. le Comte).
Bergeret (M. le Vice-Amiral).
Boissy-d'Anglas (M. le Comte).
Bondy (M. le Vicomte de).
Bonet (M. le Comte).
Bussierre (M. le Baron de).
Cayla (M. le Comte du).
Dode (M. le Vicomte).
Duval (M. le Baron).
Faure (M. Félix).
Fréteau de Pény (M. le Baron).
Fréville (M. le Baron de).
Gabriac (M. le Marquis de).
Gautier (M.).
Gay-Lussac (M.)
Gouvion Saint-Cyr (M. le Marquis de).
Ham (M. le Comte de).
Harispe (M. le Comte).
Jaucourt (M. le Marquis de).
Lamoignon (M. le Marquis de).
Lanjuinais (M. le Comte).
La Rochefoucauld (M. le Duc de).
Montguyon (M. le Comte de).
Mosbourg (M. le Comte de).
Murat (M. le Comte de).
Paturle (M.).
Petit (M. le Baron).
Reille (M. le Comte).
Richebourg (M. le Comte de).
Saint-Cricq (M. le Comte de).
Teste (M. le Baron).
Teste (M le Président).
Vandeul (M. de).
Vendeuvre (M. le Baron de).
Voirol (M. le Baron).
Willaumez (M. le Vice-Amiral Comte).

SEPTIEME BUREAU.

Abancourt (M. le Vicomte d').
Albuféra (M. le Duc d').
Anthouard (M. le Comte d').
Astorg (M. le Comte d').
Aux (M. le Marquis d').
Bourgoing (M. le Baron de).
Brigode (M. le Baron de).
Cavaignac (M. le Vicomte).
Chabot (M. le Vicomte de).
Charbonnel (M. le Comte).
Davillier (M. le Baron).
Delort (M. le Baron).
Duchâtel (M. le Comte).
Duperré (M. l'Amiral Baron).
Estissac (M. le Duc d').
Foy (M. le Comte).
Franck Carré (M.).
Gourgaud (M. le Baron).
Hédouville (M. le Comte d').
Heudelet (M. le Comte).
Humblot-Conté (M.).
Istrie (M. le Duc d').
Jacquinot (M. le Baron).
Jurien-Lagravière (M. le Vice-Amiral).
Laforest (M. le Comte de).
Laplace (M. le Marquis de).
Montesquiou-Fezensac (M. le Comte de).
Noailles (M. le Duc de).
Noé (M. le Comte de).
Pasquier (M. le Baron).
Puységur (M. le Comte de).
Sainte-Aulaire (M. le Comte de).
Saint-Priest (M. le Comte de).
Schramm (M. le Vicomte).
Séguier (M. le Baron).
Sparre (M. le Comte de).
Talaru (M. le Marquis de).
Tascher (M. le Comte de).
Thénard (M. le Baron).
Turenne (M. le Comte de).

ORGANISATION DES BUREAUX.

Par le résultat des élections faites dans chaque Bureau, les sept Bureaux se trouvent organisés de la manière suivante :

PREMIER BUREAU.

Président, M. le Vice-Amiral de Rosamel.
Vice-Président, M. le Duc de Fezensac.
Secrétaire, M. le Comte Beugnot.
Vice-Secrétaire, M. le Baron d'Oberlin.

DEUXIÈME BUREAU.

Président, M. le Prince de Joinville.
Vice-Président, M. le Duc de Montmorency.
Secrétaire, M. le Comte Daru.
Vice-Secrétaire, M. le Marquis de Boissy.

TROISIÈME BUREAU.

Président, M. le Comte de Pontécoulant.
Vice-Président, M. Bourdeau.
Secrétaire, M. le Vicomte de Ségur-Lamoignon.
Vice-Secrétaire, M. le Vicomte de Flavigny.

QUATRIÈME BUREAU.

Président, M. le Duc de Nemours.
Vice-Président, M. le Comte de La Villegontier.
Secrétaire, M. le Prince d'Eckmuhl.
Vice-Secrétaire, M. le Baron Feutrier.

CINQUIÈME BUREAU.

Président, M. le Vicomte Borrelli.
Vice-Président, M. le Comte d'Ornano.
Secrétaire, M. le Marquis d'Harcourt.
Vice-Secrétaire, M. le Comte de Ségur.

SIXIÈME BUREAU.

Président, M. le Vice-Amiral Bergeret.
Vice-Président, M. le Baron Petit.
Secrétaire, M. le Baron de Bussierre.
Vice-Secrétaire, M. le Comte Lanjuinais.

SEPTIÈME BUREAU.

Président, M. le Comte Heudelet.
Vice-Président, M. le Comte de Noé.
Secrétaire, M. le Marquis de Laplace.
Vice-Secrétaire, M. le Comte de Montesquiou.

NOMINATION DU COMITÉ DES PÉTITIONS.

Les Membres nommés pour former ce Comité sont :

Pour le 1er Bureau,	M. Camille Périer.
Pour le 2e,	M. le Vicomte de Préval.
Pour le 3e,	M. le Baron Dupin.
Pour le 4e,	M. le Président de Gascq.
Pour le 5e,	M. le Comte de Ségur.
Pour le 6e,	M. le Baron de Fréville.
Pour le 7e,	M. le Marquis de Laplace.

ESSIONS

106.

—

44.

~

Qu

Av

L

lo
de
Ch
d'
ch
la

m
à
la

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1844.

PROJET DE LOI

QUI affecte une somme de 699 289 fr. aux travaux de reconstruction du Palais de la Cour royale de Montpellier ;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, déjà adopté par la Chambre des Députés, 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.

Une somme de six cent quatre-vingt-dix-neuf mille deux cent quatre-vingt-neuf francs est affectée à la dépense des travaux de reconstruction du Palais de la cour royale de Montpellier.

ART. 2.

Sur cette somme, il est ouvert au Ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur, sur l'exercice 1845, un crédit de cent quatre-vingt-dix-neuf mille deux cent quatre-vingt-neuf francs.

DONNÉ au palais de Neuilly, le 17 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,

La Chambre des Députés a adopté, dans sa séance du 10 juillet, un projet de loi qui affecte une somme de 699 289 francs aux travaux de reconstruction du Palais de la cour royale de Montpellier.

Les bâtiments dans lesquels sont établis depuis longtemps les services judiciaires, au nombre desquels sont compris ceux de la cour royale, se trouvent dans un tel état de dégradation et de vétusté, qu'il devient indispensable, dans l'intérêt même de la sûreté publique, de pourvoir sans retard à leur entière reconstruction. D'après les plans et devis déjà adoptés, la dépense de ces travaux doit s'élever à la somme totale de 1 074 541 fr., y compris celle de 230 000 fr. pour acquisition de terrain et bâtiments divers. La répartition de cette dépense entre l'État et le département de l'Hérault, à raison des services qui sont respectivement à leur charge, a été établie dans les proportions suivantes :

Pour l'Etat.....	699 289 francs
Pour le département	375 252

L'utilité de cette dépense vous paraîtra sans doute bien établie. Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à

vos délibérations le projet de loi qui affecte à la part à supporter par l'État, dans la dépense de reconstruction du Palais de justice de Montpellier, une somme de 699 289 francs à répartir sur plusieurs exercices.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1844.

PROJET DE LOI

TENDANT à accorder au département de la marine, sur l'exercice 1844, un crédit extraordinaire de 8 087 800 francs;

AVEC l'Exposé des motifs par le Ministre de la marine et des colonies.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS ce qui suit :

Le projet de loi dont la teneur suit, et qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 12 de ce mois, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies, et par MM. Lacoudrais, Fleuriau et Boucher, maîtres des requêtes, directeurs au ministère de la marine, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre de la marine et des colonies, au titre de l'exercice 1844, un crédit extraordinaire de huit millions quatre-vingt-sept mille huit

cents francs, tant pour subvenir aux dépenses des armements extraordinaires de cet exercice que pour combler le déficit occasionné dans les magasins par des prélèvements successifs.

Ce crédit demeure réparti de la manière suivante entre les chapitres législatifs :

Chap.	5.	Solde.....	1 176 800 fr.
—	6.	Hôpitaux.....	71 400
—	7.	Vivres.....	695 600
—	9.	Travaux du matériel naval (ports).....	6 025 600
—	11.	Travaux de l'artillerie (ports).....	119 000
		Total égal.....	8 087 800

ART. 2.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen des ressources affectées à l'exercice 1844 par la loi de finances du 24 juillet 1843.

Paris, le 18 juillet 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État de la marine et des colonies.

Signé B^on^ DE MACKAU.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a ordonné de présenter à vos délibérations un projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 12 de ce mois, et dont l'objet est d'accorder au département de la marine et des colonies, sur l'exercice 1844, un crédit extraordinaire de huit millions quatre-vingt-sept mille huit cents francs.

Cette somme était nécessaire, tant pour couvrir les dépenses des armements entretenus au delà de ceux qui avaient été prévus par le budget de l'année 1844, que pour combler le déficit occasionné dans les magasins par l'insuffisance des crédits attribués, dans les exercices antérieurs, aux chapitres du matériel.

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

PRESSIONS

° 108

—

1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DARU, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'exploitation du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique.

MESSIEURS,

La question des chemins de fer nous trouve, en 1844, au point où nous étions en 1838 et en 1842. Les esprits flottent toujours incertains, partagés entre les divers systèmes, et les hésitations semblent s'accroître à mesure que se prolonge le débat.

Cependant, en présence des manifestations énergiques de l'opinion, qui les pousse et les presse, ne pouvant s'abstenir, et ne sachant quel parti prendre, chaque année, après de longues discussions, les Chambres allouent au Gouvernement des fonds pour commencer les travaux, et ren-

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE LAPLACE, CHEVANDIER, le baron FEUTRIER, DE CHASTELLIER, PASSY, le comte DARU, FERRIER.

voient à la session suivante les décisions relatives aux questions de système.

C'est ainsi que la loi du 11 juin 1842 a ouvert un crédit provisoire pour le nivellement du chemin du nord. Rien ne fut alors résolu relativement au mode d'exploitation. En 1843, le projet de livrer le chemin nivelé à une compagnie, et de lui en donner, moyennant l'apport de moitié du capital de construction, la jouissance pendant quarante années, fut présenté aux Chambres. Les circonstances étaient difficiles alors. Personne ne croyait aux produits futurs des rails-ways. Les conditions du contrat s'en ressentirent. Amendée par la commission de la Chambre des Députés, la loi parut trop dure aux concessionnaires et fut repoussée. De là un second ajournement. Sur ces entrefaites, les chemins de Rouen et d'Orléans furent livrés à la circulation. Les yeux se dessillèrent. Les revenus étaient supérieurs à ce que l'on avait imaginé. Aussitôt, on se demanda si les clauses insérées dans le projet de traité de 1843 n'eussent pas été trop avantageuses aux compagnies? On fit, pour le démontrer, des calculs de profits probables, dans lesquels beaucoup d'erreurs se mêlèrent à quelques vérités; et, à partir de ce moment, le projet de bail, conçu, mais non suivi d'effet, en 1843, devint le texte d'accusations formelles contre l'intervention de l'industrie privée en matière de travaux publics. Dès ce moment aussi, le principe de l'entière exécution, si ce n'est de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, re-

prit faveur. Il a récemment prévalu, à une faible majorité, il est vrai, au sein de la Chambre élective.

Le projet dont nous sommes saisis porte en effet pour titre : « Projet de loi relatif à l'*exploitation* du chemin de fer de Belgique; » et pour disposition principale : « Le Ministre des travaux publics (art. 6) 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. »

On ajoute, il est vrai (art. 5) : « Qu'une loi sera présentée dans le cours de la session prochaine pour régler le mode d'achèvement et d'exploitation de ce chemin. » Mais il ne faut pas s'y méprendre, une question n'est pas réservée, par cela même que l'on en déclare la solution remise à d'autres temps. De fait, les travaux marchent; ils s'avancent vers leur terme. La question s'avance aussi chaque jour vers sa solution.

Ou bien, le Gouvernement, après avoir exécuté les ouvrages d'art et les terrassements, posé les traverses et les rails, construit les stations, acheté une partie du matériel roulant, s'adressera à une compagnie et lui dira : Reprenez ces travaux, ces rails, ces wagons, ces machines, je suis incapable d'en tirer parti. Et cela, il faut en convenir, est bien difficile à supposer; il est fort douteux que l'administration consente à se décerner ainsi à elle-même, ou à accepter un brevet pareil d'incapacité;

Ou bien l'Etat ne vendra pas le chemin construit à ses frais; autrement dit, il n'intéressera pas la compagnie exploitante au succès de l'opé-

ration par l'apport d'un gros capital et par une durée de jouissance suffisamment prolongée ; il se bornera à louer les produits du rail-way pour quelques années ; et alors immédiatement tous les avantages des concessions disparaissent, on n'en a plus que les inconvénients. Que l'on en fasse, si l'on veut, l'essai. Nous osons prédire que cet essai ne sera pas de longue durée, et nous allons essayer de justifier à cet égard notre opinion.

De l'exploitation du chemin de fer avec de courts loyers.

Nous pensons que le système des courts fermages conduit directement et inévitablement à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Selon nous, la logique des faits, la logique des idées veut que l'on se réserve les chances de gain, quand on a eu à supporter les chances de pertes. Celui-là qui construit une voie de fer est celui qui doit l'exploiter.

Veuillez le remarquer, Messieurs, c'est d'abord ce qui est advenu en Belgique. Et puisque l'on aime à citer l'exemple de ce pays comme un modèle à suivre pour la France, il doit nous être permis de rappeler, qu'en Belgique, ce n'est pas le premier jour, ce n'est pas sans de rudes efforts que le Gouvernement est parvenu à obtenir des Chambres le droit d'intervention complète et absolue qu'il exerce dans l'établissement et dans l'exploitation des routes nouvelles.

Loin de là ; la loi du 1er mai 1834 ressemblait

fort à notre loi de 1842, ou plutôt aux lois qui nous sont présentées dans le cours de cette session. Mais peu de temps après, on vit que la construction entière et définitive d'un chemin de fer ne pouvait pas être séparée de son exploitation. La loi d'avril 1835 fut rendue, et le mode d'exploitation actuellement en vigueur, qui à son début avait rencontré, au sein des Chambres, les répugnances les plus vives, finit par triompher.

Il en sera de même en France, si nous n'y prenons garde. Sans bien nous en rendre compte, sans le vouloir assurément, nous nous laissons entrainer, peu à peu, par la force même des choses, vers le système que nous avions solennellement repoussé en 1838.

La tendance générale des esprits est en effet, depuis quelques années, d'augmenter, de plus en plus, la dépense mise à la charge du Trésor, et par suite de diminuer progressivement la dépense imposée aux compagnies. Cela seul résout la question.

Déjà, la loi de 1842 avait substitué aux concessions ordinaires, avec prêt, subvention ou garantie d'intérêt, un mode de répartition, par suite duquel les trois cinquièmes des frais d'établissement des chemins de fer étaient mis au compte de l'État, et les deux cinquièmes au compte des compagnies.

En 1844, on a été plus loin. On a voulu porter aux cinq sixièmes la dépense de l'État, et au sixième seulement la dépense des compagnies.

La loi dont nous avons l'honneur de vous ren-

dre compte est, Messieurs, conçue dans ce système.

Pourquoi cette augmentation croissante des charges imposées au Trésor? Pourquoi cette diminution successive des charges imposées aux compagnies? Pour pouvoir diminuer la durée de leur jouissance. On se préoccupe de l'inconnu qui s'attache à l'avenir des chemins de fer. On se demande s'il serait bien prudent de laisser entre les mains de tiers intéressés, pendant un long espace de temps, la possession de ces puissants moyens de transport, qui attirent tout à eux et constituent de véritables monopoles. On se demande s'il serait bien raisonnable d'abandonner les énormes bénéfices que l'on entrevoit, que l'on espère, qui sont, dit-on, le résultat nécessaire de l'accroissement futur de la circulation, à quelques individus, au lieu d'en faire profiter l'État. On se demande enfin s'il ne serait pas désirable de se réserver, dans tous les cas, le moyen d'effectuer cet abaissement graduel des tarifs que le commerce réclame?

On voudrait que l'avenir fût le moins possible engagé; que le Gouvernement pût, à des époques rapprochées les unes des autres, rentrer dans le plein exercice de ses droits, et modifier, comme il le jugerait bon, les conditions du loyer. Les inconvénients que l'on craint, les abus du monopole, l'exagération des bénéfices, l'élévation des péages ne se prolongeraient pas ainsi, dit-on, au delà de l'espace de quelques années, et ne pèseraient pas sur plusieurs générations.

Cette pensée est louable, sans doute. Elle a sé-

duit bien des esprits; mais elle nous paraît complétement inapplicable. Les courts loyers sont, dans notre opinion, incompatibles avec une bonne exploitation des chemins de fer. Par conséquent, ce système ne saurait avoir, selon nous, qu'une existence éphémère, et conduira tôt ou tard, qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille point, qu'on avoue à cet égard ou que l'on taise sa pensée, à l'exploitation définitive des chemins de fer par le Gouvernement.

En effet, attribuer à un petit capital, pendant un petit nombre d'années, tout le bénéfice d'une opération, dans laquelle un capital sextuple est engagé, c'est d'abord faire une situation exceptionnellement profitable à ceux avec lesquels on traite.

Les calculs d'annuités prouvent qu'une annuité de 20 000 fr., payable pendant dix ans, vaut aujourd'hui, ramenée par la voie de l'escompte, à sa valeur actuelle, 154 434 fr.

La même annuité, payable pendant trente ans, vaut aujourd'hui 307 447 fr.

Enfin, cette annuité, payable pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, vaut aujourd'hui 400 000 f. (1). Ainsi, la valeur correspondante à une annuité de dix ans, double pendant une période de trente ans, et triple à peu près pendant une période de quatre-vingt-dix-neuf ans.

---

(1) Ces calculs sont faits dans l'hypothèse d'un intérêt de 5 pour 100. Si l'on suppose un intérêt de 4 pour 100, les résultats obtenus seront plus favorables encore à la thèse que nous soulevons.

Or, lorsque l'on concède à une compagnie la jouissance d'un chemin de fer, que fait-on? On lui donne droit à une annuité égale au revenu de ce chemin pendant une certaine période de temps. Ce revenu peut être variable selon les années et les circonstances, mais il peut toujours être représenté par un produit moyen, ou, si l'on veut, par une annuité moyenne, qui sera la même pour chaque année de fermage.

Il est facile, dès lors, de comparer les conditions économiques des divers systèmes que l'on débat.

Dans l'un, celui de 1844, la dépense à faire par la compagnie est de 50 000 fr. par kilomètre.

Dans l'autre, celui de 1842, la dépense au compte de la compagnie est de 150 000 fr. par kilomètre.

Enfin, dans celui de 1838, la dépense au compte de la compagnie est de 300 000 fr. par kilomètre.

Dans le premier cas, le fermier fournit 50 000 fr.; on lui donne en échange une concession de dix ans, qui vaut, comme nous le disions tout à l'heure, 154 000 fr.; il triple son capital.

Dans le deuxième cas, le fermier fournit 150 000 fr.; on lui donne en échange une concession de trente ans, qui vaut, pour le même revenu, 307 447 fr.; il double seulement son capital.

Enfin, dans le troisième cas, le fermier fournit 300 000 fr. par kilomètre; on lui donne en échange une jouissance séculaire qui vaut, pour le même

revenu, 400 000 fr.; il augmente son capital d'un tiers seulement.

De là résulte évidemment que, considéré en lui-même et en raison des propriétés inhérentes à sa nature, indépendamment des conditions spéciales qui peuvent être introduites dans les baux, le système des courts loyers est, de tous, le plus favorable aux compagnies exploitantes.

Vainement se flatterait-on de l'espoir de ressaisir ces bénéfices, de rendre la situation de l'Etat meilleure par le partage des revenus au delà de tant pour cent. Le Trésor, associé et copartageant avec une compagnie, sera toujours plus ou moins frustré dans ses espérances. On éludera toujours, plus ou moins, les dispositions qui lui seront avantageuses. L'année dernière, on se félicitait bien haut d'avoir imposé l'obligation de l'abandon gratuit, à l'expiration du bail, des rails et des traverses. Cette clause, selon nous, ne valait pas le bruit qu'on en a fait, car voici ce qui serait inévitablement arrivé. La durée du bail une fois fixée, les compagnies auraient réglé le poids des rails de manière à ne laisser, après elles, à l'Etat que du vieux fer, sans valeur et hors de service. Les conditions de partage au profit du Trésor sont dans le même cas. Elles ne sont pas nouvelles; on sait fort bien ce qu'elles valent. Les moyens de s'y dérober sont nombreux. L'administration du railway de Manchester à Liverpool les enseigne et les pratique depuis bientôt dix ans. Le fermier s'arrangera de manière à appliquer les excédants de revenu à accroître le matériel roulant, les bâti-

ments, le mobilier, les stations, toutes les choses, en un mot, susceptibles de reprise à la fin de son bail. Nous sommes profondément convaincus que ces excédants de produits au profit du Trésor seront plus chimériques que réels; et nous en concluons qu'il est prudent de se faire payer en capital, à l'avance, par les dépenses mises à la charge de l'industrie, plutôt que de se fier à l'éventualité de revenus certains. Or, c'est là ce qui distingue au fond et caractérise les divers systèmes. Les uns exigent le partage au profit de l'État, mais le fermier entre pour les deux cinquièmes ou le sixième seulement dans la dépense; les autres n'entraînent pas de partage, mais le fermier fournit le capital entier de création. C'est un mode de rémunération différent dans les deux cas, pas autre chose.

Vainement encore se flatterait-on de l'espoir de voir la circulation croître, de dix ans en dix ans, dans les proportions énormes que l'on se plait quelquefois à imaginer. Si la masse des transports s'augmente, ce qui n'est pas douteux, bien des causes contrebalanceront cet heureux effet du progrès des richesses et des besoins nouveaux de la locomotion.

D'abord, le nombre des chemins de fer s'augmentera, et une plus grande quantité de choses à transporter se répartissant sur un plus grand nombre de voies à vapeur, le tonnage moyen de chacune de ces voies pourra bien ne pas varier beaucoup.

Ainsi, le chemin de Paris au Havre aura à lutter

un jour contre celui de Boulogne, pour le transport des voyageurs internationaux.

Le chemin de fer du Havre à Strasbourg, contre celui d'Anvers à Cologne, pour la circulation de l'Océan au Rhin.

Le chemin de fer de Paris à Lyon par la Bourgogne, contre celui de Paris à Lyon par le Bourbonnais, car on comblera tôt ou tard, et probablement avant peu, la lacune laissée entre Nevers et Roanne. On pourrait citer beaucoup d'autres exemples.

Puis, les dix premières années sont celles qui répondent au minimum de dépenses, parce que tout est neuf, la voie, les machines, l'outillage, les voitures, le mobilier; plus tard, il faut pourvoir au remplacement des objets hors de service, et la dépense s'augmente.

Il arrivera donc, selon toute apparence, que la moyenne des revenus nets, réalisés pendant les dix premières années, ne s'éloignera pas beaucoup de la moyenne de l'avenir.

Tout est borné dans ce monde, sauf l'imagination des hommes.

Quoi qu'il en soit, du reste, les avantages de l'accroissement de la circulation future sont problématiques, douteux. Personne ne peut lire dans l'avenir, personne ne peut savoir ce qui aura lieu dans vingt ou trente ans, et il n'existe pas aujourd'hui de faits qui permettent de comparer les résultats obtenus pendant plusieurs périodes décennales successives.

Les inconvénients, au contraire, des courts

loyers n'ont rien d'hypothétique, rien de conjectural; ils sont certains.

Il est facile de voir que l'exploitation à court terme d'un chemin de fer est une spéculation, non-seulement très-fructueuse en elle-même, mais excessivement aventureuse pour ceux qui s'y livrent. Voici pourquoi.

L'effet que l'ouverture d'une voie à vapeur doit produire sur la circulation préexistante ne peut pas se calculer à l'avance avec quelque précision. Les erreurs dans les évaluations des recettes futures sont inévitables. Citons-en un exemple.

La compagnie du chemin de fer d'Orléans voulut, en 1839, connaître les produits probables de son entreprise, et elle y avait un grand intérêt. Après deux enquêtes successives, minutieuses, contradictoires, elle crut reconnaître, et elle annonça que le revenu net de son chemin serait de 2 400 000 francs pour la première année. C'était une erreur. Le revenu net de la première année a été de 3 millions. On s'était trompé de 600 000 fr. Les produits avaient dépassé les espérances.

Cette erreur de 600 000 francs, portant sur le produit d'un capital de 50 millions, a représenté un et quart pour 100 d'intérêt en sus des prévisions des concessionnaires.

Cette erreur de 600 000 fr., portant sur un capital réduit de moitié, soit 25 millions, aurait représenté un intérêt de 4 et demi pour 100 en sus des estimations premières.

Enfin, cette erreur de 600 000 fr., portant sur un capital égal au sixième seulement de la dépense, soit sur 8 millions, aurait représenté un intérêt

de 8 pour 100 en sus des prévisions du fermier.

Voilà comment les différences entre les estimations éventuelles et les faits se traduisent en bénéfices très-inégaux, très-disproportionnés, selon la quotité du capital engagé dans l'opération.

La compagnie fermière gagnera 8 pour 100, là où la compagnie financière aurait gagné 4 et demi pour 100, et la compagnie à concession perpétuelle, un et quart pour 100.

Si le fermier se trompe à son avantage, il réalisera donc des bénéfices énormes, et c'est ce qui arrivera dans le plus grand nombre des cas.

Si le fermier se trompe à son préjudice, sa perte ne sera pas moindre, répartie sur un capital aussi faible. Il ne pourra plus alors continuer son exploitation, ou, s'il la continue, il fera un mauvais service. Pour atténuer ses pertes, il diminuera le nombre de ses convois, la vitesse de ses machines, son personnel de surveillance, l'importance de son matériel; le tout au détriment du public, de ses besoins, de ses convenances, et peut-être même de la sûreté de la circulation.

Il est impossible d'éviter l'une ou l'autre de ces deux alternatives, puisqu'on ne peut pas calculer à l'avance, quelque soin que l'on y mette, les résultats futurs d'une exploitation encore éloignée.

On concevrait donc que l'Etat affermât, au bout de dix ans, un chemin de fer construit, et exploité par lui pendant cette première période de temps; mais on ne saurait concevoir que l'Etat affermât tout d'abord, et pour cette première période de temps, un chemin en cours de construction, car il ne peut pas savoir le moins du monde ce qu'il donne.

C'est là un inconvénient inévitable des courts loyers. Et comme le prix d'un bail est toujours en raison des chances, comme ici les chances à courir sont énormes, le bail sera nécessairement désavantageux à l'Etat.

D'où l'on peut déjà conclure que, si le Trésor a pu suffire aux cinq sixièmes de la dépense d'établissement d'un réseau dans un délai de temps raisonnable, il serait mal avisé de ne pas se procurer, par un emprunt, le reste des fonds nécessaires à l'achèvement de son œuvre; et d'aller demander à une compagnie, qui le lui ferait payer bien cher, un capital complémentaire comparativement si insignifiant. Voilà, au point de vue financier, les observations que nous avions à présenter.

Examinons maintenant cette question au point de vue des conditions mêmes de l'exploitation des voies de fer.

Tout le monde sait que, dans la location des choses industrielles, généralement, plus le locataire est obligé de faire des dépenses de capital, plus on lui donne une longue jouissance. Il ne peut pas en être autrement.

Or, un chemin de fer est une propriété, dont le caractère principal est de nécessiter sans cesse des modifications toujours coûteuses. A mesure que la science marche, que l'expérience parle, il faut introduire des changements dans les différentes parties qui constituent cet appareil complexe. C'est ainsi que la compagnie de Saint-Étienne à Lyon et celle de Liverpool à Manchester ont été obligées de renouveler leurs rails deux fois en douze ans. C'est

ainsi qu'on a remplacé les dés en pierre par des traverses en bois ; modifié les mécanismes que l'on nomme *les changements de voies*, et les principaux rouages des locomotives. Ces modifications profitent au public, à la stabilité du chemin, à la sûreté de la circulation ; mais elles sont dispendieuses, et par conséquent elles sont incompatibles avec de courts loyers.

Quand on a une existence limitée on se hâte de jouir. On diminue le plus possible les frais de toute nature pour augmenter ses revenus. Si l'on fait des bénefices, on ne veut pas les compromettre dans des entreprises plus ou moins hasardeuses. Si l'on supporte des pertes, on ne veut pas risquer de les augmenter encore. On supprime donc toutes dépenses d'une utilité douteuse, et celles surtout qui n'ont qu'une utilité d'avenir. Comment se soucier d'améliorations dont on ne doit pas profiter ?

L'État ne sera même pas en droit de demander au fermier à court terme de pareilles avances, car la loi ne lui donnera pas le temps de s'en rembourser. Il faudra donc que le Trésor intervienne encore, et toujours, sans recueillir les fruits de ses sacrifices, et au profit de tiers déjà avantagés ; ou bien les chemins de fer s'immobiliseront dans leur état imparfait et défectueux, et nous serons bientôt, sous ce rapport, en arrière de tous les Etats de l'Europe. Est-ce là une condition supportable ?

Voilà pour ce qui concerne le matériel d'exploitation des chemins de fer. Quant au personnel, il faut bien, aux individus chargés d'une pareille tâche, un certain nombre d'années pour se mettre

au fait du service qui leur est confié, pour acquérir l'expérience des besoins auxquels ils doivent satisfaire, et pour réparer les fautes, qu'au début il est impossible de ne pas commettre.

A peine cette expérience acquise, on touchera au terme du fermage. Le désir de bien faire s'éteindra peu à peu, à mesure que le bail s'avancera vers sa fin. En ôtant l'avenir, on ôte le stimulant de toute bonne administration.

Des hommes, menacés sans cesse dans leur condition d'existence par l'instabilité du pouvoir dirigeant, n'auront plus cette quiétude, cette liberté d'esprit qui seule permet d'apporter, dans l'accomplissement de devoirs difficiles, un entier dévouement.

Le système des courts loyers, sans avoir les avantages de l'exploitation par l'Etat, a donc tous les inconvénients de l'exploitation par les compagnies. Il monopolise les transports entre les mains de tiers intéressés; il aliène les tarifs au détriment du commerce et du public; il excite le jeu, l'agiotage; il l'excite d'autant plus que les chances que l'on court sont alors plus aventureuses. Son seul mérite est de limiter ces inconvénients à une période de dix à douze ans.

Par contre, il alourdit le poids déjà si lourd des charges qui pèsent sur nos finances; il retarde, par cela même, l'exécution du réseau.

Il a en outre des inconvénients qui lui sont propres.

Limiter la jouissance d'un chemin de fer, c'est méconnaître complétement les conditions orga-

niques d'existence qui doivent être données à un fermier, si l'on veut qu'il fasse un bon service.

L'intervention de l'industrie privée, en matière de travaux publics, n'est raisonnablement acceptable que dans les formes qui rendent son concours utile et fécond, savoir : l'apport d'un gros capital pour que les concessionnaires soient intéressés à appliquer leur intelligence à leur gestion, et un certain avenir pour qu'ils ne vivent pas au jour le jour, et qu'ils soient conduits à améliorer sans cesse les moyens de circulation qui leur sont remis.

Nous repoussons donc formellement la pensée des courts fermages.

C'est une chimère, selon nous, que de vouloir à la fois obtenir tous les avantages de l'exploitation par les compagnies et ceux de l'exploitation par l'Etat. Il faut choisir : ou bien repousser l'industrie privée; ou bien lui ouvrir un champ assez vaste pour qu'elle puisse y déployer ses forces, et lui donner une tâche qu'elle ait intérêt à bien remplir.

De l'exploitation des lignes fructueuses par l'État.

Une autre pensée, Messieurs, s'est fait également jour dans le cours de cette session, car chaque année voit naître un système nouveau.

Voici en quoi elle consiste.

Le chemin de fer du nord et celui de Lyon paraissent appelés, par le mouvement de leur circulation, à donner de beaux produits.

On a en conclu que l'Etat devait s'en réserver la jouissance. On veut bien offrir aux capitalistes les affaires qui paraissent médiocres, les lignes où la circulation est peu considérable, comme celle d'Amiens à Boulogne, par exemple, mais celles-là seulement.

Cette pensée, Messieurs, est clairement écrite dans le projet de loi que nous discutons. Il nous est impossible de nous y associer.

Lorsque l'Etat se fait distributeur de capitaux et constructeur de voies de communication, ce n'est pas, selon nous, sur les contrées riches, où le commerce et l'industrie prospèrent, que sa sollicitude doit se porter. Ceux qui peuvent se suffire à eux-mêmes, sans aide ni secours, n'ont pas droit à l'intervention du Trésor. Donner à ceux qui ont déjà beaucoup reçu n'est ni politique ni juste.

Mais la civilisation n'affecte pas dans ses progrès une marche uniforme. Elle grandit par place, et gagne de proche en proche jusqu'aux régions les moins favorisées. Il est politique et juste que le Gouvernement seconde ces progrès, et que, pour presser le développement moral et matériel de la société, il emploie, au profit de ceux qui sont le plus en arrière, les fonds de la communauté. Pourvu que l'on proportionne toujours les machines destinées au transport des hommes et des choses, quelque nom qu'on leur donne, routes, canaux ou chemins de fer, au travail qu'elles doivent accomplir; pourvu que l'on ne mette pas un chemin à vapeur là où une route de terre suffirait,

ou bien une route royale là où un chemin communal répondrait aux besoins existants; pourvu enfin que l'on ne veuille pas trop presser l'œuvre du temps, trop courir, trop se précipiter au-devant de l'avenir, nous trouvons parfaitement convenable que le Gouvernement s'attache le plus possible à secourir les intérêts en souffrance.

Mais ce qui ne s'explique ni ne se justifie aussi bien, c'est la prétention de ceux qui veulent faire intervenir le Trésor au profit des localités qui peuvent s'en passer, et qui trouvent en même temps fort simple de laisser peser, sur les portions moins riches du territoire, l'obligation de payer elles-mêmes, sous forme de tarifs, les chemins établis à leurs frais.

Voilà ce que nous ne saurions admettre.

Ce système a pris naissance dans une opinion, aujourd'hui fort répandue, et qui nous paraît fausse.

On croit que les chemins de fer sont appelés à donner de grands bénéfices, et on veut naturellement limiter le gain des compagnies, en ne leur attribuant que des lignes où la circulation actuelle soit peu considérable. D'où vient cette prévention si favorable aux revenus futurs des voies à vapeur? Elle est nouvelle, assurément. On pensait différemment en 1843. Elle provient de ces mouvements en hausse et en baisse des actions, de ces fluctuations, qui amènent toujours après elles une certaine excitation dans les esprits, et qui portent à exagérer, dans un sens ou dans l'autre, les résultats de l'avenir. Impressions passagères dont on de-

vrait savoir se défendre! Voici ce que l'expérience de ces dix dernières années nous enseigne.

Le dernier compte rendu du Ministre des travaux publics de la Belgique prouve que l'ensemble du réseau belge, malgré la densité de la population et la richesse générale du pays qu'il traverse, n'a produit, en 1843, que 2,75 pour 100 d'intérêt du capital qu'il a coûté.

Un recueil statistique fait par M. Porter, et dont les éléments sont puisés dans les publications du *Board of Trade* anglais, prouve que l'ensemble des lignes construites dans la Grande-Bretagne produit, avec des tarifs fort élevés, 4,62 pour 100 du capital de construction.

Le réseau allemand, conçu dans des proportions plus modestes, où un grand nombre de lignes, comme celle de Lintz, par exempie, sont à une seule voie, sont exploitées par des chevaux, et n'ont coûté, si l'on en croit M. Bourgoing, que 53 000 fr. par kilomètre, ce réseau rapporte 3,70 pour 100 du capital de premier établissement.

Enfin, l'ensemble des chemins de fer existants, dans notre propre pays, a rapporté 3,44 pour 100 en 1843.

Ainsi donc, nulle part, ni en Allemagne, ni en Belgique, ni en France, ni en Angleterre, le produit des rails-ways n'a été supérieurà l'intérêt ordinaire des capitaux. A peine s'il a atteint ce taux moyen de l'intérêt, bien que partout les lignes les plus utiles, et par conséquent les plus fructueuses, aient été construites les premières. D'où suit cette conséquence. A mesure que chaque réseau s'étendra et se com-

plétera, les nouveaux chemins construits, moins productifs que les anciens, diminueront la somme des produits, comparée à la somme des capitaux de création. En même temps, les lignes plus nombreuses se feront réciproquement concurrence, pour une partie au moins des éléments de leur circulation. Par ce double motif, le taux de l'intérêt baissera.

Ce n'est pas tout. D'un moment à l'autre peut survenir une révolution complète dans le mécanisme des appareils locomoteurs. Une force nouvelle peut être substituée à la vapeur, et amener un changement inattendu dans les procédés mécaniques en usage. Les chemins de fer ont renversé les routes. Ils seront renversés à leur tour dans une période de temps plus ou moins longue. C'est le phénomène ordinaire de tout progrès industriel. Voilà ce qui menace leur avenir. Voilà ce qui empêchera toujours un Gouvernement sage de jouer, avec les produits de l'impôt, sur de pareilles éventualités. Voilà ce qui doit l'engager, surtout, à ne pas compromettre de la sorte les capitaux qu'il n'a pas, et qu'il est obligé de demander au crédit. On donne donc au Gouvernement, si nous ne nous trompons, un fort mauvais conseil, quand on le pousse à courir de pareilles aventures.

Il est vrai que les compagnies n'auront pas à fournir la totalité des frais de construction, si l'Etat persévère dans la pensée de faire partout les travaux d'art et de terrassements. Les revenus restant les mêmes, le capital diminuant de moitié, la position des capitalistes sera différente de celle dans

laquelle les précédents calculs sont établis. Voyons ce que l'on doit en conclure.

Un réseau qui, considéré dans son ensemble, produit moyennement, par exemple, 4 pour 100 du capital qu'il a coûté, renferme des lignes fréquentées, qui donnent 6 à 7 pour 100, et des lignes où la circulation, plus rare, produit 1 ou 2 pour 100 seulement, et quelquefois même zéro. Les deux chemins de Rouen et d'Orléans, par exemple, donnent un revenu de 7, et le chemin de Roanne, celui de Versailles, rive gauche, et celui de la Teste, ne produisent rien. Le chemin de Bruxelles à Anvers, et celui de Bruxelles à Liége, envisagés isolément, ne seraient pas des spéculations moins avantageuses que le rail-way de Liverpool à Manchester, et de Birmingham à Londres; mais le chemin de Gand à Ostende, celui de Liége à la frontière prussienne, sont tout aussi improductifs que le chemin de Londres à Greenwich, de Bristol à Exeter, et de Hull à Selby.

Lors donc que l'Etat fournit également partout la moitié du capital de création, il ne fait pas assez pour les uns, et il fait trop pour les autres. Il élève le revenu des lignes, comme celles du nord et de Lyon, relativement au capital réduit de moitié, à 14, 16 pour 100, plus encore peut-être, et il rend dès lors nécessaire, par une juste compensation, la réduction de durée de la jouissance, au-dessous de toutes limites compatibles avec une bonne gestion.

Les réductions de temps, en raison des réductions des capitaux exigés des compagnies, ne suivent pas en effet, à beaucoup près, la loi de la simple

proportionnalité. Nous l'avons démontré tout à l'heure. Quand, au lieu de demander par kilomètre 300 000 fr. d'avance à un fermier, on lui demande seulement 150 000 fr., soit moitié, et qu'en même temps on réduit la durée de la concession, de quatre-vingt-dix-neuf à trente ans, soit des deux tiers, les avantages des deux spéculations sont cependant encore fort inégaux. Dans l'une, le fermier double son capital ; dans l'autre, il l'augmente d'un tiers seulement. Pour que les deux concessions eussent même valeur, il faudrait que la jouissance fût, dans le premier cas, de quatre-vingt-dix-neuf ans, et dans le second cas, de douze années; c'est-à-dire que les capitaux fournis étant de 150 000 et de 300 000 fr., soit dans le rapport de un à deux, la durée des jouissances devrait être de douze et de cent ans, c'est-à-dire dans le rapport de un à dix environ.

Or, les courtes jouissances nous paraissent inadmissibles par les raisons que nous avons données précédemment. Il en résulte que le Gouvernement, en faisant les travaux d'art et les terrassements, rend par cela même impossibles, pour un certain nombre de lignes, et notamment pour les lignes productives, les concessions à des tiers intéressés. Si l'on ne veut pas que l'Etat exploite, que fera-t-on dans cette situation? Et si l'Etat exploite les lignes fructueuses, comment n'exploiterait-il pas les mauvaises?

Ainsi naissent et apparaissent en foule les difficultés auxquelles on n'échappe jamais quand on sort des principes reconnus de tout temps vrais et

bons, pour se jeter dans des systèmes nouveaux, plus ou moins ingénieux, mais non expérimentés.

On sera forcément amené à l'une ou à l'autre de ces deux conséquences. Il faudra, ou bien faire payer au Trésor le remboursement de ses avances par des compagnies substituées en son lieu et place, ou bien abandonner l'exploitation, comme l'exécution entière, des lignes productives au Gouvernement, et par conséquent lui abandonner aussi l'exécution comme l'exploitation de toutes les parties du réseau.

Une pareille mesure ne peut pas, en effet, être spécialisée. Ce serait violer toutes les règles du bon sens et de la justice. Donner au nord un railway construit, exploité aux frais du Trésor, c'est-à-dire au plus grand avantage du public, et donner au midi, à l'est ou à l'ouest, des chemins de fer construits, exploités par des compagnies, c'est à-dire au point de vue de leur intérêt particulier, ce serait rompre l'équilibre des différents marchés, et accorder une véritable prime aux régions les plus riches, au détriment de toutes les autres, et aux frais des plus pauvres.

Pourquoi s'imposer, comme on le fait (tous les projets sur lesquels nous délibérons le prouvent), d'une manière générale et absolue, l'obligation de payer uniformément partout moitié de la dépense? Les Chambres, en 1842, ont-elles voulu rien de semblable? ont-elles décrété cette uniformité? nullement. Le Gouvernement les y conviait; elles s'y sont refusées; elles ont admis tous les systèmes; et ce qui fait préci-

sément le mérite de la loi de 1842, c'est de pouvoir se prêter à la variété des circonstances, que présente inévitablement une telle diversité d'entreprises.

Ce mode de procéder, cette subvention de cinquante pour 100, énorme pour les bonnes lignes, nécessaire peut-être il y a deux ans, inutile aujourd'hui, n'a donc plus d'autre effet, d'autre portée que de rendre impossibles les concessions des chemins de fer productifs, et de conduire, par cela même, à l'exécution et à l'exploitation du réseau tout entier par l'État.

De l'exploitation du réseau par l'État.

C'est là un système, Messieurs, qui peut se défendre par de graves considérations, nous ne l'ignorons pas. On peut entreprendre une seconde fois de le faire triompher, mais il faut alors l'avouer franchement, et ne pas y arriver par un détour. Pour notre compte, nous sommes loin de croire l'administration incapable de bien exploiter les chemins de fer. Nous ne l'avons jamais pensé ; nous avons foi en ses lumières. Mais il y a, selon nous, contre ce système, des objections capitales que l'on n'a pas détruites, et qui sont puisées dans un tout autre ordre d'idées.

L'État a des besoins de plus d'un genre ; on ne peut pas faire qu'il en soit autrement. Il a des ressources limitées qu'il répartit selon ces besoins. Dans sa situation impartiale, élevée, le Gouvernement pèse tous les intérêts, mesure l'étendue de ses ressources, et calcule ce qu'il peut affecter à

tel ou tel emploi. Il reconnaît ainsi qu'il peut consacrer, par exemple, à l'exécution des chemins de fer tel capital à réaliser, dans tant d'années, sous telle ou telle forme, peu importe.

Ce capital, une fois déterminé, comment l'emploiera-t-on ? Toute la question est là.

Veut-on faire les chemins tout entiers aux frais du Trésor ? Dans ce cas, si nous prenons, pour rendre notre raisonnement plus clair, le chiffre donné par M. le Ministre des finances, soit 600 millions, l'État pourra construire, à raison de 300 000 fr. par kilomètre, 500 lieues de rails-ways. Mais l'établissement d'un réseau n'est pas une œuvre qui puisse s'achever, à ce prix, et dans une pareille limite de temps. L'Angleterre, quand les dix-neuf bills présentés dans cette session seront votés, et les nouveaux rails-ways construits, y aura dépensé 2 milliards, y aura travaillé quinze ans, et ne sera pas au bout. Des nécessités, que l'on ne soupçonnait pas d'abord, se révèlent avec le cours des années. C'est une œuvre qui ne se termine jamais que la construction des voies de communication dans un pays. Nos routes, commencées il y a plus d'un siècle, ne sont pas finies.

Le premier capital de 600 millions une fois employé, il faudra donc de nouveau recourir au crédit pour continuer le réseau, qui se poursuivra ainsi à l'aide d'emprunts répétés et successifs, car la génération présente ne peut pas se grever de sacrifices toujours croissants au profit de la génération à venir.

De cela, que résulte-t-il ? C'est qu'il faut pou-

voir compter sur une longue succession d'années, sans perturbation et sans secousse, pour qu'un pareil système soit admissible.

Nous espérons bien qu'il en sera ainsi, que les circonstances nous seront favorables. Mais qui pourrait en répondre? L'expérience de tous les temps, les leçons de notre propre histoire ne nous montrent-elles pas qu'il serait imprudent de s'abandonner à cet espoir avec trop de confiance?

Les ressources de l'Etat sont donc bornées de leur nature; de leur nature elles sont éventuelles.

C'est là une objection grave pour nous, grave pour tous ceux qui veulent, comme nous, atteindre promptement, sûrement, et indépendamment de tout esprit de système, un but qu'ils croient utile au pays, la construction des chemins de fer.

Songez-y bien, Messieurs. Tous les jours s'effacent et disparaissent les différences qui naguère existaient dans les aptitudes manufacturières des divers peuples de l'Europe; et la France touche peut-être au moment où elle pourra lutter corps à corps avec l'industrie britannique. Dans cette lutte, les questions de transport peuvent d'un moment à l'autre devenir vitales, et celui-là aura incontestablement l'avantage qui sera maître du plus grand nombre de voies perfectionnées de circulation.

Tout retard est donc extrêmement préjudiciable. Tout système qui ne se prête pas à la plus prompte exécution possible des travaux est donc souverainement dangereux.

Supposez que cette lutte pacifique, inévitable,

éclate dans cinq, dans dix ans. Quels regrets n'aurons-nous pas tous alors d'avoir cédé à un entraînement fâcheux vers des doctrines exclusives, à ces instincts profonds de centralisation qui nous travaillent, et de n'avoir pas su mettre mieux à profit l'ère de calme et de prospérité où nous sommes?

En un mot, s'il est vrai, et cela n'est contesté par personne, que l'influence économique, résultant de l'abaissement des taxes, ne vaille pas l'influence économique, résultant de la construction des voies nouvelles, il faut moins nous préoccuper du soin de nous réserver dans l'avenir la faculté de disposer des tarifs, que nous préoccuper du soin de réaliser, dans le plus court espace de temps possible, les capitaux qui sont le nerf et le principal instrument du travail.

Le but auquel nous devons viser, ce qui est un intérêt public de premier ordre, c'est l'achèvement des chemins de fer, ce n'est pas l'amélioration des conditions de jouissance des voies construites ou à créer.

Le système qui impose au Gouvernement l'obligation d'exploiter, et par conséquent de tout faire, a pour conséquence inévitable de tout ralentir. Voilà pourquoi nous le repoussons. Veut-on la preuve évidente de ces retards, elle est facile à donner.

M. le Ministre des finances nous a dit qu'il était possible d'affecter à la construction des chemins de fer 600 millions en dix ans.

Avec cette somme de 600 millions, l'Etat peut construire, à raison de 300 000 fr. par kilomètre, 2 000 kilomètres de rails-ways.

Avec cette somme de 600 millions, l'Etat peut construire, à raison de 150 000 fr. par kilomètre, 4 000 kilomètres, s'il se borne à niveler le terrain, et à le livrer nivelé à des compagnies exploitantes. Ce second système est donc, selon nous, et par cela seul, préférable au premier.

Enfin, si l'Etat fait exécuter par des compagnies, à leurs risques et périls, les chemins fructueux, tels que celui du nord, de Lyon, d'Avignon, c'est-à dire 1 000 kilomètres environ, et si, avec cette même somme de 600 millions, il se met à l'œuvre, de son côté, sur des directions différentes; s'il donne des subventions, soit en nature, soit en argent, soit de moitié, soit d'une moindre partie du capital de création, alors le développement du réseau, dans le même espace de temps, pourra atteindre 5 ou 6 000 kilomètres. Ce dernier mode de procéder nous paraît, en conséquence, préférable aux deux autres. Et, de tous, le système d'exploitation par l'Etat nous semble le plus défectueux.

Non-seulement, Messieurs, l'industrie privée est un puissant auxiliaire, mais elle se recommande encore à d'autres titres.

Dans l'intérêt de l'ordre et de la paix, il est bon de multiplier ces associations, qui ne vivent et ne prospèrent qu'en raison de la prospérité publique.

Dans l'intérêt du développement de la grandeur nationale, il ne suffit pas que le Gouvernement d'un pays soit éclairé, fort, capable de grandes choses; il faut que chaque citoyen acquière plus de valeur, d'expérience, de lumières. Or, rien n'est moins

propre à cette fin que le défaut de responsabilité, que la substitution en tout et pour tout de l'action administrative, au lieu et place de l'action des individus.

Enfin, dans l'intérêt de l'administration elle-même, il ne faut pas, en la surchargeant de détails, rendre chaque jour plus lourde une tâche, déjà bien difficile, celle de gouverner, et appesantir sur elle le poids des responsabilités.

Résumons-nous, Messieurs. Le système des courts loyers nous paraît pratiquement d'une application difficile, pour ne pas dire impossible.

Il conduit forcément à l'exploitation par l'État.

L'exploitation par l'État entraîne à sa suite l'exécution des chemins aux frais du Trésor, et par conséquent des retards plus préjudiciables dans la situation industrielle de l'Europe que l'entière disposition des tarifs n'est avantageuse.

L'association de l'État et de l'industrie privée est donc nécessaire.

Entendre cette association, comme on l'entend et comme on l'applique, c'est se préparer, dans l'avenir, des difficultés sans nombre, c'est rendre à peu près impossible la concession des lignes fructueuses.

S'il a fallu agir ainsi en 1842, s'il a fallu que le Gouvernement se mît alors à l'œuvre, c'est que rien ne bougeait autour de lui, c'est que les capitaux privés ne répondaient pas à son appel, ou lui faisaient des conditions trop dures.

Aujourd'hui, les circonstances sont changées; ce serait fermer les yeux à la clarté des faits que de le nier.

L'association de l'État et de l'industrie privée peut donc s'entendre et s'appliquer dans des formes différentes.

La loi de 1842 en laisse la faculté.

Concéder à des compagnies l'exécution, à leurs risques et périls, des lignes productives ; réduire par conséquent le plus possible la part contributive de l'État pour l'exécution de ces lignes ; varier ensuite, selon les circonstances, l'intervention et le concours du Gouvernement, voilà ce qu'il nous paraîtrait utile et convenable de faire.

Que l'État exécute les travaux d'art et les terrassements, là où le revenu probable est insuffisant pour payer plus de moitié de la dépense, rien de mieux. Cette subvention, donnée par la communauté au profit de ceux qui en ont besoin, est juste. Mais que l'État exécute entièrement les bonnes lignes, et celles-là seulement, laissant à l'industrie le soin d'exécuter, si elle le peut, et quand elle le pourra, les lignes mauvaises ou médiocres, c'est un système qui froisse l'équité, et qui, par conséquent, nous paraît inacceptable.

Nous avons dû, Messieurs, vous exposer d'abord notre opinion sur le double principe contenu dans la loi.

Reste à examiner maintenant ce qu'il est possible de faire dans la situation des travaux de la ligne du nord ; et quel parti, en raison de l'état actuel des choses, nous devons vous proposer de prendre.

De l'achèvement de la ligne du nord.

Nous avons demandé à M. le Ministre des travaux publics de vouloir bien nous éclairer sur les faits. Voici quelle a été sa réponse.

Le développement total du chemin de fer du nord est de 305 kilomètres.

Le crédit alloué par la loi de 1842 est de 43 millions.

Cette ligne se divise en quatre sections, savoir :

Celle de Paris à Clermont;

De Clermont à Amiens;

D'Amiens à Arras;

Et d'Arras à Lille.

1° La presque totalité des terrassements et des ouvrages d'art, dans la partie comprise entre Paris et Clermont, sur 80 kilomètres de longueur, *est achevée et préparée pour recevoir le ballast ou la voie de fer;*

2° De Clermont à Amiens; cette section qui comprend le faîte entre l'Oise et la Somme, et qui offre des remblais et des déblais d'une grande hauteur n'est pas terminée. L'administration regarde *comme très-probable l'achèvement de ces travaux à la fin de 1844;*

3° D'Amiens à Arras, les terrassements et les travaux d'art *ne seront terminés qu'à la fin de l'année prochaine;*

4° D'Arras à Lille et à Valenciennes, les opérations ont été retardées par suite des nombreuses conférences que les ingénieurs des ponts et chaus-

sées ont dû avoir avec les ingénieurs militaires. Aujourd'hui, les questions, qui étaient pendantes, ont été résolues, et *l'on espère qu'à la fin de* 1844 *les travaux d'art et de terrassement seront terminés*.

Il résulte de ces détails, textuellement extraits d'une note remise par le Ministre entre nos mains, que le nivellement du chemin sera complétement achevé sur trois sections dans six mois, et sur la quatrième à la fin de 1845.

Telle est la déclaration que nous avons reçue.

Pour mieux préciser les faits, nous avons désiré savoir à combien s'élevaient les dépenses effectuées sur les crédits ouverts par la loi du 11 juin 1842. Voici ce qui résulte des tableaux que M. le Ministre des travaux publics a bien voulu nous communiquer.

1° Quant aux terrassements,	fr.
Le crédit ouvert est de.	11 168 298
Au 1er juillet 1844, on avait dépensé	6 150 788
Il restait par conséquent à dépenser	5 017 510
2° Quant aux ouvrages d'art,	
Sur le crédit montant à	11 448 895
Au 1er juillet 1844, *on croit pouvoir affirmer, qu'y compris les travaux de juin dont les comptes ne sont pas encore parvenus au ministère*, la dépense faite est de.	3 000 000
Reste à dépenser.	8 448 895

3° Quant aux acquisitions de terrain,

	fr.
Sur le crédit total montant à. . .	10 672 000
la dépense faite est de.	7 222 228
Reste à dépenser.	3 649 772

Le Ministre croit pouvoir ajouter que la dépense totale restera au-dessous du crédit général ouvert par la loi du 11 juin 1842.

La dépense faite depuis deux ans s'élève donc en totalité, savoir :

Terrassements.	6 150 788
Ouvrages d'art.	3 000 000
Acquisitions de terrain	7 222 228
Total.	16 373 016
Et comme le crédit ouvert est de	43 000 000
La dépense restant à faire est de	26 626 984

En ajoutant à cette somme, nécessaire pour compléter les ouvrages d'art, terrassements et acquisitions de terrain, soit. 26 626 984
celle nécessaire pour le ballast, la fourniture de la voie, l'acquisition des machines, des voitures, etc., à raison de 150 000 fr. par kilom. . 45 750 000

On voit que la dépense totale à faire au 1er juillet 1844 est encore de	72 376 984
Dépense déjà faite.	16 373 016
Total de la dépense	88 750 000

La dépense faite est donc égale au cinquième environ de la dépense totale. Il aurait été par conséquent facile, dans le cours de cette session, de concéder ce chemin à des conditions raisonnables, soit moyennant le remboursement des avances du Trésor et une longue durée de jouissance, soit moyennant l'abandon des avances du Trésor et une durée de jouissance plus limitée, mais suffisante pour intéresser le fermier au succès de l'entreprise.

Quelle sera, au contraire, notre situation au commencement de la session prochaine, en supposant que la loi actuelle reçoive, Messieurs, votre assentiment ?

En 1845, les travaux d'art et les terrassements seront, d'après les renseignements qui nous ont été fournis, à peu près terminés. La somme de 43 millions sera donc dépensée, ou au moins engagée complétement. 43 000 000f

La loi, qui nous est soumise, ouvre, en outre, un crédit de 16 millions, applicable aux exercices de 1844 et 1845, pour l'exploitation provisoire des parties du chemin où les rails auront pu être posés. On peut être certain que cette somme sera également dépensée ou engagée 16 000 000

Total. 59 000 000

Le reste des dépenses à faire pour l'achèvement du chemin sera donc de 29 750 000

Total. 88 750 000

Vous comprenez que, dès lors, Messieurs, il sera difficile de concéder, en 1845, l'exploitation d'une ligne si fructueuse à une compagnie, fournissant le complément du capital, soit 30 millions environ. Il faudrait réduire la durée de sa jouissance à un trop petit nombre d'années, ce que nous ne saurions admettre. D'un autre côté, il ne sera pas moins difficile de vendre une ligne presque entièrement terminée. Quand le Gouvernement n'aura plus que 30 millions à demander aux Chambres pour achever les travaux, il n'ira certes pas aliéner les bénéfices qu'il sera à la veille de réaliser.

On sera donc probablement conduit à terminer et à exploiter le chemin de fer du nord aux frais de l'État.

Vous voyez, Messieurs, que nous avions raison de vous le dire en commençant; la question, en apparence réservée, au fond et dans la réalité est résolue.

Maintenant, que devons-nous faire?

La session court vers son terme. Entrer dans un système nouveau, rédiger un projet de contrat pour l'application d'un principe différent de celui qui a prévalu, tout cela, Messieurs, en dehors et sans le concours du Gouvernement, qui veut ajourner la solution de cette question à l'année prochaine, c'était, vous le reconnaîtrez sans doute, une entreprise bien difficile, bien délicate, pour votre commission. Préparer un projet de loi qui, débattu dans cette enceinte, en supposant même qu'il y fût accepté, ne pourrait évidemment recevoir la sanction de tous les pouvoirs de l'État,

c'était retarder de six mois, d'un an peut-être; la mise en exploitation des parties de chemin déjà terminées, et que votre décision tient en suspens. L'herbe croît aujourd'hui sur les terrassements qui attendent les rails et les machines pendant que nous discutons. 80 kilomètres sont nivelés. Singulière anomalie, singulier résultat de nos fluctuations, de nos incertitudes! Les travaux sur le terrain marche plus vite que les travaux des Chambres!

Nous sommes donc placés entre l'obligation, ou bien de retarder l'ouverture d'une section impatiemment désirée par les populations, et de rendre, pendant un an, improductif le capital déjà dépensé; ou bien de nous engager de plus en plus dans une voie dont nous avons nous-mêmes senti, et dont nous ne vous avons pas dissimulé, tous les inconvénients.

Messieurs, des deux partis, celui qui nous a paru le plus mauvais, le plus contraire à la pensée qui vous anime, celui qui nous a répugné le plus, a été d'ajouter encore de nouveaux retards à tous ceux que l'esprit de système a déjà produits. Nous avons dû nous résigner, et choisir, entre deux maux, le moindre. Nous vous proposons, en conséquence, de donner votre approbation aux articles 5 et 6 du projet du Gouvernement.

Du tracé des lignes aboutissant au littoral de la Manche.

Le projet de loi n'a pas seulement pour but de

pourvoir à l'achèvement du chemin dirigé de Paris à la frontière de Belgique. Il a aussi pour objet de résoudre une question laissée indécise dans la loi du 11 juin 1842, et qui peut être formulée ainsi. Comment tracer, et comment exécuter les lignes aboutissant sur le littoral de la Manche, et destinées à réunir la France et l'Angleterre?

Cette question, Messieurs, a soulevé les controverses les plus vives, et donné lieu aux solutions les plus différentes.

En 1843, le Gouvernement demandait que la ligne d'Angleterre, se séparant à Arras de la ligne de Belgique, vînt aboutir à Calais, en projetant, à partir de Watten, un embranchement sur Dunkerque.

En 1844, le Gouvernement demandait que la ligne d'Angleterre, se séparant à Ostricourt (petit village situé à 20 kilomètres de Lille) du chemin de Belgique, vînt aboutir également à Calais, en projetant, à partir d'Hazebrouck, un embranchement sur Dunkerque.

Enfin le Gouvernement, d'accord avec la Chambre des Députés, nous demande aujourd'hui de prendre pour point de bifurcation de la ligne d'Angleterre, la ville d'Amiens, et de diriger cette ligne droit sur Boulogne; puis de tracer, à partir de Lille, un chemin direct sur Dunkerque, en projetant sur Calais un embranchement partant d'Hazebrouck.

Cette solution, Messieurs, nous paraît, de toutes, incontestablement la meilleure, et nous y donnons notre plein assentiment. Voici en peu de mots sur quels motifs notre opinion se fonde.

Après de longues enquêtes, il a été reconnu que les trois ports de Dunkerque, Boulogne et Calais, avaient chacun un rôle différent, ou du moins une valeur inégale, comme intermédiaires des relations et des échanges entre la France et la Grande-Bretagne.

Boulogne et Calais sont presque exclusivement des ports de passage. Le mouvement des voyageurs s'y distribue depuis quelques années dans les proportions suivantes :

Par Boulogne, 60 000 voyageurs environ ;

Par Calais, environ 20 000.

La proportion varie des trois cinquièmes aux trois quarts en faveur de Boulogne.

Considérés au point de vue de la facilité des traversées maritimes, ces deux ports offrent, au dire des hommes compétents, des avantages identiques. La préférence généralement accordée à Boulogne vient donc uniquement de la situation de cette ville, plus rapprochée de Paris que Calais de 41 kilomètres.

La route, qui unit ces deux ports à la Capitale, est le siége d'une circulation de 63 000 voyageurs et de 22 000 tonnes de marchandises, d'après l'enquête administrative dont les résultats nous ont eté communiqués.

Dunkerque n'est pas un port de passage ; c'est une place de commerce, qui figure au cinquième rang parmi nos centres d'importation et d'exportation. Vous savez, Messieurs, que les mouvements de marchandises appellent les mouvements de voyageurs, et créent des besoins de circulation.

Quand on examine avec soin dans quel sens la circulation s'effectue autour de Dunkerque, on s'aperçoit aisément que ses principaux rapports sont avec Lille, et qu'une solidarité intime, le lien d'une étroite communauté d'intérêts unit ces deux villes.

On ne compte pas, en effet, moins de 72 000 voyageurs et de 119 000 tonnes de marchandises transportées chaque année dans cette direction.

Ainsi donc, Messieurs, il y a deux besoins principaux à desservir dans la région du nord, savoir :

La jonction de l'Angleterre et de la France;

La jonction de Lille avec Dunkerque.

La seule inspection de la carte prouve que ce double but ne peut pas être atteint à l'aide d'une seule ligne.

Dès lors, parmi toutes les combinaisons de tracés que l'on peut imaginer, celle à laquelle on s'est arrêté nous paraît satisfaire, de la manière la plus naturelle et la plus simple, aux deux intérêts que nous venons de reconnaître et de signaler.

On nous propose de construire deux lignes, l'une partant d'Amiens, passant par Abbeville et Étaples, et aboutissant à Boulogne : c'est le chemin le plus court pour aller de France en Angleterre; c'est celui que suivent la plus grande partie des voyageurs et des marchandises.

L'autre, partant de Lille, passant par Bailleul, Armentières et Hazebrouck, et aboutissant à Dunkerque : c'est le tracé en faveur duquel se sont réunis les suffrages de presque toutes les villes du nord.

D'Hazebrouck on jette un embranchement sur Calais.

Tel est, Messieurs, le système qui, après de longues et vives controverses, a prévalu au sein de la Chambre des Députés et dans les conseils du Gouvernement; c'est celui auquel nous vous demandons de donner votre suffrage.

On élève, contre ce projet, deux objections contraires.

Les uns le trouvent excessif, les autres, insuffisant.

Pourquoi, disent ceux-ci, deux annexes à la ligne du nord? deux embranchements? n'y a-t-il pas là quelque prodigalité en faveur des intérêts locaux?

Pourquoi, disent ceux-là, ne pas compléter le système, en construisant la ligne d'Hazebrouck à Arras, qui mettrait en communication les unes avec les autres toutes ces villes du nord si riches, si industrieuses, si peuplées, et qui éviterait un long détour aux voyageurs de Calais et de Dunkerque vers la Capitale?

Nous allons répondre à ces deux objections.

Non, les annexes de la ligne de Paris à Lille ne sont pas destinées à desservir des intérêts locaux. Les relations de la France et de la Grande-Bretagne n'ont pas évidemment ce caractère. Et quant à la ligne de Dunkerque, ne sait-on pas quelle est l'importance de ce port? que là se font tous les arrivages de la Baltique, de l'Écosse, de Newcastle et de Londres, parce que les navires évitent le plus possible de s'engager dans la Manche? Cela date de

loin, et cette importance n'est pas seulement commerciale, elle est militaire aussi. Qui de vous ignore, en effet, Messieurs, que les Espagnols, au temps de leur conquête, choisirent ce point comme centre de leurs approvisionnements, et plus tard, comme refuge de leurs flottes et de leurs armées; que Louis XIV et Vauban y construisirent des jetées, des fortifications, des arsenaux, et préparèrent ainsi la lutte glorieuse soutenue par Jean Bart? Y a-t-il, nous le demandons, depuis Anvers jusqu'au Hâvre, une situation maritime comparable à celle-là? Non, Messieurs; et dès lors, n'est-ce pas à la fois un but politique et gouvernemental que de préparer, de féconder l'avenir de ce port?

Il serait fort à craindre que l'absence de communications rapides à l'intérieur ne portât le commerce à s'en éloigner.

Les ports se font tous concurrence entre eux. Les navires vont chercher les bassins qui leur présentent à la fois les conditions les plus économiques et les plus commodes. Donc, à égalité de valeur, le port doté d'un chemin de fer sera toujours préféré à celui qui n'en aura pas.

Il ne faut pas s'exposer à ces déplacements funestes qui se feraient au profit de l'étranger et au détriment des nationaux; il ne faut pas s'exposer à frapper d'un coup si sensible notre plus grand établissement maritime dans le nord.

Rattacher Lille à Dunkerque par un chemin de courte longueur (86 kilomètres), tracé dans un pays riche et naturellement nivelé, là où la circulation est déjà considérable, où la dépense d'éta-

blissement doit être relativement minime, cela nous paraît, Messieurs, une œuvre justifiée par le triple intérêt 1° des importations et des exportations qui s'effectuent à Dunkerque; 2° du Trésor, auquel ce port verse 10 millions chaque année provenant de la perception des droits de douane; 3° enfin de Lille, grande et industrieuse cité, centre actif de population, et dont la grandeur ou la décadence n'est pas seulement un intérêt local, mais bien un intérêt public.

Ces considérations, Messieurs, nous paraissent justifier le système présenté. Mais il ne faut pas les exagérer, et venir, en leur nom, demander, comme on l'a fait, l'extension de cette partie du réseau.

On réclame la construction immédiate de la ligne d'Arras à Hazebrouck, pour rapprocher à la fois Dunkerque et Calais de Paris, et pour éviter aux voyageurs, partis de l'un de ces deux ports, le détour de 60 kilomètres environ que leur imposerait l'obligation de passer par Lille.

Nous ne contestons pas, Messieurs, quant à nous, l'utilité de la ligne d'Hazebrouck à Arras; mais nous pensons qu'il y a une limite au développement de la dépense. On ne peut pas tout faire en même temps, le même jour. Les rapports de Dunkerque sont principalement du côté de Lille, commençons par desservir ceux-là. Les rapports internationaux se font principalement par Boulogne, mettons-nous à l'œuvre de ce côté. Maintenant, s'il existe un nombre, relativement faible, de voyageurs (20 000 voyageurs) passant par Calais pour se rendre en Angleterre, s'il y a quelque circulation, relativement plus faible en-

core (8000 individus), se dirigeant de Paris sur Dunkerque et réciproquement, gardons-nous d'en conclure que nous devons satisfaction à de pareils besoins, car il n'y aurait plus de limite aux prétentions locales. Laissons ces circulations secondaires se développer; le moment viendra de les desservir à leur tour.

Le seul motif qui nous ait touché, parmi ceux présentés à l'appui de la ligne complémentaire que l'on réclame, c'est le préjudice probable causé au port de Calais par la combinaison que nous discutons. Calais est, dit-on, principalement un port de passage. Le détour que la ligne, tracée par Lille et Hazebrouck, imposera à la circulation, éloignera de ce port les voyageurs. Ceux-là seuls y aborderont, qui y seront contraints par la nécessité, par les circonstances de mer, par les vents ou les courants. Supprimer ces arrivages, c'est enlever à Calais une partie essentielle de ses conditions d'existence.

Nous ne savons pas, Messieurs, si ces craintes sont fondées. Nous ne pouvons ni le contester ni l'admettre. L'avenir le montrera. Mais ce que nous savons fort bien, c'est que, si ces déplacements de circulations que l'on redoute, se réalisent, s'il doit en résulter pour Calais une déperdition de richesses qui motive la dépense de création d'un chemin de fer nouveau, le remède au mal sera facile. C'est le mérite de la combinaison proposée, de pouvoir se prêter aux besoins dont le temps révélera l'existence, et de ne pas compromettre l'avenir.

Attendons que les faits se soient développés pour agir, c'est tout ce que nous demandons. Nous ne

repoussons pas d'une manière absolue la construction des deux lignes d'Amiens à Boulogne, et d'Arras à Calais, car nous ne savons pas ce qui adviendra. Mais nous sommes d'avis qu'il n'y a pas lieu d'établir dès à présent ces deux lignes, parce qu'elles se feraient concurrence entre elles pour la plus grande partie de leurs transports, et que le mouvement de la circulation peut à peine suffire pour alimenter une des deux.

La construction de la ligne d'Arras à Hazebrouck, utile peut-être un jour, aujourd'hui inopportune, dans tous les cas est possible. L'avenir est donc réservé.

Il en eût été autrement, Messieurs, si le point d'intersection du chemin d'Angleterre avec celui de Belgique eût été placé à Ostricourt. Comment, en effet, concevoir la pensée de joindre jamais Hazebrouck ou Estaires à Lille pour éviter le détour de 20 kilomètres, imposé aux voyageurs de Lille et Dunkerque, et de tracer ainsi deux chemins qui, séparés par une si petite distance, se seraient réciproquement arrachés les mêmes produits. Nous en dirons tout autant du chemin d'Hazebrouck à Arras ou plutôt à Fampoux. Cette solution du problème avait donc l'inconvénient de ne satisfaire personne, et de grever, d'une manière permanente, le double mouvement de circulation que nous venons d'indiquer. Elle avait été conçue dans le but de concentrer le trafic sur une même direction, et de concilier, dans une certaine mesure, tous les intérêts en présence. Mais la concentration du trafic ne pouvant s'obtenir qu'au moyen d'un tracé défectueux, et la conciliation des opinions ne s'é-

tant pas, à beaucoup près, opérée, nous pensons, avec la Chambre des Députés, que ce système ne saurait être admis.

Les considérations qui précèdent suffisent pour expliquer les motifs qui nous font rejeter le système, qui fixait à Arras le point de jonction des deux lignes d'Angleterre et de Belgique.

Cette combinaison n'était praticable, à vrai dire, qu'à la condition de construire une seule ligne pour desservir les relations avec le littoral de la Manche, et nous avons reconnu la nécessité d'en construire deux.

Nous n'avons rien à dire sur les tracés des chemins projetés. Il n'existe pas de doute ni de débats à cet égard. La ligne de Boulogne ne saurait être dirigée que par Abbeville et Etaples, la ligne d'Hazebrouck à Lille, que par Armantières et Baisleul; car la variante d'Estaires, produite dans le cours de la discussion du tracé d'Ostricourt, dans une autre enceinte, ne peut pas sérieusement être rattachée au système de Lille.

En résumé, Messieurs, les relations de France et d'Angleterre ont lieu :

Quant aux voyageurs, principalement par Boulogne;

Quant aux marchandises, presque exclusivement par Dunkerque.

L'établissement d'une ligne unique, quelle qu'elle soit, d'Arras ou d'Ostricourt à Calais, déposséderait ces deux ports des avantages qu'ils doivent à leur situation naturelle.

Deux lignes aboutissant à Boulogne et à Dun-

kerque (celle-ci avec embranchement sur Calais) doivent donc être établies, pour opérer la jonction de la France et de la Grande-Bretagne.

Pour que ces deux lignes reçoivent une circulation capable de payer leurs frais d'établissement, il faut les disposer de telle sorte qu'elles ne se fassent pas réciproquement concurrence, et par conséquent les éloigner l'une de l'autre.

Il faut d'ailleurs que la direction de chaque tracé s'incline du côté où penchent principalement les relations.

Nous pensons que ces diverses conditions sont satisfaites par le projet de loi ; et nous vous proposons l'adoption des deux tracés d'Amiens, Abbeville, Etaples et Boulogne; de Lille, Bailleul, Hazebrouck et Dunkerque.

Maintenant, comment procéder à l'exécution de ces deux chemins ?

Le projet de loi veut qu'une compagnie soit chargée de l'établissement complet de la ligne de Boulogne, où la circulation actuelle est de 63 000 voyageurs et de 22 000 tonnes de marchandises. M. le Ministre des travaux publics nous a déclaré, dans une de nos dernières séances, qu'il avait offre sérieuse pour cette ligne, et que la concession en serait remise en de bonnes mains. Nous ne pouvons dès lors qu'applaudir à cette stipulation, et vous proposer l'adoption de l'article 2 du projet.

L'article 3 veut que le chemin de fer de Lille à Dunkerque et à Calais, où la circulation est de plus de 72 000 voyageurs et de plus de 119 000 tonnes de marchandises, soit exécuté aux frais de

l'État, et concédé aux termes de la loi de 1842. Nous avouons qu'il nous est difficile de mettre cette résolution d'accord avec la résolution précédente. Si l'on trouve une compagnie pour le chemin de Boulogne, on en trouvera, à plus forte raison, une pour le chemin de Lille à Dunkerque; car les dépenses sont au moins égales, et le produit probable est supérieur pour le chemin de Calais et de Dunkerque.

Nous avons cherché, dans l'Exposé des motifs, l'explication de cette différence dans les deux manières de procéder, et nous y avons trouvé cette seule considération, que la Chambre des Députés avait été jalouse, à l'occasion du chemin de fer de Boulogne, de ménager les fonds de l'État. Reste à expliquer pourquoi cette sollicitude si légitime ne s'est pas étendue également sur le chemin de Dunkerque.

En décrétant la concession, sans subvention, du chemin de Bologne, l'exécution des travaux d'art et de terrassement aux frais de l'État pour le chemin de Dunkerque, l'exécution des travaux d'art et de terrassement et la pose d'une partie des rails par l'État sur le chemin du nord, la loi nous paraît avoir suivi une marche diamétralement contraire à celle que l'on aurait dû adopter, car elle augmente la subvention en raison de l'abondance des produits de chaque ligne.

Celle du nord est la plus fructueuse; le Gouvernement paie les cinq sixièmes de la dépense.

Celle de Dunkerque vient ensuite; le Gouvernement paie la moitié de la dépense.

Enfin, celle de Boulogne est la moins productive de toutes, le Gouvernement ne lui donne rien.

Et l'on nous parle, après cela, de justice distributive!

Ces dispositions, Messieurs, nous l'espérons du moins, seront revisées. Elles en ont besoin. L'article 5 nous en laisse la faculté. Cet article sera-t-il applicable? serons-nous à temps, dans le cours de la session prochaine, de modifier le système, dans lequel on s'engage si malheureusement aujourd'hui? Nous l'ignorons, et nous désirons fort que nos prévisions à cet égard ne se réalisent pas.

Quoi qu'il en soit, telle est la pression des circonstances, que, ne pouvant changer ce que nous trouvons mauvais, le mode d'exécution, sans ajourner l'adoption de ce qui nous paraît bon, le système de tracés, et surtout sans nous exposer à de nouveaux et de fâcheux retards, nous avons l'honneur de vous demander, Messieurs, votre assentiment pur et simple pour le projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1844.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le duc de Fezensac, au nom de la commission chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit affecté aux travaux à faire sur les routes à la charge de l'État, et aux subventions à accorder pour travaux à faire par les départements, les communes et des particuliers.

Messieurs,

Le projet de loi qui vous est soumis, en ce qui concerne les routes à la charge de l'État, a pour objet d'ouvrir au département des travaux publics un crédit de 15,000,000 de francs, applicable à la construction de routes royales, à l'achèvement de celles qui sont en cours d'exécution, et à la mise en état de viabilité de celles qui ont été classées depuis moins de cinq ans.

Cette somme, répartie entre les différents exercices, suivant l'importance des travaux à faire, et les besoins présumés de chaque service, ne pourra être employée que successivement, et ne sera définitivement acquise au budget que par les allocations qui seront faites dans les règlements définitifs des exercices auxquels elle appartiendra.

PRESSIONS
N° 109.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le duc DE FEZENSAC, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit spécial pour frais de transformation de 150 000 armes à silex en armes à percussion.

MESSIEURS,

Ce fut en 1840, qu'après de longs essais, on reconnut les avantages des armes à percussion sur les armes à silex, et que l'on se décida à les adopter pour l'armée. Il importait d'opérer ce changement le plus tôt possible, car il fallait mettre l'armée en possession d'un nouvel armement dont l'utilité était démontrée, et éviter l'inconvénient d'avoir dans les régiments deux armes de nature différente. Or, le nombre d'armes à feu qui existait

---

* Cette commission était composée de MM. le comte CHARBONNEL, le duc DE FEZENSAC, le marquis DE LAPLACE, le comte DE LA RIBOISIÈRE, MAILLARD, le comte DE SPARRE, le Maréchal comte VALÉE.

alors, soit dans les mains des troupes, soit dans les mains de la garde nationale, soit dans les arsenaux, était de près de 3 000 000 ; leur transformation était estimée à environ 15 millions de francs: on jugea, avec raison, qu'il n'était pas nécessaire de faire immédiatement une aussi forte dépense, et que l'on devait se borner à transformer un nombre d'armes double de celui qui existait entre les mains des troupes, afin de se créer un premier approvisionnement de réserve. Ce nombre double était d'environ 700 000. Pour opérer cette transformation, un crédit de 3 600 000 francs fut mis successivement à la disposition du Ministre de la guerre, par les lois des 6 mai 1840 et 30 avril 1843. D'après les calculs qui furent faits alors, cette somme devait suffire pour transformer 640 279 armes à silex. Cependant 618 288 seulement ont été transformées, et le crédit de 1843 est épuisé. Ce mécompte vient de ce que l'on a ajouté dans les manufactures, à la transformation des armes, les frais d'*allésage*, à l'effet de donner aux différentes armes une augmentation de calibre jugée nécessaire. La mesure n'était point régulière, car la loi de 1843 demandait un crédit extraordinaire et spécial pour la transformation seulement; et si l'on voulait y joindre une autre opération, il eût été convenable de l'indiquer dans la rédaction de la loi. Mais la mesure est bonne en elle-même; elle donne à nos armes un calibre semblable à celui des armes étrangères; elle est économique, car, puisque l'opération devait se faire un jour, il con-

venait de profiter de l'occasion, en évitant ainsi de nouveaux frais de transport. Votre commission ne peut donc que l'approuver et croit devoir se borner à cette simple observation.

Aujourd'hui, le Gouvernement demande un crédit de 950 000 francs, savoir : 700 000 francs pour frais de transformation de 150 000 armes à silex, et 250 000 francs pour frais d'encaissement et de transport. Vous remarquerez d'abord, Messieurs, que les 150 000 armes qui doivent être transformées, ajoutées aux 618 288 qui l'ont déjà été, donneront un total de 768 288, ce qui dépassera de 68 288 le nombre précédemment fixé. Mais ce nombre n'est point une limite, car il reste encore dans nos magasins environ 500 000 armes à transformer successivement, et ce sera toujours autant de fait.

Un membre de votre commission a regretté la présentation d'une loi spéciale à ce sujet. Il a pensé que cette demande de crédit aurait pu être portée au budget. En effet, le budget du ministère de la guerre contient tous les ans une somme pour la réparation et l'entretien des armes, et comme à l'époque de la présentation du budget de 1844, on prévoyait très-bien la nécessité du crédit que l'on vous demande aujourd'hui, il eût été facile de le comprendre dans le chapitre des armes portatives. Les Chambres se plaignent, avec raison, de l'abus des demandes de crédits extraordinaires, et ces demandes ne peuvent être justifiées que par une nécessité impérieuse qui ne se rencontre point ici.

Toutefois, votre commission a remarqué qu'il s'agissait d'un travail important, confié aux manufactures d'armes ; le vote des dépenses portées au budget ne garantit rien pour l'année suivante, et une loi spéciale seule peut assurer le crédit total nécessaire à l'entreprise. D'ailleurs, le budget de 1844 est voté; et la loi qui nous occupe est nécessaire pour continuer les travaux que la Chambre ne voudra sans doute pas retarder d'une année. Au surplus, M. le Ministre de la guerre, dans son Exposé des motifs, annonce qu'à l'avenir le travail étant moins urgent, les dépenses relatives à la transformation des armes seront portées dans les budgets ordinaires de l'artillerie.

Le nombre d'armes à transformer ne se compose pas seulement de fusils; il se compose aussi de mousquetons, de pistolets de cavalerie et de gendarmerie, et de mousquetons d'artillerie. Il était naturel de commencer par l'infanterie; aussi, sur les 618 000 armes transformées jusqu'à ce jour, on compte à peine 3 000 mousquetons de gendarmerie et d'artillerie, 600 pistolets de gendarmerie, et rien n'a été fait encore pour les armes à feu de la cavalerie. Aujourd'hui, M. le Ministre de la guerre annonce que les 150 000 armes auxquelles s'applique le crédit demandé seront réparties comme il suit : 40 000 fusils, 40 000 mousquetons et 70 000 pistolets; mais la discussion qui a eu lieu à la Chambre des Députés a fait connaître qu'indépendamment de la transformation de toutes ces armes au système à percussion, il s'agissait en-

core d'une modification à laquelle au moins 20 000 mousquetons de cavalerie seraient soumis. Votre commission observe d'abord que l'Exposé des motifs, ainsi que le texte du projet de loi, parlent de transformation et non de modification. L'opération serait donc irrégulière. L'exécution de la loi de 1843 avait encouru le même reproche à propos de l'allésage, ainsi que nous l'avons dit plus haut; mais cette dernière opération était bonne et utile en elle-même. Peut-on en dire autant de la modification des mousquetons de cavalerie? la question est au moins douteuse. Il est certain que les armes à feu de la cavalerie doivent être modifiées. On espère trouver une arme qui serve à la fois comme pistolet et comme mousqueton; ce serait une simplification et une économie; bien des essais ont été tentés à cet égard, et ces essais ne paraissent pas encore avoir donné de résultats définitifs. Votre commission, Messieurs, n'a pas cru devoir entrer dans cette discussion; elle pense que la question du plus ou moins de mérite des différents modèles d'armes n'est pas de nature à être soumise aux Chambres législatives. Cet examen appartient entièrement à l'administration de la guerre qui peut seule décider avec connaissance de cause et sous sa responsabilité.

Mais votre commission pense qu'en attendant la solution de la question des modèles de mousquetons, solution qui ne peut tarder, il serait peut-être plus régulier de se borner à la transformation des fusils, et il en existe encore plus de

300 000 qui n'ont pas subi cette opération. Sans faire, toutefois, de proposition formelle, votre commission se borne à appeler sur ce point l'attention de M. le Ministre de la guerre, et elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

IMPRESSIONS
N° 110.
–
1844.

Séance du 18 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis d'AUDIFFRET, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Rennes.

MESSIEURS,

Le Gouvernement vous propose d'ajouter au système de chemin de fer défini par l'article 1er de la loi du 11 juin 1842, un nouveau tracé de Paris à Rennes par Chartres et Laval, d'affecter un premier fonds de 13 millions à la continuation jusqu'à Chartres de cette voie déjà parvenue à Versailles, sauf à régler par une concession ultérieure les conditions de la jonction de ce point de départ; enfin, d'accorder, en même temps, au Ministre des travaux publics, pour cette entreprise spéciale, la faculté de disposer de 1 million en 1844 et de

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis D'AUDIFFRET, le président BOULLET, le baron DE BUSSIERRE, Camille PÉRIER, CORDIER, le duc DE BROGLIE, FERRIER.

2 500 000 francs en 1845, sur les ressources éventuelles de la dette flottante du Trésor.

On vous a souvent rappelé, Messieurs, que le projet primitif du vaste réseau de rails-ways jeté sur la France en 1842 n'embrassait à son origine que les principales divisions du territoire, et qu'il s'est étendu, par la loi du 11 juin de la même année, au delà des grandes lignes militaires et commerciales proposées par l'initiative de l'administration. C'est donc une question très-grave que de savoir aujourd'hui si l'intérêt public nous commande encore une concession plus large et plus dispendieuse que celle à laquelle nous venons d'être récemment entraînés, s'il faut ouvrir, dès le début, une carrière sans bornes à des exigences supérieures aux revenus du budget, et s'il n'est pas temps de s'arrêter au point, déjà si difficile à atteindre, où nous n'avons pas craint de pousser les premières épreuves de cette laborieuse expérience des chemins de fer.

Pour justifier l'interprétation de la loi fondamentale du 11 juin 1842 dans le sens des dispositions qui nous sont proposées pour l'exécution du chemin de fer de Paris à Rennes, le Ministre des travaux publics nous a exposé les considérations suivantes, que nous devons déférer à votre jugement.

Il a pensé, nonobstant les termes exprès de la loi qui vous est présentée, *pour ajouter* le chemin de Rennes au tracé de la loi de 1842, que cette communication avec l'ouest de la France avait été implicitement introduite dans les projets adoptés à

cette époque, et qu'elle avait été consentie, en principe, par suite des réclamations exprimées dans les deux Chambres et des réponses qui y ont été faites par le Ministère.

Il nous a représenté qu'il résultait de cet échange d'explications parlementaires que l'omission nominale de cette ligne importante ne pouvait être attribuée qu'à la circonstance particulière d'un défaut d'études de la part de l'administration des ponts et chaussées, et qu'une allocation générale de 1 500 000 francs avait été accordée avec l'intention manifeste de compléter aussitôt que possible les préparatifs de ce travail, dont le ministère promettait alors d'entreprendre prochainement l'exécution.

Nous avons reconnu l'exactitude de ces citations officielles, sans néanmoins les considérer comme emportant avec elles toutes les conséquences d'un engagement législatif qui ne pouvait résulter que de la décision des trois pouvoirs.

Mais nous nous empressons de convenir que les treize départements compris entre la Seine et la Loire composent une masse assez considérable de populations et d'intérêts pour justifier, à nos yeux, l'ouverture d'une ligne de fer traversant plusieurs villes principales de la Bretagne et de la Normancie, et pouvant se diriger sur le littoral de l'Océan et de la Manche jusqu'aux ports de Brest, de Lorient et de Cherbourg.

Après avoir ainsi apprécié les motifs généraux d'une entreprise dont le but nous paraît assez national pour autoriser son assimilation à celles qui

constituent le système de la loi de 1842, nous avons dû examiner l'opportunité des mesures préparatoires qui nous sont proposées, en envisageant cette question sous son aspect particulier et au point de vue d'ensemble où l'on nous demande de la considérer.

Nous avons d'abord voulu vérifier si les études de ce nouveau tracé étaient réellement assez avancées pour qu'il fût possible d'assigner, dès à présent, une direction définitive aux travaux projetés, d'en commencer l'application immédiate sur une partie déjà prête et suffisamment explorée, et de choisir, avec une préférence éclairée, l'un des modes d'exécution qui se partagent aujourd'hui le choix du Gouvernement.

Il nous a été démontré par les débats des parties intéressées, comme par les explications du ministère, auxquels nous avons donné l'attention la plus sérieuse, qu'il restait encore à obtenir des solutions fort indécises sur le passage de cette route de fer par Maintenon, Chartres et Laval ; que son parcours serait inévitablement restreint aujourd'hui à cette première partie du trajet; que la seconde s'arrêterait à la ville de Rennes et rencontrerait des obstacles presque insurmontables, pour atteindre son but principal, le littoral de Brest; que la rivalité des compagnies de la rive droite et de la rive gauche de la Seine élevait une barrière que la prévoyance de l'administration hésitait encore à franchir au début de cette voie nouvelle, et opposait au premier point de sa jonction avec les deux têtes de Versailles, un conflit d'intérêts où la

responsabilité ministérielle redoutait de s'engager, par une transaction difficile, après les mécomptes et les pertes des traités précédents; que dès lors cette porte d'entrée sur la nouvelle route resterait close et ne s'ouvrirait pas au commandement de la loi; enfin que les revenus et les charges probables de l'opération n'étaient pas assez bien connus pour fixer une opinion réfléchie sur les différents système d'exécution.

Nous avons dû nous demander ensuite, au milieu de ces embarras et de ces incertitudes, si l'utilité publique était maintenant assez notoire et assez pressante pour assigner, sur les caisses de l'État, des crédits extraordinaires qui n'auraient d'autres gages que la prospérité future des finances, et qui s'ajouteraient à plus de 200 millions de voies de fer, déjà rejetés, à défaut des budgets, sur la dette flottante du Trésor.

Il était de notre devoir, à cette occasion, de mesurer d'un coup d'œil rapide le développement non interrompu des charges publiques qui grèvent le présent et qui engagent l'avenir, sans fonder nos calculs sur une période décennale impénétrable à nos regards, mais en les appuyant sur les résultats d'une situation positive et déjà constatée.

A peine avions-nous reconquis, en 1839, par des sacrifices considérables, l'équilibre du budget annuel, et ménagé des excédants de recettes pour l'amélioration successive de tous les services, que nous avons été entraînés, par une nouvelle crise politique, à consommer, sans retour, une réserve de 200 millions ; à supporter, par des emprunts de

trésorerie, le poids d'un découvert de plus de 300 millions, et à grandir incessamment la dette inscrite de 500 millions de travaux extraordinaires qui ne pouvaient plus s'accomplir avec les épargnes de chaque exercice.

C'est au moment même où nous étions si violemment poussés près des limites des revenus et du crédit de la France, que nous avons ouvert les caisses du Trésor aux demandes des chemins de fer pour un capital dont l'importance progressive commence à se révéler par plus de deux cents millions (1) de crédits exigibles accordés aux premiers essais du Gouvernement.

Nous nous sommes vainement promis, chaque année, de réduire nos dépenses ordinaires au niveau de nos recettes croissantes et d'appliquer l'intégrité des réserves futures de l'amortissement à l'extinctions des découverts sortis de la secousse et de l'entraînement de 1840. Nous restons toujours, pour ainsi dire, enchaînés au déficit annuel du budget, par l'aggravation de nos charges militaires de l'intérieur ou de l'Afrique, et à l'accroissement de nos dettes publiques, par l'extension continuelle des travaux extraordinaires.

Aucune grande économie sur les dépenses, aucune féconde amélioration du système des impôts, ne semblent se préparer pour le prochain allégement de notre situation financière. Les dons inépuisables de la paix qui nous ont été conservés par

---

(1) État n° 1.

les conseils de la modération et par les faveurs de la Providence, sont les seules bases sur lesquelles se fondent, à l'avenir, la prévoyance de nos budgets et de nos entreprises illimitées.

Nos contributions directes sont épuisées par les anticipations financières des départements et des communes; les droits de consommation, ni les autres produits indirects, ne suffisent plus à couvrir, par leurs progrès annuels, les crédits supplémentaires de chaque exercice; nos effets publics, soutenus dans leur cours par la tranquillité générale, vont supporter tout à l'heure une nouvelle émission de trois cents millions d'emprunt, pendant que la dette flottante du Trésor s'avance rapidement vers un capital de 800 millions (1), où elle n'était jamais parvenue.

Car vous le savez, Messieurs, l'administration spéciale de la trésorerie ne saurait obtenir, avec prudence, plus de 400 millions de ses prêteurs habituels, ni plus de 200 millions sur les dépôts actuels des caisses d'épargnes; il lui sera peut-être embarrassant de se procurer, en outre, 200 millions de secours extraordinaires au moment même où le Grand Livre va recevoir 300 millions de nouveaux subsides du crédit.

Cette position ne nous semble pas alarmante pour la fortune, ni pour la puissance d'un pays aussi fertile, et d'une nation aussi forte que la France; mais elle impose une circonspection dans

---

(1) Voir l'État n° 2.

le vote des dépenses nouvelles, qui a dû exercer une sérieuse influence sur les déterminations de votre commission.

C'est donc en nous fondant à la fois sur l'insuffisance des études préparatoires des ingénieurs, sur la difficulté pour le Gouvernement de commencer, dès l'année 1844, les travaux et même les acquisitions immobilières d'une voie de fer de Paris à Rennes qui se trouve encore fermée à Versailles, et sur les considérations impérieuses de finances que nous venons d'exposer, que nous avons cru pouvoir soumettre à votre examen des propositions plus réservées et moins onéreuses que celles du projet de loi.

Nous donnons d'abord notre assentiment à l'article 1^er^ qui fait entrer le chemin de fer de Paris à Rennes dans le tracé général de la loi du 11 juin 1842; mais en inscrivant ici la réserve que le passage immédiat par la ville de Chartres ne serait réalisé que s'il pouvait se concilier avec le prolongement par Alençon, dans l'hypothèse où cette dernière direction serait reconnue préférable à celle du Mans. La prudence nous conseille ensuite de ne pas adhérer aux dispositions des articles 2 et 4 qui accorderaient, sans nécessité démontrée, de nouveaux crédits sur la dette flottante du Trésor; enfin nous vous demandons de modifier la rédaction de l'article 3 qui va devenir l'article 2, afin de laisser au Gouvernement la faculté de concéder, sur des offres acceptables, et en conformité du dernier paragraphe de l'article 2 de la loi du 11 juin 1842, le chemin de fer de Paris à

Chartres à une compagnie soumissionnaire qui se chargerait de son exécution et de son exploitation, et à statuer, en même temps, sur les conditions de l'embranchement de la portion complémentaire de cette ligne avec la première partie qui est déjà parvenue à Versailles.

Nous n'avons pas besoin de reproduire les motifs de justice et d'intérêt général auxquels nous nous sommes rendus en cédant aux vœux du Gouvernement et des département de l'Ouest pour le classement légal du chemin de fer de Paris à Rennes; nous devons toutefois fortifier le refus que nous opposons aux allocations générales et spéciales des fonds de l'Etat, non-seulement par la nécessité de ménager le crédit du Trésor et de ne pas l'engager prématurément au delà de ses ressources pour des besoins incertains ou trop éloignés; mais encore par le devoir de prémunir l'administration elle-même contre une disposition trop facile à entreprendre des acquisitions de terrains ou des travaux d'art et de terrassements, qui pourraient l'embarrasser, dans ses propres entraves, au moment où elle doit conserver toute sa liberté pour transiger avec des intérêts privés sur le point de départ de la nouvelle route de Paris à Chartres.

Nous croyons d'ailleurs nous conformer avec opportunité, pour les finances et pour l'impatience des populations, aux principes et aux intentions formellement exprimés par la loi du 11 juin 1842, en adoptant le mode d'exécution qu'elle autorise dans le dernier paragraphe de son article 2. Il nous paraît préférable, en cette occurrence, de recourir

aux capitaux et à l'active coopération de l'industrie particulière, que d'appliquer invariablement un système de participation plus lent et plus onéreux pour l'Etat, et qui prolonge la durée des travaux par la multiplicité et par l'insuffisance des à-compte répandus sur toutes les lignes. Ne doit-on pas remarquer, en effet, qu'après trois années d'efforts et de sacrifices du Gouvernement, nous ne jouissions encore des avantages de ces communications rapides que par les succès de l'intérêt privé.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de vous proposer se réduirait donc aux deux articles suivants :

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.

«Il sera statué, dans le cours de la prochaine session, sur l'exécution et l'exploitation de la partie de ce chemin comprise entre Versailles et Chartres, ainsi que sur le mode et les conditions de la jonction de cette partie de la ligne avec les chemins de fer de Versailles à Paris ou avec l'un d'eux.»

Les renseignements administratifs qui nous ont été donnés sur les chargos et sur les produits probables de l'entreprise de cette première partie du tracé de l'Ouest, les ouvertures qui nous ont été faites par les représentants des deux sociétés du

chemin de Versailles, donnent lieu d'espérer que le Gouvernement réussirait à traiter de cette nouvelle ligne de chemin de fer à des conditions qui épargneraient à l'État une dépense considérable, sans concéder trop longtemps cette portion de la voie publique à l'industrie particulière, et en devançant avec ce puissant concours, pour tous les vœux qui le pressent, l'époque de l'entrée en jouissance de cette nouvelle communication.

L'administration profiterait vraisemblablement de cette conjoncture favorable pour conclure, à l'avantage de tous les intérêts en souffrance, une transaction propre à utiliser son ancienne avance de 5 à 6 millions, et à conjurer la ruine imminente des 34 millions de capitaux imprudemment engagés dans les deux chemins de fer de la rive droite et de la rive gauche de Paris à Versailles.

Nous serions ainsi parvenus, Messieurs, à accomplir, dans toute leur extension bienveillante, les promesses indirectement rattachées par le Ministère aux concessions de la loi du 11 juin 1842, et à procurer le plus promptement possible aux départements de l'ouest de la France, sur la portion de leur tracé dont les études seraient achevées, les avantages commerciaux d'une première voie de fer, sans imposer au crédit du Trésor des anticipations de recettes qui s'ajouteraient à des sacrifices extraordinaires dont le nombre et l'importance pourraient épuiser les sources de la fortune de l'État.

ÉTAT *des travaux extraordinaires mis à la charge de la dette flottante.*

CHEMINS DE FER.

Grandes lignes de chemins de fer.

		fr.
Exercices 1842 et 1843	(page 383 du compte général des finances de 1843.).....	51 000 000
Exercice 1844	(*idem*).....	41 500 000
Exercice 1845	(Budget de 1840.).....	34 000 000
	Total...	126 500 000

Projets soumis actuellement à la législature :

Chemins de fer	1844	1845	Total.	
De Strasbourg..	3 000 000	6 000 000	9 000 000	
De Bordeaux...	4 000 000	10 000 000	14 000 000	
De Rennes.....	1 000 000	2 500 000	3 500 000	
De Vierzon.....	2 000 000	5 000 000	7 000 000	
De Lyon.....	4 000 000	10 000 000	14 000 000	
De Nantes.....	1 500 000	4 000 000	5 500 000	
De Belgique....	12 000 000	12 000 000	24 000 000	
De Lille et Valenciennes...	1 435 000	»	1 435 000	
Atmosphérique.	1 800 000	»	1 800 000	
Totaux...	30 735 000	49 500 000	80 235 000	80 235 000
Total des crédits des chemins de fer.....				206 735 000

Travaux divers.

Travaux des ports, 1844 et 1845.....	8 200 000	15 700 000
Fortifications du Havre.....	1 500 000	
Routes royales, 1844.....	6 000 000	
Total général.....		222 435 000

ÉTAT *des besoins de la dette flottante du Trésor.*

		fr.
Découvert constaté au 31 mars 1814.....		87 432 105
Découvert du 1er avril 1814 au 31 décembre 1829 (garanti par une créance de 98 millions sur l'Espagne)...		79 583 330
Ensemble.....		167 015 435
Découvert de l'exercice 1830.....	63 717 112	88 997 665
Découvert de l'exercice 1832.....	25 280 553	
Montant des découverts antérieurs à 1840 (désignés quelquefois sous le titre d'*ancien passif des caisses*).....		256 013 100
Découvert de 1840.....	138 009 530	
de 1841.....	18 695 725	
de 1842.....	109 980 263	
de 1843.....	63 911 671	
Total.....	330 597 189	
A déduire les réserves de l'amortissement de 1842 et 1843	136 988 426	
Reste.....	193 608 763	193 608 763
Total des découverts...		449 621 863
Avances faites aux chemins de fer et à quelques autres travaux publics.....		222 435 000
Insuffisance de l'excédant de recettes des budgets pour assurer le service journalier des caisses du Trésor.... (L'encaisse du Trésor était au 1er janvier 1844 de 268 149 076 fr. 45, et l'excédant de recette des budgets n'était que de 92 555 280 fr. 42, ce qui fait ressortir à cette époque une insuffisance de fonds de 175 593 796 fr. 05).		125 000 000
Total général.....		797 056 863

IMPRESSIONS
Nº 111.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. PERSIL, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du 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.

MESSIEURS,

Par le projet de loi que vous avez renvoyé à la commission, dont je suis en ce moment l'organe, le Gouvernement vous propose de prolonger le chemin de fer de Paris sur le centre de la France, d'une part, de Vierzon sur Châteauroux et Limoges, et, d'autre part, de Bourges sur Clermont. En faisant cette proposition à la Chambre des Pairs, M. le Ministre des travaux publics l'a rattachée à la loi du 11 juin 1842, dont elle ne serait qu'une exécution prévue. Dès cette époque, a-t-il dit, le Gouvernement aurait fait entrevoir la probabi-

* Cette commission était composée de MM. le baron GIROD (de l'Ain), le marquis DE BOISSY, le baron THÉNARD, PERSIL, le comte D'ANTHOUARD, ROSSI, FRANCK CARRÉ.

lité de la prolongation du chemin d'Orléans à Vierzon par deux rameaux dirigés, l'un vers le sud-est, l'autre vers le sud-ouest (1).

Cette base donnée au projet de loi faisait, à votre commission, le devoir de remonter à la loi du 11 juin, d'en étudier les dispositions, et de reconnaître si en effet la double direction du chemin de fer du centre sur Clermont, d'un côté, et sur Limoges de l'autre, actuellement proposée, était ou dans ses termes, ou dans son esprit, ou dans ses conséquences. Dans le cas contraire, vous n'auriez à considérer, soit les deux rameaux, soit celui des deux qui ne tirerait pas son origine de la loi, que comme des chemins nouveaux qu'il faudrait juger d'après toutes les règles applicables aux nouveaux classements.

Voici, en ce qui concerne le chemin de fer du Centre, comment s'expliquent les articles 1 et 2 de la loi du 11 juin 1842.

ART. 1er.

« Il sera établi un système de chemin de fer se « dirigeant :

« De Paris..... *sur le centre de la France par « Bourges*.....

ART. 2.

« L'exécution des grandes lignes de chemin de « fer *définies* par l'article précédent aura lieu par « le concours de l'Etat, des départements traver-

(1) Exposé des motifs à la Chambre des Pairs, page 10.

« sés et des communes intéressées, de l'industrie « privée, dans les proportions et suivant les for- « mes établies par les articles ci-après.

« Néanmoins, ces lignes pourront être concédées « en totalité ou en partie à l'industrie privée, en « vertu de lois spéciales et aux conditions qui se- « ront alors déterminées. »

Pour comprendre la portée du système dans lequel allait faire entrer la loi du 11 juin, il ne sera pas inutile de rappeler, en peu de mots, les tentatives infructueuses et les déceptions qu'avaient entraînées les premiers essais de chemins de fer.

Ce fut à l'industrie privée et à la puissance des compagnies que l'entreprise en avait d'abord été confiée. L'essai ne réussit pas, et, sauf de rares exceptions, les compagnies furent obligées de se retirer ou d'invoquer l'appui du Gouvernement. Les unes obtinrent des garanties d'intérêt, les autres des secours et des prêts. Plus tard le Gouvernement ne recula pas devant la pensée d'essayer lui-même, avec ses seules forces, la construction de quelques chemins de fer. Mais il acquit bientôt la certitude, comme tout le monde, au moins pour les grandes lignes, que ce ne serait qu'en unissant l'industrie et les capitaux privés aux forces du pays, qu'on arriverait à une prompte et sûre exécution.

C'est de cette pensée et de cette expérience qu'est venue la loi du 11 juin 1842, qui, en faisant appel au concours de l'État, des départements, des communes et de l'industrie privée, dans

les proportions qu'elle indique, met à la charge de l'État, des départements, des communes, pour les terrains, pour les terrassements et les travaux d'art, les trois cinquièmes environ de la dépense totale.

C'est une remarque qu'il convient de faire qu'en réunissant ce quadruple secours de l'État, des départements, des communes et de l'industrie privée, la loi ne renonça pas à abandonner la confection des chemins de fer à des compagnies s'il s'en présentait; le dernier paragraphe de l'article 2 fait au contraire toute réserve à cet égard, et l'on peut même dire que l'esprit général de la loi, son désir, s'il est permis de parler ainsi, n'était de recourir à l'État, aux départements, aux communes, qu'à défaut de l'industrie privée.

Une autre observation n'aura pas échappé à la sagacité de la Chambre. Elle aura parfaitement compris que si la loi du 11 juin imposait au pays les trois cinquièmes de la dépense, à défaut de compagnies qui l'auraient toute prise à leur charge, il n'était pas possible que ce fût d'une manière absolue et sans limite, de façon à l'obliger de payer les trois cinquièmes de ce que pourraient coûter *tous* les chemins de fer. Telle n'était pas l'aveugle facilité de la législature de 1842. Elle ne pouvait pas oublier que quelle que fût la richesse du pays, ses finances n'étaient pourtant pas inépuisables. C'était encore un essai qu'elle faisait. Elle l'appliquait aux chemins de fer *définis* par l'article 1^er^, et pas à d'autres; c'est à ceux-là seulement que l'article 2 accorde le concours de l'État, des

départements et des communes. « L'exécution, y est-il dit, « *des* grandes lignes des chemins de fer « DÉFINIES *par l'article précédent*, aura lieu par « le concours de l'État, des départements traver- « sés, et des communes intéressées, de l'industrie « privée, dans les proportions, et suivant les for- « mes établies par les articles ci-après. »

Ce n'est pas que nous entendions prétendre que le Gouvernement ait jamais entendu limiter son initiative ni interdire à tout jamais le classement par la législature, aux conditions de la loi de 1842, d'aucun autre chemin qui serait réclamé par les intérêts actuels du pays. Non, telle n'est pas notre pensée. Nous n'avons pas un respect superstitieux pour la loi de 1842 ; nous voulons dire seulement que, si le chemin de fer projeté n'est pas classé par cette loi, il faudra entrer dans un autre ordre d'idées, il faudra examiner s'il convient de le classer tel qu'il est présenté, s'il convient de le mettre à la charge de l'État dans les proportions déterminées par la loi du 11 juin. Ces réflexions nous conduisent à examiner le projet sous ces deux rapports, comme une conséquence de la loi du 11 juin, et comme établissant une ligne nouvelle entée sur une ligne déjà classée.

L'article 1^er^ de la loi du 11 juin 1842 a classé *un chemin de fer de Paris sur le centre de la France* PAR BOURGES. L'initiative n'en avait pas été prise par le Gouvernement. Ce fut la commission de la Chambre des Députés qui en fit la proposition; elle demandait un chemin sur le centre de la France par Vierzon, Bourges, Nevers et Clermont. Le

Gouvernement après quelques hésitations en accueillit le principe, mais en contestant le tracé; il laissait percer des dispositions pour la direction de Châteauroux et de Limoges; il demandait du temps pour se livrer à des études auxquelles il n'était pas préparé. Un amendement fut proposé dans ce sens, et malgré l'appui du Gouvernement, la Chambre des Députés le rejeta. De ce moment il fut décidé qu'il y aurait un chemin sur le centre de la France aux conditions de la loi, mais que ce chemin passerait par Bourges. Le prolongement à partir de Bourges était la seule chose restée indécise; on laissait à décider si, comme la commission l'avait proposé, le chemin sur le centre poursuivrait sa course vers Nevers, Moulins et Clermont, ou si, au contraire, il partirait de Bourges pour aller expirer à Limoges.

C'est cette question que le projet de loi soumis à vos délibérations semble s'être proposé de résoudre. Vous avez vu que c'était en donnant satisfaction aux deux directions, en accueillant avec une égale faveur Clermont et Limoges qu'il parvient à concilier toutes les exigences. Voici comment s'explique l'article 1^er^ :

« Le chemin de fer de Paris sur le centre de la France, *classé par l'article* 1^er^ *de la loi du* 11 *juin* 1842, sera prolongé d'une part, *de Vierzon sur Châteauroux et Limoges*, et, d'autre part, de Bourges sur Clermont. »

Il n'y a rien à dire sur l'application de la loi du 11 juin au prolongement de Bourges à Clermont.

Ce prolongement est autorisé, consacré par cette loi; il est d'ailleurs réclamé par la situation des lieux, par les riches et populeuses vallées de la Loire et de l'Allier, à travers lesquelles ce chemin pénètre au centre de la France ; dix à douze départements en profiteront, ce qui en fait bien une véritable ligne d'intérêt général.

Mais en est-il de même de la seconde direction que le projet propose de donner à cette ligne par Châteauroux et Limoges? peut-elle s'autoriser, comme nous l'a dit M. le Ministre des travaux publics, soit du texte, soit de l'esprit de cette loi, soit de raisons assez puissantes pour se faire admettre, *à priori*, au rang de ces lignes auxquelles sont dûs immédiatement les puissants secours de l'État.

Sur ces questions votre commission s'est partagée. La minorité a donné son approbation au prolongement de la ligne de Vierzon à Châteauroux et Limoges qu'elle regarde comme une ligne principale ou comme une partie de la ligne principale. La majorité n'a pu y reconnaître qu'un embranchement pris à Vierzon bien au-dessous du lieu d'où, d'après la loi qui classe le chemin du Centre, pourrait partir tout prolongement.

Voici les raisons de la minorité, les mêmes que celles qu'a fait valoir, au sein de la commission, M. le Ministre des travaux publics :

Dès l'origine, a-t-elle dit, le but de la ligne du centre a été de couper en deux, sur toute son étendue, le large espace qui sépare le chemin de fer de Paris à Bordeaux et la ligne de la Capitale à la Méditerranée. Entre Tours et Dijon, entre

Angoulême et Lyon, entre Montpellier et Bordeaux, il y a un espace d'environ quatre cents kilomètres qu'une ligne sur Toulouse couperait avantageusement ; mais des études ont été faites depuis la promulgation de la loi et elles ont prouvé qu'on ne parviendrait qu'avec une extrême difficulté, qu'avec d'énormes dépenses, à réaliser ce projet. Cette certitude a fait naître la pensée de pénétrer au centre de la France d'une autre manière, et d'y parvenir par deux lignes qui n'entraîneraient pas plus de dépense et procureraient autant et peut-être plus de bien que la ligne unique à laquelle on avait d'abord pensé. Par là seraient desservis presque tous les départements du centre, tous également traités, tandis que, avec une ligne unique, celle de Clermont, par exemple, il n'y aurait ni égalité ni justice, quoiqu'on trouve juste de les faire contribuer tous, également, au paiement des charges.

La loi du 11 juin ne s'oppose pas à ce double rameau qui irait fertiliser, à droite et à gauche, des contrées absolument placées dans la même situation. Son texte n'y est pas contraire et son esprit en favorise l'établissement. Le texte place Vierzon comme un tronc destiné à recevoir un ou plusieurs rameaux, suivant que des études ultérieures en démontreraient l'utilité et la possibilité; l'esprit révélé par la discussion prouve qu'il était dans la pensée du Gouvernement de proposer la double ligne, si la ligne centrale vers Toulouse n'était pas actuellement praticable. Le sous-secrétaire d'État du ministère des travaux publics, disait à la Chambre des Députés, dans la séance

du 4 mai 1842 : « Nous ne demandons pas, nous « Gouvernement, de donner raison à M. Peyra- « mont (ligne de Limoges) ou à M. Jaubert, ou « plutôt à la commission (ligne de Clermont); « nous vous demandons de nous permettre d'exa- « miner la question..... Vous déciderez ensuite, « si la ligne se dirigera de Vierzon ou de Bourges « vers Clermont ou vers Limoges; et pourquoi « même plus tard, quand on aura mieux apprécié « les difficultés et les dépenses, une double direc- « tion ne serait-elle pas admise? Vous avez bien « décidé que la ligne de la Méditerranée touche- « rait à cette mer en deux points.... Pourquoi le « centre de la France... ne serait-il pas sillonné « par deux rameaux qui s'embrancheraient sur un « trone commun, dont l'un irait à l'est, l'autre « à l'ouest de son point de départ. » (*Moniteur du 5 mai* 1842, p. 1015).

Les embranchements, a-t-on ajouté, et le droit de bifurquer les lignes de chemin de fer, suivant que la nécessité ou l'avantage s'en font sentir, résultent de la loi et ressortent de toutes ses dispositions. Est-ce autre chose en effet que des bifurcations que le chemin de fer sur la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes, que le chemin sur l'Angleterre par divers points du littoral de la Manche?

Au surplus, ont dit les représentants des départements intéressés, entendus aussi par votre commission, il importe peu que la loi du 11 juin ait formellement classé les deux lignes ou les deux rameaux dont il s'agit. Le Gouvernement les propose par

le projet en délibération : tout ce qu'il faut prouver maintenant, c'est la convenance, c'est l'utilité, c'est la justice de sa proposition. Or, à cet égard, l'évidence ne laisse rien à désirer.

Encore aujourd'hui les départements du centre méridional sont en communication avec Paris par la route royale n° 20 qui a fait la richesse de la plupart d'entre eux. La Haute-Garonne, le Tarn-et Garonne, le Lot, la Corrèze, la Haute-Vienne, l'Indre, sont traversés par cette route qui reçoit comme affluents les départements limitrophes. Tous ces départements sont placés dans la situation des autres contrées de la France : ils peuvent soutenir la concurrence. Par l'établissement des chemins de fer, tout va se trouver changé. La Haute-Garonne, le Tarn-et-Garonne, le Lot, les pays limitrophes, abandonneront leurs anciennes habitudes pour en prendre de nouvelles avec le chemin de Toulouse à Paris par Bordeaux. Les habitants de la Corrèze et de la Creuse iront à Clermont ; la Haute-Vienne et l'Indre seront abandonnés et perdront la situation que l'industrie de plusieurs siècles leur avait faite. Strictement, le Gouvernement ne doit rien aux départements qui ne gagnent pas à l'établissement des chemins de fer, mais l'équité et la justice lui font un devoir de réparer le préjudice que cet établissement leur fait éprouver. Or, Châteauroux, et particulièrement Limoges, sont dans cette condition. Limoges surtout, la ville de Limoges, qui devient de jour en jour plus industrieuse, verra son commerce et son industrie s'anéantir. Elle fabrique annuellement pour 5 millions de porcelaines. Le département élève plus de trente

mille têtes de bétail. Tout cela mérite bien quelque considération.

Telles sont les raisons qu'ont fait valoir en faveur du prolongement par Limoges du chemin du centre, M. le Ministre des travaux publics, la minorité de votre commission et les représentants des départements intéressés. La majorité les a prises en sérieuse considération et si elles ne l'ont pas conduite à adopter le prolongement par Limoges tel qu'il est présenté dans le projet, avec l'engagement par l'Etat de le faire établir conformément à la loi du 11 juin, elle s'est décidée à vous proposer de le classer, mais dans un système différent que nous expliquerons après un court examen des objections que nous venons d'analyser.

La loi du 11 juin 1842 qui a classé certaines grandes lignes et limité par là des engagements mis à la charge de l'Etat, la loi du 11 juin a prescrit l'établissement d'un chemin de fer sur le centre de la France. Sa disposition formelle, littérale, désigne *un* chemin, *un seul*, et non pas deux, passant par *Bourges* et non à Châteauroux. Ce chemin ne pourrait se diviser et prendre deux directions l'une par Bourges, l'autre par Châteauroux sans ajouter à la loi, sans faire autre chose que ce qu'elle a prescrit, sans changer son texte qui ne désigne *qu'un* chemin, qu'une direction, *par Bourges*. Ce n'est que de là, de Bourges, que peut partir le prolongement. Ce serait rétrograder que de le faire partir de Vierzon, qui est à 32 kilomètres en deçà.

L'esprit de la loi du 11 juin est conforme à son

texte. Les Chambres, d'accord avec le Gouvernement, n'ont jamais voulu associer les forces de l'Etat à l'industrie privée, que pour un seul chemin sur le centre de la France. Elles ne se sont pas interdit sans doute de faire autre chose, sous le titre de prolongement ou d'embranchement; mais cette extension était réservée pour l'avenir. On considérait comme le meilleur moyen d'assurer le présent, et de donner des espérances à l'avenir, la réserve de toute la puissance de l'Etat pour accomplir ce qu'on venait d'arrêter sur une grande échelle. Depuis le rapport fait à la Chambre des Députés jusqu'au dernier mot de la discussion à la Chambre des Pairs, on ne trouvera pas d'autre intention manifestée.

Nous avons déjà dit que, dans son immense réseau, le Gouvernement n'avait pas placé la ligne du centre. La commission de la Chambre des Députés, pour réparer cet oubli, proposa le chemin par Bourges, Nevers et Clermont.

« Nous vous proposons, dit le rapporteur, un « chemin qui traversera l'ancienne province du « Berri et touchera Bourges, sa capitale; qui, « pour atteindre la vallée de l'Allier, visitera les « riches usines du Nivernois; qui, suivant et sup- « pléant la rivière peu navigable de l'Allier, ira « chercher les produits des riches bassins houil- « liers et des vallées fertiles de l'Auvergne; qui « fournira aux populations de ces départements « un moyen de multiplier les relations qu'ils en- « tretiennent avec la Capitale. *Dans l'avenir, ce* « *chemin se prêtera à des embranchements faciles*

« *sur Châteauroux et sur Limoges.* Il pourra se « relier aux chemins de la Loire, établir une se- « conde communication entre Paris et Lyon, et « former la grande ligne de Nantes à Marseille. »

Le Gouvernement consentait à conduire ce chemin jusqu'à Vierzon ; mais au lieu de le continuer sur Bourges, Nevers et Clermont, il proposait de le rejeter sur la droite pour le diriger par Châteauroux à Confolens ou Limoges.

« Le Gouvernement, disait M. le sous-secré- « taire d'Etat des travaux publics, est d'accord « avec la commission sur le tracé entre Orléans et « Vierzon. Seulement vous aurez à déterminer, « *dans une discussion ultérieure*, si, à partir « de Vierzon, vous devez vous détourner vers « Bourges, Nevers, Moulins, pour aboutir au pied « du Mont-d'Or, ou, si vous vous dirigerez vers « Châteauroux et Confolens, pour aller gagner les « vallées de Lisle, de la Dordogne, du Lot et de « la Garonne (*Moniteur*, séance du 2 mai). »

Cette proposition ne pouvait pas manquer d'être relevée par les représentants des localités intéressées à ce que la ligne du centre n'obtînt pas la direction proposée par la commission.

Un Député de la Creuse propose cet amendement :

« Il sera établi de Paris sur le centre de la France « un chemin de fer passant par Vierzon, *sauf à « déterminer ultérieurement les points de prolon- « gement.* »

De ce moment, la question est ainsi posée par

l'auteur de l'amendement et par tous ceux qui l'appuient; faut-il aller à Limoges, faut-il aller à Clermont? Comme la ligne de Limoges n'était pas étudiée, ils demandaient, et le Gouvernement avec eux, qu'à partir de Vierzon, la direction ultérieure fût réservée. Ce fut en motivant cette proposition, que M. le sous-secrétaire d'Etat prononça les paroles rapportées précédemment, et par lesquelles il aurait exprimé la possibilité d'adopter, plus tard, une double direction, deux rameaux qui s'embrancheraient sur un tronc commun, dont l'un irait à l'est et l'autre à l'ouest de son point de départ.

On répondit à M. le sous-secrétaire d'Etat : « Assurément nous aimerions mieux, s'il était possible, que les deux lignes rivales de Clermont et de Limoges fussent classées à la fois. Mais comme *il est parfaitement évident que la Chambre n'en votera pas deux*, nous essayons de démontrer que c'est la nôtre (celle de Bourges et de Clermont) qui est préférable. »

A la suite de cette discussion, l'amendement fut rejeté, et l'article 1^er^ de la loi du 11 juin voté comme nous l'avons, c'est-à-dire avec cette expression bien nette et bien claire : « *Un chemin* sur le centre de la France *par Bourges*. » L'esprit et le texte sont ici parfaitement d'accord et si le texte ne parle que d'*un* chemin qui se dirigera sur Bourges, c'est en connaissance de cause, c'est à dessein, c'est pour faire cesser la concurrence qui s'était élevée entre Châteauroux et Limoges, d'une part, et Bourges de l'autre, c'est pour indiquer qu'il n'y aura qu'un seul chemin et que ce chemin

ne serait pas celui de Vierzon à Châteauroux et Limoges.

On a parlé d'embranchement et de bifurcation, sans doute pour indiquer que les lignes accessoires destinées à réunir de grands centres de populations ne rompaient pas rigoureusement l'unité d'un chemin classé; et que, sous ce rapport, un embranchement ou une bifurcation reconnus utiles pouvaient être considérés comme rentrant dans la loi du 11 juin. Il faut s'entendre. Quand cette loi a voulu faire jouir de ses dispositions favorables certaines localités éloignées de la ligne, mais qu'elle jugeait assez avantageusement placées pour y être rattachées avec fruit, elle s'en est expliquée formellement. Ainsi, pour la frontière de Belgique : ainsi pour le chemin sur l'Angleterre par plusieurs points du littoral : ainsi pour le chemin de la Méditerranée. Mais quand elle a gardé le silence, bien mieux quand elle a eu à juger des prétentions rivales, comme cela est arrivé entre Bourges, Châteauroux et Limoges, et qu'elle s'est prononcée pour Bourges, sans faire aucune réserve en faveur de Châteauroux et Limoges, on ne peut pas y voir d'engagement au profit de ces villes, on ne peut pas dire, comme l'article 1^er^ du projet, que le prolongement de Vierzon sur Châteauroux et Limoges soit la conséquence du classement du chemin de fer du Centre, ordonné par l'article 1^er^ de la loi du 11 juin. C'est le contraire qui est résulté de cet article et de la discussion qui le précède. Pour nous, il y a eu concurrence entre les deux directions. L'une a été préférée; c'est la seule à laquelle soient dus les

avantages de la loi du 11 juin; l'autre, en succombant, n'a pu qu'attendre les dispositions ultérieures des trois pouvoirs à son égard. C'est là la seule chance qu'elle ait de se relever; c'est aussi le seul côté de la question sous lequel il nous reste à envisager le chemin de fer de Vierzon à Limoges.

Ligne nouvelle, non comprise dans la loi du 11 juin, simple embranchement, ce chemin devrait être rigoureusement abandonné à l'industrie particulière, comme Cognac, Saintes et Rochefort, sur la route de Bordeaux; comme Evreux et Caen sur la route de Rouen; comme Boulogne sur le chemin du Nord. Nous vous en ferions, Messieurs, la proposition s'il n'y avait pas des raisons particulières de lui assigner un rang à part.

Nous l'avons déjà dit à la Chambre, Châteauroux et Limoges font un grand commerce. Dans la Haute-Vienne, l'élève du bétail est en progrès, et dans l'intérêt du pays il convient de favoriser cette industrie agricole au lieu de la gêner et de la restreindre. L'industrie manufacturière y donne plus de cinq millions de francs. Par la privation d'un chemin de fer, les deux départements de l'Indre et de la Haute-Vienne ne manquent pas seulement de gagner, ils perdent; ils verront de jour en jour diminuer leur industrie et la production agricole. Nous l'avons déjà fait pressentir à la Chambre, il y aurait dans cet abandon de la ville de Limoges et de tout le département de la Haute-Vienne quelque chose qui pourrait paraître contraire à la justice distributive. Placés au milieu de ces voies merveilleuses et ne pouvant commu-

niquer avec aucune, ce département et celui de l'Indre pourraient être privés de leurs relations commerciales et industrielles. C'est là une perte que, pour ces départements déshérités et pour la France entière, il faudrait s'empresser de faire cesser, sans pourtant trop grever les intérêts de l'Etat, sans lui imposer d'une manière absolue une charge que la loi avait entendu réserver aux grandes lignes.

Le moyen en est maintenant connu. La Chambre l'a sanctionné par une de ses délibérations toutes récentes; il ne s'agirait que d'en faire une nouvelle application. Vous comprenez, Messieurs, que nous voulons parler de cette disposition par laquelle l'Etat ne serait obligé de concourir à l'établissement d'une ligne, dans les limites de la loi du 11 juin 1842, qu'autant que l'industrie privée n'offrirait pas de s'en charger moyennant une concession à long terme : quatre-vingt-dix-neuf ans par exemple. Cet amendement nous a paru pouvoir s'appliquer à la ligne de Vierzon à Limoges et concilier les ménagements dus à la fortune publique avec les exigences d'une stricte justice distributive. Il fait parfaitement ressortir la différence de condition des deux chemins, de celui de Bourges à Clermont classé comme chemin du centre par la loi du 11 juin, et de celui de Vierzon à Limoges par Châteauroux, classification nouvelle motivée par une situation toute particulière. Tout le monde comprendra dès lors pourquoi, dès aujourd'hui, la ligne de Clermont reste à la charge de l'Etat, des départements et des communes pour

CHAMBRE DES PAIRS BIBLIOTHEQUE

les terrains, les terrassements et les travaux d'art, tandis que ce n'est qu'éventuellement que le chemin de Limoges jouira de la même faveur. Si d'ici à la fin de l'année prochaine, il ne se présente pas de compagnie pour accepter la concession à long terme de cette entreprise, l'Etat se considérera comme obligé, non en vertu des dispositions de la loi du 11 juin, mais à raison des principes de haute justice distributive que nous avons signalés.

Voici, d'après ces considérations, comment serait rédigé le projet de loi.

PROJET DE LOI

AMENDÉ PAR LA COMMISSION.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS. *proposés par la Commission.*
TITRE Ier.	TITRE Ier.
ART. 1er.	ART. 1er.
Le chemin de fer de Paris sur le centre de la France, classé par l'article 1er de la loi du 11 juin 1842, sera prolongé, d'une part, de Vierzon sur Châteauroux et Limoges; et, d'autre part, de Bourges sur Clermont.	Le chemin de fer de Paris sur le centre de la France, classé par l'art. 1er de la loi du 11 juin 1842, sera prolongé de Bourges sur Clermont.
ART. 2.	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.	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 chemin de fer de Vierzon sur Châteauroux et Limoges, à une compagnie qui en exécutera tous les travaux. La concession aura lieu par adjudication publique; le rabais portera sur le maximum de durée énoncé au paragraphe précédent. Nul ne sera admis au con-

PROJET DE LOI
presenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

cours 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 d'Orléans à Clermont* ;

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 pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le mon-

PROJET DE LOI
résenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

tant 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 conformes aux clauses générales des cahiers des charges mentionnées par les lois rendues dans le cours de la présente session.

Si, dans le cours de l'année 1845, le prolongement de Vierzon sur Châteauroux et Limoges n'a pas été concédé à une compagnie, ce prolongement sera établi aux frais de l'État, conformément à l'art. 2 de la loi du 11 juin 1842.

ART. 3.

Une somme de treize mil-

ART. 3.

(Comme au projet.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
lions 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.	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'allocation mentionnée en l'article précédent,* il est ouvert au Ministre des travaux publics :
Sur l'exercice 1844, un crédit de deux millions de francs (2 000 000 fr.), savoir :	(Supprimé.)
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.	Sur l'exercice de 1844, un crédit de un million de francs 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.
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 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 :	(Supprimé.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
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	Et sur l'exercice de 1845, un crédit de trois millions pour la même partie du chemin de fer du centre, entre Vierzon et la rive droite de l'Allier.
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. 5. Le Ministre des travaux publics est autorisé à comprendre la partie de chemin de fer désignée en l'art. 1er ci-dessus, dans un seul et même bail avec le chemin d'Orléans à Vierzon. (Le reste comme à l'art. 5 du projet.)
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. 6. (Comme au projet.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
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. 7. (Comme au projet.)
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.	ART. 8. (Comme au projet.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
TITRE II.	
ART. 9.	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 (6500 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.	(Comme au projet.)
ART. 10.	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 3 100 000 fr..	(Comme au projet.)

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
TITRE III. *Voies et moyens.*	
ART. 11.	ART. 11.
Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.	(Comme au projet.)

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 19 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la fixation du budget des dépenses pour l'Exercice 1845;

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 18 juillet 1844, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'Etat au département des finances, et par les commissaires désignés à cet effet, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Des crédits sont ouverts, jusqu'à concurrence de un milliard trois cent soixante-trois millions cinq cent soixante-seize mille deux cent quarante-huit

francs (1 363 576 248 fr.), pour les dépenses de l'exercice 1845, conformément à l'état A ci-annexé, savoir :

Service ordinaire.

Dette publique.....	365 608 154 fr.
Dotations.....	14 739 271
Services des ministères....	675 388 848
Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.....	147 492 181
Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.....	65 306 200
Total du service ordinaire	1 268 534 654

Service extraordinaire.

Travaux extraordinaires ...	61 041 594
Grandes lignes de chemins de fer	34 000 000
Total général....	1 363 576 248

Des crédits, montant à la somme de dix-neuf millions quatre cent quatre-vingt-treize mille neuf cent quatre-vingt-douze francs (19 493 992 fr.), sont également ouverts, pour l'exercice 1845, conformément à l'état B ci-annexé, aux services spéciaux portés pour ordre au budget, savoir :

Légion-d'honneur	7 102 898 fr.
Imprimerie royale	2 760 500
A reporter. . . .	9 863 398

Report. . . .	9 863 398 fr.
Chancelleries consulaires.....	336 000
Caisse des Invalides de la marine	7 944 100
Service de la fabrication des monnaies et médailles.....	1 350 494
Total.....	19 493 992

ART. 2.

Il sera pourvu au paiement des dépenses mentionnées dans l'article 1^er^ de la présente loi, et dans les tableaux y annexés, par les voies et moyens de l'exercice 1845.

ART. 3.

L'effectif à entretenir en Algérie, au delà duquel il y aura lieu à l'application du deuxième paragraphe de l'article 4 de la loi de finances du 11 juin 1842, est fixé, pour l'année 1845, à soixante mille hommes et treize mille huit cent quatre-vingt-seize chevaux.

ART. 4.

Il sera rendu un compte spécial et distinct de l'emploi des crédits ouverts à chacun des paragraphes des chapitres 21, 25 et 33 du budget du ministère de la guerre pour travaux extraordinaires civils et militaires à exécuter, en 1845, sur divers points de l'Algérie : ces crédits ne pourront recevoir aucune autre affectation.

ART. 5.

A partir du 1^er^ janvier 1846, toutes les recettes

et dépenses de l'Algérie, autres que celles qui ont un caractère local et municipal, seront rattachées au budget de l'Etat. Les recettes et dépenses locales et municipales seront réglées par une ordonnance royale.

ART. 6.

Il est ouvert, au Ministre de la guerre, un crédit de un million cinquante mille fr. (1 050 000 fr.), pour l'inscription, au Trésor public, des pensions militaires à liquider dans le courant de l'année 1845.

ART. 7.

L'intérêt des cautionnements en numéraire est fixé à 3 pour 100, à partir du 1er janvier 1845.

ART. 8.

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

Ministère de la justice et des cultes.

Frais de justice criminelle;
Indemnités pour frais d'établissement des évêques, des archevêques et des cardinaux;
Frais de bulles et d'informations;

Traitements et indemnités des membres des chapitres et du clergé paroissial;

Traitements des ministres des cultes non catholiques.

Ministère des affaires étrangères.

Frais d'établissement des agents politiques et consulaires;

Frais de voyage et de courriers;

Missions extraordinaires.

Ministère de l'instruction publique.

Traitements éventuels des professeurs des facultés;

Frais de concours dans les facultés;

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

Ministère de l'intérieur.

Dépenses ordinaires du service intérieur des maisons centrales de force et de correction;

Transport des condamnés aux bagnes et aux maisons centrales;

Dépenses départementales.

Ministère de l'agriculture et du commerce.

Encouragements aux pêches maritimes;

Frais relatifs à la mise en vente des eaux thermales.

Ministère des travaux publics.

Services des prêts autorisés pour les chemins de fer;

Frais d'entretien et d'exploitation des chemins de fer exécutés sur les fonds de l'État.

Ministère de la guerre.

Frais de procédure des conseils de guerre et de révision ;

Achats des fourrages de la gendarmerie ;

Achats de grains et de rations toutes manutentionnées ;

Achats de liquides ;

Achats de combustibles ;

Achats de fourrage pour les chevaux de troupes ;

Dépense de transport d'armes, de munitions, d'effets d'hôpitaux et de couchage ;

Solde de non-activité et solde de réforme, créées par la loi du 19 mai 1834 ;

Dépenses d'exploitation du service des poudres et salpêtres, y compris les salaires d'ouvriers.

Ministère de la marine et des colonies.

Frais de procédure devant les tribunaux maritimes et autres ;

Achats de vivres.

Ministère des finances.

Dette publique (*Dette perpétuelle et amortissement*) ;

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

Intérêts de la dette flottante ;

Intérêts de la dette viagère ;

Intérêts de cautionnements ;

Pensions (Chap. XII, XIII, XIV, XV, XVI et XVII);

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

Frais de trésorerie ;

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

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

Contributions des bâtiments et des domaines de l'Etat et des biens séquestrés ;

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

Dépenses relatives aux épaves, déshérences et biens vacants ;

Achats de papiers pour passe-ports et permis de chasse ;

Achats de papiers à timbrer, frais d'emballage et de transport ;

Travaux d'abatage et de façon de coupes de bois à exploiter par économie ;

Frais d'adjudication des produits des forêts et des droits de chasse et de pêche ;

Avances recouvrables et frais judiciaires ;

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

Remises pour la perception des contributions indirectes dans les départements ;

Achats de papier filigrané pour les cartes à jouer ;

Contribution foncière des bacs, canaux et francs-bords;

Service des poudres à feu;

Achat des tabacs et frais de transport;

Primes pour saisies de tabacs et arrestations de colporteurs;

Remises des directeurs des bureaux de postes aux lettres;

Achats de lettres venant de l'étranger;

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

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

Réparations et frais de combustibles des mêmes paquebots;

Frais de justice, de poursuites, d'arrestation des marins des paquebots des postes, absents sans congés; pertes et avaries;

Transport des dépêches par entreprises;

Salaires des facteurs ruraux des postes;

Frais d'hôpitaux et de quarantaine (paquebots de la Méditerranée);

Pertes résultant des tolérances en fort sur le titre et le poids des monnaies fabriquées;

Remboursements, restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.

Fait au palais de Neuilly, le 19 juillet, 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 sur les dépenses de l'exercice 1845, tel qu'il vient d'être adopté par la Chambre des Députés. Les propositions du Gouvernement vous sont connues, dans leur ensemble et dans tous leurs détails, par les documents qui vous ont été distribués dès l'ouverture de cette session. Nous ne pourrions que nous y référer aujourd'hui, et vous approuverez, sans doute, que nous n'appelions votre attention que sur les changements apportés au projet primitif, soit par des propositions subséquentes, soit par les votes de la Chambre élective.

Les crédits réclamés s'élevaient à 1 372 538 141 fr.; mais, d'une part, ils se sont accrus d'un crédit spécial de 199 289 fr., demandé pour la reconstruction des bâtiments de la cour royale de Montpellier; d'une autre part, les amendements votés par l'autre Chambre les ont réduits de 9 161 182 fr., et finalement ils demeurent fixés à la somme totale de 1 363 576 248 fr., qui se compose ainsi :

Service ordinaire..	1 268 534 654 fr.

Report. . . .	1 268 534 654 fr.
Travaux publics extraordinaires.	61 041 594
Grandes lignes de chemins de fer.	34 000 000 fr.
Total. . . .	1 363 576 248 fr.

Nous joignons à cet Exposé un tableau comparatif, avec des notes explicatives, qui énonce les causes des différences entre les propositions du Gouvernement et les votes de la Chambre des Députés. Il suffira donc de les résumer sommairement.

La diminution de 9 161 182 fr., déjà mentionnée, résulte de retranchements montant à 9 263 582 fr., et atténués de 102 400 fr. par plusieurs augmentations. Elle porte, sur les dépenses *de la guerre et de la marine*, pour 3 844 675 fr.
Sur les divers *services civils*, pour. 3 926 757
Et sur les travaux extraordinaires, pour. 1 389 750
Total. . . . . 9 161 182 fr.

Les retranchements sur la guerre sont de 3 378 222 fr.; ils proviennent principalement d'une réduction sur l'effectif de 4 000 hommes et de 2 000 chevaux, et de quelques diminutions sur les dépenses du matériel du génie et de l'artillerie. Quant à la marine, la force des armements qui servait de base à nos propositions, a été adoptée sans aucun changement; la réduction de 466 453 fr., qu'éprouve, en définitive, le budget de ce dépar-

tement, se répartit sur ses différents chapitres, sans se rattacher à aucune cause générale.

Parmi les réductions partielles dont se compose la diminution de 3 926 757 fr., opérée sur l'ensemble des services civils, nous en signalerons deux principales; l'une de 1 572 170 fr. est la conséquence de l'affaiblissement du principal des patentes, sous le régime de la loi nouvelle; les diverses attributions dont cet impôt est grevé, soit au profit des communes, soit au profit des services locaux, ont dû nécessairement éprouver une réduction proportionnelle; l'autre de 1 512 500 fr. a été ajoutée, par amendement, à un retranchement de 800 000 que nous proposions au budget sur les intérêts de cautionnements. Ainsi que nous l'avions expliqué dans l'Exposé des motifs, cette proposition spéciale avait pour but, en abaissant à 3 pour 100 l'intérêt du cautionnement des officiers ministériels seulement, de replacer cette classe de titulaires dans la condition exceptionnelle qui lui était faite sous l'Empire, et qui se trouvait, du reste, compensée par des avantages particuliers. C'est avec regret que nous avons vu généraliser cette mesure, qui pèsera surtout sur les comptables du Trésor, et aggravera, d'une manière sensible, les réductions considérables que leurs émoluments ont successivement éprouvées. Ce sera pour le Gouvernement un motif d'examiner avec une nouvelle attention le projet, souvent agité, de convertir en rentes sur l'Etat, les cautionnements en numéraire.

La réduction de 1 389 750 fr. sur les crédits pour

travaux extraordinaires, s'applique à des crédits demandés par le Ministre de la guerre, pour des travaux de fortifications à plusieurs places de l'intérieur; la Chambre n'a pas cru devoir accorder les crédits réclamés avant que la dépense eût été autorisée par des allocations spéciales pour chaque place forte, conformément à la loi du 25 juin 1841. Le Ministre de la guerre a adhéré à la suppression sous la réserve de présenter une loi sur cet objet, à la session prochaine.

Il nous reste à faire mention de quelques virements de crédits, qui ont eu lieu de chapitre à chapitre dans le budget du département des finances, et auxquels nous avons donné notre assentiment. Nous signalerons, enfin, sur les services spéciaux portés pour ordre au budget, un vote qui a réduit de 24 000 francs les frais de chancelleries consulaires, et qui a attribué cette somme au Trésor, à titre d'excédant disponible sur le fonds commun des chancelleries à porter en recette au budget de l'État, en exécution de l'ordonnance du 24 août 1833.

Tels sont, Messieurs, les seuls changements apportés au chiffre des crédits proposés. Quant au texte du projet de loi, il y a été introduit, d'accord avec le Gouvernement, un article additionnel, portant qu'à partir de l'année 1846 toutes les recettes et dépenses de l'Algérie qui n'ont pas un caractère municipal, seront rattachées au budget de l'État. Il résultera de cette mesure d'ordre que le service municipal proprement dit restera seul affranchi du vote législatif, comme il l'est

dans l'intérieur du Royaume, et l'article dispose que ce service sera réglé par une ordonnance royale. C'est une utile amélioration, ajoutée à celles que l'ordonnance organique du 21 août 1839 a déjà introduites dans la comptabilité de l'Algérie.

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

(Les États seront incessamment distribués.)

(État

CHAPITRES spéciaux	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	

(État A.) *Budget général des Dépenses de l'exercice 1845.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Ire PARTIE. — Dette publique.		
	1° *Dette consolidée et amortissement.*		fr.
1	Rentes 5 pour $\frac{0}{0}$		147,040,480
2	Rentes 4 $\frac{1}{2}$ pour $\frac{0}{0}$		1,026,600
3	Rentes 4 pour $\frac{0}{0}$		22,507,375
4	Rentes 3 pour $\frac{0}{0}$		52,484,216
5	Fonds d'amortissement :	fr.	
	Dotation annuelle	46,526,683	46,526,683
	Rentes appartenant à la caisse d'amortissement comprises dans les crédits ci-dessus (par approximation)	56,607,169	
	Montant du fonds d'amortissement.	103,133,852	
	TOTAL pour la dette consolidée et l'amortissement.		269,585,354
	2° *Emprunts spéciaux pour canaux et travaux divers.*		
6	Intérêts et primes des emprunts à rembourser par le Trésor		6,395,038
7	Amortissement des emprunts à rembourser par le Trésor		3,050,262
8	Charges annuelles des emprunts contractés à des conditions diverses		1,000,000
	TOTAL pour les emprunts spéciaux		10,445,300
	3° *Intérêts de capitaux remboursables à divers titres.*		
9	Intérêts de capitaux de cautionnements		6,937,500
10	Intérêts de la dette flottante du Trésor		20,000,000
	TOTAL pour les intérêts de capitaux remboursables à divers titres		26,937,500
	4° *Dette viagère.*		
11	Rentes viagères		2,800,000
12	Pensions de la Pairie, de veuves de Pairs et d'anciens Sénateurs		540,000
13	—— civiles. (*Décret du 13 septembre 1806.*)		1,370,000
14	—— à titre de récompenses nationales		415,000
15	—— militaires		41,730,000
16	—— ecclésiastiques		850,000
17	—— de donataires dépossédés		1,270,000
18	—— accordées sur la caisse de vétérance de l'ancienne Liste civile. (*Loi du 29 juin 1835.*)		600,000
19	Subvention aux fonds de retraite des finances; pensions et indemnités temporaires		8,635,000
20	Secours aux pensionnaires de l'ancienne Liste civile.		400,000
	TOTAL pour la dette viagère		58,640,000

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	RÉCAPITULATION DE LA Ire PARTIE. —	
	DETTE PUBLIQUE.	fr.
	1° Dette consolidée et amortissement.....	269,585,354
	2° Emprunts spéciaux pour canaux et travaux divers.	10,445,300
	3° Intérêts de capitaux remboursables à divers titres.	26,937,500
	4° Dette viagère.....	58,640,000
	TOTAL de la Ire Partie.....	365,608,154
	II° PARTIE. — DOTATIONS.	
21	Liste civile.....	13,300,000
22	Chambre des Pairs.....	720,000
23	Chambre des Députés.....	719,271
	TOTAL de la IIe Partie.....	14,739,271
	III° PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.	
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.	
	Ire PARTIE. — DÉPENSES DE LA JUSTICE.	
	Administration centrale.	fr.
1	Administration centrale (*Personnel*)...	466,500
2	Administration centrale (*Matériel*)....	107,000 — 573,500
	Conseil d'État.	
3	Conseil d'État (*Personnel*).....	622,200
4	Conseil d'Etat (*Matériel*).....	30,000 — 652,200
	Cours et tribunaux.	
5	Cour de cassation.....	974,000
6	Cours royales.....	4,265,550
7	Cours d'assises.....	154,400
8	Tribunaux de première instance.....	6,376,345
9	Tribunaux de commerce.....	179,900
10	Tribunaux de police.....	62,900
11	Justices de paix.....	3,108,530 — 15,121,625
	Frais de justice.	
12	Frais de justice criminelle et des statistiques.....	4,400,000
13	Dépenses diverses.—Secours temporaires à d'anciens magistrats et employés de l'administration, à leurs veuves et orphelins n'ayant pas droit à pension; dépenses extraordinaires et imprévues; indemnité au *Journal des Savants*.....	55,000
14	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL de la Ire Partie.....	20,801,325

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.		
	IIe PARTIE. — DÉPENSES DES CULTES.		
	Administration centrale.	fr.	
1	Personnel des bureaux des cultes.....	199,500	
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux des cultes.....	27,000	fr. 253,044
3	Subvention au fonds des retraites des employés des cultes.....	26,544	
	Culte catholique.		
4	Traitements et dépenses concernant les cardinaux, archevêques et évêques.	1,057,000	
5	Traitements et indemnités des membres des chapitres et du clergé paroissial.	29,111,000	
6	Chapitre royal de Saint-Denis.....	112,000	
7	Bourses des séminaires.....	1,000,000	
8	Secours à des ecclésiastiques et à d'anciennes religieuses.....	920,000	
9	Dépenses de service intérieur des édifices diocésains.....	487,000	36,048,300
10	Acquisitions, constructions et entretien des édifices diocésains.....	2,000,000	
11	Secours pour acquisitions ou travaux concernant les églises et presbytères.	1,200,000	
12	Secours à divers établissements ecclésiastiques.....	156,300	
13	Dépenses accidentelles.....	5,000	
	Cultes non catholiques.		
14	Dépenses du personnel des cultes protestants.....	1,103,050	
15	Dépenses du matériel des cultes protestants.....	120,000	1,349,450
16	Frais d'administration du directoire général de la confession d'Augsbourg..	16,000	
17	Dépenses du culte israélite.....	110,400	
18	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL de la IIe partie.....		37,650,794
	RÉCAPITULATION.		
	Ire PARTIE. Dépenses de la justice.....		20,802,325
	IIe PARTIE. Dépenses des cultes.....		37,650,794
	TOTAL GÉNÉRAL.....		58,453,119

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.		
	Administration centrale.	fr.	fr.
1	Personnel.....	549,122	707,122
2	Matériel.....	158,000	
	Traitements des agents du service extérieur.		
3	Traitements des agents { politiques..... 2,739,800 / consulaires.... 2,287,000 }	5,026,800	5,056,800
4	Traitements des agents en inactivité.....	30,000	
	Dépenses variables.		
5	Frais d'établissement.....	300,000	2,775,409
6	Frais de voyage et de courriers.....	600,000	
7	Frais de service.....	948,000	
8	Présents diplomatiques.....	40,000	
9	Indemnités et secours.....	52,500	
10	Dépenses secrètes.....	650,000	
11	Missions extraordinaires.....	150,000	
12	Dépenses imprévues.....	30,000	
13	Indemnités temporaires.....	4,969	
14	Subvention à la caisse des retraites.....		80,000
	Service extraordinaire.		
15	Reconstruction du palais de France à Constantinople.		Mémoire.
16	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		8,619,391

N° 112.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.	
		fr.
1	Administration centrale. (*Personnel.*).....	412,000
2	—— (*Matériel.*).....	115,600
3	Conseil royal et inspecteurs généraux de l'Université.....	230,000
4	Services généraux.....	317,900
5	Administrations académiques.....	635,900
6	Inspections de l'instruction primaire.....	500,000
7	Instruction supérieure.....	2,797,556
8	Instruction secondaire.....	2,119,000
9	Instruction primaire. (Dépenses imputables sur les fonds généraux de l'État.).....	2,400,000
10	Instruction primaire. (Dépenses imputables sur les fonds départementaux.).....	4,025,900
11	*Idem.* (Dépenses imputables sur les ressources spéciales des écoles normales primaires.).....	450,000
12	Institut.....	562,000
13	Collége de France.....	167,044
14	Muséum d'histoire naturelle.....	480,450
15	Bureau des longitudes et observatoires.....	121,760
16	Bibliothèque royale. (Dépenses ordinaires.).....	283,600
17	Bibliothèque royale. (Crédit extraordinaire. — 7e annuité.).....	105,000
18	Bibliothèques publiques.....	167,223
19	Établissements divers.....	132,600
20	Souscriptions.....	180,000
21	Encouragements et secours aux savants et hommes de lettres..... fr. 262,000 Voyages et missions scientifiques..... 112,000	374,000
22	Recueil et publication des documents inédits de l'Histoire nationale.....	150,000
23	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL.....	16,727,533

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	SERVICES IMPUTABLES SUR LES FONDS GÉNÉRAUX DU BUDGET.		
	Administration centrale.		
1	Traitement du Ministre et personnel de l'administration centrale.....	858,000	fr.
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux.....	228,900	1,183,900
3	Archives du Royaume.....	97,000	
	Services divers.		
4	Dépenses secrètes ordinaires de police générale.....	932,000	
5	Dépenses du personnel des lignes télégraphiques.....	971,500	
6	Dépenses du matériel des lignes télégraphiques.....	137,300	
7	Dépenses générales du personnel des gardes nationales.....	147,000	
8	Dépenses générales du matériel des gardes nationales.....	26,000	2,296,913
9	Surveillance de la librairie provenant de l'étranger.....	18,000	
10	Indemnités de réforme allouées à des employés de l'administration centrale, et subvention à la caisse des retraites du Conservatoire de musique. (*Loi du 1er mai 1822.*).....	65,113	
	Beaux-Arts.		
11	Établissements des beaux-arts.....	454,000	
12	Ouvrages d'art et décoration d'édifices publics.....	400,000	
13	Conservation d'anciens monuments historiques.....	600,000	
14	Encouragements et souscriptions concernant les beaux-arts.....	311,000	3,231,900
15	Indemnités annuelles ou secours accordés à des artistes, auteurs dramatiques, compositeurs, et à leurs veuves.....	137,700	
16	Subventions aux théâtres royaux.....	1,144,200	
17	Subvention à la caisse des pensions de l'Académie royale de musique.....	185,000	
	A reporter.....		6,712,713

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	Report.....		fr. 6,712,713
	Secours et subventions.		
18	Subventions aux établissements généraux de bienfaisance.....	fr. 538,000	
19	Secours généraux aux hospices, bureaux de charité et institutions de bienfaisance.....	320,000	
20	Secours à des personnes dans l'indigence, et qui ont des droits à la bienveillance du Gouvernement, frais de rapatriement de Français indigents, etc.....	224,000	
21	Subventions pour exécution, par voie de concession de péage, de travaux de ponts sur les chemins vicinaux.....	400,000	3,724,000
22	Secours aux sociétés de charité maternelle.....	120,000	
23	Secours aux étrangers réfugiés en France.	1,850,000	
24	Secours aux condamnés politiques.....	250,000	
25	Secours aux orphelins et aux combattants de juillet 1830 et aux orphelins de juin 1832.....	22,000	
	SERVICES DÉPARTEMENTAUX A LA CHARGE DES FONDS GÉNÉRAUX DU BUDGET.		
	Administration départementale.		
26	Traitements et indemnités aux fonctionnaires administratifs des départements.....	3,089,400	
27	Traitements et indemnités aux commissaires de police.....	100,000	
28	Abonnements pour frais d'administration des préfectures et sous-préfectures....	4,690,300	8,009,700
29	Inspections administratives de services départementaux.....	130,000	
	A reporter.....		18,446,413

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	Report.....		fr. 18,446,413
	Détention de condamnés.		
30	Dépenses ordinaires des condamnés à plus d'un an de détention, renfermés dans les maisons centrales de force et de correction ou autres prisons; réparations des bâtiments, mobilier, etc.....	fr. 5,300,000	
31	Transport des condamnés aux bagnes et à plus d'un an de détention; reprise d'évadés.....	580,000	5,880,000
	Matériel des cours royales.		
32	Loyers, entretien et réparations de bâtiments, mobilier et menues dépenses des cours royales; frais d'occupation du Palais de Justice de Paris par la Cour de cassation.....	460,000	
32 *b.*	Construction d'un nouveau palais pour la cour royale de Monpellier.....	199,289	883,489
33	Constructions nouvelles au Palais de Justice de Rouen.....	224,200	
34	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL des dépenses imputables sur les fonds généraux du budget.....		25,209,901
	SERVICE DÉPARTEMENTAL IMPUTABLE SUR RESSOURCES SPÉCIALES.		
	Dépenses ordinaires.		
35	Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels concédés aux départements (9 c. $\frac{7}{10}$).....	18,581,223	
	Idem sur le produit du fonds commun à répartir par ordonnance royale (5 c. $\frac{7}{10}$).....	10,918,863	30,150,086
	Idem sur les produits éventuels ordinaires.....	650,000	
	A reporter.....		30,150,086

CHAPITRES.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	Report.....		fr. 30,150,086
	Dépenses facultatives.		
	Dépenses d'utilité départementale imputables sur le produit des centimes facultatifs votés par les conseils généraux. (Maximum 5 cent. dans 85 départements, et 20 cent. dans la Corse.).....	fr. 9,601,000	
36	*Idem* sur le produit du fonds commun à répartir en secours par le règlement des budgets départementaux ($\frac{6}{10}$ de c.).	1,149,354	
	Idem sur les produits éventuels facultatifs.	450,000	11,800,354
	Idem sur le produit de subventions communales et particulières pour travaux de routes et autres dépenses facultatives.....	600,000	
	Dépenses extraordinaires.		
37	Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels extraordinaires imposés en vertu de lois spéciales.....	14,950,100	
	Idem sur les fonds d'emprunts autorisés par des lois particulières.....	2,297,055	17,247,155
	Dépenses spéciales.		
38	Dépenses des chemins vicinaux imputables sur le produit des centimes additionnels spéciaux (maximum 5 cent.).	10,719,400	
	Idem sur contingents communaux et souscriptions particulières.....	6,500,000	
	Idem sur les produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838, et versés dans les caisses départementales pour y conserver leur affectation spéciale.....	170,000	17,389,400
	TOTAL des dépenses imputables sur ressources spéciales.....		76,586,995
	RÉCAPITULATION.		
	Dépenses imputables sur les fonds généraux du budget.....		25,209,202
	Dépenses imputables sur ressources spéciales.....		76,586,995
	TOTAL GÉNÉRAL.....		101,796,897

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.		
	Service central.	fr.	fr
1	Administration centrale. (*Personnel.*).	511,300	
2	Administration centrale. (*Matériel.*)..	102,000	704,330
3	Subvention aux caisses de retraites...	91,030	
	Agriculture et haras.		
4	Écoles vétérinaires et bergeries.....	683,000	
5	Encouragements à l'agriculture.....	830,000	
6	Haras, dépôts d'étalons, primes, achats d'étalons, etc.....	2,240,000	3,753,000
	Manufactures, commerce intérieur et extérieur.		
7	Conservatoire et écoles des arts et métiers.....	1,090,925	
7 *b.s.*	Achat du matériel et du mobilier de l'école d'Aix.....	100,000	
8	Encourag[ts] aux manufact. et au commerce, publicat. des brev. d'invention, missions et travaux statistiques.	242,000	6,152,925
9	Frais de surveillance des sociétés et agences tontinières.....	20,000	
10	Encouragements aux pêches maritimes.	4,000,000	
11	Poids et mesures.....	700,000	
	Établissements thermaux et sanitaires.		
12	Entretien des établissements thermaux et subventions.....	250,000	
13	Établissements et service sanitaires, encouragements à la vaccine.....	350,000	600,000
	Secours.		
14	Secours aux colons.....	865,000	
15	Secours spéciaux pour pertes résultant d'incendie, grêle, inondations et autres cas fortuits.....	1,915,590	2,780,590
16	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		13,990,845

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	Ire Section. — *Service ordinaire.*	fr.
1	Traitement du Ministre et personnel de l'administration centrale.....	519,300
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux de l'administration centrale.....	85,000
3	Personnel du corps des ponts et chaussées.....	3,199,000
4	Personnel des officiers et maîtres de ports du service maritime et des inspecteurs de la navigation.....	199,000
5	Personnel des conducteurs embrigadés.....	1,234,000
6	Personnel du corps des mines, enseignement, écoles.	536,400
7	Personnel des gardes-mines.....	80,000
8	Matériel des mines (Services divers).....	70,000
9	Conseil des bâtiments civils et bureau de contrôle..	66,000
10	Subvention à la caisse des retraites.....	300,000
11	Routes royales et ponts.....	30,000,000
12	Reconstruction de divers ponts. (*Loi du 2 juil.* 1843.)	930,000
13	Navigation intérieure. (Rivières, quais et bacs).....	8.560,000
14	——— (Canaux).....	4.800,000
15	Ports maritimes et services divers.....	5,300,000
16	Chemins de fer. (Frais de police et de surveillance.).	141,700
17	Exploitation des chemins de fer exécutés par l'Etat.	241,000
18	Subventions aux compagnies pour travaux par voie de concession de péage.....	450,000
19	Frais généraux du service des départements, secours, etc.....	60,000
20	Entretien et réparations ordinaires des bâtiments civils d'intérêt général.....	520,000
21	Constructions et grosses réparations d'intérêt général. (Bâtiments civils.).....	600,000
22	Construction d'un édifice à affecter à l'Ecole normale.	478,000
23	Travaux de construction, d'achèvement ou de grande réparation de divers édifices. (*Loi du 19 juil.* 1843.)	400,000
24	Frais de publication des comptes rendus des ponts et chaussées, des mines et des monuments publics.	15,000
25	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	Total de la Ire Section.....	58,778,400

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	IIe SECTION. — *Travaux extraordinaires.*	
	Ire PARTIE. — TRAVAUX AUTORISÉS PAR LA LOI DU 25 JUIN 1841.	fr.
1	Routes royales classées avant le 1er janvier 1837....	»
2	Routes royales classées depuis le 1er janvier 1837...	»
3	Routes royales et ports maritimes de la Corse.....	1,000,000
4	Routes stratégiques de l'Ouest.....	»
5	Ponts.....	»
6	Amélioration de rivières.....	3,637,279
6*b.*	Amélioration de rivières. (*Loi du 8 juillet 1840.*)...	1,236,850
7	Canaux du Nivernais et du Berry.....	»
8	Études de navigation.....	»
9	Amélioration de ports maritimes.....	6,112,215
10	Chemins de fer (garantie d'intérêts et prêts aux compagnies concessionnaires de chemins de fer).....	300,000
10*b.*	Chemins de fer construits par l'État.....	1,060,000
11	Établissement de nouveaux canaux.....	4,500,000
11*b.*	Établissement de nouveaux canaux. (*Loi du 8 juillet 1840.*).....	4,465,000
12	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL de la Ire Partie....	22,311,344
	IIe PARTIE. — TRAVAUX AUTORISÉS PAR LA LOI DU 11 JUIN 1842.	
13	Établissement de grandes lignes de chemins de fer..	29,000,000
14	Prêts et subventions aux compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre.....	5,000,000
	TOTAL de la IIe partie.....	34,000,000
	REPORT du total de la Ire partie.	22,311,344
	TOTAL de la IIe section.	56,311,344
	RÉCAPITULATION.	
	Ire SECTION. — Service ordinaire.....	58,778,400
	IIe SECTION. — Travaux extraordinaires.....	56,311,344
	TOTAL GÉNÉRAL.....	115,089,744

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.	
	I^re^ SECTION. — *Dépenses imputables sur les ressources ordinaires du budget.*	fr.
1	Administration centrale. (*Personnel.*).....	1,540,700
2	Administration centrale. (*Matériel.*).....	244,750
3	Frais généraux d'impressions.....	200,000
4	Etats-majors.....	17,306,183
5	Gendarmerie.....	20,012,949
6	Subvention à la ville de Paris pour la garde municipale.....	1,996,907
7	Recrutement et réserve.....	674,750
8	Justice militaire.....	608,934
9	Solde et entretien des troupes.....	147,494,164
10	Habillement et campement.....	13,695,554
11	Lits militaires.....	5,512,970
12	Transports généraux.....	1,858 792
13	Remonte générale.....	5,112,972
14	Harnachement.....	611,825
15	Fourrages.....	28,853,565
16	Soldes de non-activité et de réforme.....	479,000
17	Secours.....	918,000
18	Dépenses temporaires.....	568,600
19	Subvention aux fonds de retraite des employés.....	540,000
20	Dépôt de la guerre et nouvelle carte de France.....	405,000
21	Matériel de l'artillerie..... Dépenses ordinaires.. 6,504,335 / Travaux extraordinaires en Algérie..... 150,000	6,654,335
22	Poudres et salpêtres. (*Personnel*).....	447,884
23	Poudres et salpêtres. (*Matériel.*).....	2,934,901
24	Matériel du génie (divisions territor. de l'intérieur)..	8,373,500
25	Matériel du génie (Algérie)..... Dépenses ordinaires... 3,146,000 / Travaux extraordinaires en Algérie..... 2,500,000	5,646,000
26	Ecoles militaires.....	2,443,640
27	Invalides de la guerre.....	2,724,859
28	Gouvernement de l'Algérie.....	642,500
29	Services militaires indigènes en Algérie.....	8,709,150
30	Service maritime en Algérie.....	300,000
31	Services civils en Algérie.....	1,293,250
	A reporter.....	288,855,624

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA GUERRE.	
	Report.....	fr. 288,855,624
32	Colonisation en Algérie.....	1,000,000
33	Travaux civils extraordinaires en Algérie..... { Personnel..... 110,000 fr. / Desséchements..... 290,000 / Routes..... 800,000 / Port d'Alger ..... 1,500,000 }	2,700,000
34	Dépenses secrètes en Algérie.....	250,000
35	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL des dépenses imputables sur les ressources ordinaires du budget.....	292,805,624
	IIe SECTION. — *Dépenses imputables sur les ressources extraordinaires du budget.*	
	Travaux extraordinaires (Loi du 25 juin 1841.)	
1	Travaux de fortification de Paris	20,000,000
2	Travaux de fortication des places autres que Paris..	4,610,750
3	Travaux pour les bâtiments militaires	7,380,000
4	Constructions pour le service de l'artillerie.....	800,000
5	Constructions aux établissemts des poudres et salpêtres.	500,000
	TOTAL des dépenses imputables sur les ressources extraordinaires du budget.....	33,290,250
	RÉCAPITULATION.	
	Ire SECTION. — Dépenses imputables sur les ressources ordinaires du budget.....	292,805,624
	IIe SECTION. — Dépenses imputables sur les ressources extraordinaires du budget. — Travaux extraordinaires.....	33,290,250
	TOTAL GÉNÉRAL.....	326,095,874

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.		
	Ire Section. — *Service ordinaire.*		
	Service central.	fr.	fr.
1	Administration centrale. (*Personnel.*)...	760,800	950,100
2	Administration centrale. (*Matériel.*)....	189,300	
	Service général.		
3	Officiers militaires et civils.....	8,507,610	
4	Maistrance, gardiennage et surveillance.	1,802,259	
5	Solde et habillement des équipages et des troupes.....	23,978,500	
6	Hôpitaux.....	1,637,000	
7	Vivres.....	10,428,102	
8	Justice maritime.....	91,100	
9	Travaux du matériel naval. (*Ports.*)....	28,753,000	
10	Travaux du matériel naval. (*Etablissements hors des ports.* La Chaussade.)..	1,880,000	
11	Travaux de l'artillerie. (*Ports.*).....	1,356,100	
12	Travaux de l'artillerie. (*Établissements hors des ports.* Fonderies.).....	524,300	84,457,896
13	Travaux hydrauliques et bâtiments civils.....	3,897,350	
14	Poudres.....	258,775	
15	École navale en rade de Brest.....	103,400	
16	Affrétements et transports par mer.....	300,000	
17	Chiourmes.....	380,000	
18	Frais généraux d'impressions.....	200,000	
19	Fournitures de bureau des ports; chauffage et éclairage.....	250,000	
20	Dépenses temporaires.....	110,400	
	Service scientifique.		
21	Sciences et arts maritimes. (*Personnel.*)..	458,700	966,300
22	Sciences et arts maritimes. (*Matériel.*)...	507,600	
	Service colonial.		
23	Dépenses des services militaires aux colonies. (*Personnel.*).....	5,989,960	904,160
24	Dépenses des services militaires aux colonies. (*Matériel.*).....	2,263,200	
	A reporter...	8,253,160	86,374,296

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.		
	Report.....	fr. 8,253,160	fr. 86,374,296
25	Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon. (*Loi du 25 juin 1841 et ordonnance royale du 22 novembre suivant*).....	Service général. 4,711,171	
26		Service local... 4,352,300	20,400,531
27	Subvention à divers établissements coloniaux.....	1,049,100	
28	Dépenses générales des établissements français de l'Océanie.....	2,034,800	
29	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL de la Ire Section....		106,774,827
	IIe SECTION. — *Travaux extraordinaires.* (Loi du 25 juin 1841.)		
1	Fort Boyard.....		»
2	Casernes dans les ports de Brest, Rochefort et Toulon.....		»
3	Établissement à créer à Castineau.....		740,000
4	Digue et arsenal de Cherbourg.....		4,700,000
	TOTAL de la IIe Section....		5,440,000
	RÉCAPITULATION.		
	Ire SECTION. — Service ordinaire.....		106,774,827
	IIe SECTION. — Travaux extraordinaires.....		5,440,000
	TOTAL GÉNÉRAL.....		112,214,827

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS demandés.
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
	Cour des comptes.		
24	Personnel.....	fr. 1,086,600	fr. 1,157,895
25	Matériel et dépenses diverses	71,295	
	Administration centrale des finances.		
26	Personnel.....	5,655,600	6,621,917
27	Matériel.....	632,100	
28	Dépenses diverses.....	334,217	
	Monnaies et médailles. (Service des établissements monétaires.)		
29	Personnel.....	153,400	231,400
30	Matériel.....	72,900	
31	Dépenses diverses.....	5,100	
	Service de trésorerie.		
32	Frais de trésorerie.....	3,370,000	
33	Traitements et frais de service des receveurs généraux et particuliers des finances.....	5,081,000	9,431,000
34	Traitements et frais de service des payeurs dans les départements....	980,000	
35	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		17,442,212

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	RÉCAPITULATION DE LA IIIe PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.			
	Service ordinaire.			
	Ministère de la justice et des cultes.. Dépenses de la justice.....	20,802,325	fr. 58,453,119	
	Dépenses des cultes.....	37,650,794		
	Ministère des affaires étrangères.....		8,619,391	
	Ministère de l'instruction publique.....		16,727,533	
	Ministère de l'intérieur.. Dépenses imputables sur les fonds généraux du budget....	25,209,902		fr. 675,388,848
	Dépenses départementales imputables sur ressources spéciales.....	76,586,995	101,796,897	
	Ministère de l'agriculture et du commerce..		13,990,845	
	Ministère des travaux publics.....		58,778,400	
	Ministère de la guerre.....		292,805,624	
	Ministère de la marine.....		166,774,827	
	Ministère des finances		17,442,212	
	Travaux extraordinaires.			
	Ministère des travaux publics.....		22,311,344	
	Ministère de la guerre.....		33,290,250	61,041,594
	Ministère de la marine.....		5,440,000	
	Grandes lignes de chemins de fer.			
	Ministère des travaux publics			34,000,000
	TOTAL de la IIIe Partie.....			770,430,442

CHAPITRES.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	IV^e PARTIE. — Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.			
	CONTRIBUTIONS DIRECTES, TAXES PERÇUES EN VERTU DE RÔLES ET CADASTRE.			
	CONTRIBUTIONS DIRECTES ET TAXES PERÇUES EN VERTU DE RÔLES. (*Service administratif et de perception dans les départements.*)			
35	Personnel.....	2,167,200f.	fr.	
37	Dépenses diverses.....	1,866,068	15,668,580	
38	Frais de perception.....	11,635,312		
	CADASTRE. (*Service administratif dans les départements.*)			fr. 17,500,580
	Dépenses à la charge du fonds commun. (*Loi du 31 juillet 1821, art. 21.*).....	1,000,000	1,832,000	
39	Dépenses imputables sur le produit des centimes facultatifs votés par les conseils généraux de département..	832,000		
	ENREGISTREMENT, DOMAINES ET TIMBRE. (*Service administratif, de perception et d'exploitation dans les départements.*)			
	ENREGISTREMENT ET DOMAINES.			
40	Personnel.....	9,272,800		
41	Matériel.....	308,500	10,387,600	
42	Dépenses diverses.....	806,300		
	TIMBRE.			11,315,200
43	Personnel.....	402,200	927,600	
44	Matériel et dépenses diverses.....	525,400		
	FORÊTS (*Service administratif et de surveillance dans les départements*).			
45	Personnel.....	3,441,700		
46	Matériel.....	1,265,700	5,414,300	
47	Dépenses diverses.....	706,900		
	A reporter.....			34,230,080

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite de la IV• PARTIE. — FRAIS DE RÉGIE, ETC.			
				fr.
	Report.....			34,230,080
	DOUANES (*Service administratif et de perception dans les départements*).			
48	Personnel.....	23,408,900 f.		
49	Matériel.....	555,300		25,354,100
50	Dépenses diverses.....	1,389,900		
	CONTRIBUTIONS INDIRECTES ET POUDRES A FEU (*Service administratif et de perception dans les départements*).			
	CONTRIBUTIONS INDIRECTES.			
51	Personnel.....	19,648,080		
52	Matériel.....	437,100		
53	Dépenses diverses.....	1,460,100	22,387,280	
54	Avances recouvrables.....	842,000		
	POUDRES A FEU.			25,000,600
55	Personnel.....	63,000		
56	Matériel et dépenses diverses.....	2,550,320	2,613,320	
	TABACS (*Exploitation*).			
57	Personnel.....		1,005,000	
58	Matériel.....		5,251,220	
58 *b.*	Achats et transports de tabacs.....		24,700,000	31,255,220
59	Dépenses diverses.....		299,000	
	POSTES (*Service administratif, de perception et d'exploitation dans les départements*).			
	ADMINISTRATION ET PERCEPTION.			
60	Personnel.....	9,925,300		
61	Matériel.....	738,800	12,658,936	
62	Dépenses diverses.....	1,994,836		
	TRANSPORTS DES DÉPÊCHES.			31,652,181
63	Personnel.....	2,891,030		
64	Matériel.....	11,567,132	18,993,245	
65	Dépenses diverses.....	4,535,083		
			TOTAL de la IV• Partie....	147,492,181

CHAPITRES SPÉCIAUX.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	V^e PARTIE. — Remboursements et Restitutions, Non-Valeurs, Primes et Escomptes.		
		fr.	fr.
66	Restitutions et non-valeurs... Sur les contributions directes.....	44,367,200	44,398,200
	Sur les taxes perçues en vertu de rôles..	31,000	
67	Remboursements sur produits indirects et divers...		2,366,000
68	Répartitions des produits de plombage, d'estampillage, etc., en matière de douanes.....		1,150,000
69	Répartitions de produits d'amendes, saisies et confiscations, attribués à divers.....		3,512,000
70	Primes à l'exportation de marchandises.....		11,500,000
71	Escomptes sur divers droits.....		2,380,000
	Total de la V^e Partie.....		65,306,200

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES DÉPENSES.

		fr.	fr.
Service ordinaire.	Dette publique...	365,608,154	1,268,534,654
	Dotations.....	14,739,271	
	Services des Ministères.....	675,388,848	
	Frais de régie, de perception, et d'exploitation des impôts et revenus publics.....	147,492,181	
	Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.	65,306,200	
Travaux extraordinaires.....			61,041,594
Grandes lignes de chemins de fer.....			34,000,000
Total général des Dépenses de l'exercice 1845...			1,363,576,248

(État B.) TABLEAU *des crédits ouverts sur l'exercice* 1845, *aux services spéciaux portés pour ordre au Budget.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRE ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.	
	LÉGION D'HONNEUR.	fr.
1	Grande chancellerie. (*Personnel.*)	166,050
2	Grande chancellerie. (*Matériel.*)	14,950
3	Traitements des membres de l'Ordre	5,829,000
4	Gratifications aux membres de l'Ordre	40,000
5	Maison royale de Saint-Denis. (*Personnel.*)	117,610
6	Maison royale de Saint-Denis. (*Matériel.*)	424,000
7	Succursales de la Légion d'honneur. (*Personnel.*)	16,600
8	Succursales de la Légion d'honneur. (*Matériel.*)	287,000
9	Pensions diverses	70,800
10	Commissions aux receveurs généraux chargés des paiements dans les départements	25,000
11	Décorations aux membres de l'Ordre	48,000
12	Fonds de secours aux élèves, à leur sortie des maisons d'éducation	2,000
13	Dépenses diverses et imprévues	18,888
14	Frais relatifs au domaine d'Écouen	13,000
15	Dépenses des exercices clos	Mémoire.
	TOTAL	7,102,898
	IMPRIMERIE ROYALE.	
1	Administration	37,300
2	Dépenses fixes d'exploitation	210,900
3	Dépenses d'exploitation non susceptibles d'une évaluation fixe	2,319,500
4	Augmentation et renouvellement du matériel	50,600
5	Dépenses des exercices clos	Mémoire.
		2,618,300
6	Application à faire aux produits divers du budget, de l'excédant présumé des recettes	142,200
	TOTAL	2,760,500

	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.	
	CHANCELLERIES CONSULAIRES.	
		fr.
1	Frais de chancelleries, honoraires des chanceliers et pertes sur le change.....	296,000
2	Versement à effectuer au Trésor, à titre de fonds commun des chancelleries consulaires, savoir :	
	Portion à employer pour les chancelleries dont les recettes sont inférieures aux dépenses.....	16,000
	Excédant disponible à porter en recette au budget de l'État.....	24,000
	TOTAL.....	336,000
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.	
	CAISSE DES INVALIDES.	
1	Pensions dites *demi-soldes*.....	1,900,000
2	Pensions pour ancienneté et pour blessures, et pensions de veuves.....	5,300,000
3	Fonds annuel de secours et subsides à l'hospice des orphelines de Rochefort.....	156,000
4	Frais d'administration et de trésorerie.....	310,000
5	Remboursements sur les anciens dépôts provenant de soldes, de parts de prises, etc.....	120,000
6	Remboursements sur les anciens dépôts provenant de naufrages.....	30,000
7	Versement au Trésor public du produit de la retenue de 3 centimes par franc opérée en vertu d'anciens marchés dont l'exécution se sera prolongée au delà du 1er janvier 1845 pour les divers services de la marine et des colonies.....	104,100
8	Dépenses diverses.....	24,000
	TOTAL.....	7,944,100

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
	SERVICE DE LA FABRICATION DES MONNAIES ET MÉDAILLES.		
	Monnaies.		
1	Frais de fabrication des monnaies, payés aux directeurs.....	fr. 719,394	fr.
2	Tolérances en fort sur la fabrication des monnaies.....	30,000	749,394
	Médailles.		
3	Frais de fabrication, y compris la valeur des matières.		531,000
			1,280,394
4	Application à faire aux produits divers du budget, de l'excédant des recettes présumées....	sur les monnaies. 20,100	
		sur les médailles. 50,000	70,100
	TOTAL.....		1,350,494

RÉCAPITULATION.

Ministère de la justice et des cultes.....	Légion d'honneur.....	7,102,898
	Imprimerie royale.....	2,760,500
Ministère des affaires étrangères.....	Chancelleries consulaires.	336,000
Ministère de la marine et des colonies.....	Caisse des Invalides.....	7,944,100
Ministère des finances.....	Service de la fabrication des monnaies et médailles.....	1,350,494
	TOTAL GÉNÉRAL.....	19,493,992

BUDGET DES DÉPENSES DE L'EXERCICE 1843.

Résumé général des crédits votés par la Chambre des Députés, comparativement aux propositions du Gouvernement.

MINISTÈRES ET SERVICES.	CRÉDITS DEMANDÉS par le GOUVERNEMENT.	RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Augmentations.	Réductions.	CRÉDITS VOTÉS.	NOTES EXPLICATIVES SUR LE RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.	
Ire PARTIE. — DETTE PUBLIQUE.						
	fr.	fr.	fr.	fr.		
Dette consolidée et amortissement	269,585,354	«	«	269,585,354		
Emprunts spéciaux pour canaux et travaux divers	10,445,300	«	«	10,445,300		
Intérêts de capitaux remboursables à divers titres	28,450,000	«	1,512,500	26,937,500	Application à l'ensemble des cautionnements en numéraire versés au Trésor, de la réduction de 1 pour 100 proposée dans le projet de budget pour les titulaires d'offices transmissibles, et fixation, en conséquence, du taux de 3 pour 100 au lieu de celui de 4 pour 100 pour tous les intérêts de capitaux de cautionnements.	
Dette viagère	58,640,000	«	«	58,640,000		
Totaux de la 1re Partie	367,120,654	«	1,512,500	365,608,154		
IIe PARTIE. — DOTATIONS.						
Liste civile	13,300,000	«	«	13,300,000		
Chambre des Pairs	720,000	«	«	720,000		
Chambre des Députés	725,000	«	5,729	719,271	Résultat de la discussion du budget particulier de la Chambre des Députés.	
Totaux de la 2e Partie	14,745,000	«	5,729	14,739,271		
IIIe PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.						
						fr.
Justice et Cultes — Dépenses de la justice	20,744,325	58,000	«	20,802,325	Crédit accordé par suite de la nouvelle organisation de l'administration centrale du ministère, en exécution de l'article 7 de la loi de finances du 24 juillet 1843	22,000
					Complément de traitement qui était à comprendre au budget de 1845, pour six conseillers auditeurs à la Cour royale de Paris, nommés conseillers en exécution de la loi du 27 juin 1843	36,000
						58,000
Justice et Cultes — Dépenses des cultes	37,641,994	11,800	3,000	37,650,794	Nouvelle organisation de l'administration centrale, comme il est dit ci-dessus, pour les dépenses de la justice	11,800
					Non allocation du crédit qui était demandé pour la création d'un quatrième vicaire général au diocèse de Paris	3,000
						14,800
Affaires étrangères	8,694,391	«	75,000	8,619,391	Réduction sur l'appréciation des frais de missions extraordinaires	50,000
					Réduction sur la subvention précédemment accordée pour la caisse des retraites du ministère	25,000
						75,000
Instruction publique	17,109,633	«	382,100	16,727,533	Refus de l'augmentation réclamée pour l'organisation de l'administration centrale, que le Ministre ajourne jusqu'au vote de la loi sur l'instruction secondaire	4,000
					Idem pour l'accroissement des frais de concours de l'agrégation	3,000
					Dépenses de l'instruction primaire imputables sur les fonds départementaux; le crédit applicable à cette nature de dépense a été réduit proportionnellement au nouveau principal de la contribution des patentes porté dans le budget des recettes, d'après le résultat probable de la loi qui vient d'être votée pour cette contribution	75,100
					Réduction du crédit relatif aux souscriptions, lequel est établi sur de nouvelles bases	20,000
					Suppression de la subvention aux caisses des retraites des fonctionnaires de l'Université et des employés de l'administration centrale à remplacer par ces caisses, au moyen de l'aliénation de portion des rentes qu'elles possèdent	280,000
						382,100
Intérieur — Services imputables sur les fonds généraux du Budget primitif 25,013,261 / Projet de loi spécial pour construction à la Cour royale de Montpellier 199,289 / Service départemental, imputable sur ressources spéciales	25,212,550	«	2,648	25,209,902	Réduction, par suite d'extinctions constatées, sur la subvention à la caisse des retraites du conservatoire de musique	2,648
	77,034,495	«	447,500	76,586,995	Réduction apportée au crédit pour les dépenses extraordinaires et les dépenses spéciales imputables sur le produit des centimes additionnels aux contributions directs; cette réduction est proportionnelle au nouveau principal de la contribution des patentes porté dans le budget des recettes, d'après le résultat probable de la loi qui vient d'être votée pour cette contribution, savoir : Dépenses extraordinaires 232,900 / Dépenses spéciales 214,600	447,500
Agriculture et Commerce	13,978,545	12,300	«	13,990,845	Crédit accordé par suite de la nouvelle organisation de l'administration centrale du Ministère, en exécution de l'article 7 de la loi de finances du 24 juillet 1843	12,300
					Organisation nouvelle de l'administration centrale	20,300
					Economie à faire sur les dépenses de la carte géologique de France	10,000
					Réduction sur la subvention à la caisse des retraites, motivée par la situation de cette caisse	35,000
Travaux publics — 1re Section. Service ordinaire	59,174,100	20,300	416,000	58,778,400	Retranchement, d'après la dépense des années précédentes, du crédit pour l'entretien et les réparations ordinaires des ports	50,000
					Non allocation de l'augmentation demandée pour l'exploitation, pendant toute l'année, des chemins de fer de Lille et Valenciennes à la frontière de Belgique, que la Chambre des Députés a restreinte à six mois seulement	241,000
					Idem pour l'entretien des bâtiments des haras, laissé à la charge du ministère de l'agriculture et du commerce, sur les fonds ordinaires de ce service	80,000
						416,000
Travaux publics — 2e Section. Travaux extraordinaires — 1re Partie. Travaux autorisés par la loi du 25 juin 1841	22,311,344	«	«	22,311,344	Il n'a été apporté aucun changement aux propositions du Gouvernement.	
Travaux publics — 2e Section. Travaux extraordinaires — 2e Partie. Travaux autorisés par la loi du 11 juin 1842	34,000,000	«	«	34,000,000	*Idem.*	
					L'effectif à entretenir, en 1845, dans les divisions territoriales de l'intérieur, figurait dans les prévisions du projet de budget pour	hommes 284,000 et chevaux. 69,520
					Mais une réduction de 4,000 simples soldats d'infanterie, et de 2,000 chevaux ayant été consentie, ci	4,000 / 2,000
					L'effectif à entretenir se trouve ramené à	280,000 / 67,520
					Cette réduction a eu pour conséquence le retranchement d'une sommme totale de 2,663,370 fr. sur les chapitres ci-après, savoir :	
					1° Réduction de 4.000 hommes.	
					Chapitre 9. Solde et entretien des troupes	1,022,320
					—— 10. Habillement et campement	152,350
					—— 11. Lits militaires	34,080 / 1,215,230
					—— 12. Transports généraux	2,480
					—— 21. Matériel de l'artillerie	4,000
					2° Réduction de 2,000 chevaux.	
					Chapitre 9. Solde et entretien des troupes. (Masse de harnachement et ferrage.)	49,440 / fr.
					—— 13. Remonte générale	558,700 / 1,448,140
					—— 15. Fourrages	840,000
					Somme égale	2,663,370
					Indépendamment de ces causes principales de diminution qui ont affecté à la fois plusieurs chapitres du budget, divers autres services ont été l'objet de diminutions qui, n'ayant aucune liaison entre elles, ne peuvent être présentées que distinctement et par ordre de chapitres spéciaux.	
Guerre — Ire Section. — Dépenses imputables sur les ressources ordinaires du Budget	296,183,846	«	3,378,222	292,805,624	Chapitre 2. *Administration centrale.* (Matériel.) — Rejet de l'augmentation demandée pour fournitures générales applicables aux services de l'Algérie	3,000
					—— 3. *Frais généraux d'impression.* — Rejet de l'accroissement de crédit demandé pour les frais généraux d'impressions relatifs à l'Algérie	5,000
					—— 4. *États-majors.* — Suppression du traitement d'un Maréchal de France, décédé depuis la présentation du budget	30,000
					Suppression de deux commandements de brigade de la division d'infanterie hors Paris	24,525 / 79,525
					Accroissement des déductions ordinaires pour le produit de la non allocation de l'indemnité de logement aux officiers de l'état-major des places	25,000
					Chapitre 9. *Solde et entretien des troupes.* — Troisième partie. — *Hôpitaux.* — Réduction des dépenses des malades étrangers à l'effectif (division territoriales de l'intérieur), par suite du passage en Algérie de 450 condamnés militaires	9,310
					Réduction des dépenses accessoires au traitement des malades	38,957 / 48,267
					Chapitre 19. *Subvention aux fonds de retraite des employés.* — Réduction de l'augmentation de crédit demandé pour couvrir l'insuffisance prévue des ressources de la caisse des agents, employés et ouvriers du service des poudres et salpêtres	13,000
					Chapitre 20. *Dépôt de la guerre et nouvelle carte de France.* — Suppression du crédit réclamé pour la création d'un emploi d'historiographe, au dépôt de la guerre	6,000
					Chapitre 21. *Matériel de l'artillerie.* — Réduction opérée sur l'ensemble des traitements et indemnités des officiers et employés du dépôt central de l'artillerie	3,000
					Retranchement effectué sur l'augmentation demandée pour les dépenses diverses et imprévues du même établissement	2,000
					Réduction sur le crédit de 2,000,000 fr. pour fabrication d'armes neuves	70,000 / 99,000
					Diminution de la valeur des poudres livrées au service de l'artillerie, par suite de la réduction du prix de salpêtre	24,000
A reporter	612,085,223	102,400	4,704,470	607,483,153	*A reporter*	2,917,162

Imp. de 112.

ENSES

des Dépnement.

OTE PUTÉS. tions.	CRÉDI VOTÉS	LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.	
fr.	fr.		
749,39[illegible]	269,585		
	10,445		
		duction de 1 pour 100 proposée dans le projet de	
531,000	2,500	26,937 taux de 3 pour 100 au lieu de celui de 4 pour 100	
1,280,39[illegible]		58,640	
70,100	2,500	365,608	
1,350,49[illegible]			
		..... 9,310 }	48,267
		..... 38,957 }	
		igmentation de crédit demandé pour	
		avriers du service des poudres et sal-	
7,102,898		....	13,000
2,760,500		dit réclamé pour la création d'un em-	
336,000		....	6,000
		ents et indemnités des officiers et em-	
7,944,100		.... 3,000 }	
		révues du même établis-	
1,350,49[illegible]		..... 2,000 }	99,000
		.... 70,000 }	
19,493,99[illegible]		a réduction du prix de	
		.... 24,000 }	
1,470	607,483	*A reporter*.....	2,917,162

MINISTÈRES ET SERVICES.	CRÉDITS DEMANDÉS par le GOUVERNEMENT.	RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Augmentations.	RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Réductions.	CRÉDITS VOTÉS.	NOTES EXPLICATIVES SUR LE RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.	
	fr.	fr.	fr.	fr.		
Report.....	612,085,223	102,400	4,704,470	607,483,153		
GUERRE.					Chapitre 22. *Poudres et salpêtres* (personnel). — Rejet de l'augmentation de crédit réclamée pour améliorer le traitement de cinq commis et de deux agents secondaires du service des poudres et salpêtres.....	2,917,162
					Idem. Pour accroissement des frais de bureau des commissaires des poudres..... 1,900	
					Chapitre 23. *Poudres et salpêtres*. (Matériel.) — Réduction des prix d'achat des salpêtres indigène et exotique..... 3,300	5,200
					Chapitre 24. *Matériel du génie*. (Divisions territoriales de l'intérieur). — Réduction du crédit relatif aux grosses réparations et améliorations des fortifications des places.....	145,410
					Chapitre 26 *Écoles militaires*. — Retranchement opéré sur le crédit de 200,000 fr., demandé pour constructions nouvelles à l'École royale polytechnique.....	280,000
					Chapitre 27. *Invalides de la guerre*. — Réduction de 3,000 fr. sur les frais de bureau alloués à l'architecte de l'Hôtel des invalides, compensation faite d'une augmentation de 1,000 fr., accordée pour reporter son traitement au taux de 5,000 fr., comme dans les budgets antérieurs.....	28,000
					Chapitre 31. *Services civils en Algérie*. — Diminution de la valeur des poudres à livrer à l'entrepôt d'Alger, par suite de la réduction du prix d'achat du salpêtre.....	2,000
						450
						3,378,222
2e SECTION. — Dépenses imputables sur les ressources extraordinaires du budget. Travaux extraordinaires. (Loi du 25 juin 1841.).....	34,680,000	»	1,389,750	33,290,250	Chapitre 2. *Travaux de fortification des places autres que Paris*. — Retranchement des portions de crédit excédant les allocations faites par la loi du 25 juin 1841, pour les places de La Fère, Grenoble, Lyon, Besançon et Soissons, sous la réserve toutefois d'un projet de loi spécial à présenter, pour cet objet, dans le cours de la prochaine session.....	1,389,750
					Rejet du crédit demandé pour accroître le personnel du cabinet particulier du Ministre et pour la création d'un bureau du chiffre.....	20,000
					Retranchement sur le crédit applicable aux dépenses ordinaires de réparation et de renouvellement du mobilier pour l'hôtel du ministère.....	16,400
					Idem sur les dépenses d'entretien des édifices de la marine à Paris.....	10,000
					Réduction de crédit pour ramener le traitement et les frais de représentation du préfet maritime de Rochefort, au taux fixé par la loi de finances du 17 août 1835.....	5,000
					Refus de la création d'un agent spécial pour la surveillance de la fabrication des projectiles à Fourchambaud.....	1,380
					Idem d'un agent spécial du service des vivres à Bourbon.....	5,460
					Non allocation de l'augmentation de traitement proposée pour les commis entretenus et écrivains des états-majors, et des directions des ports.....	5,300
					Idem pour les seconds officiers de santé en chef et des professeurs.....	12,300
					Refus de l'augmentation de crédit reproduite au Budget de 1845, pour élever l'indemnité de logement des membres des conseils d'administration de Cherbourg et de Lorient.....	2,400
					Non admission d'un crédit demandé pour payer les gardiens de batteries qui doivent passer du service de la guerre à celui de la marine.....	2,706
					Réduction de crédit provenant de l'élévation du chiffre des incomplets sur la solde de la gendarmerie maritime.....	10,000
MARINE. — Ire SECTION. — Service ordinaire.....	107,241,280	»	466,453	106,774,827	Non allocation des augmentations de crédits reproduites au budget de 1845, pour le personnel et les approvisionnements de réserve du service des hôpitaux.....	112,000
					Élévation de la réduction proposée par le Ministre sur les dépenses accessoires du service des vivres.....	44,000
					Retranchements opérés, pour les causes ci-après, sur la dépense des travaux hydrauliques et bâtiments civils :	
					Ajournement de l'établissement à Saintes de l'hospice des Orphelines..... 80,000	
					Non allocation à la colonie de la Martinique d'un fonds de 16,000 fr. pour concourir à la dépense du curage d'un canal au Fort-Royal..... 16,000	101,000
					Réduction sur le traitement des agents divers du service de l'éclairage des ports..... 5,000	
					Réduction de crédit pour les achats de poudres, proportionnelle à celle qu'a éprouvée le prix de revient de ces poudres, dans la fixation du budget du ministère de la guerre.....	13,608
					Frais généraux d'impressions.....	20,000
					Réductions diverses de crédits, applicables au service colonial :	
					Services militaires. — Abonnement de remonte..... 6,540	
					Agents divers du service général..... 8,359	84,899
					Frais de transport par terre et par eau, et dépenses éventuelles dans les établissements français de l'Océanie 70,000	
						466,453
					Virement de crédit de 10,000 fr., pour retrancher du chapitre 5, solde et entretien des troupes (article 13. *Frais de passage, de voyage*, etc.) et reporter au chapitre 3, officiers militaires et civils (article 2. *Préfectures maritimes*), l'indemnité supplémentaire de représentation accordée au préfet maritime de Toulon.....	Mémoire.
2e SECTION. — Travaux extraordinaires (loi du 25 juin 1841).....	5,440,000	»	»	5,440,000	Il n'a été apporté aucun changement aux propositions du Gouvernement.	
Finances.....	17,377,312	64,900	»	17,442,212	L'augmentation de 64,900 fr. provient d'un virement de crédit opéré sur la demande du Ministre des finances, du chapitre des dépenses du personnel du service des postes, à celui des dépenses du personnel de l'administration centrale des finances. (Voir ci-dessous.)	
					La Chambre des Députés a en outre voté un autre virement de crédit ayant pour but de retrancher des frais de trésorerie la somme de 80,000 fr., destinée à augmenter les frais de service des payeurs.	
	776,823,815	167,300	6,560,673	770,430,442		
		6,393,373				
FRAIS DE RÉGIE, DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES IMPÔTS ET REVENUS PUBLICS.....	147,692,191	»	135,110 64,900	147,492,181	Réduction sur le crédit pour le service de perception des deux chemins de fer de Lille et de Valenciennes (le crédit n'a été alloué que pour six mois).....	21,450
					Retranchement du crédit demandé pour réparations à un hangar de la Manufacture des tabacs à Lyon.....	25,230
					Réduction de crédit pour les achats de poudres, proportionnelle à celle qu'a éprouvée le prix de revient de ces poudres, dans la fixation du budget du ministère de la guerre.....	109,880
						135,110
					La diminution de 64,900 fr. provient du virement de crédit expliqué ci-dessus au ministère des finances.	
					La Chambre des Députés a de plus voté un autre virement de crédit, pour créer un chapitre spécialement applicable aux achats de tabacs, montant à 24,700,000 fr.	
REMBOURSEMENTS ET RESTITUTIONS, NON-VALEURS, PRIMES ET ESCOMPTES.....	66,355,770	«	1,049,570	65,306,200	Réduction du crédit applicable aux remboursements et restitutions sur les contributions directes (*fonds communaux et non-valeurs*). Cette réduction est proportionnelle au nouveau principal de la contribution des patentes porté dans le budget des recettes, d'après le résultat probable de la loi qui vient d'être votée pour cette contribution.	
RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.						
Ire PARTIE. — Dette publique.....	367,120,654	»	1,512,500	365,608,154		
IIe PARTIE. — Dotations.....	14,745,000	»	5,729	14,739,271		
IIIe PARTIE. — Services généraux des ministères.....						
IVe PARTIE. — Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.	147,692,191	»	135,110 64,900	147,492,181		
Ve PARTIE. — Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.....	66,355,770	»	1,049,570	65,306,200		
	1,372,737,430	167,300	9,328,482	1,363,576,248		
SERVICES SPÉCIAUX PORTÉS POUR ORDRE AU BUDGET.		9,161,182				
Légion-d'honneur.....	7,102,898	»	»	7,102,898	Sans modifications.	
Imprimerie royale.....	2,760,500	»	»	2,760,500		
Chancelleries consulaires.....	360,000	»	24,000	336,000	Réduction sur les frais de chancelleries, honoraires des chanceliers et pertes sur le change.	
					Indépendamment de cette réduction, la Chambre n'a attribué qu'une somme de 16,000 fr. au fonds commun à répartir entre les chancelleries dont les recettes sont inférieures aux dépenses, et a décidé que les 24,000 fr. restant sans emploi sur ce fonds commun, comparativement à la proposition du Gouvernement, seraient versés au Trésor, à titre d'excédant de recette acquis au budget, aux termes de l'ordonnance royale du 24 août 1833.	
Caisse des invalides de la marine.....	7,944,100	»	»	7,944,100	Sans modifications.	
Service de la fabrication des monnaies et médailles.....	1,350,494	»	»	1,350,494		
	19,517,992	»	24,000	19,493,992		

.....		112,000
oires du service des vivres.....		44,000
ix hydrauliques et bâtiments civils :		
.....	80,000	101,000
pour concourir à la dépense du curage	16,000	
e des ports.....	5,000	
qu'a éprouvée le prix de revient de ces poudres, ...		13,608
.....		20,000
.....	6,540	84,899
.....	8,359	
es établissements français de l'Océanie	70,000	
		466,453
le et entretien des troupes (article 13. *Frais de* et civils (article 2. *Préfectures maritimes*), l'in- de Toulon.....		Mémoire.
la demande du Ministre des finances, du chapitre es du personnel de l'administration centrale des		
t pour but de retrancher des frais de trésorerie la eurs.		
fer de Lille et de Valenciennes (le crédit n'a été		21,450
anufacture des tabacs à Lyon.....		25,230
Eu'a éprouvée le prix de revient de ces poudres, ...		109,880
		135,110
essus au ministère des finances. r créer un chapitre spécialement applicable aux		
contributions directes (*fonds communaux et non-* la contribution des patentes porté dans le budget pour cette contribution.		

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture de crédits supplémentaires pour travaux de routes royales, de chemins de fer et de canaux;

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 17 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'Etat au même département, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE Ier.

Dépenses.

Article premier.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de six millions de

francs (600 000 fr.), qui seront affectés aux travaux de grosses réparations, d'achèvement de lacunes et de rectifications de rampes des routes royales.

Ce crédit sera inscrit à la deuxième section, deuxième partie du budget du ministère des travaux publics, et formera un chapitre spécial.

ART. 2.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, au chapitre XIV *bis* de la première section du budget, un crédit supplémentaire de deux cent quarante et un mille francs (241 000 fr.), pour l'exploitation des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de la Belgique.

ART. 3.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, au chapitre XIII de la deuxième partie de la seconde section du budget de son département un crédit supplémentaire de un million quatre cent trente-cinq mille fr. (1 435 000 fr.), savoir :

Six cent vingt mille francs (620 000 fr.) pour la liquidation des entreprises du chemin de fer de Lille à la frontière ;

Et huit cent quinze mille francs (815 000 fr.) pour compléter les voies et le matériel des deux chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière, et construire des maisons de gardes.

ART. 4.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics,

sur l'exercice 1844, au chapitre XI de la première partie de la seconde section du budget, un crédit supplémentaire de treize millions de francs (13 000 000 fr.) applicables, savoir :

Sept millions de francs (7 000 000 fr.) aux travaux du canal de la Marne au Rhin, dans la partie comprise entre Vitry et Nancy;

Six millions de francs (6 000 000 fr.) aux travaux du canal latéral à la Garonne.

Les travaux du canal latéral à la Garonne ne seront pas continués au delà d'Agen.

Les crédits ouverts pour ce canal seront exclusivement employés à terminer les travaux entre Toulouse et Agen.

TITRE II.

Voies et moyens.

ART. 5.

Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par les articles 1 et 3 de 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.

ART. 6.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 2, au moyen des ressources ordinaires du budget de l'exercice 1844.

ART. 7.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 4, comme suit :

Sept millions de francs (7 000 000 fr.) pour les travaux du canal de la Marne au Rhin seront imputés sur les ressources créées par l'article 35 de la loi de finances du 25 juin 1841.

Six millions de francs (6 000 000 fr.) pour les travaux du canal latéral à la Garonne entre Toulouse et Agen, seront imputés, savoir : 2 447 639 fr. sur les ressources créées par l'article 35 de la loi de finances du 25 juin 1841, et 3 552 361 francs sur la réserve mentionnée en l'article 1er de la loi du 25 juin 1841 sur les travaux publics extraordinaires.

FAIT au palais de Neuilly, le 20 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,

Nous venons présenter à votre examen un projet de loi qui a pour but d'assurer des ressources supplémentaires à divers services du département des travaux publics.

Ce projet a reçu déjà l'assentiment de la Chambre des Députés, et nous avons la confiance que les motifs que nous allons vous exposer vous détermineront également à lui accorder vos suffrages.

Par l'article 1^er^ nous sollicitons un crédit de 6 millions pour la continuation des travaux des routes royales. Aucun service peut-être ne mérite à un plus haut degré la sympathie du Gouvernement. Quel que soit le développement que puissent recevoir avec le temps les canaux et les chemins de fer, les routes de terre resteront toujours le principal instrument de la circulation en France. Sur un territoire aussi vaste, et surtout dans les contrées où le relief du sol présente de grands obstacles, les routes de terre sont et seront toujours le partage de tous; les canaux et les chemins de fer ne pourront être, pendant longtemps encore du moins, que le privilége du petit nombre.

L'œuvre des routes royales est commencée depuis longtemps; le Gouvernement la poursuit avec constance. A toutes les époques, mais surtout depuis 1830, il s'est soigneusement enquis de leur

état, de leurs besoins, et il n'a cessé de provoquer des Chambres les allocations nécessaires pour entretenir et propager le plus possible ces utiles travaux. Une première statistique, publiée en 1824, avait révélé déjà de pressantes nécessités; il n'y fut point pourvu à cette époque. Une loi du 27 juin 1833 a mis à la disposition du Gouvernement une somme de 15 000 000, qui a été bientôt épuisée; ce n'est réellement qu'en 1837 que ce service a reçu des allocations proportionnées à son importance. L'administration avait fait dresser une statistique nouvelle, et les Chambres avaient compris qu'il n'était guère possible de faire un meilleur emploi des deniers publics que de les affecter au développement des communications intérieures.

Une allocation générale de 84 millions fut donc accordée par la loi du 14 mai 1837, savoir : 24 millions pour les réparations extraordinaires, et 60 millions pour l'achèvement des lacunes et la rectification des rampes rapides. Cette allocation générale a été distribuée sur les exercices 1837, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, 1843 et 1844; mais les ressources de ce dernier exercice ne s'élèvent qu'à 6 millions, et si elles n'étaient pas augmentées, l'administration se verrait obligée de fermer la plupart de ses chantiers, précisément à l'époque de l'année la plus favorable aux travaux.

Les entreprises en cours d'exécution, s'élèvent:

Pour les lacunes et les rampes, à	7 204 000 fr.	11 837 000 fr.
Pour les réparations à	4 633 000 fr.	

Les projets approuvés qui attendent des fonds, et dont nous sommes obli-

Report..... 11 837 000 fr.

gés de suspendre l'exécution, comportent une dépense :

Pour les lacunes et rampes de .	17 690 000 fr.	24 530 000
Pour les réparations de	6 840 000	
Total		36 367 000

La seule énonciation de ce chiffre démontre combien il est urgent d'accroître les ressources de l'exercice 1844.

L'année prochaine, nous mettrons sous vos yeux l'ensemble des besoins du service des routes, et nous réclamerons de votre zèle éclairé pour les intérêts du pays une nouvelle allocation générale. Pour le moment nous nous bornons à une prévision de 6 millions.

L'article 2 ouvre un crédit de 241 000 fr. pour l'exploitation des chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. En présentant le budget de 1844, l'administration avait demandé pour ce service une somme de 482 000 fr. Sa demande a été réduite de moitié, par cette seule considération que l'exploitation ne devait durer au compte de l'État que pendant les six premiers mois de l'année, et qu'au 1er juillet la dépense passerait au compte d'une compagnie concessionnaire. Il est sans doute inutile de vous rappeler, Messieurs les Pairs, les circonstances qui ont empêché et qui empêcheront encore pendant quelque temps de concéder les deux chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique; il est impossible évidemment de les séparer de la ligne principale dont ils forment les extré-

mités, et ce n'est que dans le cours de la session prochaine qu'il sera statué législativement sur la concession de cette ligne. D'un autre côté il est également impossible de suspendre une exploitation commencée qui a créé des habitudes et des intérêts que cette suspension mettrait en souffrance. Il devient donc indispensable de rétablir à son taux primitif un crédit dont une portion n'avait été retranchée que dans une prévision qui ne s'est pas réalisée.

L'article 3 alloue un supplément de 1 435 000 f., savoir :

620 000 fr. pour la liquidation des entreprises du chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique;

Et 815 000 fr. pour compléter les voies et le matériel des deux chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière, et pour construire des maisons de gardes.

Les deux chemins de Lille et de Valenciennes sont à peu près terminés. La dépense du chemin de Valenciennes restera dans les limites des prévisions, et peut-être même serons-nous dans le cas d'annuler et de reverser au Trésor une faible portion du crédit affecté à cette entreprise. Mais la liquidation de toutes les entreprises n'étant pas encore complétement terminée, nous ne pouvons pas en ce moment fixer le montant de cette annulation.

Quant au chemin de Lille, diverses causes ont exercé une influence fâcheuse sur les dépenses.

Les terrains évalués à 30 000 fr. par kilomètre,

sont revenus, par suite des décisions du jury, à 66736 fr. par kilomètre. On sait que dans le département du Nord le sol y est précieux, surtout lorsqu'on s'approche des localités bâties. Le chemin dont il s'agit n'a qu'un faible développement; il touche les villes importantes de Lille, de Roubaix, de Turcoing; le règlement des indemnités a dû naturellement présenter des difficultés, qui, réunies sur une faible longueur, ont élevé singulièrement la dépense correspondante à chaque kilomètre. Quand on embrasse un long trajet, les bas prix sur une partie du tracé viennent compenser les hauts prix sur les points exceptionnels, et font ressortir les frais par kilomètre à un taux moins cher. Si ces points exceptionnels (et c'est ici précisément ce qui a eu lieu) occupent une partie notable du chemin, on doit moins s'étonner de l'action qu'ils ont pu avoir sur la dépense de l'acquisition des terrains et bâtiments.

De Lille à la frontière on traverse plusieurs faîtes en tranchées, et la nature argileuse de ces tranchées a occasionné des éboulements et des reprises de terre qui ont entraîné des frais considérables. Pour prévenir le retour de ces accidents fâcheux, on a dû aussi donner aux talus une plus forte inclinaison.

Nous ne possédons pas encore en France, ou du moins nous ne possédons que par de rares exceptions, cette classe d'entrepreneurs qui existent en Angleterre et qui sont pourvus pour les transports d'un matériel considérable. La nécessité d'imprimer aux travaux une vive impulsion n'a pas permis

d'attendre la confection de ce matériel, qui d'ailleurs aurait exigé, de la part des adjudicataires, des avances de capitaux tout à fait au-dessus de leurs ressources. On a renoncé, dès lors, à transporter à de grandes distances les terres de déblai, et l'on a dû faire des dépôts et par suite des emprunts de terre pour les remblais qui ont donné lieu à de nouvelles acquisitions de terrains.

Le remblai de Wasquehal a été remplacé par un viaduc de 124 mètres de longueur, et la fondation de cet ouvrage a présenté d'assez grandes difficultés.

Enfin le projet primitif n'assignait aux rails qu'un poids de 25 kilogrammes par mètre courant; ce poids a été porté à 30 et à 31 kilogrammes.

Toutes ces circonstances réunies ont amené, dans les dépenses effectives, une

augmentation de	1 450 463 f.	06 c.
qui a été couverte jusqu'à concurrence de.	830 463	06
par la somme à valoir comprise au projet et par quelques économies obtenues sur d'autres parties des travaux. Reste à pourvoir à un déficit de. . . .	620 000	

Mais, nous le répétons, ce déficit sera probablement atténué en partie par la somme que laissera libre la liquidation définitive du chemin de Valenciennes, et qui sera reversée au Trésor.

La seconde partie de l'allocation réclamée s'élève à 815 000 fr., et a pour but l'achèvement des voies, des gares et des stations, l'augmentation du

matériel mobile, et la construction de maisons de gardes. Elle se décompose ainsi qu'il suit :

Voies de fer, plate-formes tournantes, etc.	443 000 fr.
Matériel mobile	302 000
Maisons de gardes	70 000
Total pareil.	815 000

Si l'on excepte les 70 millions pour les maisons de gardes, le reste, c'est-à-dire 745 000 fr., ne peut être considéré que comme une avance qui sera remboursée par la compagnie à laquelle sera confiée plus tard l'exploitation de la ligne de Paris en Belgique.

L'article 4 alloue une somme de 13 millions pour la continuation des travaux du canal de la Marne au Rhin et du canal latéral à la Garonne. Nous allons entrer dans quelques développements sur chacune de ces deux grandes entreprises.

Le canal de la Marne au Rhin, depuis son point de jonction avec le canal latéral à la Marne, près de Vitry-le-Français, jusqu'à son arrivée à Strasbourg, présente un développement total de 320 kilomètres environ ; cette grande voie de communication, dans son trajet à travers les quatre départements de la Marne, de la Meuse, de la Meurthe, du Bas-Rhin, coupe transversalement les bassins des rivières qui ont donné leur nom à ces départements, et traverse en outre la vallée de la Sarre.

Ce passage successif de la ligne du canal dans les bassins intermédiaires de la Meuse, de la Moselle et de la Meurthe et enfin de la Sarre, semblerait comporter l'existence de quatre points de partage

différents; mais par une heureuse disposition du projet, le nombre de ces points de partage est réduit à deux. Ainsi, après avoir atteint à Mauvages le point culminant entre les bassins de la Marne et de la Meuse, passage qu'il traverse à l'aide d'un souterrain de 4876 mètres de longueur, le canal descend directement dans les bassins de la Moselle et de la Meurthe, en passant par-dessus la vallée de la Meuse, et en franchissant, à l'aide du petit souterrain de Joug, le faite qui sépare la Meuse de la Moselle. Il arrive ainsi jusque près de Frouard, où il atteint le bief inférieur qui s'étend jusqu'au delà de Nancy.

Le tracé remonte ensuite par la vallée du Sanon jusqu'au vaste plateau où il rencontre les étangs de Réchicourt et de Gondrexanges, et qui forme son second point de partage; il passe horizontalement par-dessus la vallée de la Sarre, franchit à Arschwiller, à l'aide d'un souterrain, le faîte compris entre la Sarre et le Rhin, et enfin descend dans ce dernier fleuve près de Strasbourg.

L'ensemble de la ligne se trouve donc en quelque sorte divisé en deux sections qui se réunissent l'une et l'autre à Nancy. La première section de Vitry à Nancy présente un développement de 170 kilomètres; de Nancy à Strasbourg la distance est de 150 kilomètres environ.

Sur la première partie la dépense faite s'élève à 21 millions environ, en y comprenant approximativement les sommes dépensées depuis le commencement de la campagne actuelle, et il reste à dépenser 22 millions.

Sur la seconde partie, il a été dépensé 13 millions environ, et il en reste 15 à dépenser encore pour son complet achèvement.

Cette distinction entre les deux parties de canal que nous venons de considérer isolément, le Gouvernement, Messieurs, se trouve amené à vous la présenter, par suite de la restriction que la Chambre des Députés a cru devoir mettre au vote du crédit supplémentaire de 7 millions que nous sollicitous pour la continuation des travaux du canal.

Préoccupée de la proximité des deux lignes du chemin de fer et du canal et des résultats de la concurrence qui devra nécessairement s'établir entre ces deux voies rivales, la Chambre des Députés a restreint l'application du crédit supplémentaire demandé pour l'exercice 1844 à la partie de canal comprise entre Vitry et Nancy, déclarant ainsi maintenir, d'une manière définitive, cette première partie de la voie navigable, et se réservant de soumettre à un examen ultérieur la question de l'achèvement des travaux entre Nancy et Strasbourg.

Ce n'est pas ici le lieu de vous soumettre, Messieurs, les graves considérations qui nous paraissent de nature à motiver le complet achèvement d'une grande voie de communication déjà parvenue à la moitié de son exécution, et dont l'ensemble peut seul réaliser les avantages commerciaux qui, en 1838, en ont provoqué l'exécution. L'occasion s'en présentera naturellement dans le cours de la prochaine session, alors que le Gou-

vernement après avoir réuni tous les renseignements propres à éclairer complétement l'opinion des Chambres, viendra soumettre à leur examen la demande du crédit nécessaire pour compléter les travaux en sus du crédit général de 45 millions, alloué par la loi du 3 juillet 1838. Nous avons l'espoir que la question examinée alors avec une entière maturité, recevra une solution décisive et conçue suivant les mêmes vues qui ont présidé au vote de la loi de 1838.

Quant à présent, Messieurs, le Gouvernement s'abstiendra d'entreprendre de nouveaux travaux entre Nancy et Strasbourg; il se bornera à pourvoir au maintien et à la conservation des ouvrages entrepris et à la liquidation des dépenses déjà faites.

Mais entre Vitry et Nancy, il est indispensable d'assurer par un supplément d'allocation, la marche rapide et régulière des travaux. Dans cette section, se trouve comprise une partie du canal, depuis Vitry jusqu'au-dessus de Bar-le-Duc, qui pourrait être promptement achevée, et qui permettrait à la navigation de remonter sur une étendue de 55 kilomètres environ : un crédit de 3 000 000 de francs serait encore nécessaire pour atteindre ce résultat.

Au delà de Bar-le-Duc, on rencontre le grand souterrain de Mauvages percé aujourd'hui sur tout son développement, mais qui exige la prompte exécution d'un revêtement complet en maçonnerie, sous peine de voir survenir les accidents les plus graves. Sur ce point seul il reste à

dépenser une somme de 4 700 000 francs. D'autres chantiers d'une grande importance sont en activité depuis la limite du département de la Meurthe jusqu'à Nancy, et le crédit dont nous demandons l'allocation, en couvrant la complète insuffisance du crédit primitif de 3 millions, permettra d'imprimer à toutes ces entreprises l'activité qui seule est compatible avec une exécution bonne et économique des travaux.

Vous remarquerez d'ailleurs, Messieurs, que ce crédit supplémentaire de sept millions ne constitue qu'une avance sur l'allocation de 45 millions affectés aux travaux du canal.

Les crédits ouverts jusques et y compris l'exercice 1844, s'élèvent en effet à la somme de..... 35 347 639 f.

Le crédit inscrit au budget de 1845, est de..... 2 500 000

Le crédit supplémentaire demandé pour 1844, est de..... 7 000 000

TOTAL..... 44 847 639 f.

Ce crédit pourra donc être imputé sur le crédit général ouvert par la loi de 1838.

Le canal latéral à la Garonne, auquel la loi du 3 juillet 1838 a affecté un crédit de 40 millions, prend son origine à Toulouse, où il est en communication directe avec le canal du midi et avec la Garonne, suit la vallée de ce fleuve jusqu'à Montech, d'où part un embranchement dirigé sur Montauban, continue à partir de Montech son cours dans la vallée de la Garonne; traverse le Tarn

à Moissac, et la Garonne elle-même à Agen; là une dérivation établie sur la rive gauche au delà du pont-canal d'Agen et qui doit former partie intégrante de cette première section du canal, servira à la fois de prise d'eau et de branche de communication entre le canal et le fleuve. Au delà d'Agen, la voie navigable suit la rive gauche de la Garonne et vient aboutir à Castets, après un parcours total de 208 kilomètres, y compris 4 800 mètres environ formant la descente en rivière à Agen.

De Toulouse à Agen la distance est de 126 kilomètres. Les dépenses faites s'élèvent à 24 millions environ (y compris les frais du pont-canal d'Agen), et les dépenses à faire à 18 millions.

Entre Agen et Castets sur une longueur de 82 kilomètres, il a été dépensé 9 millions, et il reste 13 millions à peu près à dépenser encore.

Déjà la tête de cette grande ligne de navigation, celle qui partant de Toulouse aboutit à Montauban est terminée depuis la fin de la campagne dernière, et livrée à des premiers essais de navigation. Mais il reste encore à dépenser sur ce point, tant pour des travaux d'étanchement que pour le solde des entreprises terminées, une somme de 1 800 000 francs qui est presque en totalité exigible sur l'exercice 1844.

Au delà de Montech, et jusqu'à Agen, l'importance et la nature en quelque sorte exceptionnelle des ouvrages en cours d'exécution imposait à l'administration l'obligation de solliciter des Chambres les crédits nécessaires pour assurer la marche

régulière des travaux. Ce sont d'une part, le passage du Tarn qu'on franchit à l'aide d'un pont aqueduc de quinze arches, et la traversée de la plaine submersible située aux abords de ce pont, traversée qui exige un mouvement de près d'un million de mètres cubes de terrassements; de l'autre, les passages de Récate, Boudou et Malause, où le canal doit être établi sur un développement de plus de 6 kilomètres dans un emplacement conquis sur le lit même des deux rivières du Tarn et de la Garonne, le passage de Laspeyres établi dans les mêmes conditions que ceux que nous venons de citer, puis enfin le pont-canal d'Agen, immense construction qui ne présente pas moins de vingt-trois arches de 20 mètres d'ouverture chacune, devant donner passage à des crues de plus de dix mètres au-dessus de l'étiage.

Pour tous ces travaux, une prompte exécution est une question d'économie et même de succès, et l'administration n'a pas dû hésiter à réclamer le crédit indispensable pour suppléer à l'insuffisance complète du fonds alloué au budget de 1844.

Au delà d'Agen, des travaux considérables sont également en cours d'exécution; mais la Chambre des Députés, en accordant au Gouvernement le crédit supplémentaire qu'il demandait, a subordonné son vote à cette condition, que le crédit serait employé entre Toulouse et Agen, ou plutôt entre Toulouse et la descente en rivière à Agen.

Nous ne répéterons pas ici, Messieurs, ce que nous avons eu l'honneur de vous dire en vous entretenant de la partie du canal de la Marne

au Rhin dont l'achèvement se trouve également ajourné.

Au delà d'Agen, comme au delà de Nancy, l'administration se bornera à pourvoir à la liquidation des dépenses faites et aux dispositions nécessaires pour assurer la conservation des ouvrages entrepris et la garde des chantiers. Elle a la confiance que pour le canal latéral à la Garonne comme pour le canal de la Marne au Rhin, la discussion approfondie à laquelle la question sera soumise dans le cours de la session prochaine, viendra confirmer la loi de 1838.

Quant à présent, Messieurs, nous venons simplement réclamer de vous l'allocation du crédit supplémentaire de six millions, qui, appliqué à la partie du canal comprise entre Toulouse et Agen, permettra de liquider les entreprises terminées, et d'imprimer au surplus des travaux la plus heureuse activité.

Ici, Messieurs les Pairs, se terminent les considérations dans lesquelles nous avons dû entrer pour expliquer et justifier le Titre premier de la loi.

Le Titre II concerne les voies et moyens.

Parmi les quatre articles de dépenses que comprend le projet de loi, un seul, celui qui concerne l'exploitation des chemins de Lille et de Valenciennes, appartient à la première section du budget, et il y sera pourvu au moyen des ressources ordinaires affectées à cette partie du budget. Les trois autres sont classés dans la seconde section du budget dont les dépenses sont couvertes

au moyen des ressources créées par les lois du 28 juin 1841 et du 11 juin 1842. La première de ces deux lois s'applique au canal de la Marne au Rhin et au canal latéral à la Garonne; la seconde, aux crédits réclamés pour les routes royales et pour la liquidation des dépenses et le complétement du matériel des deux chemins de fer de Lille et de Valenciennes.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la concession d'un chemin de fer de Paris à Sceaux ;

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

ARTICLE PREMIER.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder au sieur Arnoux un chemin de fer de

Paris à Sceaux, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

La convention passée en vertu du paragraphe précédent devra être homologuée par une ordonnance royale.

ART. 2.

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

Le concessionnaire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'il jugera utiles pour le service ou l'exploitation du chemin de fer.

ART. 3.

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

ART. 4.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration supérieure, il est interdit au concessionnaire, 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 transports dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Fait au palais de Neuilly, le 20 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,

Au nombre des questions difficiles que présente le grand problème des chemins de fer, celle qui concerne l'étendue du rayon des courbes est assurément l'une des plus dignes d'intérêt.

L'obligation de tracer les courbes avec un grand rayon, entraîne souvent des dépenses considérables.

La nécessité où l'on se trouve quelquefois de leur assigner un faible développement, devient une cause de graves dangers.

Ainsi, d'une part l'économie des deniers du Trésor, d'autre part la sûreté des personnes, tels sont les deux grands motifs qui recommandent aux méditations du Gouvernement et des Chambres les procédés ingénieux qui ont été successivement proposés par divers inventeurs.

Le principal inconvénient des courbes tient à la fixité des roues sur les essieux et au parallélisme de ces essieux.

C'est à cet inconvénient que veut remédier M. Arnoux, l'un des hommes qui se sont occupés avec le plus de succès de ces questions techniques, et qui a d'ailleurs une telle confiance dans son procédé qu'il sollicite l'autorisation de l'expérimenter entièrement à ses frais, risques et périls.

Dans le système de M. Arnoux les roues, au lieu d'être solidaires entre elles et avec l'essieu qui les porte, sont indépendantes l'une de l'autre ; elles sont, de plus, mobiles autour de la fusée de l'essieu, et l'essieu lui-même étant mobile à son centre autour de chevilles ouvrières sur lesquelles repose le poids de la voiture, peut, dans toutes les circonstances du mouvement, se placer normalement à la courbe. On évite ainsi les difficultés principales du parcours de ces courbes. M. Arnoux rattache d'ailleurs l'une à l'autre toutes les voitures d'un convoi au moyen d'un système d'articulation tel que chacune suit exactement la trace de celle qui la précède ; enfin, à l'aide de galets convenablement disposés, il fait prendre aux convois la direction appropriée à chacune des courbes à parcourir.

Cette simple indication que nous croyons inutile d'étendre davantage, peut déjà, Messieurs, vous faire apprécier les avantages inhérents aux procédés de M. Arnoux. Cet inventeur ne s'en est pas tenu aux aperçus de la théorie. Pour faire apparaître à tous les yeux les résultats utiles de son invention, il a construit, à ses frais, à Saint-Mandé, un petit chemin de fer d'essai, et, en présence d'un grand nombre de membres des deux Chambres, d'ingénieurs et de savants, M. Arnoux a fait circuler, dans des courbes entièrement fermées et d'un très-petit rayon, des convois animés d'une grande vitesse.

Le problème que l'auteur s'était proposé peut donc être considéré comme résolu en principe ; mais, pour lui donner une consécration complète, il faut en

faire une application économique et commerciale : c'est ce que demande à faire aujourd'hui M. Arnoux. A cet effet, il réclame la concession d'un chemin de fer de Paris à Sceaux, qui lui paraît offrir toutes les conditions convenables. D'une part, en effet, une circulation active s'opère journellement entre Paris, Bourg-la-Reine et Sceaux, et, sous ce rapport, l'exécution d'un chemin de fer dans cette localité peut réaliser d'importants avantages. D'autre part, la disposition du terrain rendra nécessaire l'établissement de plusieurs courbes à petit rayon, et, par conséquent, permettra de faire un emploi utile du système des voitures articulées.

Le projet du chemin de fer de Paris à Sceaux a d'ailleurs été soumis, dans le département de la Seine, aux formalités d'enquête prescrites par les règlements. Dans ces enquêtes, toutes les opinions produites ont été favorables au principe de l'entreprise ; quelques dissidences se sont manifestées seulement sur la direction à suivre ; mais aujourd'hui qu'il s'agit d'en faire le lieu de l'expérience en grand du système de M. Arnoux, il n'y a plus qu'un seul tracé possible, c'est celui qui, partant de la barrière d'Enfer, se dirige sur Bourg-la-Reine et Sceaux par Gentilly et Arcueil. Aussi, le conseil général des ponts et chaussées a-t-il exprimé un avis favorable à la demande de M. Arnoux.

La Chambre des Députés a elle-même accueilli cette demande, et nous avons, Messieurs, la confiance que vous y donnerez aussi votre adhésion. Ici le soumissionnaire ne réclame aucune subvention du Trésor ; il entend prendre toute la dépense

à ses risques et périls; il accepte, en outre, toutes les conditions propres à garantir les intérêts du public. Dans de telles circonstances, il n'y a qu'avantage à encourager l'emploi d'un procédé qui peut augmenter la sûreté de la circulation sur les chemins de fer, et par toutes ces considérations, Messieurs, nous nous permettons d'insister auprès de vous pour l'adoption du projet de loi que le Roi nous a donné l'ordre de vous présenter.

(*Le Cahisr des charges sera incessamment distribué.*)

N°

Pou

Le
ques
nées
conce
à la c
manie
ties,

Le
d'Enf
ira pa
à Sce
Le
pas s
Bourg
ties,
raccor
supèr
de ma
Arnou

Dar
loi de
l'appr
1

N° 114.

CAHIER DE CHARGES

Pour l'établissement du chemin de fer de Paris à Sceaux.

Article premier.

Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le courant de deux années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi de concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Sceaux, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer partira d'un point voisin de la barrière d'Enfer, en dehors du mur d'octroi de la ville de Paris; il ira passer près d'Arcueil et de Bourg-la-Reine, et aboutira à Sceaux en un point qui sera ultérieurement déterminé.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas sept millimètres par mètre ($0^m,007$) entre Paris et Bourg-la-Reine. Entre Bourg-la-Reine et Sceaux, les pentes, le nombre de lacets et les rayons des courbes de raccordement seront déterminés par l'Administration supérieure, sur les projets fournis par le concessionnaire, de manière que l'épreuve des voitures articulées du sieur Arnoux soit complétement concluante.

Art. 3.

Dans le délai de trois mois, au plus tard, à dater de la loi de concession, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, rapporté

sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Sceaux, d'après les indications de l'article précédent. Il indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer les modifications qu'il pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

Le chemin de fer pourra n'avoir qu'une seule voie sur tout son développement, sauf dans les points où des stations devront être établies.

Art. 5.

La largeur du chemin de fer en couronne, sera au moins de quatre mètres soixante-cinq centimètres (4^{m},65). Dans les parties à deux voies, cette largeur sera au moins de huit mètres trente centimètres (8^{m},30).

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

La largeur des accottements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes, et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre 50 centimètres (1^{m},50).

Art. 6.

Indépendamment des stations des points de départ et d'arrivée, le concessionnaire sera tenu d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement

et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable.

Art. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

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

Art. 8.

Les ouvrages à construire à la rencontre, soit des routes royales et départementales, soit des chemins vicinaux, ruraux et particuliers, soit des cours d'eau, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration.

Les décisions qui statueront sur ces projets, détermineront les dimensions des ouvrages, ainsi que le mode de leur construction, et toutes autres dispositions accessoires.

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du

chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'Administration.

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

Art. 11.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les projets des ponceaux et aqueducs qui seront construits à cet effet devront être, avant tout commencement d'exécution, soumis à l'approbation de l'Administration.

Art. 12.

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

Art. 13.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par 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. 14.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau seront achetés et payés par le concessionnaire.

Le concessionnaire est substitué aux droits, comme il est soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 15.

L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Il 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; il 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 lui, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, il puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'Administration.

Art. 16.

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

Art. 17.

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

Art. 18.

Avant que le concessionnaire puisse livrer à la circulation tout ou partie du chemin de fer, il devra être procédé à sa réception par des commissaires que l'Administration désignera. Le procès-verbal de ces commissaires ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, le concessionnaire pourra mettre le chemin de fer en service et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, les réceptions ci-dessus mentionnées ne seront que provisoires, et elles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 19.

Après l'achèvement des travaux, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; il fera dresser également à ses frais et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

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

Art. 20.

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

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

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

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

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

Art. 21.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par le concessionnaire.

Ces frais seront réglés par l'Administration supérieure, sur la proposition du préfet du département, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

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

Art. 22.

Les ouvrages relatifs à la traversée de l'enceinte continue, et qui devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par le concessionnaire, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

Art. 23.

Le concessionnaire ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, il n'a pu justifier valablement par-devant l'Administration, de la constitution du capital nécessaire à l'exécution des travaux, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième de ce capital.

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

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé, ainsi qu'il sera dit à l'article 49 par le concessionnaire, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne

sera rendu que par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 24.

Faute par le concessionnaire d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article premier ; faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication publique, qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

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

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

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

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

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

Art. 25.

La contribution foncière sera établie en raison de la

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

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

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

Art. 26.

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

Le concessionnaire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'il 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 le concessionnaire et pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 27.

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

Art. 28.

Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de cinquante années à dater de la loi de con-

cession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera 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 concessionnaire entendu, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, le concessionnaire aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition du concessionnaire; 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 du chemin de fer.

		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).	0,05	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 quintal métrique et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.....	0,03	0,02	0,05
Par tonne et par kilomètre.	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.
Par tonne et par kilomètre.	Suite de 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
		Houille.....	0,06	0,04
	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...	0,13	0,10
		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
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.....	0,18	0,14
		(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 le concessionnaire 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'il est autorisé 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 du concessionnaire, et seront rendues exécutoires par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par le concessionnaire indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où le concessionnaire aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, il devra 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 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 des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 29.

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. 30.

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 le concessionnaire; elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 31.

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) kilogr.

Néanmoins, le concessionnaire 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 prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint 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, le concessionnaire 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, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 32.

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

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément

énoncés dans le 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 par une même personne à 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 du concessionnaire.

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. 33.

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 cahier des charges, le concessionnaire contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains du dit expéditeur, et l'autre aux mains du 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 le concessionnaire n'en sera pas moins tenu, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où le concessionnaire consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, il serait tenu, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteraient également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 34.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit au concessionnaire, 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 26 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 35.

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 foyer 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 sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, le concessionnaire serait tenu 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. 36.

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

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. 37.

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

A cet effet le concessionnaire sera tenu 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 le concessionnaire voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, il sera tenu d'en avertir l'Administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'aller 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 le concessionnaire.

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 au concessionnaire une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) 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'excédera pas vingt-cinq centimes (25 c.) 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.

Le concessionnaire 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 placés au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures du concessionnaire.

Le concessionnaire ne pourra être tenu 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 prévenu par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des réglements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'Administration et le concessionnaire.

Art. 38.

Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'Etat ou des départements, et leur dimension déterminée par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'Administration, gardiens, gendarmes

et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Art. 39.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant 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.

Le concessionnaire recevra en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 40 ci-après.

Art. 40.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 19.

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

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets

immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

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

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, charriots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et les objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si le concessionnaire le requiert ; et réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder également à dire d'experts.

Art. 41.

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

Art. 42.

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 du concessionnaire.

Art. 43.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'em-

branchant sur le chemin de fer de Paris à Sceaux, ou qui seraient établies en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire du chemin de fer de Paris à Sceaux ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Sceaux, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

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

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris à Sceaux, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans le cas où le concessionnaire de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou 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 et le concessionnaire 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.

Le concessionnaire pourra être assujetti par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant

celui de Paris à Sceaux, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement n'a pas plus de 100 kilomètres, dix pour cent du prix perçu par le concessionnaire ;

2° Si le prolongement excède cent kilomètres, quinze pour cent ;

3° Si le prolongement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent ;

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

Art. 44.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

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

Art. 45.

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

Art. 46.

Les agents et gardes que le concessionnaire 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. 47.

Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute signification ou notification à lui adressée, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 48.

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

Art. 49.

Avant la présentation de la loi de concession, le concessionnaire sera tenu de déposer, à titre de garantie, une somme de cinquante mille francs 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 transport, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

La somme de cinquante mille francs devra être doublée dans le mois qui suivra la promulgation de la loi.

La somme totale de cent mille francs, déposée ainsi qu'il est dit ci-dessus, formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue comme il est dit à l'art. 23.

Art. 50.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le juillet 1844,

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit pour un essai de chemin de fer atmosphérique ;

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 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 le discussion.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1844, un crédit de un million huit cent mille fr. (1 800 000 f.), pour un essai du système de chemin de fer atmosphérique.

L'essai pourra être fait soit directement par

l'Etat, soit par une compagnie, à ses risques et périls, moyennant subvention de tout ou partie de la somme mentionnée au paragraphe précédent.

ART. 2.

Le lieu de l'essai sera désigné par une ordonnance royale.

Le Ministre des travaux publics pourra, en vertu de cette ordonnance, requérir s'il y a lieu, conformément aux titres 2 et suivants de la loi du 3 mai 1841, l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

ART. 3.

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

FAIT au palais de Neuilly, le 20 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,

La Chambre des Députés vient d'adopter, et nous avons l'honneur de vous présenter, un projet de loi qui a pour but d'autoriser un essai du système de chemin de fer, dit chemin de fer atmosphérique : ce système, vous le savez, substitue à la machine locomotive, mue par la vapeur, la pression de l'air agissant dans un tube placé entre les deux cours de rails qui composent la voie d'un chemin de fer : dans ce tube se meut un piston lié par une tige en fer à la première voiture du convoi. Une machine fixe raréfie l'air dans la partie du tube qui précède le piston, et le piston, aspiré en quelque sorte par le vide qui se forme au-devant de lui, s'élance avec une vitesse plus ou moins grande, et entraîne tout le convoi dans son mouvement.

Nous n'entrerons pas ici, Messieurs, dans de plus longs détails sur le procédé en lui-même, ni sur les divers modes proposés pour fermer la communication de l'intérieur du tuyau avec l'air extérieur : ce que nous vous en avons dit suffira pour faire apprécier le principe du système et vous permettra de reconnaître, qu'à raison de la nature même de la force motrice qu'il emploie, il doit être possible, par ce procédé, de faire gravir aux convois des pentes supérieures à celles que pourraient franchir les machines locomotives, et, par suite,

de réaliser d'importantes économies dans la construction des chemins de fer.

Déjà, au surplus, Messieurs, un essai de chemin de fer atmosphérique a eu lieu en Irlande sur une grande échelle, et les expériences nombreuses auxquelles le chemin d'essai a été soumis ont constaté que la pression de l'air pouvait être utilement employée comme moteur sur les voies rapides ; mais il reste à résoudre plusieurs questions de détail qui appellent toutes les méditations des ingénieurs.

Ainsi, pour que le vide opéré dans le tube propulseur se maintienne pendant toute la durée de la course, il importe que la communication de l'intérieur de ce tube avec l'air extérieur soit hermétiquement fermée. La soupape employée sur le chemin de fer d'Irlande remplit-elle cet objet, ou bien doit-on préférer celle qui a été proposée par un de nos habiles mécaniciens, M. Hallette, d'Arras? C'est ce que des expériences faites avec soin pourront seules décider.

Ainsi, un chemin de fer, dans son parcours, passe souvent au niveau d'une foule de communications de divers ordres : comment devront s'opérer les traversées de ces communications?

Ainsi encore il peut être souvent nécessaire, par exemple, pour les arrêts aux stations, de faire rentrer une certaine quantité d'air en avant du piston : comment y pourvoira-t-on ?

Ainsi, enfin, il est indispensable de pouvoir passer d'une voie sur une autre : par quels moyens ces croisements s'opéreront-ils ?

Tous ces points et plusieurs autres encore que

l'application révélera sont à étudier, et c'est, Messieurs, pour faire cette étude que nous venons vous demander un crédit de 1 800 000 fr.

Nous n'avons pas, d'ailleurs, encore arrêté nos idées sur le mode et le lieu des expériences à faire; peut-être trouverons-nous une compagnie qui se chargera, moyennant une subvention, de construire un chemin de fer atmosphérique, et d'y exécuter tous les essais dont le programme lui serait tracé. Mais cette solution peut nous manquer, et nous aurions alors à faire nous-mêmes les expériences; une ordonnance royale, dans l'un comme dans l'autre cas, déterminera le lieu de ces expériences et nous donnera le droit d'acquérir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les terrains qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

Nous croyons inutile, Messieurs, d'insister davantage auprès de vous sur l'utilité de la dépense que nous vous proposons d'autoriser : il s'agit de fixer, et de fixer dans un court délai, les idées des savants et des industriels sur le mérite d'un système de locomotion qui, sous certains rapports, offre, pour la sécurité de la circulation, des avantages que ne présente pas la locomotion à vapeur; et la France, habituée à marcher toujours la première dans la voie du progrès, ne doit pas rester étrangère à l'expérimentation d'un procédé qui peut avoir des conséquences si importantes.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 1844.

PROJET DE LOI

relatif

à un échange d'immeubles entre l'Etat et la domaine de la Couronne;

Présenté à la Chambre des pairs par le Ministre des finances,

LOUIS-PHILIPPE, Roi des FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 19 juillet 1844, sera présenté en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat au département des finances, qui est chargé en notre nom de soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

L'échange de propriétés immobilières conclu entre l'Etat et la domaine de la Couronne, suivant acte passé devant M. Thuriod et son collègue, notaires

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A un échange d'immeubles entre l'État et le domaine de la Couronne;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 19 juillet 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.

Article unique.

L'échange de propriétés immobilières conclu entre l'État et le domaine de la Couronne, suivant acte passé devant Me Dentend et son collègue, no-

taires à Paris, le 10 juin 1844, est approuvé, sous les clauses et conditions énoncées audit acte.

FAIT au palais de Neuilly, le 20 juillet l'an 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a pour objet d'autoriser la réunion de divers immeubles domaniaux à la dotation de la Couronne, à titre d'échange et en remplacement des terrains pris dans l'enceinte des bois de Boulogne et de Vincennes, pour l'exécution de la loi sur les fortifications de Paris.

Jaloux de s'associer, par un sacrifice personnel, à cette œuvre si nationale, le Roi pouvait, et il s'est empressé de le faire, renoncer à toute indemnité pour d'autres terrains provenant de son domaine privé, et dont le département de la guerre a été mis également en possession. Mais il n'était pas possible de disposer de la même manière de propriétés comprises dans la dotation immobilière de la Couronne, qui est votée pour toute la durée du règne, et ne doit subir aucune diminution. Il y avait dès lors nécessité de tenir compte au domaine de la Couronne, au moyen d'un échange, de tout ce qui lui était enlevé pour le service de l'État.

Les propriétés domaniales destinées à établir cette compensation se composent de bâtiments, terres, prés, bois et étangs situés dans les départements de l'Aisne, de l'Oise, de la Seine et de Seine-et-Marne; elles se trouvent, pour la plupart, déjà enclavées dans le domaine de la Couronne. Il y a donc à la fois convenance et opportunité à les y réunir.

Trois experts ont procédé, suivant les prescriptions de l'ordonnance réglementaire du 12 décembre 1827, à l'estimation des divers immeubles à échanger. Les résultats de cette opération sont consignés dans un procès-verbal clos le 25 avril 1843, et dans un acte supplémentaire du 23 mai 1844. D'après le travail des experts, les propriétés cédées par l'Etat offrent une étendue de 100 hectares 16 ares 07 centiares, et une valeur de . . . . . 213 456 fr. 52 c.

Les terrains employés aux fortifications ne contiennent que 84 hect. 38 ares 91 centiares, et sont estimés à la somme de. . . . . 208 990 42 seulement.

L'Etat aura donc à recevoir de la Liste civile une soulte de 4 466 fr. 10 c.

Les administrations des Domaines et des Forêts, ainsi que le Comité des finances, ont reconnu l'exactitude de ces résultats, et la régularité de l'instruction.

Le projet d'échange a reçu l'approbation de la Chambre des Députés, et nous avons la confiance qu'il obtiendra également votre sanction.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la construction de trois nouveaux paquebots à vapeur;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 19 juillet 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.

Article premier.

Il est ouvert au Ministre des finances, sur l'exercice 1844, un crédit de un million six cent soixante deux mille francs (1 662 000 francs), applicable aux frais de construction et de premier

établissement de trois paquebots à vapeur destinés au transport de la correspondance entre Calais et Douvres.

ART. 2.

Les fonds non consommés sur cet exercice pourront être reportés, par ordonnance royale, sur les exercices suivants.

ART. 3.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources créées par la loi des recettes du 24 juillet 1843.

FAIT au palais de Neuilly, le 20 juillet, l'an 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

D'après la convention postale du 3 avril 1843, passée avec le Gouvernement anglais, la France s'est engagée à faire transporter ses correspondances de Calais à Douvres par des bâtiments de la marine royale, ou frétés pour le compte de l'État.

Trois paquebots à vapeur, dont deux de la force de cinquante chevaux et le troisième de soixante chevaux, sont, en ce moment, affectés à ce service. Les deux premiers, qui comptent dix ans d'existence, ont besoin d'être réparés; le troisième, d'une construction plus ancienne, est à peu près hors d'état de tenir la mer.

L'Angleterre entretient à Douvres, sous la direction de l'amirauté, des bâtiments plus forts et munis de machines perfectionnées, ce qui assure à son service une grande supériorité sur le nôtre. Un de ses paquebots, *la Princesse Alice*, de cent quarante chevaux, traverse le détroit en cent cinq minutes, et, alors même que les vents et la marée lui sont contraires, il fait le trajet en cent trente minutes.

L'importance du service postal entre la France et l'Angleterre exige, vous le savez, une constante régularité et la plus grande rapidité possible dans le mode du transport. Ces conditions ne

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

Aux travaux projetés par l'État et la ville de Paris sur les terrains des Petits-Pères ;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

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

Article premier.

Sont approuvées les conventions arrêtées entre l'État, la ville de Paris et l'administration des Messageries royales, aux conditions énoncées en la délibération du conseil municipal de ladite ville, du 9 février 1844, dont une expédition est an-

nexée à la présente loi, ainsi que les plans qui s'y rapportent.

ART. 2.

Il est ouvert au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1844, un crédit extraordinaire de quatre cent soixante mille francs (460 000 fr.) pour contribuer à l'acquisition à faire par la ville de Paris, conformément à ces conventions, à l'effet de compléter le percement de la rue qui doit traverser les terrains domaniaux et ceux appartenant à l'administration des Messageries.

ART. 3.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 24 juillet 1843, pour les besoins de l'exercice 1844.

ART. 4.

Les actes de cession et autres au profit de la ville, qui seront faits pour l'exécution desdites conventions, jouiront du bénéfice de l'article 58 de la loi du 3 mai 1841.

DONNÉ au Palais de Neuilly, le 20 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 domaines, la ville de Paris et les Messageries royales ont conclu un arrangement relatif à la construction, sur les terrains dits des Petits-Pères, d'un hôtel de Mairie et d'une caserne pour la garde municipale, et à l'ouverture de deux rues nouvelles, dont l'une mettrait en communication directe le passage des Petits-Pères et la rue des filles Saint-Thomas; et l'autre serait tracée en prolongement de la rue Saint-Pierre-Montmartre dans la direction de l'arcade Colbert.

Pour obtenir ce résultat, le domaine abandonnerait à la ville une portion de ces terrains qui lui appartiennent.

Le Ministre des finances, consulté sous le rapport financier, a donné un avis favorable.

En effet, ces terrains sont à peu près improductifs, et la facilité d'y accéder leur donnera la valeur reconnue aux propriétés de ce quartier.

Il y a nécessité et urgence pour la ville de Paris de construire une mairie et une caserne. La Banque, la Bourse, l'Hôtel des postes et le Palais-Royal demandent une prompte et puissante protection.

Dans ces circonstances, Messieurs les Pairs, et

d'après les ordres du Roi, nous venons soumettre à vos délibérations le projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture, et que la Chambre des Députés a adopté dans la séance du 27 juin dernier.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI

TENDANT à proroger les lois des 21 avril 1832, 1er mai 1834, et 24 juillet 1839, relatives aux Étrangers réfugiés ;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

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

ARTICLE UNIQUE.

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

juillet 1839, relatives aux étrangers réfugiés, sont prorogées jusqu'à la fin de 1845.

Donné au palais de Neuilly le 20 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,

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour but de proroger, pour l'année 1845, les lois des 21 avril 1832, 1er mai 1834 et 24 juillet 1839, relatives aux étrangers réfugiés en France.

Les dispositions de ces lois vous sont connues : depuis 1832 elles n'ont cessé d'obtenir chaque année la sanction des Chambres; elles ont d'ailleurs pour but de concilier les nécessités de l'ordre avec les bienfaits de l'hospitalité nationale.

Le Gouvernement, chargé de veiller au maintien de la tranquillité publique, a dû, pour accomplir cette tâche, réclamer certaines mesures de sûreté et de précaution que les circonstances rendaient nécessaires; mais, avec l'aide du temps et grâce à la conduite paisible du plus grand nombre des réfugiés, il a été possible d'introduire dans cette législation pénale les notables adoucissements qui ont fait l'objet de la loi du 24 juillet 1839. Vous savez qu'en principe, et sauf certaines restrictions dont le maintien est indispensable, cette dernière loi accorde aux étrangers réfugiés qui auront demeuré en France, ou servi sous les drapeaux pendant cinq années, et qui n'auront subi aucune condamnation criminelle ou correction-

nelle, la faculté de changer de résidence sans autre formalité qu'un avis préalable donné à l'autorité locale.

Aujourd'hui encore, le Gouvernement vous propose de proroger, pour l'année 1845, une législation dont l'expérience a démontré les avantages pour la tranquillité publique, et qui n'a soulevé aucune réclamation fondée.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des impositions extraordinaires votées par sept départements; *

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

1er PROJET. (Aube.)

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 15 juillet 1844, 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 UNIQUE.

Le département de l'Aube est autorisé, confor-

---

* Aube, Aveyron, Charente-Inférieure, Loire-Inférieure, Bas-Rhin, Vienne, Vosges.

mément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa séance du 24 août 1843, à s'imposer extraordinairement, pendant les années 1845 et 1846, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à la construction d'un hôtel de sous-préfecture à Arcis.

Donné au palais de Neuilly, le 20 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 bâtiment actuellement occupé par la sous-préfecture d'Arcis est dans un état de délabrement tel que la reconstruction de cet édifice est devenue indispensable. La réalisation de ce projet réclame une somme de 64 000 fr. environ.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général a demandé dans sa dernière session que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant les années 1845 et 1846, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait exclusivement affecté à la construction dont il s'agit.

Cette imposition n'étant point nouvelle, Messieurs, puisqu'elle ne fait que prolonger celle que la loi du 25 juin 1841 a autorisée, et qui doit prendre fin en 1844, et la situation du département ne pouvant d'ailleurs s'opposer à ce qu'il soit donné cours au vote du conseil général de l'Aube, 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 15 juillet, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Aveyron.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de l'Aveyron est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1843, à s'imposer extraordinairement, pendant onze ans, à partir du 1er janvier 1845, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à la construction des prisons de Rodez, et à l'acquisition d'un emplacement destiné à cette construction.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les bâtiments actuellement occupés par la mai-

son d'arrêt de Rodez sont loin d'être en harmonie avec la destination qu'on leur a donnée; l'insuffisance et le mauvais état de ces prisons sont tels qu'aucune amélioration partielle n'est possible; il faut les reconstruire en entier et sur un autre emplacement. Cette construction nécessiterait une dépense de 260 000 fr. environ.

Dans l'impossibilité de réaliser une somme aussi considérable au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général de l'Aveyron a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant onze ans, à partir de 1845, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait exclusivement affecté aux travaux dont il s'agit.

Ces ressources devant suffire, à peu de chose près, pour l'achèvement de cette construction, l'urgence de ces travaux ne pouvant être contestée, enfin l'imposition demandée n'étant d'ailleurs que de un centime, 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 15 juillet, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

3e PROJET. (Charente-Inférieure.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Charente-Inférieure est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1843, à s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir du 1er janvier 1845, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux des chemins vicinaux de grande communication classés en 1840.

Cette imposition sera recouvrée concurremment avec les centimes spéciaux dont les lois de finances autoriseront l'établissement en vertu de l'art. 12 de la loi du 21 mai 1836.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Charente-Inférieure a été autorisé par une loi du 25 juin 1841 à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, à partir de 1842, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être exclusivement affecté à concourir à l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication classés en 1840.

Ces ressources se sont trouvées insuffisantes, et l'on évalue à 1 040 000 fr. la dépense qu'exigerait le complet achèvement des travaux entrepris.

Les ressources propres à la quatrième section du budget départemental ne pouvant suffire pour couvrir cette dépense, le conseil général de la Charente-Inférieure a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à prolonger pendant six ans, à partir du 1er janvier 1845, l'imposition extraordinaire de deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes autorisée par la loi du 25 juin 1841 précitée.

Cette imposition ne devant pas aggraver les charges du département dont la situation financière est d'ailleurs favorable, 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 6 juillet, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

4e PROJET. (Loire-Inférieure.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Loire-Inférieure est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1843, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser

quatre et demi pour cent, une somme de 600 000 fr. qui sera exclusivement affectée aux travaux de construction d'un palais de justice, d'une caserne de gendarmerie et d'une prison à Nantes, et à l'acquisition d'un emplacement destiné à cette construction.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence ; 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.

Il sera pourvu au service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt, ainsi qu'il sera dit en l'article suivant.

ART. 2.

Le département de la Loire-Inférieure est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans la même session, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1846, quatre centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté, tant au service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt ci-dessus autorisé, qu'à la construction d'un palais de justice, d'une caserne de gendarmerie et d'une prison à Nantes.

ART. 3.

Les sommes à emprunter annuellement, l'emploi de ces sommes et l'ordre des travaux seront déterminés, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales ren-

dues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les bâtiments actuellement occupés par le palais de justice, la caserne de gendarmerie et les prisons de Nantes, ne sont pas suffisants pour leur destination, et leur exiguité et même leur délabrement ont fait reconnaître la nécessité de reconstruire complétement ces trois édifices.

Ces travaux exigeraient une dépense totale évaluée à 1 417 546 fr. environ. Pour y faire face, le département peut réaliser, par la vente des terrains et matériaux des constructions actuelles, une somme de 844 486 fr.; de telle sorte que la dépense à laquelle il est obligé de pourvoir, se trouve réduite à 573 060 fr., soit en nombres ronds: 600 000 fr.

Dans l'impossibilité de réaliser cette somme au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général de la Loire-Inférieure a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé: 1° à emprunter une somme de 600 000 fr. pour la construction dont il s'agit, et 2° à s'imposer extraordinairement, à partir de 1846 jusqu'en 1850 inclusivement, quatre centimes cinq dixièmes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait exclusivement affecté au service des intérêts et du remboursement de l'emprunt précité.

La situation financière du département ne nous paraît pas s'opposer à ce qu'il soit donné cours au vote du conseil général, puisqu'à partir de 1846 il ne sera plus grevé que d'une imposition de cinq centimes recouvrable jusqu'en 1851. Les intérêts du département paraissant exiger que cette demande soit sanctionnée, 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 6 juillet, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

5e PROJET. (Bas-Rhin.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Bas-Rhin est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa délibération du 30 août 1843, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1845, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux de construction et de réparations des édifices départementaux.

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 or-

donnances royales rendues dans la formes des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Bas-Rhin a été autorisé, par une loi du 6 août 1839, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1840, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté pour moitié aux travaux d'achèvement des routes départementales classées, et pour l'autre moitié aux travaux de restauration et d'appropriation des édifices départementaux.

Ces ressources se sont trouvées insuffisantes en ce qui concerne le service des bâtiments départementaux. L'hôtel de la préfecture de Strasbourg réclame quelques améliorations, l'acquisition d'un immeuble destiné à la sous-préfecture de Saverne est devenue indispensable, la construction de la Cour d'assises de Strasbourg n'est pas encore terminée; le tribunal de Schlestadt doit être réparé; il faut, enfin, reconstruire les prisons de Saverne, et une somme de 300 000 fr. est nécessaire pour faire face à ces divers travaux.

Dans l'impossibilité de réaliser cette somme au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général du Bas-Rhin a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'impo-

ser extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1845, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait exclusivement affecté aux travaux dont il s'agit.

L'imposition demandée, jointe à celle que le conseil général a également votée pour l'achèvement des routes départementales, grèvera le département de cinq centimes seulement; la situation financière du Bas-Rhin lui permettant de supporter cette charge, 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 6 juillet dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

6e PROJET. (Vienne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 9 août 1839, qui autorise le département de la Vienne à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement, est modifiée ainsi qu'il suit :

1° Le taux de l'intérêt, dont le maximum avait été fixé à 4 et demi p. 100, pourra être élevé jusqu'à la concurrence de 5 p. 100.

2° Le capital de l'emprunt, d'abord fixé à la somme de 1 500 000 fr., sera réduit, dans la pro-

portion de l'augmentation du taux de l'intérêt, de manière à pouvoir être payé, avec lesdits intérêts, par le produit des centimes additionnels qui y ont été affectés.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Une loi du 9 août 1839 a autorisé le département de la Vienne à emprunter à un taux d'intérêt qui ne doit pas dépasser 4 et demi p. 100 une somme de 1 500 000 fr. applicable aux travaux neufs des routes départementales. Aux termes de ladite loi, il devait être pourvu au service et au remboursement de cet emprunt au moyen d'une imposition extraordinaire de huit centimes, dont le recouvrement était autorisé jusqu'à la fin de 1860.

Les règlements qui régissent la caisse des dépôts et consignations ne permettant pas à cette caisse de prêter au département des fonds qui ne lui auraient été remboursés que dans un laps de vingt années, l'administration de la Vienne a dû s'adresser aux capitalistes, et un million a déjà été emprunté de cette manière; mais les tentatives faites par le préfet pour obtenir le complément de l'emprunt ont été sans succès, et c'est à l'insuffisance du taux d'intérêt fixé par la loi de 1839 que ce résultat doit être attribué. Le conseil général a donc demandé, dans sa dernière session, que le taux d'intérêt pour la portion d'emprunt qui reste à réaliser soit porté à 5 p. 100. Ce moyen étant le

seul qui permette au département de se procurer des fonds, la demande du conseil général nous paraît devoir être accueillie.

La loi de 1839, Messieurs, doit encore être modifiée sous un autre rapport : en effet, il a été reconnu que l'imposition extraordinaire de 8 cent., autorisée par cette loi, ne pouvait suffire au service des intérêts et du remboursement de l'emprunt de 500 000 fr. que le département aurait encore à contracter ; et des calculs que j'ai fait établir, il résulte que cette imposition (le taux de l'intérêt étant porté à 5 p. 100) ne peut servir de gage qu'à un emprunt de 315 000 fr. seulement. En conséquence, il est nécessaire d'opérer une nouvelle modification en ce sens à la loi du 9 août 1839.

Le conseil général avait également demandé l'autorisation de contracter un nouvel emprunt ; mais cette partie de l'affaire ne nous a pas paru suffisamment instruite pour qu'il y fût donné cours actuellement.

Nous venons donc, 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 6 juillet, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

7e PROJET. (Vosges.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département des Vosges est autorisé, confor-

mément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1843, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir de 1845, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à la construction des prisons départementales, en commençant par celle d'Epinal.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département des Vosges a été autorisé, par une loi du 25 juin 1841, à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté à la construction de la maison d'arrêt de Remiremont; mais la reconstruction des autres prisons départementales, et notamment de celle d'Epinal, n'est pas moins urgente, et l'on évalue à une somme de 335 000 fr. la dépense totale qu'exigeraient les travaux de cette prison et l'acquisition de l'emplacement nécessaire.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général des Vosges a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1845, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes,

dont le produit serait affecté à la reconstruction de la prison dont il s'agit.

Le département des Vosges n'étant grevé que d'une imposition de cinq centimes pour l'achèvement de ses routes départementales, et l'imposition demandée n'étant point nouvelle, puisqu'elle n'est que la prolongation de celle que la loi du 25 juin 1841 a autorisée, 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 6 juillet, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

SESSIONS
N° 121.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI

PORTANT concession à la commune de Boersch et à la ville de Paris de plusieurs édifices affectés au culte protestant;

AVEC l'Exposé des motifs par M. le Garde des sceaux, Ministre de la justice et des cultes.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous 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, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Garde des Sceaux Ministre secrétaire d'Etat au département de la justice et des cultes, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Sont concédés gratuitement et à titre de propriété : 1° à la commune de Boersch (Bas-Rhin) les églises et presbytères dépendant de l'ancienne manufacture d'armes de Klingenthal, y compris le

local occupé par l'école protestante de ce hameau; 2° à la ville de Paris les anciennes églises de Panthemont, de l'Oratoire et de Sainte-Marie, affectées à l'exercice du culte réformé.

ART. 2.

Ces édifices sont concédés dans leur état actuel; et, à l'égard de l'église de Panthemont, telle qu'elle a été remise par l'administration de la guerre à l'administration des cultes.

ART. 3.

Ces concessions sont faites à la charge, par la commune de Boersch et par la ville de Paris, de conserver aux édifices dont il s'agit leurs destinations respectives.

DONNÉ au palais de Neuilly, le 20 juillet 1844.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Garde des sceaux Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé N. MARTIN (du Nord).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Une manufacture d'armes établie dans la commune de Boersch (Bas-Rhin), au Klingenthal, fut supprimée en 1837.

Dans les dépendances de cet établissement étaient deux églises, deux presbytères et deux écoles à l'usage des catholiques et des protestants de la confession d'Augsbourg.

Lorsque l'Etat fit procéder à l'aliénation des bâtiments de la manufacture d'armes, on eut soin de n'y comprendre ni les édifices affectés aux besoins des deux cultes, ni ceux ayant servi d'écoles. Les dispositions du décret du 9 avril 1811 permirent au Gouvernement de concéder à la commune le local ouvert à l'école catholique au moyen d'une ordonnance royale.

Quant à l'école protestante, elle était partie intégrante d'un ancien temple converti en presbytère, où on l'avait établie à titre provisoire seulement. On pensa que le concours des Chambres législatives serait nécessaire pour l'abandon à la commune de Boersch de cette propriété domaniale. Les mêmes principes s'appliquaient aux deux églises et aux deux presbytères.

Cependant l'exercice du culte protestant avait été autorisé au Klingenthal immédiatement après

la promulgation des articles organiques du 18 germinal an 10, et une succursale catholique y avait été érigée en 1808.

Les églises et presbytères demeurés propriétés de l'Etat, avaient été appropriés à leur destination aux frais des habitants, réduits à l'impossibilité de les acquérir, la commune n'ayant aucune ressource à appliquer à cette nécessité.

Le Ministre des cultes crut, en conséquence, devoir intervenir auprès de ses collègues aux départements des finances et de l'instruction publique, et se concerter avec eux afin d'assurer à une population pauvre s'élevant à plus de 700 âmes, et presque exclusivement composée d'ouvriers, le moyen de pratiquer la religion, et de donner à ceux de ses enfants qui appartiennent à la confession d'Augsbourg une éducation conforme à leur croyance.

A Paris, les anciennes églises de *Panthemont, de Saint-Louis-du-Louvre,* à laquelle fut substituée plus tard celle de l'*Oratoire,* et de *Sainte-Marie,* tombées dans le domaine de l'Etat, furent affectées au culte réformé, par une décision consulaire du 12 frimaire an 11.

Cette affectation n'ayant point transféré la propriété à la ville, elle refuse de faire exécuter les travaux de réparation et d'appropriation à entreprendre, notamment à l'ancienne église de Panthemont, qui, longtemps abandonnée à l'administration de la guerre, ne saurait, sans des dépenses considérables, être convenablement consacrée à l'exercice du culte.

Il est urgent de mettre un terme à cet état de

choses. Il a paru convenable au Gouvernement du Roi d'appliquer, dans cette circonstance, au culte protestant, le bénéfice du principe en vertu duquel les édifices affectés au culte paroissial furent concédés aux communes, d'abord par voie de mesure générale, aux termes de l'article 75 de la loi du 18 germinal an 10, et, plus tard, par voie de dispositions spéciales, telles que celles de la loi du 23 mars 1842, portant concession de l'église de la Madeleine.

En conséquence, nous avons l'honneur de vous proposer, Messieurs, le projet de loi dont la teneur suit, adopté déjà par la Chambre des Députés dans sa séance du 19 juillet 1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juillet 1844.

PROJET DE LOI.

RELATIF

Au droit de propriété des Veuves et des Enfants des auteurs dramatiques;

ADOPTÉ par la Chambre des Députés le 19 juillet1844;

ENVOYÉ à la Chambre des Pairs le 20 du même mois.

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

ARTICLE UNIQUE.

Les veuves et les enfants des auteurs d'ouvrages dramatiques auront, à l'avenir, le droit d'en autoriser la représentation, et d'en conférer la jouissance, pendant vingt ans, conformément aux dispositions des articles 39 et 40 du décret impérial du 5 février 1810.

DÉLIBÉRÉ en séance publique, à Paris, le 19 juillet 1844.

Les Président et Secrétaires,

Signé P. SAUZET ; DE L'ESPÉE, LACROSSE, BOISSY-D'ANGLAS,

MESSAGE.

MESSAGE.

Paris, 19 juillet 1844.

LE PRÉSIDENT à Monsieur le CHANCELIER,
président de la Chambre des Pairs.

MONSIEUR LE CHANCELIER,

Dans sa séance de ce jour, la Chambre des Députés a adopté une proposition relative aux droits des veuves et des enfants des auteurs dramatiques.

J'ai l'honneur de vous adresser cette proposition par un message, et vous prie de vouloir bien en donner communication à la Chambre des Pairs.

Recevez, je vous prie, Monsieur le Chancelier, l'assurance de ma très-haute considération.

Le Président,

Signé P. SAUZET.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juillet 1841.

PROJET DE LOI

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juillet 1844.

PROJET DE LOI

RELATIF

à la fixation du Budget des recettes pour l'exercice 1845;

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 20 juillet 1844, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'Etat au département des finances et par les commissaires désignés à cet effet, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER.

Impôts autorisés pour l'exercice 1845.

ARTICLE PREMIER.

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

ront perçues, pour 1845, en principal et centimes additionnels, conformément à l'état A ci-annexé et aux dispositions des lois existantes.

Le maximum des centimes facultatifs que le département de la Corse est autorisé à s'imposer, fixé à vingt par la loi du 17 août 1822 (article 22, paragraphe 2), est réduit à douze.

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

Le contingent de chaque département dans la contribution des portes et fenêtres est fixé, en principal, d'après la nouvelle répartition faite en exécution de l'article 2 de la loi du 11 juin 1842, conformément à l'état B *bis*, également annexé à la présente loi.

ART. 2.

A dater du 1er janvier 1846, le contingent de chaque département dans la contribution personnelle et mobilière sera diminué du montant en principal des cotisations personnelles et mobilières afférentes aux maisons qui auront été détruites.

A partir de la même époque, ce contingent sera augmenté proportionnellement à la valeur locative des maisons nouvellement construites ou recon-

---

(1) Cet Etat B, ainsi que les États B *bis* et C, sont semblables à ceux annexés au projet de loi in-4 distribué aux deux Chambres. Il en est de même de l'Etat D, sauf une réduction de 24 000 fr. sur le chapitre 2 du ministère des affaires étrangères.

struites, à mesure que ces maisons seront imposées à la contribution foncière. L'augmentation sera du vingtième de la valeur locative réelle des locaux consacrés à l'habitation personnelle.

Il sera procédé, à cet égard de la manière prescrite par l'article 2 de la loi du 17 août 1835.

L'état, par département, des diminutions et augmentations, sera annexé au budget de chaque année.

ART. 3.

A l'avenir, lorsque, par suite du recensement officiel de la population, une commune passera dans une catégorie inférieure ou supérieure à celle dont elle faisait partie, le contingent du département dans la contribution des portes et fenêtres sera diminué ou augmenté de la différence résultant du changement de tarif.

ART. 4.

S'il s'élève des difficultés relativement à la catégorie dans laquelle une commune devra être rangée par suite d'un nouveau recensement de la population, soit pour l'application de l'article précédent, soit pour l'application du tarif des patentes, la réclamation du conseil général du département ou de la commune, ou celle de l'administration des contributions directes, sera instruite et jugée conformément aux dispositions de l'article 22 de la loi du 28 avril 1816.

ART. 5.

L'article 2 de la loi du 14 juillet 1838 est et demeure abrogé.

ART. 6.

Tout propriétaire ou usufruitier ayant plusieurs fermiers dans la même commune, et qui voudra les charger de payer à son acquit la contribution foncière des biens qu'ils tiennent à ferme ou à loyer, devra remettre au percepteur une déclaration indiquant sommairement la division de son revenu imposable entre lui et ses fermiers.

Cette déclaration sera signée par le propriétaire et par les fermiers.

Si le nombre des fermiers est de plus de trois, la déclaration sera transmise au directeur des contributions directes, qui opérera la division de la contribution, et portera, dans un rôle auxiliaire, la somme à payer par chaque fermier.

Les frais d'impression et de confection de ce rôle seront payés par les déclarants, à raison de 5 centimes par article.

ART. 7.

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

ART. 8.

Le délai de trois mois accordé aux contribuables par l'article 28 de la loi du 21 avril 1832, pour pré-

senter les réclamations qu'ils sont autorisés à former contre les rôles des contributions directes, ne courra qu'à partir de la publication desdits rôles.

ART. 9.

En cas d'insuffisance des revenus ordinaires, pour l'établissement des écoles primaires communales, élémentaires ou supérieures, les conseils municipaux et les conseils généraux des départements sont autorisés à voter, pour 1845, à titre d'imposition spéciale destinée à l'instruction primaire, des centimes additionnels au principal des quatre contributions directes. Toutefois, il ne pourra être voté, à ce titre, plus de trois centimes par les conseils municipaux, et plus de deux centimes par les conseils généraux.

ART. 10.

En cas d'insuffisance des centimes facultatifs ordinaires, pour concourir, par des subventions, aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication, et, dans des cas extraordinaires, aux dépenses des autres chemins vicinaux, les conseils généraux sont autorisés à voter, pour 1845, à titre d'imposition spéciale, cinq centimes additionnels aux quatre contributions directes.

ART. 11.

Pour jouir de l'exemption des droits de circulation, dans les cas prévus par l'article 15 de la loi du 25 juin 1841, l'expéditeur des boissons sera tenu, lors du premier envoi qu'il fera après la ré-

colte, de justifier de ses droits à cette exemption, et de déclarer la quantité totale par lui récoltée. Il ne pourra lui être délivré de passavant lorsque les expéditions, par lui faites depuis la récolte, auront épuisé cette quantité.

ART. 12.

Les déclarations exigées avant l'enlèvement des boissons par l'article 10 de la loi du 23 avril 1816, contiendront, outre les énonciations prescrites par ledit article, l'indication des principaux lieux de passage que devra traverser le chargement, et celle des divers modes de transport qui seront successivement employés, soit pour toute la route à parcourir, soit pour une partie seulement, à charge, dans ce dernier cas, de compléter la déclaration en cours de transport.

Le délai à accorder, pour conduire les boissons à la destination déclarée, sera réglé en raison de la distance qui pourra être parcourue chaque jour, et selon le mode de transport.

Les règles à suivre pour la fixation du délai, les mesures et les formalités nécessaires pour assurer l'exécution des dispositions qui précèdent, seront déterminées par un règlement d'administration publique.

Les contraventions aux dispositions du présent article, et à celles dudit règlement, seront punies des peines portées dans l'article 19 de la loi du 28 avril 1816.

Ce règlement devra être converti en loi dans la prochaine session.

ART. 13.

Les droits d'argue fixés pour les lingots de doré, par l'article 138 de la loi du 19 brumaire an 6, sont réduits à trente centimes par hectogramme, lorsque les propriétaires ont leurs filières, et à quarante-cinq centimes par hectogramme, lorsqu'ils n'ont pas de filières.

ART. 14.

A compter du 1er janvier 1845, la rétribution universitaire cessera d'être perçue.

ART. 15.

Continuera d'être faite, pour 1845, au profit de l'État, et conformément aux lois existantes, la perception :

Des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de passe-ports et de permis de chasse, du produit du visa des passeports et de la légalisation des actes au ministère des affaires étrangères, et des droits de sceau à percevoir, pour le compte du Trésor, en conformité des lois des 17 août 1828 et 29 janvier 1831;

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

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

Des contributions indirectes, y compris les droits

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

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

Du droit annuel imposé aux chefs d'institution et aux maîtres de pension, par le décret du 17 septembre 1808; des rétributions imposées par les décrets du quatrième jour complémentaire an 12 (21 septembre 1804), et du 17 février 1809, sur les élèves des facultés et sur les candidats qui se présentent pour y obtenir des grades.

Des rétributions imposées par la loi du 21 germinal an 12 (11 avril 1803), l'arrêté du Gouvernement du 25 thermidor suivant (13 août de la même année), et l'ordonnance royale du 27 septembre 1840, aux élèves des écoles de pharmacie et aux herboristes reçus par ces écoles;

Du produit des monnaies et médailles;

Des redevances sur les mines;

Des redevances pour permission d'usines et de prises d'eau temporaires, toujours révocables sans indemnité, sur les canaux et rivières navigables;

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

Des taxes des brevets d'invention;

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

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

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

Des droits sanitaires, conformément au tarif annexé à la loi des recettes de 1844, en date du 24 juillet 1843.

ART. 16.

Continuera d'être faite, pour 1845, au profit des départements, des communes, des établissements publics et des communautés d'habitants dûment autorisées, et conformément aux lois existantes, la perception:

Des taxes imposées, avec l'autorisation du Gouvernement, pour la surveillance, la conservation et la réparation des digues et autres ouvrages d'art intéressant les communautés de propriétaires ou d'habitants; des taxes pour les travaux de desséchement, autorisées par la loi du 16 septembre

1807, et des taxes d'affouages, là où il est d'usage et utile d'en établir;

Des droits de péage qui seraient établis, conformément à la loi du 14 floréal an 10 (4 mai 1802), pour concourir à la construction ou à la réparation des ponts, écluses ou ouvrages d'art à la charge de l'État, des départements ou des communes, et pour corrections de rampes sur les routes royales ou départementales ;

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

Des droits d'examen et de réception imposés par l'arrêté du Gouvernement du 20 prairial an 11 (9 juin 1803), sur les candidats qui se présentent devant les jurys médicaux pour obtenir le diplôme d'officier de santé ou de pharmacien ;

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

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

Des contributions imposées par le Gouvernement sur les bains, fabriques et dépôts d'eaux minérales, pour subvenir aux traitements des médecins inspecteurs desdits établissements (Ar-

ticle 30 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841, et lois de finances antérieures);

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

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

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

Du dixième des billets d'entrée dans les spectacles et les concerts quotidiens;

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

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

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

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

Des taxes de frais de pavage des rues, dans les villes où l'usage met ces frais à la charge des propriétaires riverains (Dispositions combinées de la loi du 11 frimaire, an 7 (1er décembre 1798) et du décret de principe du 25 mars 1807, et

article 28 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841);

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

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

Des droits d'inhumation et de concession de terrains dans les cimetières (Décrets organiques du 23 prairial an 12 (12 juin 1804) et du 18 août 1811).

ART. 17.

Dans les colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon, les recettes de toute nature continueront à être faites, en 1845, conformément aux lois et ordonnances actuellement en vigueur.

TITRE II.

ÉVALUATION DES RECETTES DE L'EXERCICE 1845.

ART. 18.

Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires sont évalués, pour l'exercice 1845, à la somme d'un milliard trois cent vingt-sept millions sept cent quatre-vingt-quatre mille quatre cent dix-sept francs (1 327 784 417 fr.), conformément à l'état C ci-annexé.

Les ressources affectées aux services spéciaux portés pour ordre au budget sont évaluées, pour l'exercice 1845, à la somme de dix-neuf millions quatre cent quatre-vingt-quatorze mille cent quatre-vingt-douze francs (19 494 192 fr.), conformément à l'état D ci-annexé, savoir :

Légion d'Honneur.	7 103 098 fr.
Imprimerie royale.	2 760 500
Chancelleries consulaires. . . .	336 000
Caisse des invalides de la marine.	7 944 100
Service de la fabrication des monnaies et médailles.	1 350 494
Total égal. . .	19 494 192

ART. 19.

Les ressources spécialement attribuées au service départemental, par la loi du 10 mai 1838, sont évaluées à la somme de quatre-vingt-un millions quatre cent quarante-quatre mille huit cent quatre-vingt-quinze francs (81 444 895 fr.), pour l'exercice 1845, et leur affectation, par section spéciale, est et demeure déterminée conformément au tableau E annexé à la présente loi.

TITRE III.

MOYENS DE SERVICE.

ART. 20.

Le Ministre des finances est autorisé à créer, pour le service de la trésorerie et les négociations

avec la Banque de France, des bons royaux portant intérêt et payables à échéance fixe.

Les bons royaux en circulation ne pourront excéder deux cent millions de francs. Ne sont pas compris dans cette limite les bons royaux délivrés à la caisse d'amortissement en vertu de la loi du 10 juin 1833.

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

ART. 21.

La portion non émise de l'emprunt de quatre cent cinquante millions en capital que le Ministre des finances a été autorisé à négocier avec publicité et concurrence par l'article 35 de la loi du 25 juin 1841, pourra être également négociée par lui, pour tout ou partie, au moyen d'une souscription publique dont le mode et les conditions seront déterminés par ordonnance royale.

TITRE IV.

Dispositions générales.

ART. 22.

Toutes contributions directes ou indirectes, autres que celles autorisées par la présente loi, à

quelque titre et sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine, contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs, et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition, pendant trois années, contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui auraient fait la perception, et sans que, pour exercer cette action devant les tribunaux, il soit besoin d'une autorisation préalable. Il n'est pas néanmoins dérogé à l'exécution de l'article 4 de la loi du 2 août 1829, relatif aux centimes que les conseils généraux sont autorisés à voter pour les opérations cadastrales, non plus qu'aux dispositions des lois du 10 mai 1838 sur les attributions départementales, du 18 juillet 1837 sur l'administration communale, du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, et du 28 juin 1833 sur l'instruction primaire.

Fait au palais de Neuilly, le 22 juillet 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 sur les recettes de l'exercice 1845, qui vient d'être voté par la Chambre des Députés.

Les développements à l'appui du projet de budget qui vous a été distribué en même temps qu'à la Chambre élective, font connaître sur quelle base repose l'évaluation des différentes natures de produits. Nous nous bornerons à les rappeler sommairement, en indiquant les modifications peu nombreuses que nos propositions ont subies et les fixations définitivement adoptées.

La première évaluation des produits ordinaires, portée à 1 276 925 231 francs, a d'abord été augmentée de la plus-value des recettes sur les impôts indirects du mois de décembre 1843, et de quelques autres excédants qu'on n'avait pu supputer qu'approximativement à l'époque de la préparation du budget. Cette augmentation a été de 185 000 fr., ce qui a ramené les prévisions à 1 277 110 231 fr.

La Chambre des Députés a ensuite opéré plusieurs diminutions montant à.	11 352 908	
et des augmentations pour.	985 500	10 367 408
Les évaluations ont ainsi été fixées à une somme totale de. .		1 266 742 823

Les contributions directes figurent dans les ré-

ductions pour 7 104 970 francs; c'est la diminution qui, d'après les calculs de l'administration, doit résulter de l'application de la nouvelle loi sur les patentes; elle porte sur les fonds généraux du Trésor pour 5 532 800 fr., et pour 1 572 170 fr. sur la part attribuée aux départements, aux communes et aux non-valeurs.

La rétribution universitaire a été supprimée par un amendement proposé dans la discussion, et le budget s'est trouvé privé par là d'un revenu de 1 600 000 fr. Une commission de la Chambre des Pairs avait elle-même, dans un mémorable rapport, émis le vœu que cet impôt cessât d'exister; mais elle semblait penser qu'une si grave mesure ne pourrait être qu'une des conséquences de la nouvelle loi qui interviendrait sur l'enseignement secondaire, et qu'elle ne devait pas la précéder. Le Gouvernement partageait cette manière de voir sur la question d'opportunité, et il ne s'est pas associé, par ce motif, à un vote qui a pour résultat d'altérer l'équilibre du budget de 1845. Nous vous proposons néanmoins de sanctionner une mesure qui, sauf l'époque, répond à un vœu généralement exprimé dans cette enceinte, il n'y a pas longtemps encore.

Les autres modifications s'appliquent exclusivement aux *produits divers du budget;* elles se composent ainsi :

Les diminutions s'élèvent à 2 647 938; elles proviennent de l'abaissement du prix de revient des poudres pour 147 938 fr.; de la suppression d'une recette de 500 000 fr., produit présumé du chemin

de fer de Lille et Valenciennes pendant le deuxième semestre de 1845, l'exploitation directe par l'État n'ayant été prévue que pour les six premiers mois; enfin, d'une réduction de 2 000 000 fr., opérée sur l'évaluation des sommes à recouvrer par le Trésor sur les départements et les communes, en remboursement des deux tiers à leur charge dans la dépense des achats de terrains et bâtiments pour l'établissement des chemins de fer.

A l'égard des augmentations, montant à 985 500 fr., elles résultent : 1° de l'attribution au budget de l'État d'une somme de 24 000 fr. ajoutée au fonds commun des chancelleries consulaires, ainsi que nous l'avons annoncé en vous présentant le budget des dépenses; 2° d'un accroissement de 500 000 fr. prévu sur les bénéfices à réaliser par la caisse des dépôts et consignations; 3° et d'une autre augmentation de 461 500 fr. que l'on croit pouvoir obtenir des compagnies de chemins de fer auxquelles des prêts ont été faits par le Trésor.

En résumé, les recettes ordinaires de l'exercice ont été votées, comme nous l'avons dit, à la somme de 1 268 342 825 fr., et se divisent ainsi qu'il suit, par branches principales de revenus :

Contributions directes.	404 881 196
Impôts et revenus indirects. . .	774 286 000
Domaines, forêts et pêche. . .	44 305 450
Revenus et produits divers. . .	19 496 562
Produits spéciaux des départements, de l'Algérie et des colonies françaises.	23 773 615
Total.	1 266 742 823

Les dépenses ordinaires étant de 1 268 534 654
il existe ainsi une insuffisance de
recette de. 1 791 831

On eût fait, il est vrai, ressortir au budget un excédant assez considérable, si l'on y avait porté les impôts et revenus indirects pour la somme qu'ils doivent produire en 1845, selon toutes les probabilités. Mais on a cru devoir continuer à en limiter l'évaluation aux recettes effectives de la dernière année écoulée, qui cependant sont aujourd'hui dépassées de près de 8 millions par les produits du premier semestre de l'année courante. Cette situation permet du moins d'espérer que les charges imprévues qui viendraient grever le budget de 1845 se trouveront couvertes par les plus-values laissées en dehors de sès prévisions.

Des ressources sont affectées au chapitre spécial des travaux extraordinaires pour une somme de 61 041 594 fr. C'est le chiffre proposé avec une diminution de 1 389 750 fr., égale à celle qui a été opérée sur les dépenses de ce service, imputables, comme vous le savez, sur le produit de l'emprunt spécial de 450 millions. Le plus ou moins de développement de ces travaux n'altère donc pas l'équilibre du budget. Les charges du Trésor ne se trouveront augmentées, en 1845, que des nouvelles avances qu'imposeront à la dette flottante les travaux des grandes lignes de chemins de fer; ces dépenses figurent au budget pour 34 mil-

lions seulement, mais elles s'accroissent de celles qui ont été votées par des lois spéciales.

Tels sont, Messieurs, les principaux changements apportés par la Chambre des Députés au chiffre des recettes prévues. Nous joignons, au surplus, à cet exposé un tableau comparatif avec des détails qui permettent d'apprécier, pour chaque produit, les modifications qu'ont éprouvées nos estimations primitives.

Il nous reste à vous entretenir de quelques amendements faits au texte du projet de loi, et auxquels le Gouvernement a donné son adhésion.

Un paragraphe additionnel a été introduit dans l'article 1^er^ pour réduire à 12 le nombre de 20 centimes facultatifs que le département de la Corse était autorisé à s'imposer par les lois précédentes. C'est l'accomplissement d'un vœu du conseil général, et la conséquence d'une loi spéciale, votée dans cette session pour consentir en Corse une imposition extraordinaire de 8 centimes, spécialement affectée aux dépenses de l'instruction primaire, et pour exonérer ainsi de cette charge les centimes facultatifs ordinaires.

Après l'article 3 relatif à la modification du contingent des départements pour les portes et fenêtrss, en cas de changements constatés dans la population d'une commune, il a été ajouté une disposition portant que si, dans cette circonstance, il s'élève des difficultés sur la nouvelle catégorie dans laquelle la commune devrait être rangée pour l'application du tarif des portes et fenêtres, ou de celui des patentes, les réclamations seront instrui-

tes et jugées dans les formes consacrées par l'article 22 de loi du 28 avril 1816. On a supprimé, en même temps, l'article 4 qui avait pour objet de conférer aux conseils municipaux des villes de 5 000 âmes et au-dessus, la faculté de réduire les taxes des portes et fenêtres dans les quartiers qui paraîtraient surchargés, et de reporter la réduction sur d'autres quartiers de la même ville.

En approuvant l'article 6 concernant l'établissement, aux frais des propriétaires fonciers, d'un rôle auxiliaire pour la division des cotes qu'ils voudraient faire payer par leurs fermiers, la Chambre a restreint cette mesure exceptionnelle au cas où le nombre des fermiers serait de plus de trois dans la même commune, parce qu'autrement le rôle ordinaire peut suffire aux émargements.

Un article nouveau porte ensuite que le délai de trois mois accordé aux contribuables pour présenter des réclamations relatives à leurs contributions directes, ne courra qu'à partir de la publication des rôles.

L'article 7 du projet de loi étendait la faculté d'imposer d'office, sur les communes, le maximum de 20 centimes, pour leurs dépenses obligatoires, en l'appliquant, non plus seulement à l'acquit des dettes résultant de condamnations judiciaires, mais au paiement des obligations annuelles. La Chambre n'a pas admis cette proposition qui avait pour but d'abréger les travaux des sessions, en diminuant le nombre des lois d'intérêt local. L'article a, en conséquence, été rédigé dans la forme ordinaire.

A l'article 10, concernant les conditions imposées aux expéditeurs de boissons pour jouir de l'exemption du droit de circulation, on a substitué à l'obligation de justifier l'importance de la récolte la simple déclaration du récoltant. L'amendement ajoute qu'il ne pourra être délivré de passavant lorsque les expéditions auront épuisé la quantité déclarée.

Quelques changements ont aussi été faits à la rédaction de l'article 11, soit pour faciliter les déclarations de lieux de passage et de mode de transport, à exiger en cas d'enlèvements de boissons, soit pour imposer l'obligation de convertir en loi, à la prochaine session, le règlement d'administration publique qui doit déterminer les mesures d'exécution relatives à ces enlèvements et transports.

La Chambre des Députés a pensé qu'il était opportun, à raison de l'état de souffrance de l'industrie des tireurs d'or et d'argent, tenus de porter leurs lingots aux argues royales, d'abaisser le droit spécial auquel ils sont assujettis par la loi du 19 brumaire an 6. A cet effet, il a été introduit dans la loi, d'accord avec le Gouvernement, un nouvel article qui réduit le droit à 30 centimes et 15 centimes par hectogramme, suivant que les tireurs ont leurs filières, ou qu'ils ne les ont pas. La modicité du produit rendra ce dégrèvement insensible pour les perceptions du Trésor.

Enfin, la Chambre des Députés, sur la proposition d'un de ses membres, a ajouté au Titre des *Moyens de service du Trésor* un article ainsi conçu :

« La portion non émise de l'emprunt de 450 « millions en capital, que le Ministre des finances « a été autorisé à négocier avec publicité et con- « currence, par l'article 35 de la loi du 25 juin « 1841, pourra être également négociée par lui, « pour tout ou partie, au moyen d'une souscrip- « tion publique, dont le mode et les conditions « seront déterminés par ordonnance royale. »

Cette disposition a, comme on le voit, pour objet de faire cesser l'obligation imposée depuis plus de vingt ans aux divers Ministres des finances, de ne négocier les emprunts qu'ils étaient autorisés à émettre qu'avec publicité et concurrence.

Le Gouvernement, sans se dissimuler et en faisant connaître les objections que peut soulever cette innovation, ne pouvait repousser une faculté qui lui était offerte, et qui lui laisse une liberté d'action qu'il doit expressément se réserver.

Les autres parties du projet de loi ont été adoptées sans modification. Nous allons, Messieurs, avoir l'honneur de vous en donner lecture.

Les États seront incessamment distribués.

ÉTATS

ANNEXÉS AU PROJET DE LOI POUR LA FIXATION DES RECETTES DE L'EXERCICE 1845.

ÉTAT A. — Tableau des contributions directes à imposer, en principal et en centimes additionnels, pour l'exercice 1845.

B. — Fixation du contingent de chaque département, en principal, dans les contributions foncière, personnelle et mobilière. (*État de répartement.*)

B*bis*. — Fixation du contingent de chaque département, en principal, dans la contribution des portes et fenêtres. (*État de répartement.*)

C. — Budget général des voies et moyens pour l'exercice 1845.

D. — Tableau des recettes affectées, pour l'exercice 1845, aux services spéciaux portés pour ordre au budget.

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

(Les États B, B*bis*, et D, n'ont pas été réimprimés.)

[État A.]

TABLEAU DES CONTRI

A IMPOSER, EN PRINCIPAL ET EN CENTIMES

NATURE ET OBJET DES IMPOSITIONS.				CONTRIB			
				FONCIÈRE.		PERSONNELLE ET MOBILIÈRE.	
				Centimes additionnels.	fr.	Centimes additionnels.	fr.
Fonds pour dépenses générales.	Principal des contributions			.....	157,559,000	.....	34,000,000
	Cotisations, en principal, des propriétés nouvellement bâties et imposables à partir du 1er janvier 1845, déduction faite des dégrèvements résultant de celles qui ont été détruites ou démolies. (*Loi du 17 août 1835, art. 2.*)			.....	490,000	.....	»
	Centimes additionnels généraux sans affectation spéciale			19	29,936,210	19	6,460,000
Fonds pour dépenses départementales.	Centimes imposés par la loi (16 centimes).	Fonds applicables aux dépenses ordinaires de chaque département		9.7/10	15,283,223	9.7/10	3,298,000
		Fonds commun à répartir entre les départements	pour dépenses ordinaires des départements	5.7/10	8,980,863	5.7/10	1,938,000
			pour dépenses facultatives d'utilité départementale	0.6/10	945,354	0.6/10	204,000
	Centimes votés par les conseils généraux	pour dépenses facultatives d'utilité départementale (*maximum 5 centimes*, excepté pour le département de la Corse, qui est autorisé à porter ces centimes au nombre de 12.— Loi du 17 août 1822, art. 22; art. 1er de la présente loi.)		.....	7,893,000	.....	7,018,00
		pour dépenses extraordinaires approuvées par des lois spéciales		.....	10,133,000	.....	2,138,0
		pour subvention aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication et autres (*maximum 5 centimes*)		.....	7,025,000	.....	1,466,0
		pour dépenses de l'instruction primaire (*maximum 2 centimes*)		.....	2,676,000	.....	549,0
		pour dépenses du cadastre (*maximum 5 centimes*)		.....	832,000	.....	»
Fonds pour dépenses communales.	Centimes ordinaires (*maximum 5 centimes*)			.....	7,900,000	.....	1,706,000
	Centimes extraordinaires et centimes pour frais de bourses et chambres de commerce (*approuvés par des ordonnances royales ou par des arrêtés des préfets*)			.....	10,899,000	.....	1,334,000
	Centimes extraordinaires imposés d'office pour dépenses obligatoires à la charge des communes. (*Art. 39 de la loi du 18 juillet 1837.*) *Mémoire.*			.....	»	.....	»
	Centimes pour dépenses des chemins vicinaux (*maximum 5 centimes.*)			.....	5,650,000	.....	1,018,000
	Centimes pour dépenses de l'instruction primaire (*maximum 3 centimes.*)			.....	2,926,000	.....	495,000
	Centimes pour frais de perception des diverses impositions communales (3 *centimes du montant de ces impositions.*)			.....	821,250	.....	136,590
Fonds pour secours en cas de grêle, incendies, inondations et autres cas fortuits				1	1,575,590	1	340,000
Fonds de non-valeurs.	Foncière, personnelle et mobilière (non-valeurs, remises et modérations)			1	1,575,590	1	340,000
	Portes et fenêtres (non-valeurs)			.....	»	.....	»
	Patentes.	Réductions, décharges, non-valeurs		.....	»	.....	»
		Attributions aux communes		.....	»	.....	»
Fonds de réimpositions				.....	600,000	.....	500,00
TOTAUX				37	273,701,080	37	57,630,5
Taxe de premier avertissement. (*Article 51 de la loi du 15 mai 1818.*)							

	18.8/10
	3
	33

BUTIONS DIRECTES

ADDITIONNELS, POUR L'EXERCICE 1845.

UTIONS			TOTAUX			
PORTES ET FENÊTRES.	PATENTES.	Centimes additionnels.	PAR NATURE de CONTRIBUTIONS.	PAR AFFECTATION de CONTRIBUTIONS.	OBSERVATIONS.	
fr.	fr.		fr.	fr.		
4,000,000	23,822,000	.....	(A) 28,658,000	244,039,000	(A) Le principal de la contribution des patentes est évalué à.	31,150,000 f
»	290,000	.....	»	780,000	287,097,286	Mais il doit en être déduit :
6,460,000	3,763,876	6.8/10	2,118,200	42,278,286		1°. Les 8 cent. que la loi du 2 ventôse an XII (21 février 1805) attribue aux communes pour former, avec l'imposition spéciale de 5 cent., un fonds de 13 cent. sur lequel s'imputent d'abord les réductions, décharges et non-valeurs, et dont l'excédant disponible vient ensuite accroître les ressources communales, ci.. ..... 2,492,000 f
3,298,000	»	.....	»	18,581,223		
1,938,000	»	.....	»	10,918,863		Reste pour la portion de la contribution des patentes, qui est appliquée aux dépenses générales du budget .. 28,658,000
204,000	»	.....	»	1,149,354		
7,018,00	»	.....	»	9,601,000	70,777,840	
2,138,0	1,406,000	.....	1,273,100	14,950,100		
1,466,0	1,031,000	.....	1,197,400	10,719,400		
549,0	382,000	.....	418,900	4,025,900		
»	»	.....	»	832,000		
1,706,000	»	.....	»	9,606,000		
1,334,000	884,000	.....	879,400	13,996,400		
»	»	.....	»	»	36,587,450	
1,018,000	661,000	.....	622,400	7,951,400		
495,000	307,000	.....	240,000	3,968,000	(B) Voir la note (A) ci-dessus.	
136,590	55,560	.....	52,250	1,065,650		
340,000	»	.....	»	1,915,590	1,915,590	(C) Les contributions directes à imposer d'après le présent tableau se divisent ainsi qu'il suit, sous le rapport de leur affectation aux dépenses pour lesquelles la loi les autorise :
340,000	»	.....	»	1,915,590		1°. Impositions affectées aux dépenses générales du budget 287,097,286
»	714,660	.....	»	714,660	6,679,750	2°. Impositions affectées à des dépenses spéciales. 117,783,910
»	»	5	1,557,500	4,049,500		Ensemble..... 404,881,196
»	»	.....	(B) 2,492,000			
500,00	»	.....	»	1,100,000	1,100,000	Le produit des impositions de cette dernière nature est attribué aux ministères ci-après :
						Instruction publique..... 4,025,900
						Intérieur..... 65,919,940
						Agriculture et commerce..... 1,915,590
7,630,5	18.8/10 33,317,096	11.8/10	39,509,150	404,157,916	404,157,916	Finances..... 45,922,480
						117,783,910 f
.....					723,280	
				TOTAL GÉNÉRAL (C).....	404,881,196	

(ÉTAT C.)

BUDGET GÉNÉRAL

DES VOIES ET MOYENS DE L'EXERCICE 1845.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.				MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1845.
CONTRIBUTIONS DIRECTES.	Contribution foncière		273,701,080 f	
	—— personnelle et mobilière		57,630,590	
	—— des portes et fenêtres		33,317,096	404,881,316
	—— des patentes		39,509,150	
	Taxe de premier avertissement		723,280	
ENREGISTREMENT, TIMBRE ET DOMAINES.	Droits d'enregistrement, de greffe, d'hypothèques, et perceptions diverses	208,437,000		
	Droit de timbre	37,296,000	245,733,000	
	Revenus et prix de vente de domaines	6,773,000		255,014,950
	Prix de vente d'objets mobiliers et immobiliers provenant des ministères	1,576,000		
	Produits d'établissements spéciaux régis ou affermés par l'État	932,950	8,281,950	
PRODUITS DES FORÊTS ET DE LA PÊCHE.	Produits des coupes de bois		30,342,500	
	Produits divers et droit de pêche		3,081,000	35,023,500
	Contribution des communes et établissements publics pour frais de régie de leurs bois		1,600,000	
DOUANES ET SELS.	Droits de douanes à l'importation :			
	Marchandises diverses		99,836,000	
	Sucres coloniaux	38,625,000		
	Sucres étrangers	6,800,000	45,425,000	
	Droits de douanes à l'exportation		1,374,000	152,593,000
	Droits de navigation		3,258,000	
	Droits et produits divers de douanes		2,700,000	
	Taxe de consommation des sels perçue dans le rayon des douanes		58,828,000	211,421,000
CONTRIBUTIONS INDIRECTES.	Droits sur les boissons		97,677,000	
	Taxe de consommation des sels perçue hors du rayon des douanes		10,797,000	
	Sucre indigène (droit de fabrication)		9,570,000	267,853,000
	Droits divers et recettes à différents titres		39,648,000	
	Produit de la vente des tabacs		105,000,000	
	Produit de la vente des poudres à feu		5,161,000	
PRODUITS DES POSTES.	Produit de la taxe des lettres		43,453,000	
	Droit de 5 pour 100 sur les envois d'argent		1,003,000	
	Droit sur le transport des matières d'or et d'argent par les paquebots de la Méditerranée		119,000	49,279,000
	Produit des places dans les malles-postes		2,281,000	
	Produit des places dans les paquebots		1,153,000	
	Droit de transit des correspondances étrangères		1,182,000	
	Recettes accidentelles		88,000	
PRODUITS UNIVERSITAIRES.	Rétributions et droits divers		2,016,000	2,550,000
	Produit des rentes et domaines		534,000	
DIVERS REVENUS.	Produits éventuels affectés au service départemental			10,667,055
	Produits et revenus de l'Algérie			5,150,000
	Produit de la rente de l'Inde			1,050,000
	Recette des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon. (*Loi du* 25 *juin* 1841, *et ordonnance royale du* 22 *novembre suivant.*)	Recettes affectées au service général	2,928,580	6,906,560
		Recettes affectées au service local	3,977,980	

(Suite de l'État C.) *(Budget général des voies et moyens de l'Exercice 1845.)*

DÉSIGNATION DES PRODUITS.			MONTANT DES RECETTES prévues pour le budget de 1845.
Bénéfice sur la fabrication des monnaies et la vente des médailles		70,100 f.	
Redevances et produits extraordinaires des mines		305,000	
Droits de vérification des poids et mesures		1,000,000	
Produit de la taxe des brevets d'invention		500,000	
Solde non employé du fonds commun des chancelleries consulaires		24,000	
Ressources spéciales pour dépenses des Écoles normales primaires		450,000	
Produits éventuels départementaux attribués à l'instruction primaire		1,000	
Pensions et rétributions des élèves des Écoles militaires		835,200	
Recouvrement de frais d'entretien d'élèves à l'École de cavalerie de Saumur		35,500	
Pensions des élèves de l'École navale de Brest		105,000	
Versement à faire au Trésor du produit de la retenue de 3 pour 100 au profit de la caisse des Invalides de la marine, sur les anciens marchés dont l'exécution doit se prolonger pendant l'année 1845		104,100	
Retenue de 2 pour 100 pour l'hôtel des Invalides, sur les dépenses du personnel de la guerre.		894,800	
Pensions de marins admis à l'hôtel des Invalides de la guerre		48,000	
Retenue de 2 pour 100 sur la solde des officiers de la garde municipale et des sapeurs-pompiers de la ville de Paris		8,600	
Revenus de divers établissements spéciaux (Écoles vétérinaires, Écoles des arts et métiers, lazarets et établissements sanitaires)		935,218	
Produits provenant des ministères, et recettes attribuées au Trésor public par l'ordonnance royale du 31 mai 1838, portant règlement général sur la comptabilité publique		1,248,500	
Produit de la coupe des bois dépendant des forges de la Chaussade		74,000	
Produits de vente de cartes des dépôts de la guerre et de la marine		40,000	
PRODUITS DIVERS DU BUDGET. — Valeur, au prix de revient, fixé par le budget, des poudres livrées par le service des poudres et salpêtres	Au département de la guerre 459,556 Au département de la marine 258,775 Au département des finances 2,345,320	3,063,651	16,946,562 f.
Ateliers de condamnés et pénitenciers militaires		279,500	
Versements des compagnies de chemins de fer pour remboursement de frais de police et de surveillance		107,500	
Bénéfices réalisés par la caisse des dépôts et consignations pour l'année 1845		1,500,000	
Recouvrements sur prêts faits en 1830 au commerce et à l'industrie		250,000	
Versements des sociétés et agences tontinières pour remboursement de frais de surveillance.		20,000	
Recettes sur débets non compris dans l'actif de l'administration des finances		80,000	
Dépôts d'argent dans les caisses des agents des postes, acquis au Trésor pour cause de déchéance. (*Loi du* 31 *janvier* 1833.)		17,000	
Versements des compagnies de chemins de fer, en capital et en intérêts, sur les avances à elles faites par le Trésor		2,076,444	
Fonds à verser par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics		120,000	
Produits de l'exploitation des chemins de fer entre la France et la Belgique		500,000	
Excédant disponible des recettes sur les dépenses du service de l'Imprimerie royale		142,200	
Remboursement par les départements et les communes, des avances du Trésor pour les deux tiers des indemnités de terrains et bâtiments nécessaires à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer. (*Art.* 3 *de la Loi du* 11 *juin* 1842)		1,000,000	
Solde disponible des fonds existants dans les caisses des établissements sanitaires, au 31 décembre 1843. (*Exécution du* 2e § *de l'art.* 9 *de la loi des recettes de* 1844.)		Mémoire.	
Portion revenant au Trésor du produit du travail des détenus dans les maisons centrales de force et de correction		650,000	
Recettes de différentes origines		461,249	
TOTAL des voies et moyens ordinaires de l'exercice 1845			1,266,742,823
Ressources extraordinaires (portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de l'exercice 1845)			61,041,594
TOTAL GÉNÉRAL des voies et moyens de l'exercice 1845			1,327,784,417

RÉSULTAT GÉNÉRAL DU BUDGET DE 1845.

		SERVICE ordinaire.	TRAVAUX extraordinaires.	GRANDES LIGNES de chemins de fer.	TOTAL.
RECETTES		1,266,742,823 f.	61,041,594 f.	»	1,327,784,417 f.
DÉPENSES		1,268,534,654	61,041,594	34,000,000 f.	1,363,576,248
EXCÉDANT présumé.	de recette	»	»	»	35,791,831
	de dépense	1,791,831	»	34,000,000	

(État E.)

TABLEAU DU SERVICE DÉPARTEMENTA

(Exécution de la loi du 10 ma

RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES AFFECTÉES AUX DÉPENSES DE CHAQUE SECTION.			MONTANT DES RECETTES par section.
			MINISTÈRE
		I^re^ SECTION. — Dépenses ordinaires.	
Produit des 9 cent. 7/10es additionnels imposés par la loi	18,581,223 f.	fr. 29,500,086	
Produit des 5 cent. 7/10es additionnels imposés par la loi, pour fonds commun à répartir entre les départements	10,918,863		
Produits éventuels ordinaires. — Produits d'expéditions d'actes des préfectures, ou d'anciennes pièces déposées aux archives			30,150,086
Revenus particuliers des prisons départementales			
Produit d'arbres abattus ou élagués sur les routes départementales			
Ventes de matériaux de démolition ou de rebut, ou d'autres objets provenant des routes départementales ou d'établissements publics des départements		650,000	
Vente de mobilier des préfectures et des bureaux des sous-préfectures, reconnu hors de service			
Produit de moins value de mobilier acquitté par les préfets			
Remboursement d'avances faites par les départements pour les tables décennales de l'état civil			
Remboursement d'avances faites par les départements, sur les centimes additionnels ordinaires, pour paiement de diverses dépenses imputables sur les fonds généraux.			
Produit de droits de péage et de tous autres autorisés au profit des départements			
		II^e^ SECTION. — Dépenses facultatives.	
Produit des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses facultatives d'utilité départementale (*maximum* 5 *centimes*)	9,601,000 f.	fr. 10,750,354	
Produit des 6/10es de centimes additionnels imposés par la loi pour fonds commun à répartir entre les départements	1,149,354		11,800,3
Produits éventuels extraordinaires. — Produit des propriétés des départements non affectées aux services départementaux	450,000	1,050,000	
Subventions communales pour travaux neufs des routes départementales classées	600,000		
		III^e^ SECTION. — Dépenses extraordinaires.	
Produit des centimes additionnels extraordinaires imposés en vertu de lois spéciales		14,950,100	17,247,1
Produit des emprunts autorisés par des lois particulières		2,297,055	

ARTE MENTAL POUR L'EXERCICE 1845.

de la loi du 10 mai 1838.)

AFFECTATION DES RECETTES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES COMPRISES DANS CHAQUE SECTION.		MONTANT DES DÉPENSES par section.
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
(*Articles* 12, 13, 14 *et* 15 *de la loi du* 10 *mai* 1838).		
Travaux ordinaires des bâtiments civils		
Contributions dues par les propriétés des départements		
Loyers des hôtels de préfectures et des sous-préfectures		
Mobilier des préfectures et des bureaux des sous-préfectures		
Casernement de la gendarmerie		
Prisons départementales		
Cours et tribunaux		fr.
Corps de garde des établissements départementaux		30,150,086
Entretien des routes départementales		
Enfants trouvés ou abandonnés		
Aliénés		
Impressions		
Archives départementales		
Frais de translation, de route et autres dépenses ordinaires		
Dettes départementales ordinaires		
(*Articles* 16, 17 *et* 18 *de la loi ci-dessus indiquée.*)		
Travaux neufs des édifices départementaux		
Travaux des routes départementales		
Subventions aux communes		
Encouragements		11,800,354
Cultes		
Secours contre la mendicité		
Dépenses diverses		
Dettes départementales pour dépenses facultatives ou extraordinaires		
(*Article* 19 *de la loi ci-dessus indiquée.*)		
Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels extraordinaires. — Travaux		
Intérêts des emprunts		
Remboursement des emprunts	14,950,100	17,247,155
Réserves destinées aux indemnités proportionnelles aux ingénieurs		
Traitements ou honoraires des architectes		
Travaux divers imputables sur le produit des emprunts autorisés par les lois	2,297,055	

(Suite de l'État E.)

Suite du *Tableau du service*

RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES AFFECTÉES AUX DÉPENSES DE CHAQUE SECTION.			MONTANT DES RECETTES par section.
Suite du MINISTÈRE			
IVe SECTION. — Dépenses spéciales			
Produits des centimes additionnels spéciaux votés par les conseils généraux pour dépenses des chemins vicinaux de grande communication et autres chemins vicinaux. (*Maximum 5 centimes.*).....		fr. 10,719,400	
Contingents communaux et souscriptions particulières pour travaux des chemins vicinaux de grande communication.....		6,500,000	
Produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838.	Revenus des établissements d'eaux minérales appartenant aux départements.....		fr. 17,389,400
	Excédant des droits d'examen et de réception des officiers de santé, pharmaciens et herboristes, par les jurys médicaux.....		
	Produit des rétributions payées par les pharmaciens, les épiciers, les droguistes et les herboristes, pour la visite de leurs établissements.....	170,000	
	Revenus des pépinières des départements.....		
	Vente de chevaux ou taureaux étalons appartenant aux départements.....		
	Subventions et revenus particuliers des sociétés d'agriculture et des comités agricoles.		
	Produit de souscriptions pour les cours d'accouchement.....		76,586,905
MINISTÈRE DE			
Ve SECTION. — Instruction primaire			
Produit des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses de l'instruction primaire. (*Maximum 2 centimes.*).....			4,025,900
MINISTÈRE			
VIe SECTION. — Cadastre			
Produit des centimes votés par les conseils généraux pour les dépenses du cadastre. (*Maximum 5 centimes.*).....			832,000

RÉCAPITULATION

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

BUDGET DES RECETTES DE L'EXERCICE 1845.

TABLEAU RÉSUMÉ DES ÉVALUATIONS DE RECETTES ADOPTÉES PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, COMPARATIVEMENT AUX PROPOSITIONS DU GOUVERNEMENT.

BRANCHES PRINCIPALES DE REVENUS.		ÉVALUATIONS proposées par le GOUVERNEMENT.	RÉSULTAT DU VOTE de LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Augmentations.	RÉSULTAT DU VOTE de LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Diminutions.	ÉVALUATIONS adoptées.
		fr.	fr.	fr.	fr.
Contributions directes		411,986,166	»	(B) 7,104,970	404,881,196
Impôts et revenus indirects.	Budget primitif. fr. 774,101,000				
	Communication spéc. faite à la commission de la Chambre des députés (A). 185,000	774,286,000	»	»	774,286,000
Produits des forêts et de la pêche		35,023,500	»	»	35,023,500
Domaines		9,281,950	»	»	9,281,950
Produits universitaires		4,150,000	»	(C) 1,600,000	2,550,000
Produits divers du budget		18,609,000	»	(D) 1,662,438	16,946,562
Revenus spéciaux des départements et des colonies	Produits éventuels affectés au service départemental	10,667,055	»	»	10,667,055
	Produits et revenus de l'Algérie	5,150,000	»	»	5,150,000
	Produit de la rente de l'Inde	1,050,000	»	»	1,050,000
	Recettes des colonies soumises au régime de la loi du 25 juin 1841	6,906,560	»	»	6,906,560
		1,277,110,231	»	10,367,408	1,266,742,823
Ressources extraordinaires (portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de l'Exercice 1845)		62,431,344	»	(E) 1,389,750	61,041,594
		1,339,541,575	»	11,757,158	1,327,784,417
			11,757,158		
Services spéciaux portés pour ordre au Budget.	Légion-d'honneur	7,103,098	»	»	7,103,098
	Imprimerie royale	2,760,500	»	»	2,760,500
	Chancelleries consulaires	360,000	»	(F) 24,000	336,000
	Caisse des invalides de la marine	7,944,100	»	»	7,944,100
	Service de la fabrication des monnaies et médailles	1,350,494	»	»	1,350,494
		19,518,192	»	24,000	19,494,192

NOTES EXPLICATIVES.

(A.) Augmentation que le Gouvernement a dû apporter à ses évaluations primitives, d'après le tableau que le Ministre des finances a adressé à la commission de la Chambre des Députés, par l'effet de la substitution de recettes annoncées dans la situation provisoire de 1843, publiée au compte général des finances, à celles du même exercice, qui avaient été d'abord prises pour base des évaluations de 1845. Cette augmentation résulte des modifications ci-après :

	AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
Accroissement qu'a présenté, pour cette cause, l'ensemble des impôts et revenus indirects...	31,000 f.	» f.
Augmentation de 500,000 fr. à l'évaluation de 104,500,000 fr., portée au Budget primitif pour le produit des tabacs, mais qui, se trouvant déjà réalisés pour 50,000 fr. dans le nouveau chiffre des recettes de 1843, n'a plus été à comprendre dans les évaluations rectifiées que pour la différence de	450,000	»
Suppression de la plus-value ajoutée à l'évaluation primitive de la taxe de consommation des sels perçus dans le rayon des douanes, et qu'il n'y avait plus lieu de prévoir d'après les nouvelles recettes connues de 1843	»	100,000
Réduction sur la plus-value présumée pour le droit de fabrication des sucres indigènes d'une somme égale à l'accroissement que les nouvelles recettes de 1843 ont présenté sur ce produit..	»	196,000
	481,000	296,000
	185,000	

(B.) Réduction présumée devoir résulter de l'application de la nouvelle loi sur les patentes. Cette réduction, dont le développement, par nature d'impositions, se trouve dans le Tableau d'autre part, s'applique aux fonds généraux du Trésor pour..... 5,532,800 f.
Et aux fonds spéciaux des départements, des communes et des non valeurs, pour..... 1,572,170 } 7,104,970 f.
Les crédits alloués pour cette dernière nature de fonds aux ministères de l'instruction publique, de l'intérieur et des finances, ont été réduits, au Budget des dépenses, d'une pareille somme de 1,572,170 fr.

(C.) Suppression de la rétribution universitaire, à partir du 1er janvier 1845.

(D.) Cette réduction est le résultat des modifications détaillées ci-après :

	AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
Versement à faire au Trésor du solde non employé du fonds commun des chancelleries consulaires. (*Voir* ci-dessous.)	24,000 f.	» f.
Réduction sur la valeur des poudres à livrer aux ministères consommateurs ci-après, par suite de l'abaissement du prix de revient des poudres, et qui se trouve compensée au Budget des dépenses par celles qu'ont éprouvée les crédits de ces mêmes ministères ; savoir :		
Guerre ..... 24,450 f.		
Marine 13,608		
Finances 109,880	»	147,938
Accroissement probable des bénéfices à réaliser par la Caisse des dépôts et consignations, d'après la moyenne des bénéfices des années précédentes	500,000	»
Accroissement des versements à faire au Trésor, en 1845, par les compagnies de chemins de fer pour remboursement des prêts qui leur ont été effectués	461,500	»
Réduction sur le produit de l'exploitation des chemins de fer entre la France et la Belgique, correspondant au retranchement opéré sur les crédits de ce service, qui, dans le Budget des dépenses, n'ont été alloués que pour six mois	»	500,000
Abaissement à 1 million de l'évaluation de 3 millions portée au projet de Budget pour remboursement par les départements et communes des deux tiers des indemnités de terrains et bâtiments nécessaires à l'exploitation des chemins de fer ; les impositions locales à autoriser par des lois spéciales n'ayant pas paru pouvoir être votées en temps utile pour assurer, en 1845, le retour au Trésor de la plupart des remboursements afférents à cet exercice	»	2,000,000
	985,500	2,647,938
	1,662,438	

(E.) Réduction égale à celle qu'ont éprouvée les crédits du ministère de la guerre pour les travaux de places fortes.

(F.) Réduction du prélèvement à effectuer sur le fonds commun des chancelleries consulaires au profit de celles dont les dépenses excéderont les recettes. Cette réduction de prélèvement a pour résultat d'augmenter de pareille somme la portion dudit fonds commun présumée devoir rester sans emploi, et profiter, comme il est dit ci-dessus, aux produits divers du Budget.

1844. — Imp. n° 123.

...u du service

	MONTANT DES RECETTES par section.
... du MINISTÈRE	
... DÉPENSES SPÉCIALES	
	fr. 17,389,400
	76,586,995
...MINISTÈRE DE	
...TRUCTION PAYMAN...	
4,025,900	
MINISTÈRE	
...N. — CADASTRE	
832,000	
...PITULATION	
.....	
.....	
.....	

...rtemental, pour l'exercice 1845.

AFFECTATION DES RECETTES.		
DÉSIGNATION DES DÉPENSES COMPRISES DANS CHAQUE SECTION.		MONTANT DES DÉPENSES par section.
...DE L'INTÉRIEUR.		
(*Article 19 de la loi du* 10 *mai* 1838.)		
Dépenses sur le produit des centimes additionnels spéciaux pour les chemins vicinaux de grande communication, et autres chemins vicinaux	fr. 10,719,400	
Dépenses pour les chemins vicinaux de grande communication, sur le produit des subventions communales et des souscriptions particulières	6,500,000	
Dépenses imputables sur des produits spéciaux non indiqués dans la loi du 10 mai 1838. — Dépenses pour les établissements thermaux appartenant aux départements		fr. 17,389,400
Frais de visite des pharmacies, des boutiques et magasins des droguistes et épiciers-herboristes		
Portion de l'entretien des pépinières départementales	170,000	
Encouragements à l'agriculture		
Bourses, secours ou souscriptions pour les cours d'accouchement		
		76,586,995
...STRUCTION PUBLIQUE.		
(*Article 19 de la loi ci-dessus indiquée.*)		
Dépenses ordinaires et obligatoires		
Dépenses extraordinaires		4,025,900
...ES FINANCES.		
(*Article 19 de la loi ci-dessus indiquée.*)		
Travaux d'art et d'arpentage		
Nouvelles cadastrales		
Dépenses extraordinaires		832,000
Remboursement d'avances à des communes ou à des particuliers		

RESSOURCES.	DÉPENSES.
fr.	fr.
76,586,995	76,586,995
4,025,900	4,025,900
832,000	832,000
81,444,895	81,444,895

BUDGET

TABLEAU RÉSUMÉ DES ÉVALUATIONS DE RECETTES AD

BRANCHES PRINCIPALES DE REVENUS.			ÉVALUATION proposées par le GOUVERNEMEN
		fr.	fr.
Contributions directes			411,986,1
Impôts et revenus indirects.	Budget primitif	774,101,000	
	Communication spéc. faite à la commission de la Chambre des députés (A).	185,000	774,286,0
Produits des forêts et de la pêche			35,023,5
Domaines			9,281,9
Produits universitaires			4,150,0
Produits divers du budget			18,609,0
Revenus spéciaux des départements et des colonies	Produits éventuels affectés au service départemental		10,667,0
	Produits et revenus de l'Algérie		5,150,0
	Produit de la rente de l'Inde		1,050,0
	Recettes des colonies soumises au régime de la loi du 25 juin 1841		6,906,5
			1,277,110,2
Ressources extraordinaires (portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de l'Exercice 1845)			62,431,3
			1,339,541,5
Services spéciaux portés pour ordre au Budget.	Légion-d'honneur		7,103,0
	Imprimerie royale		2,760,5
	Chancelleries consulaires		360,0
	Caisse des invalides de la marine		7,944,1
	Service de la fabrication des monnaies et médailles		1,350,4
			19,518,1

1844. — Imp. n° 123.

UDGET DES RECETTES DE L'EXERCICE 1845.

TTES ADOPTÉES PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, COMPARATIVEMENT AUX PROPOSITIONS DU GOUVERNEMENT.

ÉVALUATIONS proposées par le GOUVERNEMENT.	RÉSULTAT DU VOTE de LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Augmentations.	Diminutions.	ÉVALUATIONS adoptées.
fr.	fr.	fr.	fr.
411,986,166	»	(B) 7,104,970	404,881,196
774,286,000	»	»	774,286,000
35,023,500	»	»	35,023,500
9,281,950	»	»	9,281,950
4,150,000	»	(C) 1,600,000	2,550,000
18,609,000	»	(D) 1,662,438	16,946,562
10,667,055	»	»	10,667,055
5,150,000	»	»	5,150,000
1,050,000	»	»	1,050,000
6,906,560	»	»	6,906,560
1,277,110,231	»	10,367,408	1,266,742,823
62,431,344	»	(E) 1,389,750	61,041,594
1,339,541,575	»	11,757,158	1,327,784,417
	11,757,158		
7,103,098	»	»	7,103,098
2,760,500	»	»	2,760,500
360,000	»	(F) 24,000	336,000
7,944,100	»	»	7,944,100
1,350,494	»	»	1,350,494
19,518,192	»	24,000	19,494,192

NOTES EXPLICATIVES.

(A.) **Augmentation que le Gouvernement a dû apporter à ses évaluations primitives, d'après le tableau que le Ministre des finances a adressé à la commission de la Chambre des Députés, par l'effet de la substitution de recettes annoncées dans la situation provisoire de 1843, publiée au compte général des finances, à celles du même exercice, qui avaient été d'abord prises pour base des évaluations de 1845. Cette augmentation résulte des modifications ci-après :**

	AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
Accroissement qu'a présenté, pour cette cause, l'ensemble des impôts et revenus indirects...	31,000 f.	» f.
Augmentation de 500,000 fr. à l'évaluation de 104,500,000 fr., portée au Budget primitif pour le produit des tabacs, mais qui, se trouvant déjà réalisée pour 50,000 fr. dans le nouveau chiffre des recettes de 1843, n'a plus été à comprendre dans les évaluations rectifiées que pour la différence de.....	450,000	»
Suppression de la plus-value ajoutée à l'évaluation primitive de la taxe de consommation des sels perçus dans le rayon des douanes, et qu'il n'y avait plus lieu de prévoir d'après les nouvelles recettes connues de 1843.....	»	100,000
Réduction sur la plus-value présumée pour le droit de fabrication des sucres indigènes d'une somme égale à l'accroissement que les nouvelles recettes de 1843 ont présenté sur ce produit..	»	196,000
	481,000	296,000
	185,000	

(B.) Réduction présumée devoir résulter de l'application de la nouvelle loi sur les patentes. Cette réduction, dont le développement, par nature d'impositions, se trouve dans le Tableau d'autre part, s'applique aux fonds généraux du Trésor pour..... 5,532,800 f.
Et aux fonds spéciaux des départements, des communes et des non valeurs, pour..... 1,572,170 } 7,104,970 f.
Les crédits alloués pour cette dernière nature de fonds aux ministères de l'instruction publique, de l'intérieur et des finances, ont été réduits, au Budget des dépenses, d'une pareille somme de 1,572,170 fr.

(C.) Suppression de la rétribution universitaire, à partir du 1er janvier 1845.

(D.) Cette réduction est le résultat des modifications détaillées ci-après :

	AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
Versement à faire au Trésor du solde non employé du fonds commun des chancelleries consulaires. (*Voir* ci-dessous.).....	24,000 f.	» f.
Réduction sur la valeur des poudres à livrer aux ministères consommateurs ci-après, par suite de l'abaissement du prix de revient des poudres, et qui se trouve compensée au Budget des dépenses par celles qu'ont éprouvée les crédits de ces mêmes ministères ; savoir :		
Guerre..... 24,450 f.		
Marine..... 13,608	»	147,938
Finances..... 109,880		
Accroisement probable des bénéfices à réaliser par la Caisse des dépôts et consignations, d'après la moyenne des bénéfices des années précédentes.....	500,000	»
Accroissement des versements à faire au Trésor, en 1845, par les compagnies de chemins de fer pour remboursement des prêts qui leur ont été effectués.....	461,500	»
Réduction sur le produit de l'exploitation des chemins de fer entre la France et la Belgique, correspondant au retranchement opéré sur les crédits de ce service, qui, dans le Budget des dépenses, n'ont été alloués que pour six mois.....	»	500,000
Abaissement à 1 million de l'évaluation de 3 millions portée au projet de Budget pour remboursement par les départements et communes des deux tiers des indemnités de terrains et bâtiments nécessaires à l'exploitation des chemins de fer ; les impositions locales à autoriser par des lois spéciales n'ayant pas paru pouvoir être votées en temps utile pour assurer, en 1845, le retour au Trésor de la plupart des remboursements afférents à cet exercice.....	»	2,000,000
	985,500	2,647,938
	1,662,438	

(E.) Réduction égale à celle qu'ont éprouvée les crédits du ministère de la guerre pour les travaux de places fortes.

(F.) Réduction du prélèvement à effectuer sur le fonds commun des chancelleries consulaires au profit de celles dont les dépenses excéderont les recettes. Cette réduction de prélèvement a pour résultat d'augmenter de pareille somme la portion dudit fonds commun présumée devoir rester sans emploi, et profiter, comme il est dit ci-dessus, aux produits divers du Budget.

lités ; car on les a réparties entre quarante-deux ports, dont quelques-uns ne méritaient pas la préférence.

Aujourd'hui le Gouvernement suit une marche différente. Il vient au secours des trois grands ports de commerce où la navigation offre le plus d'activité. Il vous propose des créations importantes qui seront des monuments grands et durables, justifiés par des besoins impérieux et qui, nous en avons la certitude, produiront, dans un prochain avenir, les résultats les plus avantageux.

Nous exprimer ainsi, c'est vous annoncer d'avance l'assentiment que nous donnons au principe du nouveau projet de loi que nous avons mission d'examiner. Ce projet concerne, en premier lieu, les ports de Marseille, du Hâvre et de Bordeaux; en second lieu, l'achèvement du système général de l'éclairage de nos côtes par des phares perfectionnés et plus nombreux.

Nous allons vous rendre compte de l'examen spécial que nous avons fait, en suivant l'ordre même établi dans le projet de loi.

Port de Marseille.

Marseille est le premier port de la Méditerranée. Aucune autre ville riveraine de cette mer ne présente un aussi grand ensemble de navigation, soit côtière, soit de long cours ; aucune autre ne présente une prospérité plus constante et plus rapide.

Le total des bâtiments entrés dans Marseille, en 1842, s'est élevé :

Pour le commerce extérieur, à. . .	592 535
Pour le cabotage, à.	266 057
Total.	858 592

Quinze années auparavant, le total des entrées dans le même port s'élevait seulement (navires chargés) :

Pour le commerce extérieur, à. . .	239 475
Pour le cabotage, à.	191 144
Total des navires chargés. . . .	430 619
Navires sur lest, approximativement.	38 000
Total général.	468 619

Par conséquent, dans l'espace de quinze années, la navigation de Marseille a presque doublé. Suivant la progression donnée par ce laps de temps, dix-sept ans suffiraient pour que la navigation fût exactement doublée.

Aussi, depuis plusieurs années, le port de Mar-

seille ne pouvait plus suffire aux développements de l'activité maritime. Son magnifique port, malgré sa vaste étendue, était encombré de navires dont la majeure partie, ne pouvant accoster des quais trop exigus, était obligée de recourir aux moyens dispendieux des chargements et déchargements effectués par des alléges et des embarcations.

Les opérations qu'exige la cargaison, soit à prendre, soit à déposer, par chaque navire, étant ainsi retardées, augmentaient encore l'encombrement par un séjour trop prolongé dans le port.

Afin d'obvier à ces inconvénients, les Chambres ont déjà voté 7 200 000 fr., et Marseille a fourni 800 000 fr. : 1° pour curer et creuser le port à 6 mètres de profondeur, de manière à rendre toutes ses parties également utiles; 2° pour élargir, rectifier et bâtir les quais, afin d'y faciliter le mouvement par terre des marchandises, en même temps qu'on les rendait abordables aux navires, dans une étendue de 2 500 mètres au lieu de 950.

Ces premiers travaux ont une haute importance. Leur accomplissement permet d'apporter plus d'économie et de rapidité dans les opérations du commerce maritime.

Mais rien ne saurait suppléer au défaut d'espace total de l'ancien port, qui ne présente au mouillage des navires qu'une superficie de 29 hectares. Assurément, c'est beaucoup trop peu pour un mouvement progressif qui, dès à présent, n'est pas moindre, par année, de huit mille navires chargés tour à tour de sept cent mille tonneaux de marchandises importées, et de six cent mille exportées.

C'est dans la vue de suppléer à l'heureuse insuffisance du port actuel, même amélioré, qu'un nouveau projet est proposé.

En avant de la Vieille-Ville de Marseille, entre le fort Saint-Jean et le lazaret, se présente une plage ouverte ayant un kilomètre et demi d'étendue. On rectifie, par un seul alignement, cette plage aujourd'hui sinueuse (1).

A 400 mètres en avant du rivage rectifié, l'on construit une jetée presque parallèle, mais un peu plus rapprochée du côté du lazaret; elle fait légèrement saillie du côté de la mer, et se termine, à ses deux extrémités, par des musoirs largement recourbés vers la terre.

On subdivisera comme il suit le vaste espace abrité par la nouvelle jetée.

Pour clore le nouveau port, des deux côtés du nord et du sud, deux traverses massives, servant de quais transversaux, seront fondées perpendiculairement depuis la jetée jusqu'à la plage rectiligne, en avant de la Vieille-Ville.

La distance entre ces traverses est d'un demi kilomètre et leur longueur est de 400 mètres.

Voilà, par conséquent, un nouveau port ayant 500 mètres de longueur sur 400 de largeur et 20 hectares de superficie, c'est-à-dire plus des deux tiers du grand port ancien de Marseille.

La traverse du sud est ouverte dans un espace de 40 mètres pour former l'entrée du nouveau port;

---

(1) Elle présente les trois baies de la Tourette, de la Joliette et du Lazaret.

l'autre traverse ne présente qu'une coupure beaucoup plus étroite pour offrir, du côté du nord, une passe auxiliaire.

L'avant-port du nord, tourné vers le lazaret, est fermé d'un côté par le musoir recourbé qui termine la jetée extérieure, de l'autre par un très-large môle qui s'avancera de 100 mètres à partir de la plage rectifiée. La superficie de cet avant-port aura plus de 6 hectares.

L'avant-port du sud, qui s'ouvre en face de l'entrée de l'ancien port de Marseille, aura pareillement 6 hectares de superficie. Cet avant-port, qui sera le principal, est avantageusement abrité contre les vents et les lames par la côte opposée où se trouve érigée la batterie du Pharo. Cette batterie enfile et bat dans toute sa longueur la jetée qui s'élève en avant du port auxiliaire.

La commission fait remarquer l'indispensable nécessité de procurer à la jetée qui couvrira le nouveau port de Marseille, vers la partie centrale, une plate-forme suffisante pour l'établissement d'une très-forte batterie qui puisse croiser ses feux avec ceux du château d'If et du Pharo. Cette défense devient surtout nécessaire maintenant que les bateaux à vapeur, maîtres de tous leurs mouvements, pourraient venir de nuit dans le voisinage du nouveau port, afin d'y lancer des projectiles incendiaires, si des défenses extérieures puissantes ne tenaient pas de tels navires à distance respectueuse.

Du côté de la terre, on a rétréci l'avant-port du sud par une levée parallèle à la plage rectifiée; l'espace intermédiaire, ayant 70 mètres de largeur

sur un quart de kilomètre en longueur, forme un bassin de stationnement ouvert dans toute sa largeur du côté du nouveau port.

Du côté de l'ancien port, l'on débouche du bassin dans un canal large de 14 mètres, que l'on fait passer du côté de la ville par les fossés du fort Saint-Jean qui défend l'entrée de l'ancien port.

Telle est la communication habilement ménagée entre le nouveau port et l'ancien, par une superficie aquatique ayant 2 hectares d'étendue.

Du nouveau port auxiliaire on entrera dans un dock ou bassin-entrepôt formant les trois côtés d'un rectangle : il sera creusé en avant de la ville, sur la plage rectifiée. Sa superficie sera de 1 hectare 20 ares. Le centre du rectangle est un terre-plein qui présentera des quais et des magasins ainsi que les côtés extérieurs du bassin.

La plage rectifiée présente encore une étendue inoccupée de 800 mètres de longueur sur une profondeur variable en trois parties distinctes : ce sont les terrains bas de la Tourette, de la Joliette et du Lazaret. Nous voudrions que la ville de Marseille réservât précieusement les terre-pleins ou plutôt les bas-fonds désignés sous ces trois noms, afin d'y former des docks ou bassins à l'époque, nous l'espérons assez prochaine, où le port nouveau ne sera plus suffisant pour les besoins sans cesse croissants de la navigation marseillaise. On pourrait se ménager ainsi dix hectares de bassins qui, dans quelques années, seraient d'une valeur inestimable pour le commerce maritime. Nous croyons devoir recommander cette prudence à la vigilance éclai-

rée de l'administration locale et du Gouvernement.

Si nous admettons huit années pour l'entière construction du nouveau port, pendant le temps seul que dureront les travaux, les besoins d'espace de la marine marseillaise se seront accrus de 40 pour 100, au moment même où l'on aura la pleine jouissance des travaux aujourd'hui projetés.

Dût-on admettre tout à coup un ralentissement de moitié dans les progrès du commerce de Marseille, huit ans après l'achèvement des travaux, on aurait encore besoin d'un espace de 20 pour 100 plus étendu que la superficie aujourd'hui strictement nécessaire. Telles sont nos raisons de réclamer la conservation des terrains indiqués pour les besoins d'un avenir qui, nous l'espérons, ne doit pas être éloigné.

L'exécution de la jetée extérieure se fera par les procédés perfectionnés qu'on emploie avec tant de succès à construire la digue d'Alger. On confectionnera des blocs cubiques de béton d'une assez grande masse pour résister aux agitations de la mer, et jetés sans ordre sur une pente extérieure d'environ 45 degrés. Au-dessus du niveau de la mer, on établira solidement une plate-forme pour la facilité du service, la stabilité de la jetée et la défense extérieure.

Nous n'avons à donner que des éloges à la grandeur, à la simplicité, à la régularité du plan dont nous venons d'indiquer le système. L'ensemble des dépenses qu'il exige ne nous a paru ni atténué ni exagéré; les prix sont fixés d'après les travaux du même genre les plus récemment exécutés. Il en résulte un premier total de 14 400 000 fr. que le

Gouvernement demande et que nous proposons d'accorder.

Route de ceinture.

Afin d'offrir des moyens d'accès faciles et de communication entre les deux ports et la route royale de Paris, route qui forme le grand débouché de Marseille du côté de la terre, on ouvre une *route de ceinture*. Depuis l'entrée du grand port, en arrière du fort Saint-Jean cette route longe le canal de jonction des deux ports, passe en arrière du bassin du dock rectangulaire projeté, communique, par trois rampes d'accès, avec le nouveau port auxiliaire et les deux avant-ports, longe l'ancienne ville du côté du couchant, rejoint à droite le vaste boulevard des Dames, puis, dans une nouvelle direction rectiligne, côtoie les monticules du lazaret. La route de ceinture joint la route royale d'Aix et de Paris, près d'un spacieux entrepôt bâti depuis quelques années et qui, dans l'intérêt du Trésor, ne devrait pas rester sans emploi.

Afin d'exécuter complétement la route de ceinture, le Gouvernement demandait :

Pour indemnité de terrains. .	325 000 fr.
Pour travaux d'art. . . .	900 000
	1 225 000 fr.

La Chambre des Députés n'a voulu voter, dans une loi d'amélioration des ports, que le crédit nécessaire à la portion de la route contiguë aux travaux maritimes, avec ses accès au nouveau port.

En conséquence elle a réduit à 900 000 francs l'allocation proposée pour effectuer cette partie des travaux.

Observations générales.

La commission de la Chambre élective s'est un moment préoccupée de voir que les dépenses très-considérables proposées par le Gouvernement pour le port de Marseille doivent être exclusivement payées par le Trésor public, sans aucune subvention d'une ville qui bénéficiera si largement par les résultats des travaux qu'on veut exécuter. En principe ce devraient être les bâtiments de commerce qui payassent la dépense de toutes les constructions des ports de commerce.

C'est ainsi qu'en Angleterre les magnifiques travaux maritimes pour les quais, les jetées, les bassins et les docks de Londres, de Liverpool, de Hull, etc. ont été payés par la marine marchande de ces ports.

En France, il est vrai, puisque l'Etat intervient pour la dépense des travaux qu'exigent les communications par terre, il doit également intervenir pour les travaux des communications par mer, afin de ne pas écraser la marine par prédilection pour l'intérieur. Mais l'État ne devrait pas tout défrayer. Nous regrettons profondément que la Chambre élective, à laquelle appartient l'initiative des taxations de toute nature, n'ait pas maintenu ce principe, en fixant un droit modéré de tonnage sur les bâtiments qui fréquentent le port de Marseille, afin de concourir aux fortes dépenses dont

nous offrons ici l'énumération. De telles observations, qu'il faudrait étendre aux travaux du Hâvre et de Bordeaux s'appliquent avec plus de force encore à Marseille. Le titre de *port franc* ne peut signifier, pour cette dernière ville, un port affranchi du remboursement des dépenses les plus productives, et les plus nécessaires à l'existence, au développement, à la prospérité du port et de la cité maritime.

Nous terminerons par une observation d'une tout autre nature, et néanmoins fort importante.

Aucun moyen d'art n'est employé pour détourner du port de Marseille l'effluve des égouts et des immondices. Il en résulte un envasement continu, puis une altération de l'eau stagnante dans un port privé de marée, une infection perpétuelle, funeste surtout dans un pays chaud.

Le résultat de cette négligence injustifiable est d'influer sur la santé, sur la durée même de la vie, à la manière des pays marécageux : des staticiens ont cru pouvoir démontrer qu'à Marseille la vie moyenne est inférieure à celle des autres ports de mer d'une situation comparable, mais plus soigneux des moyens d'assurer la santé publique.

Par un contraste inexplicable, Marseille offre à la fois l'exemple d'une prudence poussée au delà de toutes les bornes pour le danger accidentel, éloigné, incertain, *de la peste*, et d'une incurie absolue pour le danger constant, immédiat et certain des eaux stagnantes de son port, eaux infec-

tées par le déversement des égouts et des immondices.

Rien ne serait plus facile que d'établir un égout souterrain servant de ceinture au vieux port et conduisant jusqu'à la mer extérieure toutes les déjections de la ville, qu'on élèverait, pour les jeter à la mer, au moyen d'un mécanisme simple et peu dispendieux. Le jury de l'exposition pour 1844 décerne en ce moment une récompense à l'auteur de cet ingénieux système.

Jetée du port de Frioul.

Sur la rade de Marseille s'élève un groupe de trois îles. L'île du château d'If, entièrement occupée par des fortifications; au nord-est, l'île Ratonneau; au sud-ouest, l'île Pomègue. Ces deux dernières îles, très-rapprochées l'une de l'autre, offrent entre elles un beau mouillage, dont on a fait un port de quarantaine; c'est *le port de Frioul.* Il est abrité et fermé du côté du couchant par une jetée longue d'un tiers de kilomètre : on l'a construite en 1824.

Mais ce port est beaucoup trop ouvert, du côté de l'est et du sud, pour que les navires qu'on y met en quarantaine y jouissent en tout temps de la tranquillité désirable. Afin d'obtenir ce résultat, on projette une autre jetée d'un tiers de kilomètre, partant de la pointe Santo-Venturi, de l'île Ratonneau, et s'avançant du nord nord-ouest au sud sud-est. On laisse ainsi pour le port une entrée large de 200 mètres entre cette jetée et l'île de

Pomègue. Le port défini de la sorte aura plus de 30 hectares de superficie.

Le port de Frioul est devenu beaucoup plus important depuis qu'on a, par une mesure récente, supprimé la quarantaine d'observation, maintenue jusqu'à cette époque à l'entrée du port de Marseille.

La vaste étendue abritée que le port de Frioul obtient aujourd'hui permettra que les bâtiments de guerre y mouillent en grand nombre avec toute sécurité. C'est une défense avancée et précieuse pour Marseille.

Le projet de loi porte à 1 880 000 francs la dépense de la nouvelle jetée (1). Les calculs sont établis en ayant égard à la profondeur de la mer, ainsi qu'à l'élévation qu'aura la jetée, de 7 mètres au-dessus du niveau moyen des eaux; hauteur nécessaire pour abriter les navires mouillés dans le port de Frioul.

Tel est l'ensemble des travaux qui se rattachent immédiatement au port de Marseille.

Résumé du crédit proposé pour les travaux de Marseille.

Travaux du port de Marseille	14 400 000 fr.
Travaux du chemin de ceinture	900 000
Travaux du port de Frioul. .	1 880 000
Total.....	17 180 000 fr.

(1) Détails de la somme demandée :

1° Construction de la jetée principale partant de l'île Raton-

Port de Bouc et canal de Bouc a Martigues.

Le projet primitif du Gouvernement proposait, comme un complément essentiel des annexes de Marseille, d'affecter 2 millions pour approfondir la communication de la mer avec l'*étang de Berre*, et pour terminer les deux ports de Bouc et de Martigues.

L'étang, qu'on devrait plutôt appeler un lac, a cinq lieues dans sa plus grande longueur et quatre dans sa plus grande largeur ; son pourtour offre un développement de dix-sept lieues. Il débouche dans la mer par une espèce de détroit appelé l'*Étang de Caronte*, ayant à l'entrée, du côté de l'étang de Berre, le port de Martigues, à la sortie du côté de la mer le port de Bouc, dans lequel débouche le canal d'Arles à la mer.

Ce vaste lac intérieur, parfaitement abrité contre les attaques maritimes, offre, dans un espace considérable, une grande profondeur d'eau et la meilleur tenue pour les bâtiments de mer qui voudraient y jeter l'ancre. Ce pourrait être, en temps de guerre, le rendez-vous d'une force navale considérable, surtout en navires à vapeur. On serait à proximité des charbons de terre

---

neau.....	1 611 000
Somme à valoir pour faire face aux dépenses imprévues.....	269 000
	1 880 000

d'Alais, apportés à volonté par un chemin de fer ou par des canaux. Le chemin de fer de Lyon à Marseille, par le singulier et *complaisant* détour qu'il fait en passant par Arles, longe ensuite l'étang de Berre sur sa rive septentrionale; ce qui permettrait les envois les plus rapides de troupes, de munitions et de matériel naval entre Lyon, Marseille, Toulon et l'Algérie.

Le pourtour de l'étang de Berre offre un grand nombre d'établissements d'industrie et de belles manufactures qui recevraient une vie nouvelle par une communication directe et facile avec la mer.

Aujourd'hui, Messieurs les Pairs, le détroit de Caronte, qui sépare plutôt qu'il ne joint l'étang de Berre et la mer, est obstrué des deux côtés par des pêcheries ou bourdigues. On a négligé de curer la voie navigable qui traverse les bourdigues ; elle est tellement envasée qu'on n'y peut plus passer qu'avec des barques de vingt à trente tonneaux, tandis qu'autrefois l'étranger même faisait avec l'étang de Berre un commerce important.

Afin d'améliorer ce triste état dans lequel est réduite l'entrée de l'étang de Berre, on a d'abord conçu la pensée d'un canal qui joindrait le port extérieur de Bouc au port intérieur de Martigues; canal auquel on se bornait à donner 2 mètres de profondeur d'eau sur 14 mètres de largeur. Mais un aussi faible tirant d'eau condamnerait l'étang de Berre à ne recevoir que des bâtiments de mer n'ayant pas en moyenne un port de cent tonneaux.

De plus mûres réflexions ont fait juger qu'il ne

convenait pas de proposer une profondeur d'eau moindre de 3 mètres.

Avec cette nouvelle disposition, des bâtiments de deux cents tonneaux pourront entrer dans l'étang de Berre; cela suffit sans doute pleinement au commerce habituel du cabotage. Mais cela ne pourrait suffire à la pensée de faire servir cette mer intérieure pour un rendez-vous important de la marine militaire, pour la défense mobile des côtes par des bâtiments à vapeur, et pour un port d'embarquement direct des charbons du Languedoc et des produits de la vallée du Rhône destinés au service public ainsi qu'au commerce de l'Algérie.

Afin d'atteindre le plus haut degré d'importance et d'utilité, il faudrait creuser le chenal entre les ports de Bouc et de Martigues à 6 mètres de profondeur, sur une largeur de 60 mètres à la flottaison (1). Ce beau travail exigerait une dépense de 8 millions.

La commission de la Chambre des Députés s'est prononcée fortement pour l'exécution ultérieure de ce projet grandiose qui donnerait à la France la jouissance complète d'une vaste rade intérieure admirablement située à l'embouchure du Rhône, touchant au chemin de Paris et de Lyon à Marseille, au milieu de notre littoral de la Méditerranée, au fond du golfe de Lyon, dans une position d'où la sortie par bâtiments à vapeur ne sera jamais impossible; tandis que, par les mauvais

---

(1) Il le faudrait puisque déjà nos frégates à vapeur ont 5 mètres 65 centimètres de tirant d'eau.

temps et dans la mauvaise saison, une croisière ennemie n'oserait tenir la mer et serrer la côte dans ce golfe périlleux, au débouché de l'étang de Berre.

Cependant la commission de l'autre Chambre n'a pas cru pouvoir proposer immédiatement l'exécution du projet complet. Elle a préféré ne demander que l'adoption du projet en quelque sorte provisoire du Gouvernement, projet qui réserve à l'avenir l'approfondissement du canal de Bouc à Martigues, dans un futur contingent.

La Chambre des Députés a témoigné la préférence qu'elle accorderait au projet le plus complet, qu'elle a voulu qu'on réservât en entier pour une loi spéciale et prochaine.

Votre commission, Messieurs les Pairs, pénétrée des mêmes sentiments, agissant d'après les mêmes principes et dans la même espérance que la commission de la Chambre élective, exprime à l'unanimité son désir que, dès la session de 1845, un projet de loi soit présenté, qui donne à la France tout l'avantage qu'on peut retirer de l'heureuse position et de la grandeur de l'étang de Berre, en procurant au canal d'entrée 6 mètres de tirant d'eau.

Lorsque les travaux de Port-Vendres seront accomplis, la France aura dans la Méditerranée six grandes positions navales : Toulon, Marseille, le lac de Berre et Port-Vendres sur la côte septentrionale, Alger et Oran sur la côte méridionale. Dans ces six positions importantes, l'art aura secondé la nature d'après des proportions dignes d'une puissance navale du premier ordre.

Port du Havre.

Le Hâvre n'a pas, comme Marseille, l'immense avantage d'être le seul grand port de commerce de toute une mer française. Le Hâvre est obligé de soutenir la concurrence avec trois villes maritimes, plus grandes et plus populeuses, Bordeaux, Nantes et Rouen. Malgré cette rivalité redoutable, le Hâvre n'en a pas moins prospéré : ses progrès, depuis la paix générale, surpassent en rapidité ceux de tout autre port du Royaume.

En 1827 et 1842, voici quel était le tonnage total, entrées et sorties, du port du Hâvre (bâtiments chargés).

ANNÉES.	CABOTAGE.	COMMERCE EXTÉRIEUR		TOTAUX.*
	Navires français	Navires français	Navires étrang.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1827	206 781	145 489	137 600	489 870
1842	409 076	208 998	394 932	1 013 006
Progrès p. 100 en 15 années	98 p. 100	44 p. 100	187 p. 100	107 p. 100

Ainsi, dans le court espace de quinze années le

* Pour avoir la totalité du mouvement maritime, il faudrait joindre à ce chiffre le tonnage des bâtiments sur lest, montant à 268 114 tonneaux.

transport total des marchandises, par la navigation, a plus que doublé dans le port du Hâvre!....

Si l'on admet que l'ensemble des travaux projetés puisse être exécuté dans l'espace de six années à partir du 1er janvier 1845, ce qui porterait la fin des travaux à 1851, alors les accroissements de la navigation, calculés d'après une expérience des quinze années précédentes, présenteraient un accroissement de 55 pour 100, au delà de l'activité maritime atteinte en 1842.

Par conséquent, quel que soit aujourd'hui l'encombrement du port du Hâvre, il ne faut pas calculer les agrandissements, même les plus prochains, sur les besoins actuels; il faut calculer sur un accroissement de 55 pour 100 au delà des derniers résultats officiellement constatés, si l'on veut rester simplement au pair des besoins, le jour où s'achèveront les travaux

En 1787, pareille insuffisance était éprouvée. Un ingénieur illustre, Lamblardie père, fit un projet d'agrandissement du port, des bassins et de la retenue d'eau, qui triplait les superficies. Depuis cette époque il s'écoula cinq années de paix dans le XVIIIe siècle, dix-huit mois sous le Consulat, trente ans depuis la paix générale, en tout trente-six ans et demi; et voilà que le port triplé, plus l'élargissement du bassin de Vauban, récemment exécuté, ne présente qu'un espace devenu tout à fait insuffisant. Ces résultats confirment à la fois nos prévisions et nos calculs sur les besoins toujours croissants de la marine du Hâvre.

Entrée du port ; son état déplorable.

Croira-t-on qu'on ait poussé l'incurie jusqu'à laisser l'entrée du port s'obstruer à tel point, par les alluvions, qu'aujourd'hui les navires qui jaugent plus de trois cents tonneaux, et c'est bien peu pour le commerce extérieur, ces navires, disons-nous, ne peuvent lors des mortes-eaux entrer dans le port. On voit souvent des navires réduits à croiser pendant huit, neuf et dix jours dans la Manche, éprouvant ainsi des retards dispendieux et des périls toujours redoutables au voisinage des côtes, afin d'attendre que les marées des syzygies leur permettent d'entrer au Hâvre.

Lorsque ces navires peuvent pénétrer dans la passe, ils rencontrent un autre danger, si la mer est agitée et le vent puissant. Il faut franchir, entre les deux tours de François Ier et du Vidame, un défilé qui n'a que 32 mètres de largeur. Cet endroit si rétréci ne permettrait pas le passage des grands paquebots à vapeur transatlantiques de 450 chevaux, construits dans le dessein d'établir une communication entre le Hâvre et les Etats-Unis.

La passe franchie, l'on entre dans un avant-port qu'on a laissé s'envaser de telle sorte qu'il ne reste plus de navigable, pour des bâtiments de quelque tonnage, qu'une espèce de chenal qui serpente au milieu des vases et conduit à l'entrée du bassin éclusé de la Barre. Des deux côtés du chenal l'avant-port est envasé jusqu'à 2 et 3 mètres de hauteur au-dessus du seuil de l'écluse d'entrée par où l'on pénètre dans le bassin de la Barre.

Lorsque l'on voit négliger à ce point l'entrée du port de commerce où notre navigation a le plus d'activité, lorsque l'on consent à faire éprouver un si grand désavantage aux navires supérieurs à 300 tonneaux de chargement, c'est-à-dire aux navires les plus favorables à l'économie, à l'efficacité des transports, on conçoit l'infériorité déplorable de notre marine commerçante, du côté du nombre et du port des bâtiments d'un fort tonnage.

Aujourd'hui, sur 13409 navires marchands, 215 seulement ont plus de 300 tonneaux (1). Les marines commerçantes d'Angleterre et des Etats-Unis sont loin de présenter cette affligeante infériorité numérique des bâtiments d'un fort tonnage.

Voilà la disproportion déplorable qu'il importe à tout prix de faire disparaître.

On y parviendra par des travaux neufs et par un soigneux entretien pour approfondir l'entrée des ports tels que le Hâvre, et pour la maintenir sans cesse au tirant d'eau désirable.

On ne s'est pas occupé seulement de la possibilité d'améliorer beaucoup l'ancienne entrée du port; on a mis en présence deux autres projets très-opposés l'un à l'autre.

Le premier établirait du côté du sud-est une entrée principale en amont de la passe actuelle, sur la rive droite de la Seine, pour communiquer avec les bassins nouveaux qu'on veut creuser à l'orient de la ville, en avançant vers la plaine de l'Heure.

---

(1) Tableau de l'effectif de la marine marchande au 31 décembre 1842, publié par l'administration des finances, octobre 1843.

Le second projet ouvrirait en pleine mer l'entrée principale, au nord de la ville, pour communiquer directement avec les anciens bassins et d'autres qu'on établirait sur l'emplacement actuel des fortifications, du côté septentrional.

Ces deux projets ont partagé les intérêts et les autorités de la ville du Hâvre. Très-naturellement, les propriétaires de maisons et les détenteurs de terrains situés vers le sud et l'est ont trouvé préférable une passe au sud-est de la ville; tandis que les propriétaires de l'ancienne ville, les plus rapprochés du nord, ont jugé meilleure la passe du nord.

L'autorité municipale et les organes du commerce ont opiné pour l'entrée du sud-est, contre laquelle ont protesté les marins.

Ces derniers, évidemment, représentent ici l'intérêt le plus général, et nous osons dire *le plus important* pour le port du Hâvre.

Le Gouvernement a fait examiner la question au point de vue hydrographique et nautique.

M. le vice-amiral Baudin, relativement à la navigation, et M. Beautemps-Beaupré, premier hydrographe de la marine royale, ont fait une étude approfondie des localités. Votre commission s'est empressée de les entendre.

Ces deux hommes, éminents par leur expérience et leur savoir, se réunissent pour condamner le projet de la passe du sud-est. Ils ont comparé l'état actuel des fonds de la Seine en avant de la position qu'occuperait cette entrée; ils ont reconnu que cette partie du fleuve a, dans un laps de temps assez court, subi les changements les

plus considérables et les plus fâcheux ; là, des bas-fonds existent en des points où naguère il y avait beaucoup plus d'eau ; en d'autres points on trouve des bancs de sable où précédemment on n'en signalait pas.

De telles altérations doivent ôter toute confiance ; elles feraient amèrement déplorer qu'on sacrifiât des millions pour créer une passe qui finirait par n'être praticable dans les mortes-eaux que pour des bâtiments d'un médiocre tonnage.

Pareille objection ne pourrait pas être faite contre une entrée qu'on ouvrirait au nord du Hâvre.

La côte de Normandie qui tourne circulairement autour du cap de la Hève, forme en sens contraire un rentrant depuis ce cap jusqu'au Hâvre.

A deux kilomètres de la côte, en face de ce rentrant, est situé le *banc de l'Éclat* et les bancs appelés *les hauts-fonds de la rade* ; leur direction est à peu près parallèle au rivage.

L'espace intermédiaire est ce qu'on appelle la *petite rade* du Hâvre.

Le fond de cette petite rade n'a pas subi d'altération appréciable depuis les premiers sondages, exécutés avec précision il y a plus d'un demi-siècle. Dans cette partie avancée, au détour du cap de la Hève, le courant qui longe la côte de Normandie conserve toute sa vitesse et son action ; il balaye régulièrement, d'un côté, les alluvions qui débouchent de la Seine, de l'autre, les débris des falaises de la côte normande entre Dieppe et le Hâvre.

Par conséquent l'entrée du nord, en ayant soin de ne pas l'accompagner de jetées saillantes qui

coupent les courants perpendiculairement à la côte, offrirait cette garantie inappréciable que les bâtiments venant du large y parviendraient par des abords sans danger d'être obstrués.

Quelques personnes ont proposé de couvrir la petite rade par une jetée ou *brise-lame* qui couronnerait les points culminants du banc de l'Éclat et des hauts-fonds de la rade. Mais, en premier lieu, le brise-lame pour une énorme dépense n'abriterait qu'une superficie fort peu considérable et justement appelée *petite rade*. Ajoutons, que M. Beautemps-Beaupré, cet illustre ingénieur, d'une si longue et si savante expérience, a conçu les appréhensions les plus vives sur le danger qu'il y aurait que le brise-lame, interrompant durant un certain temps le flot qui vient du large ou qui retourne en sens contraire, altérât les profondeurs de la petite rade ; profondeurs devenues plus importantes encore par le projet d'une ouverture directe du port du Hâvre, dans la partie du nord qui touche à la petite rade. Ces considérations nous empêchent d'appuyer la pensée d'ériger un brise-lame pour obtenir des résultats douteux peut-être, avec des chances dangereuses.

Revenons aux considérations plus immédiates qui concernent l'entrée du port du Hâvre.

La passe du sud écartée, faut-il préférer l'entrée nouvelle du nord à l'ancienne entrée du sud-ouest ?

Pour ouvrir la nouvelle passe du nord et créer du côté septentrional les bassins actuellement indispensables au port du Hâvre, nous l'avons déjà

dit, il faut sacrifier les fronts de fortification qui couvrent le nord de la ville; mais le département de la guerre ne consentirait pas à céder un seul mètre du terrain de ces fortifications avant qu'un système complet d'autres travaux défensifs et plus avancés eût été discuté, arrêté, exécuté. Avec les lenteurs inévitables des discussions de cet ordre, entre les services des travaux publics, de la guerre et de la marine, il y en aurait pour un demi-siècle de fluctuations préparatoires; or les besoins du Havre ne comportent aucun retard.

Au lieu de la défense insignifiante des fronts du nord, qui sont déplorablement commandés par les hauteurs d'Ingouville, le département de la guerre a récemment décidé qu'on devrait porter sur ces hauteurs, par des ouvrages détachés, la défense de la place du côté septentrional, en conservant seulement de ce côté l'enceinte actuelle en maçonnerie. C'est un grand pas de fait vers l'exécution future de l'entrée du nord et des bassins qu'elle exigera. Mais il faut pour cela se bien garder de réduire la zone militaire, ni d'aliéner aucune partie des terrains appartenant aux anciennes fortifications.

Moins que jamais votre commission pourrait renoncer aux idées d'avenir que commande la possibilité, disons mieux, la nécessité future d'une passe au nord, pour entrer dans le port du Hâvre.

Le Hâvre est le port de Paris; ses accroissements sont la conséquence des accroissements de la Capitale, non-seulement en population mais en industrie commerciale et manufacturière. Eh bien, Pa-

ris, devenu déjà la ville la plus manufacturière du Royaume, voit augmenter le nombre de ses ateliers et celui de ses habitants avec une rapidité qui va s'accélérer encore par le système combiné de tous les chemins de fer destinés à partir des principaux points de nos frontières pour converger sur la Capitale.

Dans une époque beaucoup moins éloignée que les esprits superficiels ne pourraient le supposer, il sera donc nécessaire d'ouvrir l'entrée du nord à la marine du Hâvre, et de créer des bassins dans cette partie de la ville.

Nous n'avons pu voir qu'avec regret le département de la guerre abandonner 100 mètres de largeur d'une zone militaire déjà beaucoup trop exiguë, pour se borner à 150 mètres que déjà les ponts et chaussées et les spéculateurs disputent à la défense. Nous exprimons formellement le vœu qu'il ne soit fait aucun abandon de ce genre : il importe qu'on ne bâtisse ni maisons, ni magasins, ni manufactures sur un terrain bas éminemment propre aux bassins futurs qui correspondraient à l'entré du nord ; sans cela l'État aurait à subir, en frais d'expropriation, d'énormes dépenses, avant de commencer le moindre travail de création.

Aujourd'hui le Gouvernement adopte comme plus facile et d'une exécution immédiate, pour satisfaire aux besoins urgents du moment, l'amélioration pure et simple de l'ancienne entrée du Hâvre.

En conséquence, on doit, avec l'action puissante d'un draguage opéré par des bateaux à vapeur, ap-

profondir la passe actuelle et l'avant-port, à 2 mètres au dessous du niveau de la plus basse mer ; on élargira la passe jusqu'à 48 mètres.

Bassins anciens et nouveaux.

Afin d'empêcher les envasements futurs de la passe et de l'avant-port, on profitera des anciens et des nouveaux bassins que nous allons décrire pour se ménager une masse d'un million de mètres cubes d'eau, comme chasse habituelle, par marée moyenne.

L'ancien port du Hâvre n'offrait pour tenir à flot les navires que trois bassins fort inégaux et figurant les trois côtés d'un triangle ;

A l'ouest le bassin du Roi. . .	1 hect.	1/2
Au nord le bassin du Commerce.	5	
A l'est le bassin de la Barre. . .	4	1/2
C'était par conséquent un total de.	10 hectares.	

De l'extrémité nord-est du bassin de la Barre on passe dans le canal de Vauban, qu'on a commencé d'élargir en 1839 pour former un magnifique bassin ayant 800 mètres de longueur sur 100 mètres de largeur : il a par conséquent 8 hectares de superficie.

Au sud de l'avant-port on achèvera d'agrandir la retenue de la Floride pour la transformer en bassin de flot. Ce bassin, qui se trouve entre la Seine et l'avant-port, aura 500 mètres de longueur sur 100 mètres de largeur, c'est-à-dire 5 hectares.

De la Floride on passera dans le nouveau bas-

sin des bateaux à vapeur, ayant 20 hectares de superficie.

A l'orient de cet immense bassin doit se trouver un *dock-entrepôt*, établissement de la plus grande importance projeté pour le port du Hâvre, à l'imitation des docks du même genre, si précieux pour le port de Londres.

Le dock-entrepôt aura de superficie 2 hectares $\frac{1}{4}$.

Voilà, par conséquent, un ensemble de bassins nouveaux, en y comprenant tout ce qu'on a commencé depuis 1839, qui couvre un espace de 35 hectares $\frac{1}{4}$.

Ces 35 hectares $\frac{1}{4}$ ajoutés aux 10 hectares d'ancien établissement, présentent un total de 45 $\frac{1}{4}$ hectares, égal à 7 hectares près, à la superficie qu'offrira le port de Marseille après les vastes travaux qu'y créera le projet de loi que nous examinons.

L'on améliorera les trois anciens bassins de la Barre, du Commerce et du Roi; l'on veut les creuser à 50 centimètres au-dessous du seuil de leur écluse d'entrée.

Enfin, l'on consacrera 2 millions; 1° à la construction d'une forme sèche pour les bateaux à vapeur; 2° à la création d'un bassin de carénage.

On conçoit la difficulté d'ajuster des tracés neufs avec d'anciens tracés de ports. Les fortifications existantes au sud-est vont être bizarrement enclavées; elles doivent présenter un réduit militaire qui, pour fossés, présentera trois bassins remplis de navires du commerce. Par conséquent, ce

seront les bassins et leurs navires qui couvriront cette insignifiante citadelle, au lieu d'être couverts par les travaux de défense. Ces conditions extraordinaires n'ont pas permis que l'ensemble projeté des bassins du port du Hâvre réunît la simplicité, la régularité, le bel et facile enchaînement, pour faciliter et pour abréger les communications. Nous ne craignons pas d'exprimer à cet égard tous nos regrets et tout notre désir que des ouvrages extérieurs permettent d'abandonner au commerce le triangle si précieux dont on veut faire une petite citadelle insuffisante. Des raisons puissantes seront alléguées dans le même dessein par M. le lieutenant-général marquis de Laplace, rapporteur du projet de loi sur les fortifications du Hâvre.

Nous nous joignons également aux opinions émises dans le rapport sur les fortifications du Hâvre, pour demander que les bassins et les entrées de ce port soient couverts par des défenses extérieures élevées sur les bas-fonds d'Amfard à l'embouchure de la Seine, et sur le banc de l'Éclat en avant de la petite rade. Ces défenses avancées pourront seules garantir les navires et la ville du Hâvre, contre un bombardement entrepris avec des bateaux à vapeur, maîtres d'arriver à leur gré de jour et de nuit, maîtres de se placer à la distance qui leur semblera préférable, et toujours sûrs de la retraite quel que soit l'état de la mer et du vent.

En nous reposant sur la sagesse du Gouvernement et sur l'habileté des ingénieurs pour les

améliorations du tracé des bassins, améliorations qui résulteraient d'un système de défense mieux combiné, nous ne pouvons que donner notre approbation à l'ensemble des travaux hydrauliques proposés pour l'agrandissement du port du Hâvre.

Il est demandé 19 922 000 francs afin de faire face aux dépenses de ce projet; nous souhaitons que cette somme ne soit pas outre-passée, et nous pensons qu'on ne peut guère espérer de voir les travaux exécutés à moins de frais.

Rouen et la navigation de la Seine.

Votre commission, Messieurs les Pairs, a reçu deux Mémoires importants rédigés par la chambre de commerce de Rouen. Cette chambre sollicite l'exécution des travaux projetés pour l'amélioration de la Seine entre le Hâvre, Rouen et Paris.

La cité de Rouen, qui compte aujourd'hui 100 000 âmes et qu'entourent une foule de villes, de bourgs et de villages manufacturiers, est devenue le troisième port commerçant du Royaume, si l'on compare la totalité du tonnage, entrées et sorties des bâtiments de mer.

Le tableau ci-joint fait voir la rapidité des progrès qu'a faits la navigation maritime de Rouen, à quinze années d'intervalle.

Tableau comparé de la navigation du port de Rouen, long cours et cabotage réunis.

NAVIRES CHARGÉS.	1827. TONNEAUX.	1842. TONNEAUX.
Entrées { français,	152 009	129 196
Entrées { étrangers.	3 855	94 778
Total des entrées.	155 864	223 974
Sorties { français,	153 092	293 885
Sorties { étrangers.	1 017	5 693
Total des sorties.	154 109	299 578
Rappel des entrées.	155 864	223 974
Total général.	309 973	523 552

Ainsi, dans le court espace de quinze années le mouvement général du port de Rouen s'est accru de 69 pour 100; à ce compte il doublerait *tout les vingt ans*.

Le tableau précédent ne comprend que le tonnage des navires chargés. Si l'on voulait y joindre les bâtiments arrivés ou partis sur lest, on trouverait :

Mouvement maritime de 1842, *à Rouen.*

Entrées...	361 651 tonneaux
Sorties....	392 507
Total...	754 158

Ce résultat n'est inférieur qu'à celui des deux grands ports de Marseille et du Hâvre; il surpasse de beaucoup la navigation totale de Nantes, et même un peu celle de Bordeaux, pour l'année 1842.

Le commerce de Rouen craint de voir compromettre cette active navigation par le chemin de fer qui s'exécute entre cette ville et le Hâvre, si l'on ne se hâte d'exécuter des travaux essentiels pour améliorer le cours de la Seine, surtout à l'endroit de la barre si redoutable de Quillebeuf. Il serait aussi d'une haute importance qu'on terminât les travaux de perfectionnement du cours de la Seine entre Rouen et Paris, dans un parcours où le batelage et la navigation par la vapeur éprouvent la concurrence formidable du chemin de fer, qui maintenant est en pleine activité.

La chambre de commerce établit par ses calculs

qu'à moins de faciliter beaucoup le parcours de la Seine, il pourrait devenir plus économique de transporter les marchandises de Marseille à Paris par la ligne supposée finie des chemins de fer, que de les transporter par mer en franchissant le détroit de Gibraltar, et remontant la Seine jusqu'à la Capitale.

Nous appuyons de tous nos vœux les réclamations présentées par la chambre de commerce de Rouen.

Nous croyons pouvoir affirmer en même temps qu'il faut s'efforcer, dans l'intérêt du grand cabotage entre Marseille, le Hâvre et Rouen, de combattre les chemins de fer au moyen des bâtiments à voiles aidés par la vapeur.

On devrait employer des navires qui combineront à la fois la force de la vapeur et celle du vent, afin d'accomplir leurs voyages avec régularité, dans un petit nombre de jours, en consommant peu de combustible. Par là chaque navire pourrait faire, dans une année, le double de voyages, diminuer en proportion le prix du fret, l'intérêt des marchandises transportées, les frais d'assurance, etc.

Des navires de 300 tonneaux, convenablement disposés, accompliraient ces voyages avec la plus grande chance d'un succès qui profiterait à la fois aux ports du Hâvre et de Rouen.

Un tel commerce n'est pas insignifiant, ainsi qu'on en peut juger par le tableau suivant :

Commerce des ports de la Seine avec la Méditerranée (année 1842).

PORTS.	DÉPARTS.	ARRIVAGES.
	Quintaux métr.	Quintaux métr.
Le Hâvre	10 000	188 243
Caudebec	»	1 768
Duclair	1 700	»
Croisset	4 281	77
Rouen	16 955	382 259
La Bouille	1 919	782
Quillebeuf	»	13
Honfleur	1 417	5 961
Totaux	36 272	579 103
Report des départs	.....	36 272
Mouvement total	.....	615 375

Par conséquent, aujourd'hui, la navigation qui s'effectue entre la Seine et la Méditerranée offre un ensemble de cargaisons égal à 61 537 tonneaux, quantité susceptible de beaucoup d'augmentation, si l'on entre dans les voies que nous indiquons, soit au Gouvernement, soit à la marine commerçante.

Le port de Bordeaux.

Après Marseille et le Hâvre, le port de Bordeaux occupe le premier rang pour son commerce extérieur.

Navigation comparée, à quinze années d'intervalle.

NAVIRES CHARGÉS.		1827.	1842.
		Tonneaux.	Tonneaux.
ENTRÉES.	Navires étrangers.....	47 882	85 419
	Navires français, commerce extérieur.....	58 873	63 416
	Navires français, cabotage.	103 423	183 155
	Total des entrées.....	210 178	331 990
SORTIES.	Navires étrangers.....	64 581	59 909
	Navires français, commerce extérieur.....	75 333	53 198
	Navires français, cabotage.	96 246	191 469
	Total des sorties.....	236 160	304 576
Rappel des entrées.....		210 178	331 990
Total : entrées et sorties.....		446 338	636 566

Pour obtenir la navigation complète, il faut ajouter à ces résultats de 1842 un total de 110 201 tonneaux, jaugeage des bâtiments entrés et sortis sur lest; ce qui donne un mouvement définitif de

746 767 tonneaux pour le port de Bordeaux, en 1842.

Le port de Bordeaux est celui qui présente les progrès les plus lents, surtout pour son commerce extérieur.

Parallèle du temps nécessaire pour doubler la navigation maritime.

Dans le port du Hâvre.....	14 ans.
Dans le port de Marseille...	17
Dans le port de Rouen.....	20
Dans le port de Bordeaux...	29

Le port de Bordeaux est celui des quatre mis en parallèle qui réclame le moins un accroissement d'espace pour le mouillage des navires à flot. Le magnifique fleuve de la Garonne offre un espace qui pendant longtemps encore sera plus que suffisant. Bordeaux, sous ce point de vue, est comparable au port de Londres favorisé par le fleuve de la Tamise.

Lorsque le commerce de Bordeaux sera plus riche, il pourra, comme celui de Londres, entreprendre à ses frais des bassins-entrepôts qui seront éminemment utiles pour préserver le commerce des déprédations toujours faciles et fréquentes sur un fleuve ouvert à la maraude.

Quais de Bordeaux.

Aujourd'hui le Gouvernement se borne à doter le port de Bordeaux d'une ligne de quais, revêtue en maçonnerie dans une longueur de 1 106 mètres.

Afin d'éviter la dépense qu'exige le débarquement dans un port de marée entièrement privé de quais, de 1825 à 1828, on a construit trois débarcadères en charpente; ils sont munis de cinq grues qui servent annuellement à décharger 34 000 tonneaux de marchandises, c'est-à-dire le neuvième seulement des marchandises annuellement importées à Bordeaux.

Pour donner une idée du désavantage du commerce de Bordeaux par l'absence des moyens d'art, qui partout ailleurs ont produit tant d'heureux résultats, il suffit de citer les faits suivants :

Frais comparés nécessaires pour débarquer 1000 *kilogrammes de sucre en boucault.*

	Avec les inconvénients de l'état actuel d'imperfection des abords et des quais.	Avec les facilités que donneront les travaux dotés par la présente loi.
A Marseille. . .	1 fr. 40 c.	1 fr.
Au Hâvre avec tous ses bassins.	1 fr.	1 fr.
A Bordeaux. . . .	Avant l'établissement des embarcadères en charpente. 3 fr. 50 c.	Depuis l'établissement des embarcadères en charpente. 2 fr. 30 c.

Bordeaux, évidemment, resterait dans un état déplorable d'infériorité, comparativement à nos deux plus grands ports de commerce, si l'on ne

lui donnait pas de nouveaux moyens d'opérer à moindres frais les déchargements.

Ces considérations justifient à coup sûr une dépense qui ne sera que le sixième des sommes accordées maintenant à chacun des ports de Marseille et du Havre.

Ce sera certainement un bienfait pour Bordeaux; mais, si l'on compare la grandeur des arrivages au développement des quais propres aux déchargements, l'on trouvera que ce port est loin d'obtenir une faveur proportionnée à ses besoins.

Commerce de l'année 1842.

PORTS MIS EN PARALLÈLE.	MARSEILLE.	LE HAVRE.	BORDEAUX.
Arrivages.....	Tonneaux. 573 803	Tonneaux. 617 334	Tonneaux. 331 990
Long. totale des quais	5 400m	6 490m	1 106m
Marchandises à charger par 1000 mètres de quais.....	Tonneaux. 106 260	Tonneaux. 95 121	Tonneaux 257 656

Ainsi, même avec son nouveau quai, Bordeaux devra débarquer, pour une même longueur, deux fois et demi plus de marchandises que le Hâvre et Marseille : on sera donc encore infiniment plus gêné pour effectuer les déchargements. Une autre considération ajoute à ce désavantage. A Marseille, où le niveau de la mer ne varie qu'infiniment peu, au Hâvre où les navires sont introduits dans des

bassins à niveau constant, ces navire déchargent pour ainsi dire à fleur de terre; tandis qu'à Bordeaux, avec les mouvements considérables des marées, on n'aura que rarement, et chaque jour pendant quelques heures, cet avantage important.

Dût la ville de Bordeaux exécuter à ses frais des bassins qui lui procurent les mêmes facilités qu'à Marseille et qu'au Hâvre, qu'à Londres ou qu'à Liverpool, l'époque arrivera certainement où le commerce croissant de ce beau port rendra nécessaires des constructions de ce genre.

Pour le moment, il est impossible qu'on refuse à Bordeaux l'amélioration qui résultera de 1106 mètres de quais évalués à 3 500 000 francs.

Nous désirerions seulement qu'on plaçât les quais revêtus de maçonnerie dans une position qui facilitât l'entrée des bassins que pourra réclamer dans un prochain avenir la prospérité de Bordeaux.

Le projet laisse à la charge de cette ville une dépense de 350 000 francs pour l'établissement des grues et autres appareils nécessaires au service du nouveau quai.

Revenons encore ici sur des considérations indiquées précédemment au sujet du port de Marseille.

En examinant la question du concours des villes maritimes aux travaux des ports, le Ministère et la commission de la Chambre des Députés ne semblent avoir examiné que la situation financière de ces villes, avec leurs ressources ordinaires.

Il nous paraît étonnant qu'on n'ait pas considéré cette autre question, la plus importante à notre avis : ne peut-on pas, ne doit-on pas exiger du commerce maritime et de la navigation, au moins une partie des dépenses qu'exigent des travaux entrepris exclusivement pour l'avantage et l'économie de cette navigation?

On avait jusqu'à ce jour regardé comme évidente la réponse favorable et positive faite à cette question.

On avait exigé que les ports concourussent à la dépense des bassins et des quais entrepris pour leur bénéfice spécial.

Sans doute, avec la grandeur des travaux qu'on veut maintenant exécuter, il faudrait lever un impôt direct sur les navires auxquels on prépare des moyens nouveaux de conservation, de chargement et de déchargement. Nous l'avons déjà dit et nous le répétons, la Grande-Bretagne a pu défrayer les admirables travaux de Londres, de Liverpool, de Hull, de Leith, de Dublin, etc., par les seules ressources d'une taxe transitoire levée sur les navires.

Il en est résulté ce grand avantage, qu'on a toujours proportionné les travaux aux besoins, et la dépense effective aux revenus présumés. On a banni le luxe et la superfluité. La seule utilité publique est devenue la règle des projets, et leur grandeur progressive a dépassé toutes les espérances.

Ce n'est pas à la Chambre des Pairs qu'il appartient de voter en première instance l'établis-

sement des impôts. Mais elle doit, avec la haute autorité de sa raison et de son expérience, réclamer sans cesse pour les mesures de justice distributive et de saine administration, qui peuvent soulager les charges aujourd'hui si graves du Trésor national.

Des Phares.

Grâce aux inventions d'un savant illustre M. l'ingénieur Fresnel, secondé par le rare talent d'exécution de nos artistes, les phares à réfraction, découverte nationale, ont permis de procurer aux côtes du Royaume une sécurité nouvelle. Les naufrages ont diminué dans une proportion remarquable; des richesses considérables sont ainsi conservées; enfin, ce qui vaut mieux encore, chaque année beaucoup d'hommes eussent péri, qui maintenant ne sont plus victimes des tempêtes en approchant de nos côtes.

En 1819, le littoral entier de la France sur l'Océan et la Méditerranée n'était éclairé que par trente phares ou fanaux, et la plupart d'une assez faible portée.

Actuellement ce même littoral est éclairé par des feux visibles en mer d'une bien plus grande distance, et beaucoup plus nombreux, ainsi qu'on le jugera par le tableau suivant :

Éclairage de 1819.	*Eclairage actuel des côtes de France.*
—	—
10 anciens phares.....	8 anciens phares qui restent à reconstruire d'après le système nouveau.
	38 phares lenticulaires complétement installés.
	46 phares lenticulaires du 4e ordre.
20 petits fanaux de port.	46 fanaux à réverbères.
30	138

Par conséquent aujourd'hui la France possède près de cinq fois autant de feux, pour éclairer ses rivages, qu'elle en possédait il y a seulement un quart de siècle.

La loi de 1837 pourvoit à l'éclairage des côtes de la Corse : déjà cinq phares du premier ordre sont en voie d'exécution dans les positions les plus importantes de cette île.

Des fonds spéciaux pourvoient à l'érection des phares sur la côte de l'Algérie, que les bâtiments français redoutaient également pour les pirates dont elle était le refuge, et pour les dangers de ses abords.

Afin de compléter définitivement la magnifique entreprise de l'éclairage des côtes du Royaume, il est nécessaire d'accorder encore un crédit de 2500 000 francs avec lesquels on devra construire à neuf ou bien restaurer, d'après le système perfectionné, trente phares, c'est-à-dire autant que la France en possédait il y a vingt-cinq ans. Six années suffiront pour conduire à terme cette belle entreprise.

Alors, aucune des grandes nations civilisées qui s'enrichissent par la navigation n'aura plus fait pour éloigner de ses côtes les dangers si redoutables de l'obscurité pendant les mauvais temps. La France, par ses travaux ingénieux, aura rendu ses rivages non moins hospitaliers que ne le sont nos ports et nos cités, par le caractère éminemment social d'un peuple affable et généreux.

Conclusions.

Quoiqu'à plusieurs égards nous eussions pu vous proposer des amendements qui n'auraient pas été sans utilité pour le Trésor et pour le meilleur service des ports maritimes, nous nous abstenons de le faire afin de ne pas rejeter à la session suivante le vote d'une loi dont nous reconnaissons la haute importance. Mais nous ne pouvons nous empêcher de montrer combien, au sujet de cette loi, l'on a méconnu les justes égards qui sont dus à celle des deux Chambres qu'on aime à citer pour le soin qu'elle apporte à l'examen approfondi, à l'amélioration bienveillante et consciencieuse des propositions qui lui sont soumises.

A l'occasion du projet même que nous proposons d'adopter, qu'il nous soit permis de vous signaler la part inégale et d'une exiguïté regrettable, laissée à la Chambre des Pairs dans le nombre de jours qu'on accorde à la discussion des lois qui demanderaient un temps raisonnable même aux hommes les plus familiers avec la connaissance des travaux publics.

Le Ministère a présenté la loi sur l'amélioration des ports à la Chambre des Députés, le 29 février; le rapport de la commission de cette Chambre porte la date du 30 avril. C'est par conséquent 60 jours accordés à cette commission.

Le projet de loi n'est voté que le 11 juin.

C'est par conséquent un retard de quarante-

deux jours, sur lesquels il faut prélever seulement une séance et demie de discussion.

C'est par conséquent *quarante jours de perdus* pour les deux Chambres et pour le Gouvernement.

Le projet arrive à la Chambre des Pairs le 21 juin.

C'est par conséquent dix jours d'employés pour le trajet entre le palais de Bourbon et le palais du Luxembourg.

Dès le 19 juillet votre commission nommée le 24 juin approuvait son rapport, après vingt-cinq jours de discussions, d'études et de rédaction; vingt-cinq jours seulement sur cent quarante-trois écoulés depuis la présentation de la loi! et malgré notre empressement le jour même où notre rapport pouvait vous être soumis, la Chambre élective achevait la dernière séance effective de sa session. Maintenant elle ne serait plus en nombre pour discuter un amendement, si votre sagesse et votre expérience vous commandaient d'en accepter un, quel qu'il fût.

RÉSUMÉ FINANCIER.

Fonds demandés pour l'exécution complète des travaux.

Port de Marseille.	17 180 000
Port du Hâvre.	19 922 000
Port de Bordeaux	3 500 000
Les phares.	2 500 000
Total général.	43 102 000

Crédits demandés sur les exercices 1844 *et* 1845.

Afin de commencer les travaux que nous venons d'examiner, le projet de loi porte à titre de crédits les sommes qui suivent :

Exercice de 1844.

Pour le port de Marseille.	1 000 000
Pour le port du Hâvre.	900 000
Pour le port de Bordeaux.	250 000
Pour les phares et les fanaux. . . .	150 000
Total.	2 300 000

Exercice de 1845.

Pour le port de Marseille.	2 500 000
Pour le port du Hâvre	2 500 000
Pour le port de Bordeaux.	600 000
Pour les phares et les fanaux . . .	300 000
Total.	5 900 000

Nous proposons de voter en principe la dépense totale de 43 102 000 francs et les deux crédits pour 1844 et 1845, quoique l'emploi du premier nous semble très-difficile, vu l'époque avancée de la saison.

IMPRESSIONS
N° 125.
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 22 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis de LAPLACE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit spécial pour les fortifications de la place du Havre.

MESSIEURS,

Vous avez renvoyé dans une de vos dernières séances, à la même commission, l'examen de deux projets de loi, l'un concernant l'amélioration de nos trois premiers ports de commerce, Marseille, Bordeaux et le Hâvre, l'autre relatif aux changements qui résultent, pour les fortifications de la place du Hâvre, de l'agrandissement de son port. C'est sur ce dernier projet, quoi qu'il soit intimement lié au premier, que votre commission a voulu, en raison de l'importance de cette position, à l'embouchure de la Seine et en face des côtes de

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE LAPLACE, le vice-amiral HALGAN, le comte CHARBONNEL, le baron DUPIN, CORDIER, le vice-amiral DE ROSAMEL, FERRIER.

l'Angleterre, qu'il vous fût présenté un rapport distinct et séparé qu'elle m'a fait l'honneur de me confier.

Le Havre est en effet la seule ville fortifiée sur le littoral de la Manche, entre Cherbourg et Boulogne; et un intérêt vraiment national, indépendamment des richesses qu'elle renferme, s'attache à la sûreté et à la force de cette place de guerre. Ses fortifications furent reculées et reconstruites en 1787, époque où sa population et son commerce étouffaient, comme aujourd'hui, dans une enceinte trop resserrée. Sa superficie fut alors plus que doublée; malheureusement le système de défense qui fut adopté et qui n'a presque point subi de modification depuis, s'est trouvé au-dessous du rôle qu'il était appelé à remplir. Faible du côté de terre, il est d'une faiblesse encore plus grande du côté de la mer. Ce n'est pas que l'on n'ait cherché plusieurs fois à le rendre plus respectable; mais les divers projets formés à ce dessein restèrent presque toujours subordonnés aux améliorations projetées pour les établissements maritimes, et eurent le même sort. Le tout fut ajourné jusqu'à ce moment. L'on vient enfin d'être fixé sur le meilleur choix de travaux à exécuter pour donner au port plus d'étendue et de commodité, et entre tous les systèmes mis en avant, l'on s'est arrêté à celui qui vous est présenté, et auquel il ne manque plus que votre sanction.

La passe actuelle serait conservée en la creusant et en l'élargissant; l'on creuserait et l'on élargi-

rait également le chenal de l'avant-port ; la retenue de la Floride serait convertie en bassin à flot ; l'on achèverait le bassin Vauban qui a été pris sur le canal de ce nom ; l'on construirait dans la plaine de l'Heure, en avant des fronts de l'est, et presque aux pieds des remparts, un nouveau bassin qui communiquerait, d'une part, avec le bassin de la Floride et le Port-Neuf ; de l'autre, avec le bassin Vauban ; puis dans l'espace angulaire formé par ce dernier bassin et celui de l'Heure, serait établi un dock-entrepôt. Tels sont les principaux travaux proposés : examinons les conséquences qu'entraîne leur exécution pour les fortifications.

La conversion de la retenue de la Floride en bassin à flot, force à l'abandon des deux fronts du sud. Ces ouvrages doivent être reportés en avant, sur le mur d'enceinte de la retenue, auquel il sera donné un profil convenable pour mettre les bâtiments stationnés dans le bassin, à l'abri du feu de l'ennemi et des vents du large. Une batterie placée au milieu du nouveau front complétera la défense de ce côté. L'on ne peut qu'approuver ces dispositions qui sont aussi sages que bien entendues.

L'établissement du nouveau bassin de l'Heure, en dehors du corps de place, et qui a dû en être rapproché le plus possible pour n'être pas à une trop grande distance des autres bassins, exige le sacrifice d'une partie des ouvrages avancés des fronts de l'est, et par suite quelques frais pour

réorganiser la portion conservée. La défense est d'autant affaiblie ; mais la place peu vulnérable de ce côté n'en est pas moins fermée. L'on ne pouvait s'arrêter à une combinaison moins dispendieuse.

L'on aperçoit peut-être moins l'urgence des travaux proposés pour les fronts du Perré, qui regardent la mer. Il est vrai qu'ils sont vieux et à peu près dans un état complet de dégradation, et que l'on profitera des déblais provenant du creusement de la passe et du chenal de l'avant-port pour les réparer. La mer baignait autrefois le pied de leurs murailles ; mais, en se retirant peu à peu, elle a laissé en avant d'eux une plage de plusieurs centaines de mètres de largeur, sur laquelle sont établies maintenant des batteries de côte. Ces fronts, dont le feu est désormais trop en arrière pour être efficace, ne peuvent plus servir qu'à couvrir de leurs remparts, comme un bouclier, la ville et ses établissements commerciaux ; ils servent aussi à clore la place au sud-ouest, et à la préserver de toute surprise dans cette partie. L'on rectifiera en même temps leurs tracés, de manière à les dégager de constructions et bâtiments qui, de temps immémorial, ont envahi leurs terre-pleins, et au nombre desquels figure l'hôtel de la mairie. La ville y gagnera plus d'espace sur ce point, où est encore située la bourse.

Les fronts du nord, vis-à-vis des hauteurs d'Ingouville, et entièrement dominés par ces hauteurs, ne doivent subir d'autre modification que l'ouver-

ture de nouvelles communications, devenues indispensables aux mouvements de l'industrie et de la population, par suite du développement prodigieux de cette commune qui est le faubourg du Hâvre. Cette mesure réclamée depuis longtemps, et qui aurait pu être mise à exécution plutôt, est rendue encore plus nécessaire par les travaux d'agrandissement que l'on projette. Dans le nombre des plans qui ont été formés pour l'augmentation du Hâvre, et qui ont donné lieu à des enquêtes sérieuses, il en est plusieurs qui ouvraient une seconde passe au nord, près la mare des Huguenots, et creusaient de vastes bassins sur l'emplacement même des fronts du nord. La disparition de ces fortifications n'aurait été nullement à regretter, tant elles sont mal défilées, et battues de toute part. Mais ces projets ont été ajournés par la raison qu'établis sur des bases grandioses, ils auraient entraîné dans des dépenses énormes. L'on s'en est tenu à celui qui, en se servant de la passe existante, tirait le plus possible parti des ressources actuelles du port, et se maintenait dans les bornes raisonnables des sacrifices que l'on pouvait faire. Cependant, il ne faut point se dissimuler que si, dans un avenir qu'il est à souhaiter de ne point voir éloigner, le port du Hâvre se trouvait encore trop à l'étroit dans les proportions qu'il est au moment de recevoir, il faudrait de toute nécessité avoir recours aux combinaisons qui comportent une nouvelle passe au Nord, et en subir toutes les conséquences, dont la première aurait pour effet de porter de ce côté la ville commerciale avec ses éta-

blissements maritimes. Ce ne serait pas seulement l'emplacement des fronts du nord, mais les terrains compris dans la première zone des servitudes militaires, qui seraient occupés par des bassins à flot, leurs quais et toutes leurs dépendances. D'après la loi, la limite de cette zone est à 250 mètres des saillants extérieurs des ouvrages; une sage prévoyance aurait dû commander de maintenir les droits de l'État sur ces terrains, qui sont aujourd'hui couverts de nombreuses habitations. Il n'en a pas été ainsi; l'on ne peut que s'étonner des décisions récemment rendues, qui autorisent des constructions sur 150 mètres de cette zone, et qui ne pourraient que donner des regrets, s'il fallait un jour recourir aux expropriations et avoir des indemnités à payer pour des propriétés bâties, au lieu d'être en présence de terrains frappés de servitudes. Dans la portion qui reste encore sous le régime prohibitif, des tolérances abusives n'en continuent pas moins à subsister, si nous sommes bien informés, et ne peuvent manquer de susciter, par la suite, de nouveaux embarras. Toutes les difficultés déjà survenues, et devant lesquelles l'on a fait des concessions, proviennent de n'avoir pas fait respecter la loi dès l'origine.

Aux travaux qui viennent d'être énumérés, l'on propose en outre d'ajouter l'établissement d'un réduit, qui serait en partie formé par les fronts de l'est, et occuperait une position centrale au milieu des bassins, sur l'emplacement de l'ancienne citadelle et des terrains environnants qui appartiennent à l'État.

Le tracé de cet ouvrage a été concerté avec le service civil, de manière à laisser de larges quais le long du port neuf et du bassin de la Barre pour la commodité de la circulation et du commerce, et sa construction complète la série des travaux pour lesquels il vous est demandé, Messieurs, par le projet de loi une allocation de 5 880 000 fr., à répartir en cinq exercices (1).

Votre commission, Messieurs, comme vous avez pu déjà le pressentir, n'a point d'objection à élever contre les travaux qui concernent l'enceinte; ils ont pour objet de la fermer sur les points où elle est ouverte, par suite des ouvrages faits dans le port, et de la mieux coordonner avec ces améliorations. Leur utilité ne saurait être contestée, ni leur exécution séparée de celle des travaux civils. Mais il est facile de voir qu'ils ne donneront pas à la place une bien plus grande force. A l'exception du front de la Floride, qui sera mieux disposé, les changements qu'éprouvent les autres fronts n'ajoutent rien à la défense. Le Hâvre n'en reste pas moins une pauvre place de guerre, et incapable de résister quelque temps, du côté de la terre, à de la grosse artillerie. Ce ne sera pas, à notre avis, le

---

(1) 1° Pour la translation des fronts de la Floride..... 3 350 000 fr.
2° Pour organiser les dehors des fronts de l'Est..... 160 000
3° Pour la modification des fronts de l'Ouest. 700 000
4° Pour l'amélioration des fronts du Nord.. 470 600
5° Pour la construction d'un réduit..... 1 200 000
Total..... 5 880 000 fr.

réduit projeté qui pourra lui rendre une valeur dont elle est dépourvue, et, pour ce motif, nous n'en comprenons pas tout à fait l'opportunité. L'on a cherché à la justifier en représentant que ce réduit empêchera l'ennemi qui se serait introduit à l'improviste dans la place d'y faire aucune entreprise sérieuse pour ruiner les bassins, tant que l'ouvrage ne sera pas tombé en son pouvoir, par un siége en règle. D'abord, nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer que, quelque faibles que soient les fortifications du Hâvre, c'est aussi en faire trop bon marché par une telle supposition, et qu'en vérité il ne serait pas bien nécessaire de dépenser en ce moment 4 680 000 fr. comme le fait le projet de loi, pour les remettre en état. Puis, contre un ennemi qui serait parvenu à les forcer, ce réduit pourrait-il soutenir un long siége? Sa force et sa position l'en rendent-elles susceptible? Enfin, si un combat tant soit peu vif devait s'engager au milieu des bassins, le feu du réduit ne serait-il pas au moins d'un effet aussi désastreux pour les navires réfugiés dans ces bassins que celui de l'ennemi même? Sans aucun doute, il peut être bon dans une ville comme le Hâvre, où il y a encombrement d'une population si mélangée d'étrangers, d'avoir un abri fortifié pour mettre en sûreté les poudres, les armes et tous les objets nécessaires à la défense, ou bien pour servir de refuge contre des désordres du port à une garnison momentanément trop faible en attendant des secours. C'est à quoi doit se borner le rôle de l'ouvrage en question. Tout le monde d'ailleurs s'ac-

corde à penser qu'une attaque régulière par terre est peu à craindre pour le Hâvre; elle exigerait un débarquement d'hommes et de matériel assez considérable, et l'ennemi ne le pourrait tenter que sur un point de la côte assez éloigné, pour que l'on eût le temps de rassembler des forces à l'intérieur.

Le rembarquement, en cas de non succès, serait une opération encore plus difficile, dont les chances périlleuses contribuent à rendre moins probable une entreprise de ce genre, et conséquemment moins urgente l'exécution de travaux qui auraient uniquement pour objet de renforcer le corps de place.

Avant tout il faut défendre le Hâvre du côté de la mer; c'est là qu'est le danger imminent, et c'est là qu'il n'est rien fait. Avant tout, il faudrait le préserver d'un bombardement; c'est le besoin le plus universellement senti; nous dirions presque : c'est le cri général. Depuis la guerre de 1794 jusqu'à nos jours, le Hâvre a été attaqué sept fois par mer; il ne l'a pas été, dans cet espace de temps, une seule fois par terre. Si l'on compare ce qu'est aujourd'hui ce port de commerce avec ce qu'il était autrefois, et si l'on considère combien les moyens d'attaque ont été rendus dans ces derniers temps plus faciles et plus efficaces, il ne peut rester le moindre doute sur le renouvellement de semblables tentatives à la première occasion, ni malheureusement sur l'issue probable qu'elles auraient dans l'état actuel de la défense. Les sept bombardements que le Hâvre a essuyés en un siècle et demi,

offrent à peu près les mêmes incidents, tant dans la manière dont l'attaque est dirigée que dans les résultats dont elle est suivie. L'on voit l'ennemi se présenter, toujours vers le sud-ouest des jetées, en profitant des bas-fonds, en calculant les marées et en consultant les vents; on le voit, à la merci de ces divers éléments, se tenir avec prudence en-dehors des bancs de la rade, qu'il n'aurait pu franchir impunément. A la moindre contrariété, au moindre événement, il se retire et renonce à son entreprise, sans avoir jamais fait un mal réel. Mais aujourd'hui, avec la marine à vapeur, il n'a plus à s'inquiéter ni de la marée, ni du vent, ni même des bancs qu'il lui devient aisé de contourner ou de passer avec hardiesse à mer haute; il peut s'approcher de la côte autant qu'il veut, et quand il veut; il n'a plus à s'embarrasser dans sa marche de convois nombreux, ni dans ses manœuvres de ces lourdes bombardes, avec tout leur appareil de guerre; maintenant, avec la seule puissance de l'artillerie de ses vaisseaux, qui réunit l'avantage des feux courbes à celui des feux directs, il peut lancer des projectiles creux d'un aussi fort calibre, et d'un effet bien autrement destructeurs que les bombes. Le lendemain de la déclaration de guerre avec une nation dont un faible bras de mer nous sépare, une flotille de bâtiments à vapeur peut inopinément partir de ses ports, venir en quelques heures fondre sur le Hâvre, et en bien moins de temps encore le réduire en cendres; et il serait possible que la France apprît en même temps et la rupture de la paix et la ruine de son premier port

de commerce dans l'Océan. Trente ans se sont écoulés depuis nos dernières guerres, et il n'a été apporté aucun changement à la défense du Hâvre tant vers la terre que vers la mer ; on ne s'est pas ému de ces progrès qu'a faits l'art de la guerre maritime, ni de cette force nouvelle de destruction qu'il a mise entre les mains des marins de toutes les nations ; et à l'heure qu'il est, aucune mesure n'est prise pour prévenir une catastrophe qui consternerait le pays, et lui causerait une si profonde humiliation pour le début des premières hostilités. Ce sont encore les mêmes batteries de côtes qu'en 1814, qui bordent la plage du Perré, et battent la pleine mer, et qui présentent un aspect de dégradation et d'abandon aux navires arrivant par milliers de tous les points du globe ; ce sont encore celles de la Floride, qui défendent si imparfaitement la passe à l'embouchure de la Seine, et que le projet de loi ne fait qu'avancer un peu. Toutes ces batteries beaucoup trop rapprochées du Havre, et dont quelques-unes font partie de l'enceinte même, n'éloignent pas assez le feu de l'ennemi qui se dirige sur elles, pour mettre à couvert de ses ravages la ville et ses bassins. C'est un inconvénient inhérent aux batteries sur les côtes ; les coups qui les manquent vont frapper les objets qui sont à peu de distance en arrière. Il convient donc de les porter, autant que possible, en avant des positions qu'elles doivent protéger. Aussi, toutes les fois que l'ennemi s'est présenté devant le Havre pour le bombarder, lui a-t-on opposé une ligne de batteries flottantes sur des pontons ou bateaux

plats amarrés les uns aux autres, et embossés à environ 1000 mètres de la côte, afin de le tenir à une certaine distance. Mais une telle ligne serait bientôt rompue ou tournée par les bâtiments à vapeur, et l'on ne doit plus désormais y compter. Que faut-il faire maintenant pour mettre le Hâvre hors d'insulte? Les hommes d'expérience, les ingénieurs, les marins, tous les militaires enfin, n'ont qu'une réponse; c'est en mer, et bien en avant, qu'il faut porter la défense; c'est sur les bancs qui séparent la petite rade de la rade proprement dite, à une distance de 2 à 3,000 mètres des côtes, qu'il faut établir des forts qui battent la grande rade et y maintiennent les vaisseaux ennemis en respect, et qui leur ferment en même temps, avec un bon système de batteries de côtes, l'accès de la petite rade. Le banc de l'Éclat est la clef de cette position.

La nature l'offre, et ce serait une grande faute de n'en pas profiter. Il est fort question de construire sur ce banc un brise-lame dans le but de rendre la petite rade moins dangereuse aux navires qui sont souvent forcés d'y stationner avant d'entrer dans le port. Dans le cas où ce projet recevrait son exécution, le fort serait admirablement disposé pour protéger la digue; un second fort sur les bancs appelés *les hauts de la rade*, qui se prolongent à la suite du banc de l'Éclat, parallèlement au littoral, croiserait ses feux d'une part avec le premier, et de l'autre, avec les batteries qui défendent l'entrée du port. Enfin, un troisième ouvrage sur le banc d'Amfard, en face des batteries du front de la Floride et au milieu des passes d'entrée en Seine, viendrait compléter à deux ou trois mille mètres autour

du Havre une ceinture de forts qui en éloigneraient d'autant le danger et qui se soutiendraient ainsi les uns les autres à moins de trois mille mètres.

L'on aurait tort d'avoir une confiance absolue dans les difficultés qu'opposent à la navigation les bancs de la Seine, pour en empêcher l'entrée aux vaisseaux de guerre. En l'an 6, deux frégates anglaises y pénétrèrent, et vinrent, à l'étonnement de la ville, et contrairement au dire des pilotes, prendre à revers les batteries du Perré. Ce fait de guerre confirme toute l'utilité dont serait le fort d'Amfard. Derrière ces ouvrages en mer, et sous leur protection, non-seulement les navires du commerce trouveraient en cas de guerre un refuge assuré, mais nos propres bâtiments de guerre pourraient attendre en toute sécurité le moment de reprendre la mer. D'autres pourraient y stationner afin d'inquiéter l'ennemi et de mieux surveiller la côte.

Votre commission, Messieurs, ne peut avoir la prétention de faire ici tout un plan de défense ; mais son devoir est de vous montrer l'extrême urgence de s'en occuper. C'est pour elle une conviction profonde qu'elle doit chercher à vous faire partager. En émettant une opinion qui lui paraît juste sur le système à adopter, elle est heureuse de ne pas différer essentiellement de celle de M. le Ministre de la guerre. Il reconnaît la nécessité d'établir des forts au large ; mais il n'est pas encore précisément fixé sur leur emplacement, et semblerait incliner pour placer l'un de ces ouvrages sur le banc du

haut de la petite rade, à l'ouest de la jetée et à une distance de sept ou huit cents mètres. Qu'il nous permette de lui faire observer que cette position serait bien en deçà des limites de la rade, et ne jouirait pas au même degré de l'avantage d'éloigner le feu de l'ennemi. L'on pourrait craindre aussi, en l'occupant par une forteresse, de créer un obstacle qui ne serait point sans danger pour la navigation. C'est du moins l'avis du célèbre et habile ingénieur qui a fait le magnifique travail des cartes hydrographiques des côtes de l'Océan, et qui a bien voulu venir conférer sur ce point et sur plusieurs autres avec votre commission. Dans le projet ministériel, indépendamment des trois fronts en mer, trois autres forts à établir sur le littoral, l'un à la pointe du Hoc, le second en avant du village de l'Eure, et le troisième au dessus de la marre des Huguenots, composeraient une seconde catégorie de travaux destinés à compléter les moyens de défense du côté de la mer, et qui devraient être exécutés ultérieurement. Puis une troisième catégorie comprendrait quatre ouvrages sur les hauteurs au nord de la place, et un cinquième et dernier dans la plaine de l'Heure, à la tête du bassin Vauban, liés entre eux par un obstacle continu de ceinture qui aboutirait d'un côté à la lunette des Huguenots, de l'autre au fort de l'Heure sur la Seine. Ce système complet de défense, qui coûterait 28 000 000 fr. avec les bâtiments à édifier dans le réduit, serait, comme vous pouvez en juger, Messieurs, en rapport avec l'importance du Havre, et ferait une large part à

l'avenir de cette place de commerce. Tout en y applaudissant, nous ne demandons pas l'exécution immédiate de tous ces travaux, qui n'ont pas le même degré d'importance ni d'urgence, et que les ressources du Trésor ne permettraient pas d'entreprendre à la fois. Mais nous insistons pour que la rade du Hâvre soit enfin défendue, et, en exprimant ce vœu, nous avons la ferme persuasion qu'il sera celui de la Chambre entière. Il s'agirait donc de construire sans plus de retard les trois forts de mer, dont la dépense est portée, sur le devis des travaux ajournés de la seconde catégorie, à 6 900 000 fr. (1). Nous n'hésitons pas à la déclarer des plus indispensables, et nous éprouvons un vif regret de ne pas voir figurer dans le projet de loi actuel le crédit nécessaire pour la couvrir.

A propos de la nécessité d'améliorer la navigation de la Seine, l'on rapportait, il y a quelques jours, dans une autre enceinte, que l'Empereur

---

(1) A savoir pour la base des trois forts qui doit être établie par le service civil, à raison de 1 500 000 francs, pour chaque fort, ... 4 500 000 fr.

Pour les fortifications au-dessus de l'eau, au compte du département de la guerre, et en se réglant sur les prix du fort Boyard, à raison de 800 000 francs par fort, ... 2 400 000

Total, ... 6 400 000

L'on ne se rend pas bien compte de la division de cette nature de travaux entre deux administrations différentes, et l'on ne sait s'il y a lieu de s'en louer, en considérant les embarras et les lenteurs qui ont entravé la construction du fort Boyard.

disait : *Paris, Rouen et le Havre sont les trois quartiers d'une grande ville, dont la Seine est la grande rue.* Nous ajouterons que, si de son temps Paris avait été fortifié, il n'aurait pas manqué de chercher à rendre inexpugnable l'autre extrémité de la grande rue, et des forts avancés en mer sur des bas-fonds qui semblent faits tout exprès pour les recevoir lui auraient apparu, sans aucun doute, comme la meilleure défense pour l'embouchure de la Seine. Mais pour les bâtir il faut être maître de la mer, et il ne l'était point; de là un empêchement presque insurmontable qu'il aurait rencontré. Pour nous qui n'avons pas cet empêchement depuis la paix générale, comment expliquer le délai que nous avons apporté? comment expliquer surtout celui que nous apportons encore, après les fortifications de Paris, et lorsqu'en cas de siége de cette ville il y a un intérêt si réel à ne point souffrir que l'ennemi puisse s'emparer de cette grande voie navigable de la Seine? Les travaux du Hâvre ne sont-ils pas une conséquence de ceux entrepris à tant de frais autour de la capitale?

Si nous jetons un coup d'œil sur nos frontières maritimes nous ne pouvons être, Messieurs, qu'attristés et alarmés tout à la fois de l'abandon complet et vraiment impardonnable dans lequel nous avons laissé leur défense. Nos ports militaires et nos ports de commerce n'ont encore guère pour les protéger aujourd'hui que les ouvrages que l'on y voyait à la fin de la guerre de 1814. Les forts qui défendent la rade de Toulon sont encore ceux que Bonaparte, simple officier d'artillerie, reprenait aux Anglais

en 93. La rade de Brest, dont la nature a fait avec tant de prodigalité les frais de défense, et qui est cependant vulnérable par la presqu'île de Querlery, n'a toujours pour la garder de ce côté que les lignes de Vauban, qui seraient insuffisantes maintenant.

Dans la Manche, les batteries destinées à battre les approches des longues jetées de nos ports sont enfouies dans le sable, et à peine l'on en retrouve les traces. Celles enfin qui garnissaient notre immense littoral, tant sur l'Océan que dans la Méditerranée, sont pareillement détruites par le temps ou enlevées par la mer, sans qu'on ait même songé à en remplacer aucune. L'on ne saurait en vérité se rendre compte de cette sécurité dans laquelle nous paraissons comme endormis, et cependant le réveil pourrait être terrible. La vapeur a multiplié partout les moyens d'attaque, et leur a créé une puissance qui était inconnue. Comme il n'y a plus guère de positions qui ne soient abordables sur les côtes, et qu'il n'est pas possible de les garder toutes, il faut de toute nécessité concentrer les moyens permanents de défense sur les plus importantes, et désormais faire jouer un grand rôle à la défense mobile. Il faut d'abord s'attacher à mettre en parfaite sûreté et les grands établissements de notre marine militaire et les principaux entrepôts de notre commerce maritime. Parmi ceux-ci, le rang et l'importance du Hâvre méritent toute notre sollicitude. Le désastre qui frapperait ce port serait ressenti de tout le pays.

Votre commission, Messieurs, a l'espoir que ces réflexions seront comprises du Gouvernement et le

décideront à ne pas attendre le terme du délai de cinq ans fixé pour l'achèvement des travaux exécutés en vertu du projet de loi, afin de se mettre en mesure de commencer ceux qui concernent la défense de mer, et parmi lesquels doit figurer en première ligne la construction de trois forts au large. La loi du 25 juin 1841 sur les travaux publics extraordinaires qui a doté si richement une foule de localités, avait laissé le Hâvre entièrement à l'écart, tant pour les travaux civils que pour ceux de fortification. Les enquêtes sur les divers projets en présence pour l'amélioration du port n'étaient pas encore terminées à l'époque de la promulgation de cette loi, et M. le Ministre de la guerre déclarait que les études militaires tenues en suspens par l'incertitude sur le projet qui serait définitivement adopté, n'étaient pas non plus complétement achevées. Il en est résulté un ajournement fâcheux, auquel l'on doit avoir hâte de remédier. Ce n'est pas votre commission qui voudrait aggraver cette situation par un nouveau retard, quoiqu'elle ne puisse donner une égale approbation aux travaux de défense dans l'ordre où ils sont présentés. Le remplacement des ouvrages de la place qui sont renversés par suite de l'agrandissement des bassins ne lui paraît pas pouvoir être mis en question. Il n'en est pas de même pour le réduit qui est proposé en même temps, et qu'elle est loin de juger d'une nécessité aussi pressante; mais elle pense que, si les observations, qu'elle a faites à ce sujet, méritent d'être prises en considération, la construction

peut en être différée, puisque rien n'oblige dans la loi à l'entreprendre immédiatement.

Elle est en conséquence d'avis qu'il y a lieu d'accorder le crédit qui est demandé.

IMPRESSIONS
N° 126.
—
1843.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis DE GABRIAC, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'établissement du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

MESSIEURS,

La loi du 11 juin 1842 a décrété qu'un chemin de fer serait dirigé de Paris vers la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg; mais elle n'a point fixé le tracé intermédiaire qui doit être suivi entre les deux sections de Strasbourg à Nancy, et de Nancy à Paris. Le projet de loi dont vous avez bien voulu nous confier l'examen complète la loi de 1842, et détermine d'une manière plus précise le parcours de cette ligne.

Aucune difficulté ne s'est élevée, ni dans la Chambre des Députés, ni dans le sein de votre

* Cette commission était composée de MM. le président TESTE, le comte ROY, le baron GOURGAUD, le duc D'HARCOURT, le baron PELET, le marquis DE GABRIAC, le marquis DE PANGE.

commission, à l'égard de la section comprise entre Strasbourg et Nancy. Le tracé de ce chemin, d'une longueur de 88 kilomètres jusqu'à Hommarting passant par la vallée de la Vezouse et Lunéville, a réuni tous les suffrages.

Mais il n'en est pas de même du tracé de la section comprise entre Paris et Nancy. Sans parler d'un projet de tracé commun à la route de Lyon, qui a été définitivement écarté, ni de la direction par Sézanne et les plateaux de la Brie, qui n'est qu'une variante du tracé par la vallée de la Marne, le débat principal a été concentré entre le chemin par cette vallée et le tracé qu'on appelle circulaire; le premier en sortant de Paris se dirige sur Claye ou sur Lagny, s'approche à 1 200 mètres environ de Meaux, franchit trois souterrains de peu d'étendue, passe par La Ferté-sous-Jouarre, Château-Thierry, Epernay, Châlons, Vitry, quitte la vallée de la Marne, suit celle de la Saulx et de l'Ornain jusqu'à Bar-le-Duc, entre dans la vallée de la Meuse, soit à Bovée par un souterrain de 4 120 mètres ou à Loxeville par un souterrain de 616 mètres, arrive à Toul, descend la vallée de la Moselle jusqu'à son confluent sur la Meurthe, dont il remonte ensuite la vallée jusqu'à Nancy. Le développement de ce tracé est d'environ 350 kilomètres ; il serait réduit de 13 si l'on préférait le tracé par les plateaux de la Brie. Le Gouvernement propose, en outre, de relier à ce tracé, Meaux par une jonction de 1 200 mètres, Reims et Metz par deux embranchements exécutés aux frais de l'Etat : le premier,

d'un développement de 35 kilomètres, environ, s'embranchant à Cherville ; le second, de 47 kilomètres, s'embranchant à Frouard.

Le second tracé, celui par les vallées de l'Oise et de l'Aisne, se confond jusqu'à Creil sur 67 kilomètres de longueur avec le chemin de fer du nord. A partir de Creil, le tracé circulaire tourne à droite, remonte l'Oise jusqu'à Compiègne, l'Aisne jusqu'à Soissons, la Vesle jusqu'à Reims, s'élève jusqu'au faîte qui sépare la vallée de la Vesle de celle de l'Auve, gagne Sainte-Menehould, longe les côtes de l'Argonne par la vallée de l'Auve, passe successivement dans celle de l'Aire et de la Meuse par des tranchées de 16 mètres (au maximum) de profondeur, coupe les faîtes qui séparent les eaux de la Meuse de celles de la Moselle, arrive à Arnaville, situé à 17 kilomètres de Metz, suit la Moselle jusqu'à Frouard, où il retrouve le tracé de la vallée de la Marne, et de Frouard remonte jusqu'à Nancy : à ce dernier chemin se raccorderaient trois embranchements, sur Châlons, Saint-Mihiel et Metz, d'un développement total de 38 kilomètres, environ.

Le choix à faire entre les deux tracés que nous venons d'indiquer a donné lieu à une ardente polémique en dehors des Chambres, à une vive et longue discussion dans la Chambre des Députés. A son tour, votre commission s'est divisée profondément sur cette question. Elle a délibéré plusieurs jours, a entendu les délégués des intérêts rivaux, et a résolu de reproduire, dans son rapport, l'ensemble des arguments contradictoires dévelop-

pés dans son sein, préférant l'inconvénient de la prolixité, à celui de mutiler un débat auquel de nombreuses populations attachent un intérêt vif, on pourrait dire passionné.

Une question préjudicielle a d'abord été élevée. La minorité, de trois membres contre quatre, a trouvé que cette question des tracés n'avait pas été suffisamment étudiée par le Gouvernement. Elle a rappelé que la commission supérieure, instituée par ordonnance royale du 22 juin 1842, n'avait pas été consultée.

« Cependant, a-t-on ajouté, les enquêtes ne « sont d'ordinaire que l'expression suspecte d'in- « térêts rivaux. Le conseil général des ponts et « chaussées est exposé à voir prédominer dans son « sein des dispositions techniques. La commission « supérieure, au contraire, où sont groupés les « organes de l'intérêt général, et des notabilités « choisies dans les grands corps de l'Etat, donne « au Gouvernement la certitude d'une opinion « impartiale, et commande la confiance à ceux-là « mêmes contre lesquels elle se prononce. Son avis « est donc le couronnement indispensable de l'in- « struction; c'est une garantie que le Gouverne- « ment donne aux intérêts rivaux, et se donne à « lui-même, et tout le monde sait comment ont « été élucidées, par la commission supérieure, les « graves difficultés auxquelles avaient donné lieu « les tracés des chemins du nord et de Paris à « Lyon.

« D'où vient donc qu'elle n'a pas été consultée

« dans la question aussi embarrassante que difficile « sur laquelle nous délibérons?

« On répond que c'est faute de temps, et par la « crainte de ne pouvoir mettre le projet en dis- « cussion pendant la session actuelle.

« Cependant le temps n'a pas plus manqué pour « Strasbourg que pour Lille et pour Lyon; et, en « réalité, les deux tracés rivaux pour Strasbourg « sont depuis deux ans en présence. Mais le Gou- « vernement, qui ne comptait pas se prononcer « cette année-ci, a changé d'avis sur l'offre ino- « pinée d'une compagnie qui se présentait pour « exploiter le chemin, s'il était tracé par la vallée « de la Marne. Alors l'instruction et la présenta- « tion aux Chambres ont effectivement eu lieu, « mais avec une précipitation qui a exclu les ga- « ranties que les ordonnances royales assuraient, « et que le Gouvernement du Roi devait mainte- « nir aux intérêts graves engagés dans cette ques- « tion.

« Ce motif doit paraître suffisant pour faire « ajourner la solution de la question du tracé; et « cet ajournement pourrait avoir lieu en repor- « tant sur la partie du tracé comprise entre Nancy « et Strasbourg les crédits demandés. »

Messieurs, la majorité de votre commission n'a point partagé cette opinion. Elle a sans doute regretté vivement l'absence du préavis de la commission supérieure. Mais, d'après les explications qui lui ont été données par M. le Ministre des travaux publics, elle a dû croire que l'étude de ce tracé, commencée depuis deux ans, et qui a réuni

l'unanimité des suffrages du conseil des ponts et chaussées, était achevée et complète. Elle a pensé, en outre, que le choix entre les deux tracés rivaux ne devait pas être fait seulement en vue de considérations tirées des travaux d'art; et quant aux autres motifs qui pouvaient déterminer la préférence de la commission, la majorité était tellement persuadée de la supériorité du tracé par la Marne, qu'elle a trouvé, dans sa conviction à cet égard, un motif assuré de décision. Elle n'a donc pas cru que la Chambre pût différer davantage à prendre une détermination impatiemment attendue, et nécessaire pour commencer, pendant les précieuses années de la paix, des travaux qu'au moment de la guerre on regretterait vainement de n'avoir point achevés.

L'ajournement étant ainsi écarté, la minorité a fait connaître que, si elle devait se prononcer immédiatement sur le fond même de la question, elle inclinerait à préférer le tracé de l'Aisne et de l'Oise, en conservant avec le chemin du Nord un tronc commun jusqu'à Creil. Notre devoir, Messieurs, est de vous soumettre l'analyse des considérations qu'elle a fait valoir au sein de la commission.

« Elle prétend d'abord, avec l'honorable auteur « du rapport fait à la commission supérieure sur « le chemin de Paris à la Méditerranée, que l'inté- « rêt stratégique n'est qu'un intérêt très-secon- « daire dans l'établissement des voies de fer, et « que, dans le cas actuel, il n'est pas certain que cet « intérêt soit mieux desservi par le tracé de la

« Marne; que de très-bons esprits s'accordent à « préférer une ligne qui aurait l'avantage de relier « les places fortes du nord à celles de l'est; de tou- « cher à Compiègne, Soissons, Reims; de se rap- « procher de Laon, Mézières, Sédan et Verdun, « et d'aboutir à une faible distance de Metz, en « restant à quelques kilomètres de Châlons. Elle « s'appuie sur l'opinion persévéramment expri- « mée par l'illustre Maréchal Président du con- « seil des Ministres.

« Dans un autre ordre d'idées, la minorité fait « remarquer que l'unique raison donnée en faveur « du tracé de la Marne consiste dans une abrévia- « tion de 61 kilomètres pour le parcours total de « la ligne; mais que cette abréviation n'existe réelle- « ment pas, du moins en ce qui concerne la con- « struction matérielle de la voie. En effet, au « gré de ceux-là mêmes qui se prononcent le plus « vivement pour ce tracé, il n'est admissible qu'au- « tant qu'on y rattacherait un double embranche- « ment sur Reims et sur Metz. Or, avec ces deux « accessoires obligés, la longueur totale de la « ligne serait de 585 kilomètres, tandis que, par la « vallée de l'Oise et de l'Aisne, il n'y aurait que « 561 kilomètres à exécuter.

« Qu'est-ce, après tout, qu'un tracé qui est con- « traint à aller chercher, par des embranchements, « les deux plus grands foyers de population, d'in- « dustrie et de puissance militaire qui se rencon- « trent dans la zone traversée, et qui, pour exister « utilement, a besoin d'emprunter à la ligne rivale « les avantages dont il est lui-même dépourvu?

« De l'aveu du Gouvernement, la dépense pour « la ligne de la Marne, avec les embranchements, « excéderla de 16 millions celle qu'exigerait la ligne « de l'Oise et de l'Aisne, et, pour ne trouver que « cet excédant, on ne tient aucun compte de ce « que coûtera une entrée spéciale à Paris, et on a « calculé les sommes à valoir pour les dépenses im- « prévues sur le pied de 9 pour 100 sur le tracé de « la Marne, et de 25 pour 100 sur le tracé de « l'Aisne, ce qui entraîne une différence de 8 mil- « lions au moins.

« Au point de vue de la justice distributive, sied- « il d'enserrer dans une vallée privée de toute « communication latérale une voie de fer qui, dans « la presque totalité de son parcours, est en con- « tact avec une voie navigable et, de Vitry à Stras- « bourg, avec un canal qui aura coûté 80 millions « à l'État, et auquel les documents statistiques les « plus récents n'assignent que 42 000 tonnes de « marchandises à transporter.

« On insiste vainement sur ce que le chemin « voté est un chemin direct de Paris à Strasbourg, « et nullement un chemin dirigé vers le nord « pour se tourner ensuite brusquement à l'est et « délaisser ainsi la ligne sur laquelle sont établies « toutes les relations entre les deux points ex- « trêmes. Cette objection a quelque chose de spé- « cieux; mais la ligne droite n'est pas, tant s'en « faut, la condition essentielle de la direction des « voies de fer. Est-ce *directement* qu'on se propose « d'aller de Paris à la frontière belge? Est-ce *di-* « *rectement* qu'on ira de Paris à Lyon? Non, mais

« on s'est convaincu qu'au moyen d'un faible al-
« longement de parcours, on donnait satisfaction
« à un plus grand nombre d'intérêts et l'on assu-
« rait mieux l'avenir de l'exploitation.

« Ce n'est pas assurément en vue de l'extension
« future de communication qu'a été conçu le
« tracé de la Marne. Il est ce qu'il sera, et rien
« ne lui permet d'espérer autre chose. A la diffé-
« rence du tracé de l'Oise et de l'Aisne, qui attire
« invinciblement à lui, par un embranchement que
« créera l'industrie privée, la ville industrieuse
« de Saint-Quentin; qui, par Beauvais, tend les
« bras à Rouen et au Hâvre, et qui, par Metz,
« s'unira infailliblement au bassin houilleux de
« Saarbruck.

« Et, dès à présent, Strasbourg, qui n'aurait à
« souffrir qu'un retard de deux heures dans ses
« communications avec Paris, obtient à Creil la
« faculté d'arriver, et sans transbordement, et
« par une voie de fer continue dans toutes les plai-
« nes de la Manche et du nord; et par celles-ci sur
« tous les marchés de la Belgique, et de la Prusse
« rhénane;

« Les grands intérêts commerciaux de la France
« sont donc liés à l'adoption du tracé par l'Oise
« et l'Aisne, et c'est pourquoi, sur quinze cham-
« bres de commerce qui ont donné leur avis, il
« y en a treize qui ont fortement insisté en faveur
« de ce tracé. C'est pourquoi la ville du Hâvre,
« d'où l'Alsace tire toutes les matières premières
« que consomme sa fabrication, la ville du Hâvre,
« qui a le pressentiment d'une prochaine réunion

« entre les deux lignes, délègue ses plus notables « négociants pour faire triompher ce qu'elle croit « constituer au plus haut degré un intérêt général « sous le double rapport de l'industrie nationale « et du transit. Or, en matière d'enquête pour les « chemins de fer, ce sont les organes habituels du « commerce qu'il faut consulter, parce que leur « horizon est vaste, et non pas les représentants « des localités, parce qu'il ne leur est pas donné « de voir autre chose que des avantages restreints « à la zone traversée.

« Eh bien ! la vallée de la Marne est fatalement « privée de toute irradiation vers le nord. Rien de « ce côté ne viendra s'y rattacher ; tandis que de « Reims on peut plonger dans la vallée de la « Marne, et que de la vallée de l'Aisne on peut, « par le seul effort de l'industrie, s'étendre du « côté de Sédan et de Mézières, et que, surtout, « on pourra un jour se prolonger jusqu'à Forbach « et atteindre jusqu'au bassin de Saarbruck, « c'est-à-dire jusqu'à la voie de fer qui conduit à « Berlin. On peut enfin desservir Saint-Quentin « et les riches contrées qui forment un triangle « entre les deux lignes.

« Certes, il faudrait une supériorité présente « bien incontestable pour balancer une supério- « rité future aussi manifeste et aussi probable.

« Ce qu'il faut à une vallée comme celle de la « Marne, dont l'importance actuelle est assuré- « ment fort grande, mais ne saurait augmenter, « c'est de la desservir par une ligne secondaire et « spéciale jusqu'au point où elle s'unit à la Capitale.

« Or, c'est ce que l'industrie a déjà offert jusqu'à « Meaux sans aucune coopération de l'État ; c'est « ce qu'elle offrira certainement jusqu'à une pro- « fondeur plus grande ; et, ce qu'il y a de re- « marquable, c'est que, par la configuration et « les relations de cette vallée, elle conservera « ainsi tout ce qui lui est nécessaire, sans détri- « ment pour la grande ligne qui unira Paris à « Metz, Nancy et Strasbourg.

« Enfin, la question de la ligne principale est « ici subordonnée à la question des embranche- « ments. Le tracé de la Marne ne se comprend pas « lui-même s'il ne pousse un double rameau vers « Reims et Metz. Mais la Chambre des Pairs a « déjà séparé les grandes lignes des embranche- « ments, en faisant de ceux-ci le lot de l'industrie « privée. Donc, le tracé de la Marne est déjà dé- « pouillé des accessoires sans lesquels ses partisans « s'accordent à reconnaître qu'il ne peut exister. « Au contraire, le tracé par l'Oise et l'Aisne se « suffit, n'appelle à son aide aucun embranche- « ment, et dégage le débat de cette grave diffi- « culté.

« Donc, il faudrait, si l'on voulait à toutes for- « ces résoudre la question, accorder la préférence « au tracé par Creil, Compiègne, Soissons et « Reims. »

Messieurs, la majorité de votre commission, favorable au tracé de la Marne, n'a pas été convaincue par les argumentations qui viennent d'être développées, et que son impartialité lui a fait un devoir de présenter dans toute leur étendue.

Elle a d'abord considéré le chemin de Paris à

Strasbourg sous un point de vue différent de celui qui a présidé à la direction des grandes lignes dirigées de Paris au nord, à l'ouest et au midi. Celles-ci aboutissent aux points les plus commerçants de notre territoire, et à ceux de notre littoral où la navigation maritime nous assure les échanges les plus variés et les plus fructueux. Les considérations commerciales ont dû par conséquent dominer dans la fixation de leur tracé.

Mais il n'en doit pas être de même à l'égard du chemin de fer dirigé vers notre frontière de l'est, derrière laquelle notre commerce ne trouve guère que des produits similaires aux nôtres, repoussés de France par nos tarifs, et protégés en Allemagne, à leur tour, par des droits d'entrée élevés.

Par suite, aux yeux de la majorité, le chemin de fer qui unira Paris à Strasbourg ne sera pas construit exclusivement dans un but commercial; mais il devra, en outre, satisfaire à un intérêt stratégique, intérêt du premier ordre pour un pays comme le nôtre, exposé plus qu'un autre, par sa grandeur même, et par l'influence qu'il exerce, à prendre part aux querelles de l'Europe, et vulnérable surtout par la large trouée que la perte de Sarrelouis et de Landau, laisse ouverte sur notre frontière, entre Metz et Strasbourg, et par celle que la chute des remparts d'Huningue a pratiquée du côté de Bâle. Le principal mérite du chemin de fer de l'Est sera donc de relier Paris à Strasbourg, et de permettre, en temps de guerre, de suppléer le plus promptement possible, par des rassemblements de troupes, aux places fortes qui manquent de ce côté, où l'on ne rencontre que les remparts de Toul,

tracés par Vauban, et dont en ce moment on accroit la force, mais qui sont loin de présenter les garanties d'une place de premier ordre. Mais le chemin de fer auquel cet important service sera confié doit réunir ces deux avantages, d'être le plus court et le mieux défendu qu'il soit possible. Or, la commission, tout en appréciant comme elle le doit la grave autorité de M. le Président du conseil, sait que l'illustre Maréchal reconnaît, de son côté, la supériorité du tracé par la Marne, sous le double rapport de la sécurité et de la brièveté.

En effet, ainsi que le pensent les honorables généraux qui se trouvent dans le sein de la commission, et M. le Maréchal Molitor, qui nous a sur ce point adressé ses observations, il y a un grand danger à rapprocher un chemin de fer de la frontière sans qu'il soit couvert par un grand obstacle continu. Le chemin de Bâle à Strasbourg est protégé par le Rhin. Mais sans une défense de cette nature il suffirait d'un coup de main de la part de l'ennemi pour détruire le chemin, et c'est là l'inconvénient attaché au tracé circulaire, et dont est exempt celui de la Marne, bien mieux défendu que son rival; il communique ensuite à Metz et à Reims, et peut même se relier par Condé-sur-Marne à la vallée de la Meuse et aux places fortes du nord, ainsi que le conseil municipal de Reims l'indiquait par son enquête en 1841. Mais ce service de Metz et de Reims étant fait par des embranchements offre cet avantage important que l'ennemi pourrait arriver à proximité de ces deux villes et détruire ces chemins de fer sans que la ligne principale fût coupée. Il y a donc avantage

certain sous le rapport de la sécurité, et non moins sous celui de la brièveté du parcours. L'abréviation est de 61 *kilomètres* ; le trajet pourra donc se faire de Paris à Strasbourg en quinze à seize heures, c'est-à-dire entièrement à la lumière du jour pendant une partie de l'année, tandis que le tracé de l'Aisne qui allonge de deux heures au moins, ou d'un huitième, le temps du parcours, sera privé de cet avantage; et ce calcul d'heures ne peut paraître minutieux, ni sous le rapport commercial, ni surtout sous le rapport militaire. Effectivement, Paris était déjà assuré de communiquer avec Strasbourg par Dijon et Mulhouse en vingt-deux heures. Lors donc que l'on dépense près de 100 millions pour rapprocher Paris de notre boulevard de l'est de cinq à six heures, serait-il raisonnable et logique d'en perdre volontairement deux par le choix du tracé? La majorité de votre commission ne l'a pas pensé; et elle croit que le tracé par la Marne, mieux couvert, mieux défendu que celui par l'Aisne, transportant plus promptement nos troupes sur les points les plus importants, tels que Vitry, Toul et Nancy, tout en servant Reims et Metz par des embranchements, doit, sous le rapport stratégique, être incontestablement préféré.

Maintenant mérite-t-il les reproches qui lui ont été adressés sous le rapport du commerce intérieur et de transit? c'est ce que nous allons examiner.

Quant au commerce de l'Est et de l'Alsace en particulier avec Paris, la vallée de la Marne lui sert de route de temps immémorial, et il a été reconnu, dans des questions analogues, que les ha-

bitudes séculaires du commerce ne devaient pas être bouleversées, et que les droits acquis en cette matière devaient être respectés. On évalue les transports par cette vallée, entre Strasbourg et Paris, à 144 207 tonnes : le tonnage transporté par les vallées opposées n'a pu être fixé, mais paraît inférieur; et il est certain que, d'après la densité et la richesse des populations, la supériorité des transports semble devoir être assurée à la Marne sur le tracé de l'Aisne. Cependant il ne sera pas nécessaire de suivre, à cet égard, la lutte de chiffres plus ou moins exactement relevés et groupés que produisent de part et d'autre les intérêts opposés, car du moment où par des embranchements les transports commerciaux de Reims et Metz seraient acquis à la Marne, toute contestation deviendrait superflue. Aussi à ces droits que donne le passé, à cette supériorité qu'offre le présent en faveur de la Marne, on ne peut opposer, dans l'intérêt de l'Aisne, que des avantages espérés dans l'avenir, et dont la présomption se fonde uniquement sur les embranchements qui peuvent être détachés de cette ligne vers le nord. Mais la vallée de la Marne, de son côté, n'est point, quoi qu'on en dise, infranchissable vers le nord, ainsi que le prouvent et les embranchements proposés pour Reims et Metz, et la possibilité indiquée par la ville de Reims de détacher de Condé-sur-Marne un rameau de chemin de fer qui pénétrerait dans la vallée de la Meuse, et relierait ensuite à cette ligne les places du nord-est. En réalité les chemins de fer attireront les chemins de fer, les embranchements donneront facilement

naissance à de nouveaux embranchements, surtout là où se trouveront réunies population, industrie et richesses. Par ce motif, le triangle compris entre Paris, Lille et Metz déjà si bien desservi par des voies fluviales, et situé entre les deux chemins de fer de l'Est et du Nord, se trouvera aussi, suivant toute probabilité, plus promptement pourvu de lignes de chemins de fer qu'aucune autre partie de la France. On ne saurait donc attaquer le tracé de la Marne, à l'égard du nord, par d'autres motifs que celui de n'en être pas aussi rapproché que le tracé de l'Aisne, c'est-à-dire par un argument qui pourrait être rétorqué contre le chemin de l'Aisne lui-même, en lui préférant le tracé par Soissons, Réthel et Verdun que quelques opinions voulaient faire adopter.

Rassurée sur le commerce du nord, la majorité de votre commission, Messieurs, a pensé en outre que, du côté du sud, le tracé de la Marne rendrait un grand service en transportant les produits métallurgiques de la Haute-Marne, l'un des départements de la France les plus populeux et les plus industrieux. En sorte qu'il nous a paru que, sous le rapport du commerce intérieur, la vallée de la Marne avait pour elle des droits acquis, la supériorité des transports, plus de rapidité et moins de dépense, et par conséquent d'incontestables titres à être préférée.

Reste la question de transit. Ici une première réflexion trouve sa place. La France peut faire quelque commerce de transit pour la partie de la Suisse qui borde nos frontières; mais elle ne peut guère expédier de provenances maritimes en Al-

lemagne où elles arrivent au sud par Trieste, au nord par Hambourg, Rotterdam et Anvers par une moindre distance, et à meilleur marché que par notre pays. Aussi, il faut le répéter, le commerce intérieur de la France s'élève à 50 000 000 de tonnes; le commerce extérieur à environ 3 000 000; le commerce de transit à 32 000, dont 13 200 ont été expédiées en 1842 du Hâvre pour sortir par la frontière de l'Est, et 1 500 environ par la frontière d'Allemagne. Mais, suivant la chambre de commerce du Hâvre, ce chiffre n'est aussi faible qu'en raison de la concurrence des chemins de fer belges qui auraient supplanté les Hollandais pour l'approvisionnement de l'Allemagne centrale, et qui seraient vaincus à leur tour par les chemins de fer français si le Hâvre était rapproché de Manheim par un chemin de fer qui, passant par Rouen, Reims et Metz, n'aurait que 704 kilomètres à parcourir, tandis que le parcours par Paris et la Marne placera le Hâvre à 878 kilomètres de Manheim, ajoutant ainsi à son éloignement 174 kilomètres. Sans doute Anvers sera toujours plus rapproché de Manheim que le Hâvre, mais un grand nombre de capitaines de bâtiments marchands préféreront le port du Hâvre, parce qu'il est difficile dans certaines saisons de traverser la Manche, et en vue d'un marché de 35 000 000 d'habitants que la France présente, et que la Belgique ne peut offrir. Alors les consignataires expédieront ensuite en Allemagne celles de leurs denrées qu'ils n'auraient pu placer avantageusement parmi nous, si on leur offre un trajet aussi court et aussi direct que celui qui

est demandé, par Rouen, Beauvais, Creil, le tracé circulaire, Metz, et Forbach.

Mais, en premier lieu, pour satisfaire à cette demande, il faudrait, en outre du tracé circulaire, construire 107 kilomètres de chemin de fer entre Rouen et Creil, et 79 entre Metz et Forbach.

En second lieu, lorsque ces chemins auraient été construits, les denrées accumulées au Hâvre et particulièrement les cotons et les denrées coloniales que l'on considère comme l'aliment principal de ce transit, n'iraient probablement point à Manheim, parce que le Hâvre serait encore à 704 kilomètres de Manheim, et qu'elles y rencontreraient d'autres denrées similaires arrivées à Manheim d'Anvers, qui n'est qu'à 409 kilomètres, ou plutôt de Rotterdam dont le commerce de transit avec l'Allemagne a été diminué par la concurrence belge, mais non détruit. Sur 100 000 tonnes que Rotterdam envoyait en Allemagne, le chemin de fer d'Anvers n'en a distrait que 13 000 environ, parce que les expéditeurs recherchent, moins pour l'envoi de la plupart des marchandises, la rapidité que le bas prix des parcours. Il s'ensuit que les négociants allemands préféreront communément les arrivages par le Rhin et Rotterdam à ceux par Anvers, et ceux-ci aux transports par le Hâvre, qui, même avec le tracé circulaire et les embranchements accessoires, coûteraient toujours, par tonne, de 20 à 21 fr. plus cher que les expéditions par les ports et les chemins de fer de la Belgique. La majorité de votre commission n'a donc pu trouver, dans l'intérêt du commerce du transit, une considération qui la déterminât à préférer le tracé par l'Aisne et l'Oise.

Un dernier mot sur les chances d'avenir que les partisans de ce tracé lui supposent.

Tout le monde sait avec combien d'exactitude l'industrie particulière calcule les chances de succès d'une entreprise. Or, il s'est trouvé une compagnie particulière pour soumissionner l'exploitation du chemin de Strasbourg s'il passait par la Marne, tandis que la vallée rivale n'a pas eu de soumissionnaire. Ne peut-on pas en conclure que les chances d'avenir ont paru à l'industrie particulière plus favorables à la Marne qu'à l'Aisne, et qu'ainsi, à l'égard du commerce intérieur et de transit, comme au sujet de la richesse, de la densité et du mouvement des populations, les calculs des spéculateurs sont venus confirmer l'exactitude des prévisions du Gouvernement?

Quant à la question financière, on prétend que le tracé par la Marne coûtera 24 millions de plus que celui par l'Oise et l'Aisne. Cette évaluation peut être contestée, et le rapporteur de la Chambre des Députés n'estimait l'excédant de dépense qu'à 11 millions. Mais ce qui ne peut être nié, ce sont les dépenses additionnelles aux frais de premier établissement qu'entraînera le tracé par l'Aisne, savoir : premièrement, les frais occasionnés aux voyageurs et au commerce par une augmentation de 61 kilomètres de parcours; secondement, la charge pour le Gouvernement d'établir une voie de fer sur le chemin du Nord, jusqu'à Paris, pour le service de la ligne de l'Est; de faire des concessions particulières à la compagnie qui exploitera la ligne du nord et à la ligne de l'est; troisièmement, de construire, pour com-

pléter le système du tracé circulaire, 107 kilomètres de chemin entre Rouen et Creil, et 79 entre Metz et Forbach. Sans cette addition, le chemin de la vallée de l'Aisne ne rachèterait ses inconvénients par aucun avantage notable. Ainsi il faut ajouter aux dépenses de la construction du tracé circulaire, environ 1 million par an imposé aux voyageurs et au commerce pour les 61 kilomètres d'excédant de parcours qui se trouvent par cette direction, soit à 5 pour 100, 20 millions de capital; pour la voie de fer additionnelle jusqu'à Creil, 10 millions; pour 186 kilomètres complémentaires de Rouen à Creil, et de Metz à Forbach au moins 30 millions; total, 60 millions de dépenses additionnelles; indépendamment de la perte de temps imposée aux voyageurs et au commerce, des *difficultés d'arrangements avec une compagnie du chemin du Nord, et avec la compagnie d'exploitation du chemin de l'Est;* inconvénients qui toujours finissent par se traduire en pertes d'argent. La différence serait encore plus grande si l'on adoptait l'amendement de la commission qui laisse à l'industrie privée tous les frais de construction de l'embranchement de Reims.

Par ces motifs, la majorité croit que, sous le rapport financier, l'économie du tracé circulaire serait trompeuse, qu'elle préparerait à l'avenir de constants embarras et une augmentation certaine de dépenses qui ne se rencontreront point par la Marne.

On fait valoir, en dernier lieu, contre le tracé de la Marne, son parallélisme au canal de la Marne au Rhin.

Messieurs, sans rappeler ici que plusieurs tracés de chemins de fer en France bordent des cours d'eau, et notamment des canaux, il a été démontré, dans une autre enceinte, que les canaux, bien approvisionnés d'eau, conservent, par l'infériorité des prix de transport qui peut être de 300 pour 100 moindre que celui exigé au minimum par les chemins de fer, un emploi suffisant pour prospérer, même au contact des rails-ways. Ainsi, en Angleterre, les canaux qui bordent des chemins de fer, et qui avaient coûté de construction 250 millions de francs, valaient antérieurement à l'établissement des voies de fer 775 millions. Ils n'en valent plus que 550, mais ils conservent ainsi une valeur plus que double du capital de construction, tandis que les chemins de fer qui les longent, et qui ont coûté environ 750 millions, ne se sont élevés qu'à un milliard, c'est-à-dire n'ont gagné qu'un quart de leur valeur actuelle. En Belgique, les résultats ont été encore plus à l'avantage de certains canaux : notamment le revenu de celui de Bruxelles à Rupelle est monté de 126 000 francs à 224 000 fr., depuis qu'il est accompagné d'un chemin de fer.

Nous devons ajouter que le canal de la Marne au Rhin traverse un pays qui lui fournit abondamment des matières qui réclameront son emploi, telles que bois, houilles, fontes, pierres, etc., etc., et qu'il est plusieurs circonstances dans lesquelles le voisinage d'un chemin de fer, loin d'être nuisible à l'exploitation des canaux, peut en former l'utile complément. La commission déléguée par le conseil municipal de la ville de Reims, s'exprimait

ainsi en 1841 : « Il est du plus grand intérêt, sous « notre latitude, où souvent des gelées de longue « durée interrompent la navigation, de donner « aux marchandises arrêtées sur le canal un moyen « facile de continuer leur route. Dès lors, plus de « retards, plus d'avaries possibles, puisque, dans « les époques du chômage, le chemin de fer pourrait « se charger des marchandises arrêtées sur les ca- « naux, et les conduire rapidement à leur desti- « nation. »

Ainsi donc, sans rappeler ici que, dans le tracé proposé par la vallée de l'Aisne, la route serait également contiguë à un canal pendant plus de 40 kilomètres, la majorité de votre commission n'a pas cru trouver dans la proximité du canal du Rhin à la Marne un motif qui pût changer son opinion sur la préférence qu'elle accorde au tracé par la vallée de la Marne.

En résumé, la commission pense avoir démontré que ce tracé atteint le but principal de l'établissement d'une grande ligne de chemin de fer vers Strasbourg, savoir : de faciliter efficacement la défense du territoire, et qu'il ménage en même temps, mieux que toute autre direction, les intérêts commerciaux et financiers du pays. Votre commission a donc l'honneur de vous proposer d'adopter le tracé tel qu'il est indiqué dans le projet de loi du Gouvernement.

Elle ne doit pas cependant passer sous silence un troisième tracé, dit intermédiaire, qui, après avoir suivi la ligne de la Marne jusqu'à Châlons, irait rejoindre celle de l'Aisne, à Saint-Mard-sur-Auve. Le but de ce tracé mixte serait de concilier

les avantages des deux autres ; mais il arrive tout naturellement qu'on peut lui reprocher, en compensation, d'en cumuler les inconvénients. Ce projet, au demeurant, en faveur duquel plusieurs graves considérations peuvent être invoquées, a été soutenu, dans le sein de la commission, par un de ses membres, et a donné lieu à un amendement qui vous sera distribué, en sorte que la discussion vous mettra à même d'en apprécier l'utilité.

Embranchements.

Sur la question des embranchements, votre commission a été également divisée. Une minorité de trois contre quatre s'est prononcée en faveur du projet du Gouvernement ; une autre minorité de trois contre quatre a demandé que les deux embranchements fussent exclusivement exécutés par l'industrie particulière ; enfin, une troisième opinion s'est formée, qui, distinguant entre les embranchements, admet que celui de Metz doit être établi aux frais du Gouvernement, mais que celui de Reims doit être exclusivement livré à l'industrie particulière.

Cette opinion a prévalu à une majorité de quatre contre trois.

Embranchement de Metz.

La majorité a été déterminée à consentir, non sans regret, à la confection par l'Etat de l'embranchement de Metz, en vue de deux considérations. La première résulte de l'importance stratégique de la ville de Metz. On a pensé que dans un projet de loi qui avait principalement pour but de pour-

voir aux exigences impérieuses de la défense de notre territoire du côté de l'Est, il était convenable de faire assurer, par un travail entrepris aux frais de l'Etat, la bonne confection d'un aussi important ouvrage.

La seconde considération se rapporte à la situation particulière de Metz touchant presqu'à la frontière, et qu'un chemin de fer réunira sans doute au point de notre frontière qui se trouve en face de Ludwigshafen, où le roi de Bavière fait aboutir un chemin de fer qui transportera au cœur de l'Allemagne. Dès lors le chemin de Frouard à Metz, atteignant la frontière, ne fait plus partie d'un embranchement proprement dit; cet embranchement devient une bifurcation de la ligne principale de l'Est, bifurcation utile, peut-être nécessaire, et dont l'Etat devrait assurer l'achèvement.

Mais ni l'une ni l'autre de ces deux considérations ne militent en faveur de l'embranchement de Reims. Cette ville ne peut invoquer que l'importance que lui donnent sa population et son commerce. Mais, si tels sont ses avantages, comme la commission aime à le penser, l'embranchement demandé trouvera facilement une compagnie qui se chargera de l'exécution de cette voie de fer. Les délégués de cette ville commerçante ont fait valoir, il est vrai, une autre considération. Ils ont dit que si l'Etat, après avoir achevé le chemin de Paris à Strasbourg, venait à l'exploiter lui-même ou à en concéder l'exploitation pour un terme toujours infiniment plus court que celui qui serait exigé par une compagnie chargée de construire l'embranchement en entier, une époque

viendrait où le Gouvernement pourrait abaisser les tarifs de la ligne principale, tandis que l'embranchement sur Reims serait toujours exploité impitoyablement par des tarifs plus élevés que ceux de la grande ligne, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans. Mais la majorité de votre commission, Messieurs, a pensé que cette plainte anticipée n'était pas fondée. En effet, l'amendement stipule la possibilité du rachat au bout de quinze ans déjà imposée à d'autres compagnies concessionnaires, et le Gouvernement se trouverait par là, s'il croyait que son équité y fût intéressée, en mesure d'uniformer les tarifs de l'embranchement de Reims avec ceux de la ligne principale.

Sans doute, Messieurs, les délibérations antérieures de la Chambre ne semblent point favorables à cet amendement. Votre commission néanmoins n'a pas pensé qu'elle dût se taire sur un sujet qui affecte aussi gravement l'avenir financier de notre pays.

Elle a pensé que c'était un devoir pour la commission dont vous voulez bien consulter l'opinion sur des dépenses aussi considérables, d'opposer sans découragement la situation de nos finances aux sollicitations passionnées qui assiégent le Gouvernement, et qui tendent sans cesse à accroître de pareilles dépenses; de vous redire que, déjà engagés dans une dépense annuelle de 367 millions pour pensions et intérêts qui n'ont aucune chance de décroître; chargés ainsi à 4 pour 100 d'une dette fixe de plus de 9 milliards, vous aurez en outre, à la fin de 1845, une dette flottante de près de 800 millions; que vous avez déjà voté en outre

pour 541 245 806 fr. de crédits généraux non encore applicables, il est vrai, sans nouvelles autorisations législatives, mais qui, suivant toute apparence, seront appliqués et dépassés, puisqu'une expérience journalière indique que ces crédits ne seront même pas suffisants pour les travaux qu'ils doivent faire réaliser; que les calculs qui promettent la libération de notre Trésor dans une dizaine d'années sont basés sur la supposition que non-seulement l'emprunt de 300 millions sera effectué, la rente maintenue au-dessus du pair, la paix affermie, et le revenu public dans un continuel progrès, ce que l'on peut raisonnablement espérer; mais encore que le budget ordinaire, satisfait par ses propres ressources, ne consommera plus la réserve de l'amortissement, et que le budget extraordinaire, auquel cette réserve sera intégralement appliquée, ne sera point accru par de nouveaux travaux. Or l'expérience n'est point favorable à la première de ces deux dernières hypothèses; et la seconde paraît inadmissible, lorsqu'on réfléchit aux exigences non encore satisfaites par votes législatifs, mais bien connues, du ministère de la guerre, principalement pour l'Algérie, les places fortes et les bâtiments nécessaires au service militaire; du ministère de la marine, pour de nouveaux emplois de la puissance de la vapeur; du ministère de l'intérieur, pour l'application du système cellulaire; enfin du ministère des travaux publics, pour des routes, ports, canaux, rivières, chemins de fer, etc.; sans compter l'imprévu; sans compter l'accroissement des dépenses spéciales des départements, qui en 1843 et 1844 ont obtenu 109

lois d'intérêt local autorisant de nouvelles impositions.

Dans une situation financière aussi fortement engagée, vous penserez comme nous, Messieurs, qu'il faut laisser le plus possible à l'industrie particulière la confection des chemins de fer, dans l'intérêt du Trésor, de la justice, et de la prompte construction des chemins de fer eux-mêmes.

Nous disons de la justice, car si l'on invoque les principes d'équité distributive pour obtenir des chemins de fer ou des embranchements à telle ville ou à telle vallée, avec combien plus de force et de droit les nombreuses populations qui n'ont pas, qui n'auront jamais de chemin de fer, ne peuvent-elles pas demander que l'on préserve le Trésor de dépenses dont l'industrie particulière peut se charger, et qui, imposées à l'Etat, accroissent sans cesse la gravité des impôts et compromettent le pays en l'affaiblissant dans ses relations au dehors.

Nous disons favorables à la prompte construction des chemins de fer, car, ainsi qu'il a été démontré, tout entreprendre est le secret de tout ajourner. Ainsi le Gouvernement estime que les dépenses de la ligne de Strasbourg et de ses embranchements s'élèveront à 88 700 000 francs; mais gêné par la grande masse de ses entreprises, il ne demande que de faibles allocations, 3 millions pour une demi-année, en 1844, et 6 millions pour l'année entière et complète de 1845. De la sorte il ne pourrait achever cette ligne et ses embranchements qu'au bout de quatorze ans. C'est un résultat fâcheux pour la grande ligne et pour Reims lui-même. Tandis que si son embranche-

ment était confié à une compagnie, comme il s'en trouvera sans doute, si la richesse et le commerce de cette ville ont l'importance qu'elle s'attribue et que le Gouvernement lui reconnaît, le Gouvernement, allégé de cette dépense, accélérerait la confection de la ligne principale; et, de son côté, la compagnie construirait l'embranchement avec d'autant plus de célérité qu'elle serait plus pressée d'utiliser sa concession.

C'est par ces considérations, Messieurs, c'est dans l'intérêt de l'Etat, du Trésor, de la justice, du chemin de fer de Strasbourg et de l'embranchement de la ville de Reims, que nous avons l'honneur de vous proposer la concession de cette ligne à une compagnie qui en ferait toute la dépense, en retour d'une jouissance de quatre-vingt-dix-neuf ans, ou moins si faire se peut.

En résumé, Messieurs, nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi tel qu'il vous est proposé, sauf un amendement qui a pour but de stipuler la concession à l'industrie particulière de l'embranchement sur la ville de Reims.

AMENDEMENTS

PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
ARTICLE PREMIER.	ARTICLE PREMIER.
Une somme de quatre-vingt-huit millions sept cent mille francs (88 700 000 fr.) est affectée à l'établissement :	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 ;	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.	2° D'un embranchement dirigé de Metz sur ce chemin.
	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 dirigé du chemin de fer de Paris sur la ville de Reims, à une compagnie qui en exécutera tous les travaux.
	La concession aura lieu par

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

adjudication publique : 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 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'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

N° 126.

PROJET DE LOI

présenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS

proposés par la Commission.

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, dansles 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 mentionnéespar les lois rendues dans le cours de la présente session

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 cré-

ART. 3.

Sur l'allocation mentionnée à l'article 1 il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur lexercice 1844, un crédit d trois millions de francs (3 000 000 fr.) et sur l'exercice 1845, un cré-

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
dit de six millions de francs (6 000 000 fr.)	dit de six millions de francs (6 000 000 fr.)
ART. 3.	ART. 4.
Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.	(Comme à l'art. 3 du projet.)

CHAMBRE DES PAIRS.

IMPRESSIONS
N° 127.
—
1844.

Séance du 23 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à un échange d'immeubles entre l'État et le domaine de la Couronne.

MESSIEURS,

Par suite des travaux exécutés pour fortifier Paris, de nombreuses expropriations ont été prononcées.

Le terrain dépendant du domaine de la Couronne a dû céder, d'une part, 14 hectares 24 ares 31 centiares, situés dans le bois de Vincennes, et, de l'autre, 60 hectares 21 ares et 60 centiares, situés dans le bois de Boulogne.

Après avoir refusé de recevoir aucune indem-

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BEAUMONT, le marquis DE CHANALEILLES, le vicomte DUBOUCHAGE, le chevalier JOUBERT, le comte DELA PINSONNIÈRE, DE VANDEUL, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE.

nité pour d'autres terrains provenant de son domaine privé qu'il a, dans le même but, gratuitement abandonnés au département de la guerre, le Roi n'était pas libre de disposer également des portions de bois désignées dans ce projet de loi. Elles appartiennent aux propriétés comprises dans la dotation immobilière de la Couronne, et, votée pour la durée du règne, cette dotation, vous le savez, Messieurs, ne doit subir aucun affaiblissement.

Il devenait, dès lors, indispensable de restituer, par un échange, au domaine de la Couronne, ce qu'elle devait abandonner au service de l'État.

Cette opération a été consommée avec toute la régularité désirable.

En vertu de l'article 9 de la loi du 7 mars 1832, et d'après les règles tracées par l'ordonnance du 12 décembre 1827, trois experts ont procédé, sur les plans qui en ont été préalablement dressés, à l'estimation tant des terrains que le domaine a dû céder pour utilité publique, que des immeubles proposés par l'État pour leur remplacement.

Un procès-verbal, clos le 25 avril 1843, et suivi d'un acte supplémentaire dressé le 23 mai 1844, établit que les propriétés offertes par l'État en remplacement de celles cédées par la Couronne, consistent en bâtiments, terres, prés, bois et étangs situés, pour la plupart, dans le voisinage des biens de la Couronne, et ont une contenance de 100 hectares 16 ares 67 centiares.

Elle en fixe la valeur à. . .	213 456 fr.	52 c.
Ces mêmes pièces constatent que les terrains cédés aux fortifications ne contiennent que 84 hectares 38 ares 91 centiares, et ne sont estimés qu'à la somme de.	208 990	42
L'État aura donc à recevoir de la Liste civile, une soulte de	4 466	10

Ces bases étant adoptées, et ces calculs étant bien établis, il restait, Messieurs, à faire vérifier, par les administrations des forêts et des domaines et par le comité des finances, si cette affaire était régulièrement instruite, et si les résultats en étaient d'une exactitude rigoureuse.

Ces formalités ayant été accomplies en entier, et la Chambre des Députés ayant adopté ce projet de loi, votre commission, Messieurs, ne peut que vous proposer de lui donner aussi votre approbation, puisqu'il réunit à la fois et les convenances et l'opportunité.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 23 juillet 1844.

RAPPORT

Fait à la Chambre par M. le président Boullet, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du projet de loi qui affecte une somme de 699 289 fr. aux travaux de reconstruction du palais de la cour royale de Montpellier.

Messieurs,

Un projet de loi vous est présenté pour la reconstruction du palais de justice de Montpellier. Le Gouvernement demande qu'une somme de 699 289 francs soit affectée à cette dépense, et qu'un crédit de 199 289 francs soit ouvert sur l'année 1845.

Les bâtiments à l'usage des services judiciaires de Montpellier paraissent être dans un état de vétusté et de dégradation qui exige une reconstruction totale. Ces services comprennent la cour royale dont

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis de Barthélemy, le marquis de Belbeuf, le président Boullet, le baron de Daunant, le baron Duval, le comte Lanjuinais, le comte de Ségur.

l'établissement est à la charge de l'État, et la cour d'assises et le tribunal civil qui sont à la charge du département. De là vient la nécessité d'une répartition de la dépense totale entre l'État et le département.

Le devis approuvé par le conseil des bâtiments civils la porte à. . . . . 1 074 541 fr.

Savoir : constructions. 844 541

Acquisition des anciens bâtiments. 230 000

Ce même conseil a pensé que, pour les constructions principales et les acquisitions de terrains, les deux tiers devaient être supportés par l'État, et un tiers par le département, et que quelques dépenses accessoires devraient être partagées par la moitié.

La part de l'État serait ainsi de. . . 699 289 fr.

et celle du département de. 375 252

Somme égale. . . . 1 074 541 fr.

Cette répartition, acceptée par M. le Ministre de l'intérieur, nous paraît conforme à l'intérêt des services auxquels elle est appliquée.

Le conseil municipal de Montpellier a offert de concourir à la reconstruction du palais de justice par une somme de 100 000 francs payable en dix ans, et, en outre, de concéder gratuitement quelques portions de terrain, dont la ville est propriétaire, et qui sont situéesadans l'enceinte proposée du nouveau palais, en recevant en échange la portion des terrains acquis qui deviendrait inutile.

Les terrains non utilisés sont d'une valeur fort inférieure à ceux que la ville abandonne.

Le conseil général de l'Hérault, acceptant la répartition proposée, a voté, dans sa séance du 26 août 1843, une somme de 275 252 fr. payable en six annuités. Mais il a demandé que la participation de la ville de Montpellier vînt à la décharge du département, et que, dans aucun cas, et quelle que fût la dépense de la construction, le département ne pût être obligé au delà de la somme votée, le Gouvernement s'engageant à terminer les travaux.

La première proposition nous paraît devoir être acceptée sans difficulté; il est juste que la ville de Montpellier, qui est une fraction du département, faisant un sacrifice dans un intérêt local, ce sacrifice profite au département tout entier. Les obligations de l'État restent les mêmes pour le service judiciaire qu'il est tenu d'assurer.

Nous n'en pouvons dire autant de la seconde proposition. La construction s'élevant dans un intérêt commun, les éventualités doivent rester communes, aussi bien celles qui résulteraient d'une augmentation de la dépense que celles qui auraient pour cause l'atténuation des frais de construction.

L'examen de cette question serait, au reste, prématuré; il ne s'agit point, en effet, par le projet de loi de sanctionner un traité par lequel l'État se chargerait à ses risques et périls de la construction d'un palais de justice pour une somme déterminée, mais d'affecter des crédits pour cet objet. Si, contre

les probabilités, ces crédits étaient insuffisants, les Chambres auraient à examiner si un nouveau crédit doit être accordé et dans quelles limites. Elles rechercheraient alors quelles seraient les causes de l'augmentation de dépense proposée, si elle devrait avoir lieu dans un intérêt local ou général. Il ne nous appartient pas, au reste, de lier les législatures suivantes par un engagement indéterminé.

Au surplus, il est vraisemblable que cette question ne se présentera pas. La sollicitude éclairée de M. le Ministre de l'intérieur, l'examen scrupuleux du devis fait par le conseil des bâtiments civils, tout garantit contre la crainte d'une augmentation notable de la dépeuse. Nous n'avons dû effleurer cette question que ne soulève point le texte du projet de loi, que pour la réserve des droits de l'État et pour éviter l'acquiescement qu'on aurait pu trouver dans notre silence aux prétentions insolites du conseil général de l'Hérault.

La commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 129.
—
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 25 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. VIENNET, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif au droit de propriété des veuves et des enfants des auteurs dramatiques.

MESSIEURS,

Les veuves et les enfants des auteurs dramatiques protestent depuis longtemps contre une jurisprudence qui leur refuse les avantages assurés, par le décret impérial du 5 février 1810, aux veuves et aux enfants des auteurs d'écrits imprimés. Cette jurisprudence, il faut le dire, était la rigoureuse interprétation de la loi; mais ce n'en était pas moins une injustice; et deux Députés jurisconsultes, MM. Vivien et Berville, ont voulu y mettre unterme, en faisant adopter par la Chambre élec-

* Cette commission était composée de MM. le baron DE BARANTE, le baron GIROD (de l'Ain), LEBRUN, MAILLARD, PASSY, le comte Philippe DE SÉGUR, VIENNET.

tive la proposition sur laquelle vous aurez à délibérer à votre tour.

La commission que vous avez chargée de l'examiner, et dont j'ai l'honneur d'être l'organe, a été unanime pour vous en proposer l'adoption ; et sa conviction passera, je l'espère, dans vos esprits, quand elle vous aura fait connaître l'état de la législation sur la matière, et les injustices qu'elle consacre.

Cette législation n'est point ancienne. Avant 1789, la propriété littéraire n'était point légalement définie. Quelques arrêts du conseil, rendus sur les réclamations spéciales des héritiers de La Fontaine et de Fénelon, sur une plainte de Crébillon lui-même, semblaient appliquer à ce genre de propriété, comme à tous les autres, le principe de la perpétuité ; mais aucune loi générale ne l'avait positivement reconnu. Ce fut l'Assemblée constituante qui s'occupa la première de reconnaître cette nature de propriété, et d'en régler la jouissance. Par son décret du 13 janvier 1791, elle reconnut le droit exclusif qu'avaient les auteurs dramatiques de permettre la représentation de leurs ouvrages ; mais, moins généreuse à leur égard que ne semblait l'être l'ancien régime, elle ne conserva le même droit à leurs héritiers ou cessionnaires que pendant cinq ans après leur mort. Un nouveau décret du 6 août suivant expliqua le premier et confirma ce double privilége.

Le législateur de 1793 s'étonna, avec juste raison, que ce privilége eût été attribué seulement aux auteurs et compositeurs dramatiques. Il reconnut

que les auteurs d'écrits imprimés avaient droit aux mêmes avantages; et une loi plus générale, embrassant les auteurs d'*écrits en tous genres*, prolongea la jouissance des héritiers et cessionnaires jusqu'à dix années après la mort de ces auteurs.

Les auteurs et compositeurs dramatiques n'ayant pas été nominativement désignés dans la loi nouvelle, on prétendit, plus tard, que cette loi ne pouvait leur être appliquée. C'était prétendre, en d'autres termes, que leurs écrits n'étaient d'aucun genre; mais les tribunaux firent justice de cette prétention singulière, en établissant entre les deux espèces d'auteurs une communauté de droits, sur laquelle la raison publique ne concevait pas d'incertitude.

En 1810, la question changea de face. Un décret impérial soumit l'imprimerie et la librairie à un règlement particulier; et un article de ce règlement étendit à vingt ans au lieu de dix la jouissance des héritiers d'auteurs d'écrits imprimés. Ici les auteurs et compositeurs dramatiques furent entièrement oubliés; et le titre seul de ce règlement annonçait qu'ils ne pouvaient y être mentionnés. Mais il était naturel de penser que l'assimilation, constamment maintenue depuis 1793, serait tôt ou tard rétablie par un législateur qui sentait l'importance du théâtre en France au point de s'en occuper à huit cents lieues de sa Capitale, pendant la plus périlleuse de ses conquêtes, et qui récompensait les auteurs dramatiques avec une munificence digne du chef d'un grand Empire. Le législateur disparut avant d'avoir comblé cette la-

cune. Le bénéfice du décret de 1810 fut refusé aux veuves et enfants des auteurs dramatiques; et leurs réclamations, toujours légitimées par la sympathie des Chambres, reconnues justes et vraies par le Gouvernement lui-même, ont enfin abouti à la proposition qui vous est soumise.

Cependant, comme rien ne va sans objection dans ce monde, cette proposition devait en rencontrer comme les autres : on a observé que le Gouvernement avait promis une loi sur la propriété littéraire; que cette loi, déjà présentée en 1839 à la Chambre des Pairs, et en 1841 à la Chambre des Députés, avait été rejetée par cette dernière; mais qu'un nouveau projet devant être soumis à nos délibérations dans la session prochaine, il était inutile de s'occuper d'une proposition qui se bornait à résoudre une seule des questions que la loi devait soulever.

La réponse à cette objection a été victorieuse dans une autre enceinte; et votre commission se borne à la reproduire. C'est que la mort a, depuis quelque temps, frappé des écrivains et des compositeurs du premiers ordre; que les veuves, les héritiers de ces hommes peuvent être dépouillés avant la session prochaine, des droits que leur assuraient les projets de loi de 1839 et de 1841; et dans la prévision que le nouveau projet leur serait aussi favorable, il était juste de leur accorder provisoirement la jouissance des droits que les projets précédents leur avaient conférés, en attendant la décision solennelle et définitive des deux branches du pouvoir législatif.

En effet, Messieurs, dans la discussion qu'ont soulevée les projets de loi de 1839 et 1841, la question qui nous occupe a été tranchée au bénéfice des auteurs et compositeurs dramatiques par le vote des deux Chambres. On leur faisait même une condition plus avantageuse, en ce que les deux votes s'étaient accordés pour étendre jusqu'à trente ans après leur mort la jouissance de leurs héritiers; et si, malgré les observations d'un ou deux membres de votre commission, qui auraient voulu, dès ce moment, consacrer cette hérédité de trente années, si, dis-je, nous nous sommes bornés à conserver les vingt ans stipulés dans la proposition de la Chambre des Députés, c'est qu'ayant un caractère essentiellement transitoire, elle ne préjugeait, en aucune manière, la décision définitive du législateur et ne gênait en rien son libre arbitre.

On a demandé, en outre, si la proposition pouvait apporter quelque changement dans la condition des veuves et des enfants des auteurs morts depuis moins de vingt ans, mais qui auraient épuisé les dix années de jouissance que leur accordait la loi de 1793. On a répondu que ce serait donner à la loi un effet rétroactif, en faisant revivre un droit déjà périmé; et que les mots *à l'avenir* insérés dans la proposition, repoussaient la pensée même de cette rétroactivité. Mais il a été reconnu, en même temps, que cette prolongation de jouissance devait profiter aux veuves et aux enfants des auteurs et compositeurs dramatiques, dont les droits n'étaient pas encore éteints. Cela résulte de la discussion qui

a eu lieu dans une autre enceinte, des noms célèbres qu'on y a cités à l'appui de la proposition, de la déclaration du rapporteur; et votre commission, partageant à cet égard l'avis de la Chambre élective, pense que le bénéfice de cette proposition, si elle est convertie en loi, doit être acquis aux héritiers des auteurs et compositeurs dramatiques morts depuis moins de dix ans, sans que la moindre présomption de rétroactivité puisse être opposée à la jouissance de ce bénéfice.

Par ces motifs, votre commission n'apporte aucun changement de rédaction dans la proposition qui vous est soumise; et j'ai l'honneur de vous proposer en son nom de l'adopter telle que vous l'a transmise la Chambre des Députés.

Proposition de loi.

« Les veuves et les enfants des auteurs d'ouvrages dramatiques auront, à l'avenir, le droit d'en autoriser la représentation et d'en conférer la jouissance pendant vingt ans, conformément aux dispositions des articles 39 et 40 du décret impérial du 5 février 1810. »

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 25 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte DE BONDY, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires votées par huit départements **.

1er PROJET (Côtes-du-Nord).

MESSIEURS,

Le département des Côtes-du-Nord se trouve en présence d'obligations légales et de dépenses d'utilité départementale auxquelles l'insuffisance de ses ressources ordinaires le met dans l'impossibilité de satisfaire.

1° Aux termes d'une loi du 14 mai 1837, ce département devait fournir à la construction de la route royale n° 164, de Rennes à Brest, une

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte DE BONDY, le marquis D'ESCAYRAC, le vicomte DE FLAVIGNY, LAPLAGNE-BARRIS, le duc DE MASSA, le baron D'OBERLIN, le baron DE REINACH.

** Côtes-du-Nord, Eure, Gers, Gironde, Meuse, Nièvre, Bas-Rhin, Tarn.

part contributive de 200 000 francs, réductible à 40 000 francs dans le cas où le conseil général préférerait acquérir et livrer à l'Etat les terrains nécessaires.

Se faisant illusion sur la valeur de ses terrains, estimés d'abord 80 000 francs, le conseil général crut bien faire d'opter pour ce dernier parti. Mais les exigences des propriétaires atteints par le tracé définitif de la route firent monter à 166 000 francs environ la charge du département pour cet objet, charge qui pèse aujourd'hui sur les centimes facultatifs.

2° Les bâtiments du dépôt de remonte de Guingamp étant insuffisants, M. le Ministre de la guerre avait déclaré que si les agrandissements ne pouvaient avoir lieu, et si le département des Côtes-du-Nord n'y concourait pas, cet établissement pourrait être supprimé. Le conseil général, justement alarmé d'une telle éventualité, vota 12 000 fr. pour les constructions nouvelles et 25 000 francs pour l'acquisition des terrains nécessaires. Cette double dépense était encore inscrite à la charge des centimes facultatifs.

3° Enfin les documents mis sous nos yeux ne constatent que trop la nécessité d'importantes améliorations à exécuter sur plusieurs routes départementales, lesquelles offrent beaucoup de chaussées usées et de fortes rampes très-nuisibles à la circulation. Les plus urgents de ses travaux exigent une dépense de 350 000 francs.

Pour faire face à tous ces besoins, le conseil général des Côtes-du-Nord avait sollicité une im-

position extraordinaire de 15 centimes et demi à répartir sur cinq années. Mais l'administration supérieure a reconnu que les centimes facultatifs de ce département pouvaient supporter une partie de la charge; elle a de plus considéré qu'en faisant des concessions de ce genre, on courait le risque de voir bientôt se résoudre en centimes extraordinaires une foule de dépenses facultatives qui auraient été autorisées seulement parce qu'elles étaient indiquées comme pouvant se faire sur les ressources ordinaires.

Nous ne pouvons qu'applaudir à cette prudence du Gouvernement, ainsi qu'à l'extrême réserve avec laquelle il paraît disposé à accueillir désormais les demandes d'impositions extraordinaires, qui tendent à augmenter sans cesse les charges des contribuables.

Dans cette pensée, le projet de loi présenté, après avoir accordé l'application aux besoins actuels du reliquat d'une imposition extraordinaire dont l'objet est abandonné, réduit à 12 centimes 65/100es l'impôt extraordinaire sollicité, et ne se relâche de la rigueur des principes qu'en faveur de dépenses qui sont la suite d'engagements formels ou de nécessités départementales bien constatées, lesquelles sont énumérées dans l'article 2.

Par les mêmes considérations, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi.

2e PROJET (Eure).

En 1840, le conseil général de l'Eure, ayant sous les yeux un état des travaux à faire pour achever toutes les routes départementales, lequel portait la dépense à 4 134 400 francs, vota une imposition extraordinaire de 9 centimes additionnels pendant dix années, à partir de 1841, et, pour en obtenir de plus rapides effets, demanda l'autorisation d'emprunter 4 100 000 francs. Une loi du 29 juillet 1840 sanctionna ces deux résolutions.

Dès les quatre premières années, c'est-à-dire à la fin de 1844, on aura pris sur l'emprunt 1 195 000 francs et sur l'impôt 1 628 000 francs, en tout 2 823 000 affectés aux routes départementales, sauf 72 000 francs d'intérêts. En 1845 les routes pourront encore recevoir de l'emprunt 105 000 francs et de l'impôt environ 352 000 fr., déduction faite des intérêts à payer; ce sera une allocation de 457 000 francs. Mais, passé ce terme, toutes les ressources seront à très-peu près absorbées par les intérêts et l'amortissement de l'emprunt.

Cependant diverses causes ont fait monter, comme c'est l'ordinaire, les dépenses fort au-dessus des prévisions, de telle sorte qu'aujourd'hui le département se trouve obligé de pourvoir à un déficit de 1 700 000 fr. environ, sous peine de voir suspendus, en 1846, tous les travaux de ses routes départementales.

Dans ces circonstances, le conseil général de l'Eure, procédant comme en 1840, sollicite la continuation pendant cinq années, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1855, de l'imposition extraordinaire de 9 centimes, autorisée par la loi précitée; le produit servirait de gage à un nouvel emprunt de 1300 000 fr. qui serait réalisé à partir de 1847, et dont le remboursement commencerait en 1852.

Votre commission, Messieurs, approuve sans restriction la prolongation d'un impôt extraordinaire qui n'aggrave pas la situation des contribuables, et dont le produit est indispensable à la continuation des travaux des routes départementales de l'Eure.

Ce département a fait, pour ouvrir sur son territoire de nombreuses voies réclamées par les besoins de la circulation, des efforts qu'il importe de ne pas rendre infructueux par une suspension des travaux, résultat inévitable d'un refus de nouvelles ressources extraordinaires. D'ailleurs, cette charge est légère pour un département aussi riche que celui de l'Eure.

Mais le système de l'emprunt offre-t-il, en général et dans le cas particulier en question, le meilleur moyen d'utiliser les impôts extraordinaires votés pour des routes départementales? S'il satisfait l'impatience du besoin de jouir, ne sacrifie-t-il pas, quelquefois en pure perte, le plus souvent sans compensation suffisante, une portion notable des ressources mêmes qu'il est destiné à procurer? Autant il peut être utile, nécessaire même, de réaliser promptement, par l'emprunt, des fonds abondants, lorsqu'il s'agit de construire

des édifices, ou dans quelques cas analogues, autant il importe d'user avec réserve de ce moyen extrême, pour l'ouverture de routes départementales; car, à moins de circonstances exceptionnelles en cette matière, les intérêts et le renchérissement de la main-d'œuvre absorberont le bénéfice d'une faible anticipation de jouissance. D'ailleurs, ces travaux sont de ceux qui demandent à être exécutés, non avec lenteur, mais sans une précipitation exagérée.

Le département de l'Eure fait une opération de quinze années, au bout desquelles il aura payé plus de 6 millions de contributions extraordinaires (sans compter les centimes facultatifs affectés aussi aux routes départementales), emprunté et remboursé 2 600 000 fr., perdu en intérêts 630 000 fr. et fait pour moins de 5 millions et demi de travaux. A la vérité, après la onzième année, il les aura presque tous terminés, au moyen de l'emprunt, tandis que s'il se contentait de dépenser régulièrement le produit annuel de l'impôt extraordinaire, montant à 408 000 fr., il n'en aurait exécuté que pour 4 millions et demi, à la même époque. Mais, par l'emprunt, le département n'aura pas gagné quatre années sur quinze, pour l'achèvement de ses routes, et il aura consommé en intérêts le dixième de ses ressources spéciales; y a-t-il compensation suffisante? Avec 630 000 fr., on pouvait faire une route départementale de plus.

N'eût-il pas mieux valu ne percevoir que 8 centimes pendant la même période de quinze ans, ou, mieux encore, en voter 10 pendant douze

années ? Les ressources étaient égales pour les travaux, et il n'y avait pas de fonds de perdus, en employant directement le produit de l'impôt (1).

D'ailleurs, un si grand développement de travaux de même nature entrepris simultanément sur le territoire peu étendu d'un département, a pour effet inévitable un renchérissement de la main-d'œuvre. L'ingénieur en chef du département signale cette circonstance comme l'une des principales causes de l'excès des dépenses sur les prévisions ; c'en est une, par conséquent, du déficit auquel il s'agit de pourvoir aujourd'hui. On achètera donc une seconde fois ainsi une jouissance avancée de peu d'années ; et s'il est vrai, comme cela semble ressortir des pièces du dossier, que déjà il s'agisse de changer la direction de quelques routes achevées, à cause du chemin de fer de Paris à Rouen, qui traverse le département de l'Eure dans sa plus grande longueur, ne doit-on

---

(1) Le centime du département de l'Eure produit annuellement et en moyenne 45 333 fr.

8 centimes, en quinze ans, donneraient environ.....	5 430 000 fr.
10 centimes, en douze années.....	5 440 000
L'imposition extraordinaire de 9 centimes, perçue pendant quinze ans, de 1841 à 1855 inclusivement, aura produit 6 120 000 fr. environ ; mais les intérêts de l'emprunt ayant absorbé 630 000 fr., il ne sera effectivement resté, pour les travaux, que.....	5 490 000 fr.

Ces trois sommes sont sensiblement égales.

pas regretter la rapidité d'exécution qui a été le motif et la conséquence de l'emprunt ?

Enfin, M. le Ministre des finances pense qu'il est fâcheux qu'un département s'engage ainsi à l'avance, et pour plusieurs années, même quand il ne s'agit que d'impôt extraordinaire ; nous trouvons le mal plus grand lorsqu'un emprunt contracté rend l'engagement plus onéreux et tout à fait irrévocable.

Par tous ces motifs, votre commission, Messieurs, ne saurait accueillir le système de l'emprunt appliqué aux routes départementales que comme une exception qui peut trouver quelquefois sa justification dans les circonstances, mais dont on ne doit laisser les départements user désormais qu'avec une extrême réserve. Nous considérons que l'exception est nécessitée pour le département de l'Eure par un précédent, la loi du 29 juillet 1840, qui a ouvert une voie qu'on ne saurait fermer aujourd'hui sans les plus graves inconvénients. Nous trouvons d'ailleurs, dans l'intervention du conseil d'État, prescrite par l'article 2 du projet, une garantie qui nous rassure quant à la modération qui devra régler l'émission de l'emprunt.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

3e PROJET (Gers).

Les routes départementales du département du Gers sont à peu près terminées ; mais elles présentent

des imperfections nombreuses et fort nuisibles à la circulation, telles que rampes rapides, passages étroits et dangereux, longueur incomplète, etc., etc. D'après le rapport de l'ingénieur en chef les travaux nécessaires exigeraient une dépense de 724 000 francs.

Le conseil général, dans un esprit de prudence qui mérite d'être remarqué avec éloge, ne demande que la prolongation pendant quatre ans, à partir de 1845, de l'imposition extraordinaire de 4 centimes additionnels qui a été autorisée par la loi du 29 juillet 1840 pour quatre années aussi depuis 1841. Le produit de cet impôt ne sera que de 360 000 francs, et ne pourvoira qu'aux besoins les plus urgents. Mais le conseil général n'a voulu ni engager davantage l'avenir du département, ni aggraver la situation des contribuables sur lesquels ne pèse d'ailleurs aucune autre imposition extraordinaire.

Dans de telles circonstances, votre commission ne peut que vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi.

4e PROJET (Gironde).

Une loi de 1838 avait autorisé le département de la Gironde à s'imposer extraordinairement, pendant six ans, 1 centime et demi pour l'achèvement de ses routes. En 1839, une loi nouvelle éleva l'impôt à 4 centimes, en le prolongeant jusqu'à la fin de 1845, et permit au département d'emprun-

ter jusqu'à concurrence de 1 400 000 francs pour hâter les travaux.

Mais, dans les calculs qui avaient servi de base au vote du conseil général, en 1838, on avait oublié plusieurs articles de dépenses indispensables, notamment les intérêts du capital à emprunter. D'ailleurs, les évaluations des travaux s'étaient trouvées, lors de l'exécution, inférieures à la réalité. En conséquence, une loi du 11 juin 1842 dut autoriser le département de la Gironde à proroger, encore pendant l'année 1846, l'imposition extraordinaire de 4 centimes, autorisée par la loi de 1839.

Ces ressources abondantes (les 4 cent. produisent annuellement 208 000 fr.) n'ayant point encore suffi à des travaux dont l'étendue semble s'accroitre en même temps que les moyens d'exécution, le conseil général de la Gironde demande que le département soit autorisé à prolonger encore de trois années la même imposition. Il importe de faire remarquer que, sur l'emprunt de 1 400 000 fr., autorisé par la loi de 1839, on a eu la sagesse de ne réaliser que 401 438 francs et que le conseil général manifeste l'intention de n'emprunter en tout que 811 438 francs.

Nous ne reproduirons pas ici les observations que nous avons cru devoir consigner dans notre rapport sur le projet de loi relatif au département de l'Eure, au sujet du système de l'emprunt appliqué aux routes départementales. Pour celui de la Gironde, c'est un fait accompli dans des limites assez étroites et avec assez de prudence pour que

nous puissions admettre l'exception. Mais nous n'en insisterons pas moins pour que le Gouvernement tienne la main la plus rigoureuse à l'exécution des formes modératrices dont le paragraphe 2 du projet de loi entoure les émissions partielles de l'emprunt.

Du reste, nous reconnaissons que les travaux qu'il s'agit d'exécuter ont été l'objet d'un examen plus précis que lors des premières évaluations et sont d'une utilité incontestable; que le département de la Gironde n'est pas de ceux qui ont exagéré les classements de routes, et que la prorogation de l'imposition extraordinaire demandée n'aggravera pas les charges des contribuables qui n'auront à supporter encore que 7 centimes et demi additionnels d'impôt extraordinaire.

En cet état de choses, votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

5e PROJET (Meuse).

Le département de la Meuse consacre à ses routes, depuis le 1er janvier 1843, le produit d'une imposition extraordinaire de 3 centimes seulement, autorisée pour trois ans par la loi du 11 juin 1842. Ces ressources ne pouvant suffire aux travaux des routes classées, et l'intérêt public paraissant réclamer le classement d'une route départementale de Bar-le-Duc à Commercy, le conseil général avait demandé que le département fût autorisé à s'imposer extraordinairement pen-

dant quatre années, à partir de 1846, 5 centimes additionnels, comptant affecter sur ces ressources 100 000 francs à l'ouverture de la route nouvelle. Le Gouvernement n'a pas dû présenter à la sanction de la loi la totalité de ce vote, parce que l'instruction préliminaire du classement de la route projetée n'était pas complète, et il a réduit en conséquence les demandes du conseil général de la Meuse.

Nous ne pouvons qu'approuver cette prudence du Gouvernement; considérant, d'ailleurs, que la situation financière du département dont il s'agit est satisfaisante et que les charges des contribuables seraient encore peu onéreuses, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi.

6e PROJET (Nièvre).

Les besoins de l'instruction primaire dans le département de la Nièvre dépassent de beaucoup les ressources qui peuvent y être affectées.

Sur 316 communes, 99 seulement possèdent des maisons d'écoles; parmi les 217 qui en sont dépourvues, 128 devraient en établir et le pourraient, par acquisition ou construction, pour peu qu'elles fussent aidées dans cette tâche légale.

Le conseil général, engagé depuis longtemps dans la création d'un réseau complet de voies de communication de première nécessité pour ce département et sous le poids d'un impôt extraordinaire de 14 centimes d'abord, puis de 12 cen-

times pour cet objet, n'a pu consacrer à l'instruction primaire plus que les 2 centimes spéciaux autorisés par la loi de juin 1833; faible ressource dont il n'a pu même voter que la moitié en 1843, afin d'alléger les charges des contribuables. Aujourd'hui que la situation financière du département est sur le point de s'améliorer, le conseil général demande à pouvoir ajouter aux 2 centimes spéciaux un autre centime extraordinaire, dont le produit serait exclusivement affecté à accorder des secours et des encouragements aux communes pour la construction et l'établissement de maisons d'école.

M. le Ministre des finances a émis un avis contraire à cette proposition, par ces motifs : que le département de la Nièvre supporte déjà 12 centimes extraordinaires qui ne doivent prendre fin qu'en 1846; que le rapport de l'impôt foncier au revenu territorial y est presque du $\frac{1}{5}$, et que les frais de poursuites y dépassent de beaucoup la proportion moyenne du Royaume.

Mais nous avons reconnu que le département avait supporté sans peine 14 centimes pour ses routes jusqu'en 1843; que deux des 5 centimes extraordinaires imposés sur ce département par la loi du 9 juillet 1836 doivent cesser à la fin de 1845; que les centimes cadastraux diminueront aussi pour cet exercice; qu'en conséquence, l'imposition extraordinaire d'*un* centime sollicitée n'aggraverait réellement pas la situation des contribuables; que d'ailleurs l'un des centimes spéciaux autorisés par la loi de 1833 n'ayant pas été

voté en 1843, il n'y aurait véritablement ici qu'une compensation due à l'une des branches les plus importantes du service départemental; que, enfin l'intérêt de l'instruction primaire dans le département de la Nièvre commande bien un si léger sacrifice, puisqu'il ne s'agit que de 1 centime à payer pendant une seule année.

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

7e PROJET (Bas-Rhin).

Le département du Bas-Rhin a déjà beaucoup fait pour les voies de communication. Plusieurs lois de 1835 à 1841 l'ont successivement autorisé à créer, pour cet objet, des ressources extraordinaires. Vingt-huit routes départementales présentant un développement de 657 kilomètres sont arrivées, en effet, presque entièrement à l'état d'entretien; 17 kilomètres seulement sont en lacune.

Mais quoique plus de 2 millions aient été ainsi consacrés aux routes départementales depuis six ans, il reste encore beaucoup à faire en adoucissement de rampes, en reconstruction de ponts provisoirement conservés. La dépense dont il s'agit ne serait pas moindre de 1 265 000 francs. Or, les ressources ordinaires du département ne peuvent rien fournir pour ces travaux, et les impositions extraordinaires vont cesser à la fin de 1844.

Il y a donc véritablement nécessité à autoriser

le département du Bas-Rhin, selon sa demande, à s'imposer pendant cinq ans, 4 centimes extraordinaires pour achever d'améliorer ses routes départementales. Le produit n'atteindra guère que la moitié de la somme réclamée par les besoins; mais le conseil général n'a pas voulu engager davantage l'avenir du département, et l'on ne peut que louer sa prudence, quoique sa situation financière lui permît de faire plus.

Les charges résultant pour les contribuables des lois antérieures étaient aussi de 4 centimes pour les routes départementales; elles ne changeront donc point sous ce rapport. L'imposition sollicitée n'est, en réalité, que la continuation de celles qui avaient été autorisées précédemment pour le même objet.

Dans ces circonstances, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

8e PROJET (Tarn).

Le département du Tarn a été autorisé, en 1836, à s'imposer extraordinairement, pendant sept ans, à partir de 1837, 12 centimes dont le produit, environ 1 924 000 francs, était destiné à l'achèvement de ses routes départementales. Deux ans après, dès 1838, une loi lui permit d'emprunter 1 500 000 francs, par portions de 250 000, pour hâter le terme de ces travaux, et l'impôt fut prorogé de huit années, jusqu'à la fin de 1851, ce qui devait produire 2 216 000 fr.

De si grands sacrifices avaient pour but d'ache-

ver effectivement les vingt-huit routes du département sur un développement de 802 kilomètres, comme le faisaient espérer les documents statistiques mis alors sous les yeux du conseil général. Mais les prévisions ont été en défaut à ce point, qu'après avoir dépensé tous les fonds de l'emprunt dont la dernière portion sera encaissée dans le cours de la présente année, 636 kilomètres seulement seront à l'état d'entretien, et il faudra, tout compte fait, dépenser encore 1 601 000 francs sur les routes départementales du Tarn en travaux essentiels.

C'est dans cet état de choses qu'on demande, pour ce département, l'autorisation de contracter un nouvel emprunt de 726 000 fr. et de prolonger une troisième fois et de cinq années, jusqu'à la fin de 1856, la perception des 12 centimes extraordinaires, laquelle produira environ 1 385 000 fr.

Ainsi, il résultera de ces diverses lois, que le département du Tarn aura été grevé pendant vingt ans de 12 centimes extraordinaires qui auront donné une somme de 5 525 000 fr. destinée aux routes départementales, mais sur laquelle il aura fallu prélever 660 000 fr. pour les intérêts des deux emprunts; et l'avenir de ce département sera irrévocablement engagé pour douze années encore.

Les observations que nous avons présentées sur ce système, au sujet du département de l'Eure, et auxquelles nous nous référons sans les répéter, ont ici une application plus sensible encore, quoique le département du Tarn n'ait pas pu autant accumuler les ressources pour les travaux dans les pre-

mières années. En effet, il nous a été facile de constater que si ce département se bornait à utiliser son impôt extraordinaire directement, sans passer par l'emprunt, il atteindrait, et au delà, le résultat qu'il désire, l'achèvement de ses routes départementales, soit dans le même temps avec 10 centimes et demi seulement, soit deux années plus tôt avec le même sacrifice de 12 centimes extraordinaires (1). Nous avons reconnu, en second lieu, que l'avantage qu'attend de l'emprunt ce département, n'est pas en proportion du prix qu'il y met; car il paiera 660 000 fr. d'intérêts pour jouir peut-être quatre années plus tôt de ses routes départementales terminées.

Toutefois, Messieurs, comme pour le département de l'Eure, et avec M. le Ministre des finances, nous reconnaissons que les graves objections qui ressortent de l'examen du projet doivent céder devant la nécessité de pourvoir à la continuation

---

(1) Le centime extraordinaire produit annuellement et en moyenne, dans le département du Tarn, 23 045 fr.

10 centimes et demi, pendant la période de dix-huit années, donneraient environ ..... 4 356 000 fr.

Et 12 centimes, seulement pendant seize ans 4 424 000

L'imposition extraordinaire de 12 centimes, perçue pendant dix-huit années, de 1839 à 1856 inclusivement, aura produit 4 977 000 f. environ; mais les intérêts de l'emprunt ayant absorbé 660 000 fr., il ne sera resté effectivement pour les travaux que ..... 4 317 000 fr.

Somme inférieure aux deux précédentes.

de routes commencées et pour lesquelles on a fait des dépenses considérables qui seraient en pure perte, si l'achèvement des travaux devait se faire trop longtemps attendre. D'un autre côté, il est question non pas d'ajouter aux charges actuelles, mais seulement d'en prolonger la durée. Enfin, la situation du département du Tarn est satisfaisante sous le rapport des contributions.

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

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 25 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte DE FLAVIGNY, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de huit projets de loi qui autorisent un même nombre de villes ** à s'imposer extraordinairement ou à contracter des emprunts.

Ier PROJET (Alençon).

MESSIEURS,

La ville d'Alençon s'est engagée, envers le ministère de la guerre, à concourir, pour une somme de 35 000 francs, à l'agrandissement de la caserne d'infanterie et du dépôt des remontes de cette ville. C'est un de ces nombreux marchés au moyen desquels l'administration de la guerre parvient à faire

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte DE BONDY, le marquis D'ESCAYRAC, le vicomte DE FLAVIGNY, LAPLAGNE-BARRIS, le duc DE MASSA, le baron D'OBERLIN, le baron DE REINACH.

** Alençon, Bourges, Cette, Chartres, Dunkerque, Marseille, Roubaix et Saint-Etienne.

supporter une partie des dépenses occasionnées par la construction des établissements militaires aux municipalités, en leur faisant craindre que ces établissements ne soient portés sur d'autres points. Il y a sans doute quelque justice à faire contribuer les villes à des dépenses qui augmentent le produit de leurs octrois et leur assurent des avantages de plusieurs genres, mais d'un autre côté, si plus tard, par des considérations d'économie ou dans l'intérêt du service public, ces établissements devaient être supprimés ou déplacés, on serait arrêté par les réclamations de ces villes qui invoqueraient, non sans raison, les sacrifices qu'on leur a imposés.

Le département de la guerre avait même, dans l'origine, fixé à 90 000 francs la subvention qu'il exigeait, et la ville d'Alençon s'était résignée à porter ses offres à 70 ou 80 000 francs, mais le conseil d'État, consulté, avait déclaré qu'une charge si considérable n'était nullement en proportion avec l'état financier de cette ville, et M. le Ministre de l'intérieur avait abaissé à 35 000 fr. la subvention municipale que l'administration de la guerre a définitivement acceptée.

C'est pour remplir cet engagement que le conseil municipal d'Alençon proposait d'imposer à la ville 10 centimes extraordinaires pendant trois ans. L'administration a constaté qu'une imposition de 7 centimes suffirait; la ville pouvant trouver le surplus dans son budget ordinaire, en l'exoné-

rant des dépenses de l'instruction primaire jusqu'à concurrence du produit des 3 centimes spéciaux que les communes sont autorisées à voter pour cet objet, sur la simple autorisation du préfet, faculté dont jusqu'ici la ville d'Alençon avait évité de faire usage.

Ce projet de loi, délibéré en conseil d'État, a déjà été voté par la Chambre des Députés ; votre commission Messieurs les Pairs, a l'honneur de vous en proposer également l'adoption.

2e PROJET (Bourges).

Un nouvel emprunt de 200 000 francs est demandé par la ville de Bourges : il s'agit de pourvoir à un déficit de 123 117 fr. 75 c. sur le budget supplémentaire de 1843, et au paiement d'autres dettes exigibles, montant à 76 000 francs : c'est une impérieuse nécessité à laquelle il est indispensable de se soumettre. Il serait superflu d'examiner comment la ville de Bourges a pu arriver à cette situation, en exécutant simultanément des projets d'amélioration de toute nature, pour lesquels des ressources suffisantes n'avaient pas été assurées : le Gouvernement paraît décidé à empêcher toute dépense extraordinaire nouvelle, avant que la dette communale n'ait été considérablement diminuée. L'emprunt de 200 000 francs serait amorti en douze années, au moyen d'une imposition extraordinaire de 8 centimes additionnels. Le produit de cet impôt ne s'élèvera guère qu'à

167 132 francs, mais le complément de l'amortissement sera prélevé sur les revenus communaux de toute nature.

Le conseil d'État a donné un avis favorable à cette mesure, le projet de loi a déjà été voté par la Chambre des Députés, et votre commission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

3e PROJET (Cette).

La ville de Cette a un hôpital dont les bâtiments sont fort délabrés et dont l'administration des ponts et chaussées désire acquérir l'emplacement moyennant le prix convenu de 200 000 fr.; il en coûterait 354 383 fr., suivant les devis adoptés par le conseil municipal, et que l'administration supérieure a sans doute vérifiés, pour réédifier l'hôpital sur un sol nouveau et dans des conditions infiniment supérieures. C'est donc une dépense de 154 383 fr. que la ville demande l'autorisation de faire, au moyen d'un emprunt, pour atteindre un résultat dont l'utilité ne saurait être contestée. La position financière de la ville est très-favorable. Sa dette actuelle se trouvera, dès la fin de 1845, réduite à 26 000 fr.; les revenus ordinaires excèdent les dépenses d'environ 44 000 fr.; l'emprunt pourra donc être amorti dans l'espace de dix ans, sans aucune imposition extraordinaire.

Le conseil d'État a donné un avis favorable au projet de loi. La Chambre des Députés l'a adopté,

et votre commission ne peut que vous en proposer également l'adoption.

4e PROJET (Chartres).

L'autorisation de contracter un double emprunt est demandée par la ville de Chartres ; le premier, de 240 000 fr., destiné à pourvoir aux dépenses qui résulteraient de la distribution des eaux de l'Eure dans les quartiers les plus élevés de la ville ; le second, de 43 000 fr., servirait à solder les engagements pris par la ville envers le département de la guerre, pour l'agrandissement des casernes. Il serait inutile d'insister sur les avantages qui résulteront pour la ville de la distribution d'eau projetée. Cette opération satisfera à un besoin de première nécessité. Il ne s'agit pas, d'ailleurs, cette fois, d'une dépense hypothétique, basée sur des devis plus ou moins incomplets : évaluée, dans l'origine, à 300 000 fr., cette dépense est fixée à 240 000 fr., par un marché à forfait dûment approuvé. La ville de Chartres est, il est vrai, grevée de quelques emprunts antérieurs, mais l'excédant de ses recettes sur ses dépenses ordinaires s'élève à 63 000 fr. environ ; il y a là une marge suffisante pour les dépenses imprévues aussi bien que pour l'amortissement de la dette entière en douze années.

Le projet de loi autorisant ce double emprunt a été l'objet d'un avis favorable du conseil d'État. La Chambre des Députés l'a adopté. Votre com-

mission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

5e PROJET (Dunkerque).

Une loi du 22 juillet 1837 avait autorisé la ville de Dunkerque à emprunter 300 000 francs pour la construction d'une salle de spectacle; mais il paraît qu'on n'avait pas prévu que l'emplacement choisi, reposant sur d'anciens fossés remblayés, exigerait des fondations très-dispendieuses; cette circonstance, et diverses modifications introduites dans l'exécution du plan par l'administration municipale, d'une manière peu régulière, il faut en convenir, ont eu pour résultat une insuffisance de crédit de 190 000 francs qui a été constatée, dès le 2 juin 1841, par une délibération du conseil municipal de Dunkerque. On vous propose aujourd'hui d'autoriser à pourvoir à l'achèvement de son entreprise par un nouvel emprunt.

S'il est fâcheux de voir trop souvent les villes engager leur avenir financier dans des constructions multipliées, dont les plans et le devis n'ont pas été suffisamment mûris, cette observation s'applique particulièrement à la construction d'une salle de spectacle qui ne saurait guère être considérée comme un besoin de première nécessité. Quoi qu'il en soit, la dépense est aux trois quarts consommée; il n'est pas possible de laisser cette construction inachevée; ses entrepreneurs ont obtenu des condamnations judiciaires contre la ville; il est urgent de lui donner le moyen d'y satisfaire; depuis plusieurs années

déjà, un projet de loi vous aurait été soumis dans ce but, mais le Gouvernement n'était pas fixé sur les moyens qu'il convenait d'adopter pour l'amortissement de ce nouvel emprunt.

Le conseil municipal avait voulu pourvoir à cette dépense par le double moyen d'une augmentation des droits d'octroi et d'une imposition extraordinaire de 5 centimes; mais, par un avis en date du 6 juillet 1843, le comité des finances du conseil d'Etat se prononça contre l'établissement d'une taxe additionnelle à l'octroi; et M. le Ministre de l'intérieur ayant reconnu que le produit de 5 centimes additionnels, réuni aux ressources que la ville de Dunkerque retrouverait sur son budget ordinaire en faisant usage des 3 centimes spéciaux qu'elle est en droit de s'imposer pour le service de l'instruction primaire, suffirait pour éteindre en douze ans le nouvel emprunt, a présenté des dispositions législatives à cet effet. Ce projet de loi, délibéré en conseil d'État le 2 mai 1844, a été adopté par la Chambre des Députés. Votre commission a l'honneur de vous en proposer également l'adoption.

6° PROJET (Marseille).

C'était une idée hardie et féconde que celle d'aller prendre à vingt lieues une partie des eaux de la Durance pour fertiliser le bassin desséché de Marseille, alimenter les populations de cette cité commerçante et multiplier les forces de son industrie;

ce fut là le rêve d'un grand nombre de générations; il était réservé à notre époque de le réaliser, et c'est avec ses seules ressources que le conseil municipal de Marseille sera parvenu à atteindre un si grand résultat.

Les lois du 4 juillet 1838 et du 9 août 1839 ont autorisé la ville de Marseille à ouvrir, à ses frais, un canal de dérivation des eaux de la Durance, et à emprunter 10 millions pour subvenir à cette dépense. On prévoyait dès lors que cette somme serait tout à fait insuffisante. D'ailleurs, s'il est des travaux dont il soit réellement impossible de calculer le prix d'une manière un peu approximative, l'expérience a toujours prouvé que c'étaient les travaux hydrauliques. Pour pouvoir achever cette grande entreprise, la ville de Marseille a besoin d'un nouvel emprunt de 7 millions; elle aurait désiré que le Trésor public lui en fît l'avance à un intérêt de 2 et demi pour 100. Le Gouvernement n'a pas jugé prudent d'entrer dans cette voie, en présence des charges qui grèvent le budget de l'Etat, et au moment où un crédit de 18 millions est affecté aux travaux d'amélioration du port de Marseille; mais le conseil municipal de cette ville ayant renoncé à cette demande et sollicité simplement l'autorisation d'emprunter comme précédemment la somme qui est nécessaire à l'achèvement du canal, et de s'imposer 5 centimes extraordinaires jusqu'à l'extinction de cette dette, il a paru indispensable de la lui accorder, et un

projet de loi destiné à réaliser ces dispositions est soumis à vos délibérations.

Le temps pressait : la dernière demande du conseil de Marseille n'a eu lieu que par une délibération du 17 juin dernier; le moindre retard eût empêché le projet de loi de passer dans le cours de la session actuelle, et une interruption des travaux aurait eu des conséquences très-fâcheuses; cette urgence a sans doute obligé le Ministère à se priver, dans cette circonstance, des lumières du conseil d'Etat, qui d'ailleurs a déjà délibéré de cette grande affaire dans son origine.

La situation financière de Marseille ne présente rien qui s'oppose à l'adoption du projet de loi : cette ville ne supporte jusqu'ici aucun centime extraordinaire : le produit des 5 centimes imposés par la loi nouvelle, joint à celui de l'impôt spécial des farines, établi par une ordonnance du 26 décembre 1837, suffit, avec les ressources ordinaires du budget et le produit présumé du canal, pour servir les intérêts et amortir rapidement le capital de la dette. Il y a lieu d'espérer que la ville de Marseille ne bornera pas à son seul territoire communal les bienfaits de l'irrigation et qu'elle l'étendra tout au moins aux diverses communes comprises dans le même bassin que la ville : ce sera, du reste, le meilleur moyen de faire produire au canal des revenus plus considérables et de faciliter les approvisionnements des habitants. Dans l'impossibilité où l'on est de préciser le chiffre de ces

produits, il a été jugé prudent de ne pas assigner un terme fixe à l'imposition des 5 centimes extraordinaires; il fallait, avant tout, bien assurer, par cet impôt, la complète extinction de la dette.

La Chambre des Députés s'est déjà prononcée en faveur du projet de loi, et votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

7° PROJET (Roubaix).

La ville de Roubaix, qui n'a qu'une seule église pour une population de 25 000 habitants, désire depuis longtemps en construire une seconde. Après bien des retards, un projet, approuvé par le conseil des bâtiments civils et dont la dépense monte à 252 000 fr., a reçu la sanction de toutes les autorités administratives; mais pour réaliser cette entreprise dans un espace de temps convenable, un emprunt de 152 000 fr. est reconnu nécessaire. Rien dans la situation financière de la ville ne s'oppose à cette mesure; ses revenus dépassent ses dépenses ordinaires de plus de 100 000 fr. et sans aucune charge nouvelle pour les contribuables, les intérêts de la dette seront servis et son amortissement sera rapidement effectué.

Le projet de loi a été, de la part du conseil d'État, l'objet d'un avis favorable; la Chambre des Députés l'a adopté. Votre commission a l'honneur de vous en proposer également l'adoption.

8e PROJET (Saint-Etienne).

Depuis un très-grand nombre d'années, il existe une négociation entre le département de la guerre et le conseil municipal de Saint-Étienne, pour la construction d'une caserne dans cette ville. Il avait été convenu, en 1838, que la ville fournirait à l'État, pour cet objet, une subvention de 300 000fr., et des terrains dont l'acquisition était évaluée à 150 000 fr.; mais il ne fut pas donné suite à ces arrangements, et c'est seulement au mois de novembre dernier que le conseil municipal, inquiet sur la conservation de la garnison, reproduisit les offres de 1838 et vota un emprunt de 450 000 fr., pour les réaliser; emprunt qui serait amorti en dix-huit ans, au moyen des excédants de revenus que présente le budget sur les dépenses ordinaires. Cependant, il semble résulter d'une lettre de M. le Ministre de la guerre, en date du 18 février dernier, et d'une dépêche de M. le préfet de la Loire, du 21 mai, qu'il s'en faut de beaucoup qu'il y ait accord de vues entre les deux administrations intéressées dans la question. M. le préfet de Montbrisonproteste même, avec beaucoup de force, contre l'exagération des sacrifices imposés à la ville de Saint-Étienne, dont les finances sont déjà fort engagées par des emprunts antérieurs.

D'un autre côté, rien n'annonce que cette affaire, d'une nature délicate, ait été délibérée en conseil d'État. Le Gouvernement aura peut-être

jugé que le retard occasionné par cet examen du conseil eût empêché la mesure d'être convertie en loi avant la fin de cette session. Votre commission ne peut s'empêcher de consigner ici le regret que lui fait éprouver cette circonstance. Au milieu des graves préoccupations politiques qui les absorbent, les Chambres ne peuvent pas toujours donner aux lois d'intérêt local toute l'attention qu'elles méritent, et l'investigation préalable d'un corps aussi éclairé que le conseil d'État est la garantie la plus tutélaire et pour les administrés et pour le Gouvernement lui-même.

Toutefois, en tenant compte de l'importance que le Gouvernement paraît attacher à fixer une garnison nombreuse dans ce grand centre d'industrie, malgré la promptitude avec laquelle des renforts peuvent y être amenés par les chemins de fer de Lyon et de Montbrison, votre commission, Messieurs, ne croit pas devoir prendre la responsabilité d'un ajournement de la mesure proposée, et en exprimant le vœu que la convention préparée avec le département de la guerre s'exécute avec le plus de ménagement possible pour la ville de Saint-Étienne, elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 25 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte PELET DE LA LOZÈRE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi portant concession à la commune de Bœrsch et à la ville de Paris de plusieurs édifices affectés au culte protestant.

MESSIEURS,

Le projet de loi dont nous avons à vous faire le rapport, réunit, dans ses dispositions, deux localités bien différentes. Il rapproche une humble commune de l'Alsace et la Capitale du Royaume, parce qu'elles se trouvent dans une situation semblable, et ont la même formalité légale à remplir.

Vous savez que, d'après notre législation, le domaine public est inaliénable autrement que par une loi. C'est à tel point qu'un bâtiment qui a

* Cette commission était composée de MM. le comte CHOLET, le baron FRÉTEAU DE PÉNY, le baron NAU DE CHAMPLOUIS, le baron D'OBERLIN, ODIER, le comte PELET DE LA LOZÈRE, le comte DE RICHEBOURG.

figuré sur les sommiers du domaine, fût-il affecté, depuis plus de quarante ans, par un acte du pouvoir exécutif, à un service public, et au plus respectable de tous, à celui de la religion, la commune à laquelle il a été concédé pour cet usage ne le possède qu'à titre précaire, tant qu'une loi n'a pas ratifié la concession ; et si elle veut être entièrement chez elle et entreprendre en toute sécurité des réparations, il faut qu'elle obtienne cette dernière sanction.

C'est le cas dans lequel se trouvent les deux communes de Bœrsch et de Paris, pour les bâtiments dont nous allons vous entretenir.

Commune de Bœrsch.

Le Gouvernement possédait, dès avant 1789, sur le territoire de cette commune, la manufacture d'armes de Klingenthal, dont les nombreux ouvriers appartenaient aux deux religions catholique et protestante. Une sage prévoyance voulut qu'ils pussent remplir leurs devoirs religieux, et qu'à côté d'un travail, souvent pénible, fût la religion qui aide à en supporter le poids. On construisit, pour chaque culte, sur le terrain de la manufacture, un temple, un presbytère et une école. Les ouvriers eux-mêmes concoururent à la dépense de ces constructions, et cette petite communauté offrit le spectacle trop rare de deux cultes vivant paisiblement dans la même enceinte, et adorant, sous des formes diverses, le même Dieu.

Aucun changement ne survint dans cette situation jusqu'en 1837. Le Gouvernement, alors, par des motifs d'utilité militaire, supprima et vendit la manufacture d'armes. Mais comme un hameau de sept à huit cents habitants composé des ouvriers et de leurs familles, s'était formé autour de cette manufacture, et devait lui survivre, on eut soin d'excepter de la vente les deux temples, les deux presbytères et les deux écoles nécessaires à cette population; et, plus tard, les règles administratives ayant exigé que la commune de Bœrsch fût mise en possession de ces bâtiments pour pouvoir les entretenir et les réparer, un arrêté du préfet prononça cette mise en possession.

Mais le domaine veillait; ne consultant que ses règles inflexibles, qui ne tiennent aucun compte ni du long usage, ni de la destination, il fit annuler l'arrêté du préfet, en ce qui concernait les édifices du culte protestant. Cette décision fut fondée sur ce que le Concordat avait bien abandonné, par une disposition expresse, au culte catholique, tous les édifices qui lui étaient affectés, mais sur ce qu'on ne trouvait nulle part une disposition semblable pour le culte protestant. La loi seule pouvait donc suppléer à cette lacune, pour les bâtiments du Klingenthal.

C'est cette loi, Messieurs, qu'on vous demande. Elle comprend aussi la maison d'école, parce que celle-ci étant enclavée dans le presbytère, on n'a pu lui faire l'application, comme à l'école catholique, du décret du 9 avril 1811, qui a abandonné

les maisons d'école aux communes, mais qui ne s'appliquait point aux presbytères.

Ville de Paris.

Cette seconde partie de la loi n'est pas moins fondée en raison que la première. Un court exposé de ce qui s'est passé vous le démontrera.

Le Gouvernement consulaire voulant pourvoir aux besoins du culte réformé, à Paris, lui concéda, par arrêté du 12 frimaire an 11 (3 décembre 1802), trois édifices disponibles, celui de Saint-Louis du Louvre, situé dans l'enceinte même du Louvre; celui de Sainte-Marie, rue Saint-Antoine, et celui de Panthemont, rue de Grenelle Saint-Germain. Le choix de ces édifices, placés dans des quartiers différents et à une grande distance l'un de l'autre, répondait à la situation des protestants de la Capitale, très-disséminés. Deux étaient sur la rive droite de la Seine, aux extrémités est et ouest de Paris, le troisième sur la rive gauche.

Les temples de Saint-Louis du Louvre et de Sainte-Marie furent immédiatement remis à la ville de Paris, et affectés par elle au culte protestant. Saint-Louis du Louvre ayant été, plus tard, démoli, pour commencer la place du Louvre et du Carrousel, on donna en remplacement l'Oratoire Saint-Honoré, situé dans le même quartier, qui fut consacré au même usage.

Mais Panthemont, quand l'arrêté des Consuls fut rendu, était en la possession du génie militaire qui en faisait un de ses magasins; en vain on

réclama de lui pendant quarante ans la remise de ce local pour la destination à laquelle un acte du Gouvernement l'avait affecté. Il répondit toujours, par la bouche du Ministre de la guerre, que la réclamation était juste, et qu'il ne demandait pas mieux que d'y faire droit, mais que les effets militaires y étaient déposés, et qu'on devait attendre qu'il eût trouvé un autre local.

Ce local n'a été trouvé qu'en 1842. Le génie, alors, a évacué Panthemont, et le Ministre des cultes, sur l'avis qui lui en a été donné par son collègue de la guerre, a annoncé au consistoire de l'Église réformée, et à la ville de Paris, que Panthemont était à leur disposition. L'architecte de la ville est venu dresser le devis des travaux de réparation et d'appropriation à faire. Le conseil municipal a été mis en mesure de délibérer sur le crédit à allouer, et on a pu croire que cette affaire était enfin terminée, que l'arrêté des Consuls, après quarante ans, allait être exécuté.

Mais c'était une illusion, et une nouvelle difficulté allait se présenter; on allait tomber des mains du génie militaire dans celles du domaine. La question s'est présentée au conseil municipal, de savoir si la ville était régulièrement en possession de Panthemont, si l'arrêté des Consuls suffisait, et si on ne devait pas, avant d'entreprendre les dépenses, se faire concéder ce bâtiment par une loi. Le domaine a été consulté. Il a été répondu qu'une loi était en effet nécessaire. Tout alors s'est arrêté, les travaux ont été

suspendus, et il a fallu se livrer à de nouvelles démarches et à une instruction nouvelle.

Le résultat de cette instruction ne pouvait être douteux; on a été unanimement d'avis que la loi, pour la cession de Panthemont, devait être proposée.

On a reconnu, en s'occupant de Panthemont, que l'Oratoire Saint-Honoré et Sainte-Marie, où le culte se célèbre depuis quarante ans, étaient possédés au même titre, que la loi n'en avait pas davantage consacré la cession; une si longue jouissance n'y changeait rien, puisque la prescription, cette *patronne du genre humain*, comme disent les jurisconsultes, est sans pouvoir à l'égard du domaine, et ne protége personne contre ses prétentions; de là vient que, pour prévenir toute difficulté, l'Oratoire et Sainte-Marie ont été compris dans le projet de loi.

Une considération a été invoquée par le Ministre, pour que ce projet de loi, au moment où tant d'autres étaient retirés de l'ordre du jour de la Chambre élective, y fût maintenu comme urgent; c'est que depuis la remise provisoire faite par le génie à la ville, de l'église de Panthemont, et la question domaniale soulevée, le génie, qui n'est plus en possession de ce bâtiment, a cessé de l'entretenir, et la ville, qui ne le possède pas encore, ne l'entretient pas non plus. Les orages, cependant, en ont brisé les vitraux et dégradé la toiture, en sorte que les eaux pluviales pénètrent partout, et si cet état de choses se prolongeait,

la voûte qu'il s'agit seulement de réparer serait à refaire, et la dépense portée au devis s'accroîtrait considérablement.

Résumé.

Nous pensons, Messieurs, qu'il suffit de vous avoir exposé l'objet de la loi, par rapport aux deux localités, pour lui avoir assuré votre adhésion. Elle n'a rencontré aucune objection dans l'autre Chambre. Les bâtiments qu'il s'agit de concéder législativement l'ont été administrativement, depuis plus de quarante ans. Il n'est pas question de rien innover, mais seulement de maintenir, par l'accomplissement d'une formalité nécessaire, le respect des règles qui assurent la conservation du domaine. La concession, du reste, est dans l'esprit de toutes nos lois qui a été d'encourager et de faciliter l'exercice du culte, et d'abandonner aux communes les édifices consacrés à des services publics, afin de décharger l'État de leur entretien. On a pris la seule précaution nécessaire, en stipulant que ces édifices ne pourraient être distraits de la destination pour laquelle ils ont été concédés.

Nous vous proposons donc, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi. Il sera un nouveau témoignage de la bienveillance des trois pouvoirs pour les intérêts religieux, et de la généreuse impartialité de nos institutions qui les protégent partout également.

ESSIONS

N° 133.

—

1844.

SESSIONS
N° 133.
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. PASSY, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la fixation du Budget des dépenses pour l'exercice 1845.

MESSIEURS,

La commission que vous avez chargée d'examiner le projet de budget des dépenses pour l'exercice 1845, ne vous propose d'en modifier ni les chiffres, ni les dispositions réglementaires. Quelque considérables que soient les crédits demandés, elle sait combien les exigences actuelles des services se sont étendues; et c'est sur la situation générale des finances qu'elle se propose d'appeler principalement votre attention.

Deux faits, Messieurs, ont signalé et continuent à signaler la marche des finances. L'un c'est l'élévation graduelle et soutenue des recettes; l'autre c'est l'élévation non moins soutenue des dépenses.

---

* Cette commission était composée de MM. le comte BEUGNOT, le baron DE BARANTE, PASSY, ODIER, le baron GIROD (de l'Ain), le comte BAUDRAND, le marquis DE LAPLACE.

De 1823 à 1833, les ressources ordinaires, malgré des réductions d'impôt qui les ont affaiblies de près de 70 000 000, se sont élevées de plus de 50. Durant les dix années qui ont suivi 1833, le mouvement a été plus vif encore, et les recettes, bien que ni les formes, ni l'espèce des perceptions n'aient été modifiées sensiblement, se sont accrues de 300 000 000. C'est là un résultat des progrès que le maintien de l'ordre et de la paix a facilités parmi nous. Les arts et les connaissances ont avancé d'un pas rapide. Plus ingénieuse et plus éclairée, l'industrie a acquis plus de puissance. Entre la richesse et les labeurs qui la créent, ont changé au profit de tous, les proportions préexistantes, et grâce au développement du bien-être général, tous ceux des impôts qui assurent à l'État une part des avantages acquis, sont devenus plus productifs.

D'un autre côté, les dépenses ont grossi, et devaient grossir, en même temps que les recettes. Parmi les besoins divers auxquels les Gouvernements sont tenus de pourvoir, il en est qui surviennent et s'étendent à raison des progrès de l'ordre social. Au sein de populations qui s'enrichissent et s'éclairent, les affaires croissent en importance et en nombre, et force est de multiplier les administrations dont les services en garantissent la sûreté. De même avec la production augmentent les échanges, et de là la nécessité d'agrandir et de perfectionner les voies de communication; enfin, plus les travaux et les occupations réclament d'intelligence et de savoir, plus les avantages

attachés à l'instruction ont de prix, et plus s'élèvent les subventions destinées à les répandre. Ainsi ont marché les choses dans notre pays : richesses et besoins publics, tout s'est développé de concert, et l'Etat a vu croître à la fois ses revenus et ses charges.

Mais quelque avantage que promette à l'avenir l'extension naturellement progressive des ressources, il est aux dépenses de chaque époque des limites qu'il importe de ne pas dépasser. Vainement les revenus hausseraient-ils rapidement ; vainement leurs sources s'élargiraient-elles d'année en année, si les dépenses marchaient plus vite encore, tôt ou tard naîtraient des embarras, et il suffirait d'un accident inattendu pour les rendre difficiles à surmonter.

La situation présente ne laisse-t-elle, à cet égard, rien à désirer ? C'est aux faits à répondre : nous vous les rappellerons en peu de mots.

Avant l'année 1840, entre les recettes et les dépenses ordinaires, s'était rétabli l'équilibre, et une portion considérable des revenus, amassée à titre de réserves de l'amortissement, laissait un excédant applicable, soit à l'extinction d'une partie des dettes anciennes, soit à des services extraordinaires. Depuis quatre ans il n'en est plus de même : des charges nouvelles ont pesé sur le Trésor, et il a fallu appeler les réserves de l'amortissement à éteindre ou à réduire des découverts successifs.

Voici les chiffres qui constatent l'étendue du changement :

Les découverts antérieurs à l'exercice 1840 montaient à . . . 256 029 250 f.

A ces découverts anciens s'en sont joints de nouveaux, dont l'ensemble, à la fin de 1843, s'élevait à 328 229 098 (1)

Et le découvert total s'est trouvé de. 584 258 348

A la réduction de ces découverts ont été affectées les réserves de l'amortissement réalisées en 1842 et 1843, ci. 136 988 426

Et le découvert total, à la fin de l'exercice 1843, est resté fixé à 447 269 922

C'est là une charge dont l'emploi des réserves de l'amortissement ne tarderait pas à atténuer le poids excessif, si des dépenses d'une autre nature n'étaient également imputées sur les mêmes ressources. Aux travaux publics extraordinaires ont été alloués, à partir du 25 juin 1841, des crédits généraux à répartir sur plusieurs exer-

(1) Découverts de l'exercice 1840. . . . . 138 009 529 fr.
— — 1841. . . . . 18 695 725
— — 1842. . . . . 108 612 173
— — 1843. . . . . 62 911 671

Total des quatre exercices. . . . . 328 229 098 fr.

cices, et ces crédits forment une masse totale de 1 016 338 400 fr. (1).

Or, pour couvrir cette dépense, n'existent que deux sortes d'affectations. Le Ministre des finances a été autorisé à négocier un emprunt de 450000000, et cet emprunt, sur lequel 150 000 000 ont été réalisés, une fois épuisé, ce sera aux réserves de l'amortissement à fournir les 566338400 f. qui resteront à la charge du Trésor.

Ce mode de libération est fort simple, et nous n'hésiterions assurément pas à lui accorder la plus entière confiance si l'efficacité n'en demeurait subordonnée à des éventualités qui peuvent l'affaiblir. Rien de mieux entendu, en effet, que d'acquitter les dépenses extraordinaires à l'aide des réserves de l'amortissement, et d'employer à prévenir la formation de dettes nouvelles des ressources destinées originairement à réduire les dettes anciennes; mais le succès de toute opération à trop long terme dépend de circonstances que nul n'est certain de pouvoir maîtriser complétement, et ici rien ne saurait garantir suffisamment qu'il ne s'en présentera pas de contraires au but qu'on se propose.

Déjà, en effet, quelques-unes des prévisions

---

(1) *Crédits généraux.*

Loi du 25 juin 1841	496 821 400 fr.
Lois des 11 juin 1842 et 24 juillet 1842..	155 000 000
Lois de la session actuelle.....	364 517 000
Total.....	1 016 338 400 fr.

sur lesquelles repose l'espérance du succès, ne se sont pas pleinement réalisées. L'année 1843, loin de ramener l'équilibre annoncé, a laissé un découvert de plus de 62 000 000 fr. L'année 1844, d'après des évaluations officielles, en produira un d'au moins 30 000 000 fr. et quant à l'année 1845, dont l'exercice s'ouvrira en déficit, il est vraisemblable qu'elle ne finira pas plus avantageusement. C'est un inconvénient sérieux que cette succession de découverts inattendus, et si les exercices qui suivront celui de 1845 en amenaient de nouveaux, le mal deviendrait grave. Les réserves de l'amortissement sur lesquelles on compte pour payer les travaux publics extraordinaires, auraient à subvenir à des excédants de dépense ordinaire, et au lieu de descendre, dans le délai prescrit, au chiffre où la prudence veut qu'on la retienne, la dette flottante demeurerait longtemps grevée de charges exorbitantes.

Il est d'autant plus naturel d'admettre que tel sera le cours des faits, que les crédits spéciaux ouverts aux travaux extraordinaires, jusqu'à la fin de 1845, dépassent de beaucoup le montant de l'emprunt autorisé (1). Ces crédits s'élèvent à la somme totale de 557 956 594 fr. ; et quand l'emprunt sur

---

(1) Crédits spéciaux ouverts depuis 1842 jusqu'à la fin de 1845, au compte de la loi du 25 juin 1841. 351 521 594 fr.

Crédits des lois postérieures, y compris celles de la session actuelle..... 206 435 000

Total..... 557 956 594 fr.

lequel 150 000 000 fr. seulement ont été réalisés, aura fourni la totalité des ressources qu'il doit produire, resteront encore 107 956 594 fr. sans autre affectation que les réserves de l'amortissement.

Voici, Messieurs, dans l'hypothèse vraisemblable où l'emprunt serait complétement effectué avant la fin de 1845, quelle serait la situation au 1er janvier 1846.

Les découverts existants au commencement de l'exercice actuel, montaient à.	447 269 922 fr.
A ajouter le découvert prévu pour 1844	30 406 508
Id. pour 1845. . .	1 791 835
Id. l'excédant des crédits spéciaux sur le montant de l'emprunt	107 956 594
TOTAL. . . .	587 424 859 fr.
A déduire le montant des réserves de l'amortissement réalisées en 1844 et en 1845, ci. . . .	147 405 778
Resterait en découvert à la fin de 1845, la somme de. . .	440 019 081

Vous le voyez, Messieurs, la dette flottante se retrouverait, au commencement de l'exercice 1846, à peu près au même niveau qu'au commencement de l'exercice 1844, et encore faut-il, pour admettre ce résultat, supposer, contre toute vraisemblance, que, durant l'exercice 1845, les excédants de recette suffiront pour faire face aux crédits

supplémentaires que tant de causes diverses contraignent le Gouvernement à réclamer.

Quoi qu'il en doive advenir, et même en s'arrêtant à l'hypothèse la plus favorable, la situation, Messieurs, n'en serait pas moins digne d'attention. A la fin de l'exercice 1845, et sauf les modifications qui pourront provenir des délais apportés à l'emploi des crédits ouverts, la dette exigible montera encore à plus de 440 000 000 fr. et le Trésor, outre qu'il aura à la ramener dans des limites plus étroites, devra, de plus, subvenir aux dépenses afférentes à 458 381 806 fr. de crédits généraux que spécialiseront les exercices postérieurs à 1845. Ce n'est pas moins de neuf années qu'il faudra pour recouvrer la libre disposition des réserves de l'amortissement et rentrer dans l'état normal.

N'y a-t-il pas un peu de témérité à laisser les finances engagées pour un temps aussi long? L'avenir en décidera ; seulement nous rappellerons que, dans le cas où de nouveaux découverts se produiraient, il deviendrait urgent de prévenir l'aggravation de la dette flottante. Aujourd'hui, cette dette ne suscite aucun embarras sérieux ; les anticipations de recouvrement, les fonds de diverses origines déposés au Trésor aident puissamment à en couvrir les exigences ; et si elle s'atténuait, des encaisses improductives ne tarderaient pas à se former. Mais il importe de ne pas l'oublier. D'une part, au nombre des fonds confiés à l'État, il en est de constamment exigibles, et qui, à moins que des lois ne viennent à créer des garanties qui manquent encore, demeureront susceptibles de retrait immédiat ; de l'autre,

la dette flottante serait la véritable, peut-être la seule ressource des jours difficiles. C'est à elle que dans les moments de péril imprévu seraient demandées des avances indispensables, et la laisser trop chargée, c'est affronter le risque de manquer de quelques-uns des moyens extraordinaires de service dont le pays pourrait avoir besoin.

Rien, Messieurs, dans ces observations, ne tend à déverser le moindre blâme sur l'usage que le Gouvernement fait de la paix pour doter la France de grands travaux qui, en semant de toutes parts l'intelligence et l'activité, aident les populations à croître en richesse et en force. Si, parmi ces travaux, il en est qui feront attendre longtemps encore le remboursement des frais qu'ils occasionnent, tous du moins déposent sur le sol des germes de prospérité dont le développement assuré ne peut manquer d'agrandir les sources du revenu. Mais, par cela même que ces œuvres sont de celles dont les générations futures recueilleront les plus beaux fruits, l'équité permettrait de les appeler à supporter une partie des sacrifices que le présent s'impose, et peut-être des combinaisons qui laisseraient les finances plus libres seraient-elles les plus conformes aux véritables intérêts de tous. L'avenir, Messieurs, n'appartient à personne; l'engager, c'est s'exposer à des hasards dont la prudence défend aux Etats d'accepter les chances parfois périlleuses sans nécessité absolue.

Voici maintenant le peu que nous avons à vous dire sur les divers services auxquels le budget doit pourvoir. Nous ne vous entretiendrons que du

très-petit nombre de faits qui nous semblent mériter quelques observations.

PREMIÈRE PARTIE.

DETTE PUBLIQUE.

Le crédit total demandé pour ce service, s'élevait primitivement à 367 120 654 fr. La Chambre des Députés n'a accordé que 365 608 154 fr. Ce changement provient de l'extension à tous les cautionnements de la réduction de 1 pour 100 d'intérêt que le Ministre des finances ne voulait appliquer qu'aux cautionnements des titulaires d'offices transmissibles. Des pétitions adressées à la Chambre des Pairs réclament contre le vote rendu dans une autre enceinte, et, en effet, il est impossible de méconnaître qu'il n'a pas été exempt d'une précipitation fâcheuse.

En proposant de fixer à 3 pour 100 l'intérêt des cautionnements des officiers publics et ministériels, le Ministre se fondait sur la différence des conditions qui, jusqu'au 1er janvier 1825, ont régi les cautionnements suivant leur origine. Il pensait que les avantages accordés aux titulaires d'offices par la loi du 28 avril 1816 permettaient de rétablir, à leur égard, des distinctions qui avaient subsisté depuis longtemps, et qu'une diminution de 1 pour 100 sur le produit des faibles sommes qu'ils sont tenus de déposer à titre de garantie de bonne gestion, ne constituerait pas une injustice dont ils pussent se plaindre. Peut-être, et toute considération d'équité laissée de côté, eût-il fallu s'abstenir de toucher à un état de choses consacré par vingt

années de durée : du moins est-ce ce que l'événement a prouvé; car la disposition proposée a été étendue à l'ensemble des cautionnements, et tous les possesseurs sans exception ont été frappés à la fois par une mesure qui, dans l'origine, ne devait atteindre qu'une seule classe de titulaires.

Cette mesure, Messieurs, comme M. le Ministre des finances, nous la regrettons vivement. Elle pèsera principalement sur les comptables du Trésor, et il en est beaucoup dont elle modifiera dommageablement la situation.

On a argué en sa faveur de la diminution de l'intérêt; mais, à cet égard, l'erreur est manifeste. Il n'est pas vrai que les placements ne s'effectuent qu'à 3 pour 100; le cours des rentes est plus élevé, et le pied sur lequel se négocient les bons royaux ne saurait être pris pour règle; car c'est la courte durée des échéances qui détermine les prêteurs à se contenter d'un faible intérêt pour des sommes dont la rentrée intégrale est prochaine et assurée. D'ailleurs, s'il fallait que le produit des cautionnements suivît dans ses oscillations le taux de l'intérêt, l'État serait tenu de l'élever toutes les fois que ce taux s'accroîtrait, et ce serait précisément dans les temps difficiles, dans les moments de gêne et de crise qu'il aurait de plus amples sacrifices à s'imposer.

Assurément, nous ne prétendrons pas qu'il ne faille tenir aucun compte des modifications que l'accumulation progressive des richesses apporte dans le produit annuel des capitaux mobiliers; mais encore faut-il, à l'égard des cautionnements,

ne procéder qu'avec une réserve dont l'oubli vient de conduire à frapper d'un véritable impôt des fonds dont l'État n'est que dépositaire, et sur lesquels, quelle qu'en soit la forme, il n'est pas juste qu'il puisse bénéficier.

On ne s'est pas souvenu assez que si l'État est pleinement libre d'imposer aux hommes qui lui proposent leurs services les conditions qu'il juge convenables; il ne l'est plus, ces services une fois acceptés, d'altérer sans nécessité impérieuse les conditions auxquelles il les a obtenus. Pour les comptables, l'intérêt qu'ils tirent de cautionnements très-élevés influe sensiblement sur leur sort. Affaiblir cet intérêt, c'est amoindrir la somme des avantages sur lesquels ils ont eu droit de compter, c'est oublier que, sans la foi qu'ils ont mise dans la conservation de ces avantages, il en est qui ne seraient pas entrés dans les carrières où ils se trouvent engagés.

M. le Ministre des finances annonce que le vote de la Chambre des Députés appellera son attention sur les questions soulevées par la forme des cautionnements : il est à souhaiter qu'il parvienne à rendre aux comptables la sécurité complète due à leurs intérêts.

TROISIÈME PARTIE.

SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.

Justice et cultes, et affaires étrangères.

Nous n'avons aucune observation à soumettre à la Chambre, ni sur l'ensemble ni sur les détails du

service de ces deux ministères. Les demandes de crédit sont conformes aux besoins constatés, et elles n'ont éprouvé, dans une autre enceinte, que des modifications sans importance.

Instruction publique,

Parmi les réductions subies par les crédits réclamés par ce ministère, il n'en est qu'une qui soit digne de remarque : c'est une réduction de 280 000 fr. demandés, à titre de subvention, aux caisses des fonctionnaires de l'Université et des employés de l'administration centrale. Les motifs de cette réduction sont fondés. Les deux caisses de retraite qui invoquaient l'assistance de l'État possèdent encore des rentes provenant des placements successifs d'anciens excédants de ressources. Ce n'est qu'après en avoir disposé pour faire face à leurs besoins, qu'elles auront droit à des secours.

Intérieur, agriculture et commerce, travaux publics.

Les changements dont les allocations demandées par ces trois ministères ont été l'objet s'expliquent facilement. Ainsi, au ministère de l'intérieur ont été retranchés des fonds que la nouvelle loi relative aux patentes dispensera d'employer; et, au ministère des travaux publics, quelques sommes, dont la plus considérable porte sur les crédits destinés à l'exploitation des chemins de fer exécutés par l'Etat.

La Chambre des Députés a pensé, avec raison, que

dans les six premiers mois de l'exercice 1845, seront décidées les questions relatives aux deux chemins de Lille et de Valenciennes, et qu'il y avait d'autant moins d'inconvénients à réduire de moitié le crédit réclamé pour l'année entière, que les Chambres devra être de nouveau en session avant que la somme accordée soit épuisée, il sera facile d'en obtenir en temps utile les moyens de service qui pourraient devenir nécessaires.

Guerre.

L'effectif à entretenir en 1845 dans les divisions territoriales de l'intérieur, devait consister en 284 000 hommes et 69 520 chevaux. Cet effectif a été réduit de 4 000 hommes et de 2 000 chevaux, et ce changement a entraîné, dans les allocations demandées, une diminution de 2 663 370 fr. A cette diminution s'en joignent d'autres qui se répartissent sur les divers chapitres du budget de la guerre et portent le total des réductions à 3 378 222 fr. Aucune de ces réductions n'est assez considérable pour nécessiter des explications particulières ; elles ne sauraient gêner les services qui auront à les supporter, et peut-être offriront-elles l'avantage de rappeler combien il importe de les contenir dans les limites des besoins réels.

L'effectif voté pour l'Afrique monte à 60 000 hommes et à 13 896 chevaux, non compris 9 232 hommes de troupes indigènes. Les dépenses prévues tant pour la solde que pour les divers services à effectuer dans l'Algérie, s'élèvent à 66 928 130 fr., ce qui porte l'ensemble des crédits admis par la

Chambre des Députés au compte du ministère de la guerre, à 292 805 604 fr.

Il est bien désirable que les ressources attribuées aux services de l'Algérie puissent répondre aux besoins durant le cours de l'exercice 1845. Jusqu'ici les prévisions du Gouvernement sur ce point ont constamment été trompées, et quand nous savons qu'aujourd'hui même plus de 90 000 hommes de troupes françaises et indigènes suffisent à peine à assurer la domination française sur tout le territoire occupé, il nous est impossible de supposer que le Ministre de la guerre puisse rentrer l'année prochaine dans le cadre fixé par les évaluations du budget.

De toutes les causes qui ont amené les découverts du Trésor, la principale a tenu aux demandes de crédits supplémentaires auxquelles les Chambres ont eu à satisfaire dans l'intérêt de l'Algérie. Ne vaudrait-il pas mieux se placer une fois pour toutes dans la vérité, et réclamer du budget même la totalité des dépenses dont on s'attend à avoir besoin? Du moins, M. le Ministre des finances pourrait-il alors asseoir ses calculs sur des bases réelles, et s'affranchir de mécomptes qui ne cessent de se représenter?

Parmi les articles additionnels que contient le texte du projet du budget, il en est un qui prescrit de rattacher au budget général de l'État toutes celles des recettes et des dépenses de l'Algérie qui ne sont pas municipales. C'est là une mesure de bonne administration à laquelle il est impossible de refuser de justes éloges.

Marine.

Les allocations dont la marine a besoin pour son service ordinaire montent à 106 774 827 francs. Entre ce chiffre et celui de l'année 1844 n'existe qu'une différence à peine sensible. Comme la guerre, la marine est sujette à des nécessités de dépenses parfois imprévues. Nous ignorons si les crédits qu'elle a réclamés suffiront aux exigences de l'exercice prochain. Dans tous les cas, aucune des ressources qu'elle a demandées ne lui a été refusée, et si des réductions dont l'ensemble s'élève à 466 453 francs ont atteint quelques parties de son budget, les services ne paraissent pas devoir en souffrir.

Finances.

Nous n'avons à signaler que des innovations admissibles dans le chiffre et la distribution des services de ce ministère. Un chapitre spécial a été ouvert aux achats de tabacs, et ce changement a entraîné un virement de crédit de 24 700 000 fr. De même la promulgation de la loi relative aux patentes a permis une réduction assez considérable sur le fonds affecté aux remboursements et restitutions. Le nouveau principal de la contribution des patentes étant inférieur à l'ancien, avec la recette prévue ont dû s'abaisser les sommes afférentes aux frais de rentrée.

Telles sont, Messieurs, les courtes observations que nous avons cru devoir vous soumettre sur les dépenses à créditer pour l'exercice 1845. Nous

avons cherché à vous retracer, en commençant ce rapport, la situation générale des finances, et les évaluations que nous vous avons présentées sortent de chiffres sur lesquels nous sommes d'accord avec les Ministres. Il ne nous reste qu'une réflexion à vous communiquer : c'est que les faits n'ont pas confirmé les espérances que le discours de la Couronne permettait de concevoir, et que reproduisait l'Exposé même des motifs du projet de budget. L'équilibre n'est pas rétabli. L'exercice 1845 s'ouvrira en déficit; à des dépenses prévues dont l'ensemble est de 1 363 596 248 fr., ne répondent que des recettes dont le produit présumé n'excède pas 1 361 784 417 fr. Vainement la Chambre des Députés a-t-elle opéré sur les crédits proposés des réductions qui montent à plus de 9 000 000 fr., ce n'a pas été assez pour contre-balancer l'effet des diminutions de recette auxquelles donnent lieu, d'une part, l'adoption du nouveau tarif des patentes, de l'autre, une mesure que vous-mêmes désiriez, la suppression de la rétribution universitaire.

Nous mettons assez de foi, cependant dans les progrès de la richesse publique pour ne pas douter que, cette année encore, les recettes continueront à croître et s'élèveront au delà des évaluations du budget. Mais, en revanche, ne verrons-nous pas se révéler des nécessités qui se traduiront en demandes d'allocations supplémentaires? M. le Ministre des finances, et nous nous plaisons à le reconnaître, n'a rien négligé pour doter ceux des services qui, d'ordinaire, réclament des suppléments de crédits;

mais il est des faits qui peuvent tromper les appréciations les plus sincères, et jusqu'ici il est bien peu d'exercices qui n'en aient vu s'accomplir d'assez considérables pour troubler l'économie de calculs sur lesquels on se flattait de n'avoir plus à revenir. Un budget où les recettes et les dépenses se touchent de trop près ne laisse pas assez de place à l'imprévu. C'est un point que nous ne saurions trop recommander à l'attention de MM. les Ministres.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le président BOULLET, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projets de loi relatifs à la fixation du Budget des recettes pour l'exercice 1845.

MESSIEURS,

Vos commissions vous ont si souvent présenté des considérations sur l'état général des finances, sur les inquiétudes que peut faire concevoir le développement des travaux publics, sur celles plus graves qui résultent de l'établissement des budgets en déficit, que la commission que vous avez chargée de l'examen du budget des recettes a cru devoir se borner à vous soumettre le résultat de la discussion des articles et les observations qu'elle a fait naître dans son sein.

Les contributions directes, savoir : la contribution foncière, la contribution personnelle et

* Cette commission était composée de MM. le comte DE LA RIBOISIÈRE, le président BOULLET, le vicomte DE FLAVIGNY, le comte DE LA VILLEGONTIER, ROSSI, GAUTIER, le comte DE TASCHER.

mobilière, celle des portes et fenêtres et celle des patentes, s'élèvent à la somme de 411 986 166 fr.

La contribution foncière reste fixée sur les mêmes bases. Elle est augmentée seulement de 490 000 francs, par suite de la cotisation des propriétés nouvellement bâties et imposables, déduction faite de celles qui ont été détruites ou démolies, en conformité de la loi du 17 août 1835.

Cet accroissement qui se manifeste constamment depuis quelques années, atteste les développements de la richesse publique.

Un article (6) a été introduit pour régulariser la délégation que les propriétaires font à leurs fermiers de payer en leur acquit la contribution foncière. Il autorise la formation, à des frais modiques, d'un rôle auxiliaire, quand il se trouve plus de trois fermiers. Nous pensons qu'il satisfait aux vœux des propriétaires, sans nuire au recouvrement de l'impôt.

La répartition de la contribution foncière entre les départements excite depuis longtemps de justes plaintes. Si les travaux du cadastre et les mesures administratives qui ont été prises ont diminué sensiblement l'inégalité des répartitions entre les arrondissements et les communes, il n'en est point de même entre les départements. Les différences sont à peu près restées ce qu'elles étaient sous l'empire des coutumes diverses qui régissaient la France avant la Révolution, et dont l'influence s'est fait sentir dans les premiers travaux de l'établissement de la contribution foncière. Cette iné-

galité tend chaque jour à s'aggraver, car l'assiette de l'impôt des propriétés nouvellement bâties, se faisant sur le rapport établi dans le département entre le revenu et la contribution, il en résulte que les départements les moins chargés n'apportent à l'Etat, pour les cotes nouvelles, qu'un tribut moindre que la moyenne de l'impôt, et que ceux qui sont surchargés voient s'accroître indéfiniment les poids qu'ils ont à supporter.

On a dit quelquefois, pour justifier l'état de choses existant, que, depuis cinquante ans, toutes les transactions s'étaient opérées sous l'influence de la différence de l'impôt, que la quotité des charges avait été prise en considération dans les ventes qui ont été faites par l'acheteur aussi bien que par le vendeur. Outre que ce raisonnement ne s'appliquerait point aux propriétés qui sont restées dans les mêmes familles (et le nombre en est grand dans beaucoup de départements), il est contraire aux principes de notre droit public qui garantissent l'égalité de l'impôt. La juste espérance du retour à l'égalité proportionnelle a été transmise par les vendeurs à leurs successeurs, comme tous les droits éventuels qui s'attachent à la propriété.

Nous n'ignorons pas les graves difficultés que présente la peréquation de l'impôt foncier. Peut-être est-il difficile de s'en rapprocher autrement que par une loi de dégrèvement, ainsi qu'on l'a fait deux fois sous la Restauration. Toutefois l'expérience qui va être faite de l'application d'une nouvelle répartition pour l'impôt des portes et fenêtres donnera la mesure de ce qui pourrait

être tenté pour l'impôt foncier. Peut-être aussi trouverait-on, à l'aide des propriétés nouvellement bâties, un moyen de se rapprocher de l'égalité proportionnelle. Nous appelons sur cet objet important les méditations de M. le Ministre des finances.

La peréquation de la contribution personnelle et mobilière a été depuis longtemps l'objet de la sollicitude du législateur. La loi du 21 avril 1832 avait ordonné qu'il serait fait, à partir de 1834, et de cinq en cinq ans, une révision des contingents. Elle fut inexécutée. La loi du 14 juillet 1838 remit la première opération en 1842, et fixa à dix ans le retour périodique de la répartition. La loi du 11 juin 1842 prorogea le délai jusqu'à la session de 1844.

Le moment était donc arrivé de proposer les bases d'une nouvelle répartition. Mais le Gouvernement déclare qu'il n'a que des documents insuffisants, que les opérations du recensement, entravées dans quelques départements d'une manière si fâcheuse, ne présentent point assez de certitude pour servir de base à une nouvelle répartition ; que les travaux auxquels s'est livrée l'administration l'autorisent à penser que la répartition actuelle n'est point aussi vicieuse qu'on pouvait le supposer. Il propose, en conséquence, l'abrogation de l'article 2 de la loi du 14 juillet 1838, et un nouveau mode pour faire disparaître progressivement les inégalités qui existent de département à département.

Ce mode consiste dans l'application à la contribution personnelle et mobilière de la règle posée

dans la loi du 17 août 1835. Le contingent départemental serait réduit de la part afférente aux maisons détruites, et augmenté proportionnellement à la valeur locative des maisons construites ou reconstruites, à mesure que ces maisons seraient imposées à la contribution foncière.

L'augmentation serait d'un vingtième de la valeur locative réelle des locaux consacrés à l'habitation personnelle. Cette proposition serait favorable aux départements dont la contribution serait ainsi augmentée, la moyenne actuelle de l'impôt paraissant être du quinzième au seizième de la valeur locative. Toutefois, il n'y aurait point à craindre une atténuation de recettes pour le Trésor; il y aurait à espérer au contraire une légère augmentation par suite de la supériorité du nombre des maisons bâties, sur celui des maisons détruites. On arriverait ainsi, dans un temps fort éloigné, à la vérité, à la fixation de l'impôt au vingtième des valeurs locatives dans tout le Royaume.

La commission a vu, avec regret, qu'on dût perdre l'espoir d'une péréquation immédiate, dont la législation avait flatté longtemps les populations. Toutefois, nous avons pensé que dans l'impossibilité déclarée par le Gouvernement d'exécuter la loi du 11 juin 1842, il serait hasardeux de fixer un nouveau délai pour la révision des contingents; que les inégalités n'étant pas trop choquantes, il n'était pas sans inconvénients de modifier les bases de l'impôt, parce que les mécontentements qui résultent des augmentations dé-

passent toujours les satisfactions que produisent les diminutions; que d'ailleurs la mesure proposée n'engagerait pas les législatures subséquentes. La commission a donc donné son assentiment à l'article 5 du projet de loi.

Quant à l'application de la loi de 1835 à la contribution personnelle et mobilière, les effets seront tellement lents pour la peréquation, que pendant longtemps ils seront insensibles. Mais la mesure est juste en elle-même, et la base prise pour le rapport de l'impôt à la valeur locative n'est point susceptible de critique. Il en résultera, si le développement de la richesse publique continue, une légère augmentation de recette pour le Trésor.

Si le recensement n'a point produit les effets qu'on en espérait pour les contributions personnelle et mobilière, il a pu servir de base à une nouvelle répartition de celle des portes et fenêtres. Le dénombrement des portes et fenêtres, opération toute matérielle, s'est consommé malgré les oppositions que le recensement a éprouvées en certaines localités. Il résulte de la nouvelle répartition établie dans l'état B *bis*, annexé au projet, un déplacement, sur 1844, de 705 147 fr. Cinquante départements sont diminués; trente-cinq sont augmentés. Le contingent total, basé sur celui de 1844 avec les augmentations résultant des constructions nouvelles, reste au-dessous de ce qu'aurait produit l'application du tarif légal des ouvertures à celles qui ont été recensées. Les articles 3 et 4 règlent les conséquences que doivent avoir dans l'application

du tarif les variations de la population des communes.

La contribution des patentes, portée au budget primitif pour la somme de 46614120 fr., est réduite de 7104970 fr. par suite de la nouvelle loi sur cette matière. Toutefois les données sur lesquelles M. le Ministre des finances a opéré sont très-conjecturales, puisque la loi n'est point encore mise à exécution.

Un article (8) a été introduit pour fixer l'époque de laquelle courra le délai de trois mois accordé aux contribuables par l'article 28 de la loi du 21 avril 1832, pour présenter les réclamations qu'ils ont à former contre les rôles des contributions directes. Cette époque sera celle de la publication des rôles. Il arrive, en effet, quelquefois que, soit par des circonstances impérieuses, soit par le fait des agents du Gouvernement, la publication des rôles n'a pas lieu au commencement de l'année, et l'époque de leur *émission*, fixée par la loi de 1832 comme le point de départ du délai, pouvait laisser aux contribuables des doutes sur le temps qui leur était accordé pour réclamer. La règle nouvelle leur donnant trois mois à dater de la connaissance réelle qu'ils ont des rôles, facilitera les demandes légitimes, et restreindra peut-être les demandes hasardées que les contribuables étaient portés à produire sans un examen suffisant, à cause de l'incertitude sur la durée du délai qui leur était accordé.

Trois articles (11, 12 et 13) sont relatifs aux contributions indirectes; les deux premiers ont

pour objet de prévenir la fraude ; le troisième admet, sur la demande du commerce, la réduction d'un droit établi sur les tireurs d'or et d'argent connu sous le nom de droit d'*argue*.

La loi du 28 avril 1816 et celle du 15 juin 1841 accordent l'exemption du droit de circulation pour les boissons transportées par les propriétaires ou fermiers à leurs caves, dans un rayon déterminé. L'usage de la régie les obligeait à justifier de leurs droits à cette exemption pour obtenir un passavant. Mais la jurisprudence ayant fait connaître qu'ils n'étaient tenus qu'à une simple déclaration, qui pouvait n'être pas conforme à la vérité, il devenait nécessaire de restreindre dans des bornes légitimes, l'usage de la faveur accordée à la propriété. Tel est le but de l'article 11 qui oblige l'expéditeur à justifier de son titre et à déclarer, lors du premier envoi, l'importance de la récolte. Il eût peut-être été à désirer, qu'ainsi que l'avait d'abord proposé le Gouvernement, l'obligation de la justification s'étendît à l'importance de la récolte. Mais on a craint que ce ne fût une occasion de vexations pour les propriétaires, que la contestation qui pourrait s'élever pour l'importance des produits n'amenât la régie à en réclamer l'inventaire, et on a laissé la déclaration de la récolte à la bonne foi des propriétaires. Tel qu'il est, l'article oppose encore quelque obstacle à la fraude.

L'article 12 a pour objet de prévenir l'usage abusif qu'on pourrait faire des expéditions qui accompagnent les boissons transportées, pour les

appliquer à plusieurs transports successifs; les délais calculés sur la distance, sont basés sur le mode de transport qui suppose le plus de temps. Le perfectionnement du mode de transport par le roulage accéléré, la navigation à la vapeur et les chemins de fer, permet d'appliquer l'expédition dont le délai a été fixé sur le mode le plus lent, à deux et même à trois transports. Il paraît que cette fraude se pratique surtout sur les alcools.

L'article y pourvoit en obligeant l'expéditeur à déclarer les divers modes de transports qui seront successivement employés, soit pour toute la route, soit pour partie, à la charge, dans ce dernier cas, de compléter la déclaration en cours de transport.

Mais les formalités nécessaires à l'application de cette disposition, ne peuvent être réglées d'une manière définitive, avant d'avoir reçu la sanction de l'expérience; elles seront déterminées par un règlement d'administration publique, qui sera ultérieurement converti en loi.

La commission donne son approbation à ces diverses mesures contre la fraude, qui toujours habile à déjouer les prescriptions de la loi, oblige l'administration à une lutte constante pour maintenir l'intégrité des droits du Trésor.

L'article 14 supprime la rétribution universitaire. Nous nous sommes demandé si cet article était bien placé dans le budget des recettes, et si la décision n'était point prématurée.

Sur la première question, on a dit que la rétribution universitaire n'avait pas le caractère d'un

impôt ordinaire, qu'elle était la compensation d'un service spécial; que bien qu'elle fût aujourd'hui perçue par les agents du Trésor, elle ne conservait pas moins sa nature particulière, puisqu'elle était réglée par l'Université et destinée à pourvoir à ses dépenses.

Mais on a répondu que dès que cette perception avait été placée dans les recettes de l'Etat, elle avait pris le rang d'une contribution ordinaire; que, puisque la loi du budget l'avait jusqu'ici autorisée, c'était à cette même loi à en prononcer la suppression, s'il y avait lieu; ces raisons ont décidé votre commission à reconnaître que l'article avait pu être placé dans la loi actuelle.

Quant à l'opportunité, elle a fait naître plus de doutes dans le sein de la commission. Les Chambres sont saisies d'une loi sur l'enseignement qui est de nature à modifier les rapports des instituteurs avec l'Université.

Quelques membres ont demandé s'il n'eût pas été plus à propos d'attendre que cette loi fût votée avant de supprimer un impôt qui avait en quelque sorte fait partie intégrante de la constitution de l'Université? si ce n'était pas le cas de surseoir alors que le budget réglé en déficit ne permet de dédaigner aucune ressource, même peu importante? s'il n'eût pas mieux valu, avant de céder à un entraînement généreux, rechercher si cet impôt, plus onéreux en la forme qu'au fond, apportait un véritable obstacle à la propagation de l'instruction secondaire?

Toutefois nous avons considéré que la rétribu-

tion universitaire était repoussée par l'opinion publique; qu'elle avait été critiquée avec force dans les deux Chambres; que sa suppression était devenue inévitable, et tout en reconnaissant que peut-être il eût mieux valu l'ajourner d'une année, nous vous proposons de sanctionner la mesure proposée.

Les perceptions diverses autorisées par l'article 15 donnent lieu à peu d'observations. Nous appelons seulement l'attention de M. le Ministre des finances sur le décime rural ajouté au prix du transport des lettres. Cette taxe est injuste en ce qu'elle frappe l'habitant des campagnes d'un droit que ne paie pas l'habitant des villes placé dans la même zone; par suite elle donne lieu à une fraude considérable. Le service rural a pris un grand développement; le moment est arrivée où il convient d'examiner si ce n'est pas le cas de réaliser les espérances qu'a fait concevoir aux habitants des campagnes, l'accueil favorable fait dans les deux Chambres à plusieurs pétitions relatives à cet objet.

Il y aura lieu aussi, sur cette même matière, de rechercher si le taux de 5 pour 100 pour le transport de l'argent, ne doit point être abaissé, du moins relativement aux sommes modiques. On sait, en effet, que ces envois sont faits par les classes peu aisées; qu'ils concernent généralement les militaires et les marins. D'un autre côté, la rétribution est supérieure à la valeur du service rendu. En général, l'Etat ne doit point faire concurrence à l'industrie particulière; mais cet in-

convénient n'est point à craindre pour le transport des sommes d'une faible importance, dont l'industrie particulière ne se chargerait pas, et il est utile d'assurer aux citoyens peu aisés des facilités que les autres obtiennent par d'autres voies.

Des ressources sont affectées au chapitre spécial des travaux extraordinaires pour une somme de 61 041 594 fr. Elles sont imputables sur le produit de l'emprunt de 450 millions autorisé par la loi du 25 juin 1841. Le tiers seulement de cet emprunt a été réalisé. Une disposition, introduite par la Chambre des Députés, autorise le Ministre des finances à négocier la partie non émise de l'emprunt au moyen d'une souscription publique, dont le mode et les conditions seront déterminés par ordonnance royale.

On a fait valoir, à l'appui de cette proposition, tout ce qu'avait d'illusoire la garantie de la publicité et de la concurrence dans l'adjudication des emprunts.

M. le Ministre des finances n'a point dissimulé les objections qu'elle pouvait faire naître, et, sans repousser la faculté qui lui était offerte, il s'est réservé expressément le droit d'en user ou de n'en pas user.

Nous ne blâmons point, Messieurs, cette confiance accordée au Gouvernement. Persuadés de la sollicitude de M. le Ministre des finances pour les intérêts de l'État, et de ses lumières pour apprécier l'opportunité des mesures à prendre pour concéder l'emprunt, nous vous proposons de sanc-

tionner l'article 21. Nous faisons des vœux pour qu'il amène une négociation utile aux intérêts du Trésor; mais nous pensons qu'une prudente réserve doit nous interdire toute réflexion qui serait de nature à compromettre la liberté d'action du Ministre, nécessaire à la responsabilité qui pèse sur lui.

En résumé, les recettes ordinaires s'élèvent à la somme de. . . . . 1 266 742 823 fr.

La dépense étant de. 1 268 534 654

il restera un déficit de. . . . . 1 791 831 fr.

Le Gouvernement a fait remarquer qu'il eût pu présenter un résultat plus satisfaisant, en évaluant les produits indirects au taux que rendent probables les recettes des premiers mois de 1844. Nous ne pouvons qu'approuver cette réserve. D'une part, en effet, bien que rien ne doive faire présager que le développement de la richesse publique soit altéré en 1845, des événements imprévus peuvent en suspendre le cours. De l'autre, malgré le soin apporté à l'évaluation des dépenses, il n'est point possible d'espérer que des crédits supplémentaires ne viennent dans le cours de l'exercice en augmenter le chiffre. Il importe que la nation ne soit point trompée sur l'état de ses finances; il importe qu'en se livrant, avec trop d'entraînement peut-être, aux travaux qui doivent féconder la prospérité publique, elle connaisse l'importance des sa-

crifices qu'elle s'impose pour le présent et pour l'avenir.

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

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte DE BONDY, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif aux travaux projetés, par l'État et la ville de Paris, sur les terrains des Petits-Pères.

MESSIEURS,

L'État possède, aux abords de l'église des Petits-Pères, à Paris, des terrains sur lesquels existent des bâtiments, affectés en ce moment aux services de la mairie du troisième arrondissement et au casernement provisoire de trois compagnies de garde municipale. Ce vaste emplacement est enclavé presque de toutes parts, n'ayant qu'un développement peu étendu sur la rue Notre-Dame-des-Victoires, et d'étroites issues du côté de la place des Petits-Pères.

Aussi l'administration des domaines s'est-elle

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte D'ABANCOURT, BESSON, le vicomte DE BONDY, DE CAMBACÉRÈS, le comte DE MONTESQUIOU, PATURLE, le comte DE SAINT-AIGNAN.

préoccupée, depuis dix ans, des moyens de tirer un meilleur parti de cette propriété, improductive aujourd'hui, et cependant si propre à acquérir une grande valeur, dans le quartier de Paris où les terrains sont le plus précieux. Plusieurs fois, il fut question de l'aliéner; en 1841 même, l'estimation en fut faite dans ce but, par les ordres de M. le Ministre des finances. Les plus vives réclamations, présentées par les habitants du quartier et par le gouvernement de la Banque de France, arrêtèrent toujours l'accomplissement d'une vente qui eût entraîné la suppression de la caserne où se trouve la garantie de leur sécurité.

D'un autre côté, depuis longtemps aussi, la ville de Paris avait conçu le projet d'établir aux Petits-Pères une mairie définitive; elle comprenait en même temps l'importance qu'il y aurait à conserver, sur ce point, une force armée suffisante. Le Gouvernement en avait décidé le maintien, quelle que dût être la disposition nouvelle de l'emplacement, considérant avec raison ce poste comme indispensable à la protection et à la défense de la Bourse, de la Bibliothèque royale, de la Banque, du Palais-Royal, de l'administration des postes et des halles.

L'idée vint alors, que l'ouverture d'une rue qui mettrait en communication le passage des Petits-Pères et la place de la Bourse, suivant une ligne à peu près parallèle aux rues Vivienne et Notre-Dame-des-Victoires, à travers la propriété de l'État et quelques autres, offrirait le moyen de réaliser plus facilement l'ensemble des intentions et des

projets indiqués. L'administration des messageries royales, dont les ateliers sont situés sur de vastes terrains contigus à ceux du domaine, allait au-devant de cette pensée, en offrant de céder le passage gratuit sur sa propriété, de percer à ses frais une seconde rue, et de contribuer à la dépense de l'ouverture projetée.

Cependant de longs pourparlers et une nombreuse correspondance n'ayant point amené de résultat, et l'urgence d'une solution se faisant sentir de plus en plus chaque jour, dans un grave intérêt public, M. le Ministre de l'intérieur, de concert avec M. le Ministre des finances, institua une commission *mixte*, c'est-à-dire une commission où étaient représentés tous les intérêts engagés dans la question, « à l'effet de préparer les bases d'un « arrangement à conclure entre le domaine de « l'État et la ville de Paris, pour la construction « d'une caserne destinée à la garde municipale, sur « le terrain domanial des Petits-Pères. » Cette commission, présidée par notre honorable collègue M. le comte d'Argout, gouverneur de la Banque, comptait dans son sein : MM. les préfets de la Seine et de police, le directeur des domaines du département, deux membres du conseil municipal de Paris, le maire du troisième arrondissement, un délégué de l'administration des messageries royales, un lieutenant-colonel du génie et un membre du conseil des bâtiments civils. Ses travaux, dirigés avec une précision remarquable, eurent un résultat aussi utile que prompt. Après avoir entendu et discuté les trois intérêts contradictoires, elle par-

vint à poser, en toute équité, les termes des conventions qui ont été acceptées ensuite par M. le Ministre des finances pour l'État, par le conseil municipal de Paris et par l'administration des messageries royales. Ces conventions, arrêtées provisoirement entre les parties intéressées, sont soumises aujourd'hui, Messieurs, à votre approbation par le projet de loi dont il s'agit. En voici l'analyse sommaire, en ce qu'elles ont d'essentiel.

1° La nécessité de construire une caserne, propre à loger trois compagnies de garde municipale, sur le terrain des Petits-Pères, étant unanimement reconnue, dans l'intérêt de la sûreté publique, l'Etat abandonne gratuitement à la ville de Paris, 1600 mètres carrés de terrain, superficie jugée suffisante pour cette construction, que la ville demeure chargée d'y élever à ses frais, avec affectation obligatoire. Quelques dispositions de détail règlent l'éventualité fort peu probable d'un changement de destination.

2° Pour donner toute sa valeur à la propriété que conserve le domaine, une rue sera ouverte à travers ses terrains et ceux des Messageries, lesquels seront livrés gratuitement. Cette rue, partant du passage des Petits-Pères, aboutira dans celle des Filles-Saint-Thomas, devant une des faces latérales de la Bourse. La ville accepte cette charge nouvelle, avec l'obligation d'acquérir les immeubles à occuper, autres que les terrains cédés, moyennant un forfait de 660 000 francs, auquel l'Etat contribue pour 460 000 francs, et les messageries pour 200 000 francs. Ces parts con-

tributives ont été fixées d'un commun accord, proportionnellement à l'intérêt de chacune des parties dans le percement de la rue projetée; s'il y a de quelque côté un avantage, il est en faveur de l'Etat.

3° Nous ne mentionnons guère que pour mémoire l'ouverture de la rue qui doit faire suite à la petite rue Saint-Pierre-Montmartre, dans la direction de l'arcade Colbert; car elle sera tout entière sur le terrain des messageries, qui supporteront tous les frais quelconques de premier établissement et la céderont ensuite à la ville, en toute propriété. Si le domaine, pour faciliter cette opération, consent à livrer 315 mètres superficiels de terrain aux messageries, c'est au prix moyen de ceux qu'il vendra, soit à la ville de Paris pour l'objet dont il va être question, soit à des particuliers sur la rue *ouverte*. Cette circonstance n'est donc pas de nature à nous préoccuper.

4° Enfin, l'Etat cède à la ville, pour la construction d'une mairie, auprès de l'église des Petits-Pères, une portion de terrain d'environ 1069 mètres superficiels, où se trouve aujourd'hui provisoirement ce service municipal; une expertise contradictoire a fixé le prix de ce terrain à 300 francs le centiare, en raison de la situation actuelle presque sans issue. S'il y a ici une concession envers la ville de Paris, en ce que le domaine pourrait, à la rigueur, exiger d'elle un prix basé sur la valeur du terrain après l'ouverture de la rue, n'est-il pas juste aussi de considérer que ce percement, qui donne une si forte plus value à

la propriété improductive de l'Etat, constitue pour le budget municipal une charge perpétuelle très-considérable? Est-ce d'ailleurs lorsqu'il s'agit d'installer convenablement un service administratif important, que le fisc doit déployer une rigueur intempestive? L'Etat tiendrait-il à faire ici la meilleure spéculation possible, au point de vue financier, sans se préoccuper du but politique de l'opération? N'oublions pas que cette concession, si c'en est une, est au nombre des conditions moyennant lesquelles on est enfin arrivé à une transaction si longtemps désirée par le Gouvernement dans sa sollicitude pour la tranquillité de la Capitale, et par le domaine lui-même dans son propre intérêt de propriétaire.

Au surplus Messieurs, l'utilité incontestable du projet ne nous a pas fait perdre de vue la cause du Trésor et nous avons cherché à nous rendre un compte exact de la situation du Domaine dans la transaction dont il s'agit.

Nous avons reconnu d'abord, par l'étude des plans, que dans le projet d'ouverture de la nouvelle rue, on avait pris les dispositions les plus économiques et les plus avantageuses, soit en évitant d'entamer des immeubles trop coûteux, soit en ménageant, de chaque côté de la voie, une profondeur favorable à des constructions telles que les besoins du quartier les réclament.

Ensuite, des documents certains, dressés par les agents mêmes de l'administration, nous ont fourni le moyen d'apprécier la somme des sacrifices faits par l'Etat, tant en terrains qu'en argent.

Nous avons pu comparer la valeur actuelle de la propriété domaniale avec la valeur future de la superficie qu'elle conservera, après l'ouverture des deux rues nouvelles, et toutes les cessions de terrain consommées. Cet examen nous a démontré que, tout compte fait, il resterait encore à l'Etat un bénéfice de plusieurs centaines de mille francs, tant le percement de ces terrains enclavés aujourd'hui doit en augmenter la valeur vénale. L'intérêt fiscal même en est donc suffisamment satisfait.

Quant au point de vue politique et administratif, il nous semble que la simple analyse des conventions dont il s'agit, telle que nous l'avons exposée, en est la justification pleine et entière. Nous croyons superflu de rechercher d'autres motifs pour vous déterminer, Messieurs, à l'adoption du projet de loi.

ESSIONS
136.
1844.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le vicomte DE FLAVIGNY, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi tendant à proroger les lois des 21 avril 1832, 1er mai 1834, et 24 juillet 1839, relatives aux étrangers réfugiés.

MESSIEURS,

Un projet de loi vous est soumis, ayant pour but de proroger jusqu'à la fin de 1845 les lois des 21 avril 1832, 1er mai 1834 et 24 juillet 1839, relatives aux étrangers réfugiés; c'est la simple continuation d'une mesure que les Chambres ont votée, chaque année, depuis 1832.

L'émigration étrangère se compose encore de

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BOISSY, le vicomte DE FLAVIGNY, le comte D'HAUSSONVILLE, le comte DE LEZAY-MARNEZIA, le comte DE MONTHION, le comte MORTIER, le prince DE LA MOSKOWA.

14265 individus (1), dont 4801 reçoivent une subvention régulière; cette dépense, déjà réduite à 2 150 000 fr. en 1844, n'est plus portée au budget de 1845 que pour 1 850 000 francs. Les agitations de l'Espagne ont contribué à maintenir aussi élevé le nombre des réfugiés, et le soin de nos bonnes relations internationales, aussi bien que des considérations d'ordre intérieur, conseillent au Gouvernement de ne pas se relâcher des précautions de surveillance dont il a reconnu la nécessité. Cette législation spéciale a d'ailleurs été fort adoucie en 1839, et l'absence de toute plainte constate que l'Administration n'use qu'avec réserve et modération des pouvoirs dont elle est armée.

Votre commission a, en conséquence, l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

---

(1) Réfugiés subventionnés . . .
- Espagnols 414
- Italiens 362
- Polonais 4022
- Divers 3

Réfugiés non subventionnés . . .
- Espagnols 7968
- Polonais 743
- Italiens 380
- Allemands 292
- Divers 81

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis D'ANDIGNÉ DE LA BLANCHAYE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de sept Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires votées par un même nombre de départements.

MESSIEURS,

M. le Ministre de l'intérieur, dans la séance du 20 juillet, vous a présenté sept projets de lois, acceptés par la Chambre des Députés, et concernant des impositions extraordinaires votées par sept départements. Les départements de l'Aube, de l'Aveyron, de la Charente-Inférieure, de la Loire-Inférieure, du Bas-Rhin, de la Vienne et des Vosges vous demandent à s'imposer extraordinai-

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE DAMPIERRE, le baron DUVAL, le duc D'ESTISSAC, le marquis DE ROCHAMBEAU, le baron DE REINACH, le baron DE VENDEUVRE, le marquis D'ANDIGNÉ DE LA BLANCHAYE.

** Aube, Aveyron, Charente-Inférieure, Loire-Inférieure, Bas-Rhin, Vienne, Vosges.

rement, dans des vues d'une utilité incontestable.

Votre commission, Messieurs les Pairs, a dû apporter une extrême attention à l'examen des besoins auxquels il s'agit de pourvoir, à l'urgence qui s'y rattache, aux précédents et aux formalités dont l'administration s'est entourée.

Ces investigations sérieuses ont fait ressortir, aux yeux de votre commission, la sagesse et la vérité de l'Exposé de M. le Ministre : ce qu'on vous propose a été reconnu utile, nécessaire et à peu près indispensable; elle vous propose donc d'accepter les sept projets de loi, et ainsi d'accorder au département de l'Aube, 1er projet :

L'autorisation de s'imposer extraordinairement pendant les années 1845 et 1846, 1 centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à la construction d'un hôtel de sous-préfecture à Cercio.

Au département de l'Aveyron, 2e projet :

L'autorisation de s'imposer extraordinairement pendant onze ans, à partir du 1er janvier 1846. 1 centime additionnel au principal des quatre contributions directes dont le produit sera affecté à la construction des prisons de Rhodez, et à l'acquisition d'un terrain.

Au département de la Charente-Inférieure, 3e projet :

L'autorisation de s'imposer extraordinairement

pendant six ans, à partir du 1er janvier 1845, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux des chemins vicinaux de grande communication.

Au département de la Loire-Inférieure, 4e projet :

L'autorisation d'emprunter une somme de 600 000 francs, qui sera exclusivement affectée à la construction d'un palais de justice, d'une caserne de gendarmerie et d'une prison à Nantes ; et de s'imposer extraordinairement pendant cinq ans à partir du 1er janvier 1846, 4 centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté tant au service des intérêts et de l'amortissement dudit emprunt, qu'à la construction des édifices sus-mentionnés.

Au département du Bas-Rhin, 5e projet :

L'autorisation de s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1845, 1 centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux de construction et de réparation des édifices départementaux.

Au département de la Vienne, 6e projet :

L'autorisation de modifier les conditions d'un emprunt autorisé en 1839. Elever le taux de l'intérêt jusqu'à 5 pour 100. S'il est nécessaire, le capital de cet emprunt, d'abord fixé à 500 000 fr.,

sera réduit dans la proportion du taux de l'intérêt.

Et enfin, au département des Vosges, 7e projet:

L'autorisation de s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1845, 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à la construction de prisons départementales, en commençant par celles d'Epinal.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 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 la construction de trois nouveaux paquebots à vapeur.

Messieurs,

Le projet de loi dont vous nous avez confié l'examen a pour objet d'ouvrir au Ministre des finances, sur l'exercice 1844, un crédit de 1 662 000 francs, applicable aux frais de construction et de premier établissement de trois paquebots à vapeur qui sont destinés à remplacer ceux qui font maintenant le service du transport de la correspondance entre Calais et Douvres.

La nécessité de cette dépense, déjà votée par la Chambre des Députés, a paru bien établie à votre commission.

Les trois bâtiments à vapeur qu'il s'agit de remplacer, ont été achetés, en 1833, à la compa-

---

* Cette commission était composée de MM. de Chastellier, Cordier, de Cubières, le baron Dupont-Delporte, Ferrier, le vice-amiral Halgan, le comte d'Haubersart.

gnie qui, à cette époque, a remis aux mains de l'administration des postes le service du transport des dépêches; l'un est de la force de cinquante chevaux; les deux autres sont de soixante chevaux. Ils exigeraient des réparations considérables pour qu'il fût possible de les maintenir en navigation; mais ces réparations ne leur donneraient pas les qualités qui leur manquent. Une longue expérience a constaté que ces bâtiments ont une marche beaucoup trop lente. D'un autre côté, il est bien reconnu que la faiblesse de leurs appareils moteurs ne leur permet pas de lutter contre les gros temps, soit pour sortir du port au moment où cela est nécessaire, soit pour y rentrer aux heures que la marée rend opportunes. Il s'ensuit que la célérité et la régularité du service sont souvent compromises. Cet état de choses nous place dans une infériorité très-regrettable relativement à l'administration anglaise, qui exécute sa part du transport de la correspondance internationale avec d'excellents bâtiments; il oblige même en certains cas l'administration française à avoir recours aux bâtiments anglais pour satisfaire à ses obligations. Un autre inconvénient, non moins grave, consiste en ce que les voyageurs ont peu d'empressement à s'embarquer sur les paquebots de l'État, et que le Trésor perd ainsi une source de produits très-notables.

Les trois bâtiments dont la construction est demandée auront des machines de cent cinquante chevaux, c'est-à-dire une force presque triple de celle des bâtiments actuels. On profitera, pour les

établir, des améliorations nombreuses que ce genre d'appareils a reçues depuis dix ans. Dans l'Exposé de motifs du projet de loi, on indique à l'avance trois des principaux perfectionnements qui seront mis en pratique, savoir : la coque en fer, la détente variable de la vapeur, et les chaudières tubulaires, système qui, en cas de rupture, offre peu ou point de danger. Du reste, on peut, sous ce point de vue, s'en rapporter à l'industrie française; elle est certainement et heureusement en mesure de réaliser une exécution tout aussi parfaite que celle que l'on pourrait obtenir des constructeurs étrangers. Le Gouvernement s'empressera sans doute de profiter de cette nouvelle occasion pour l'encourager et la soutenir, en lui confiant la construction des trois bâtiments dont il s'agit.

Le devis estimatif de chaque paquebot, s'élève à 537 000 fr., et, pour les trois, à 1 611 000 fr. Cette somme doit être augmentée de 15 000 fr. pour les frais que la surveillance des travaux exigera, et de 36 000 fr. pour les primes à accorder aux constructeurs, dans le cas ou la vitesse des paquebots dépasserait la limite exigible d'après le cahier des charges. Ces éléments du crédit total de 1 662 000 fr. qui est demandé, nous paraissent devoir mériter votre approbation.

L'emploi de ce crédit ne pourra évidemment avoir lieu dans le laps de temps pendant lequel, aux termes des règlements généraux de finance, les dépenses de l'exercice 1844 devront s'accomplir. En effet, les travaux de construction des

trois paquebots auront nécessairement une durée assez considérable. C'est en vue de cette circonstance que l'article 2 du projet de loi détermine que la portion de crédit non consommée sur 1844 pourra être reportée, par ordonnance royale, sur les exercices suivants.

Enfin, l'article 3 et dernier du projet de loi pourvoit à la dépense des trois paquebots, en l'imputant sur les ressources créées par la loi générale du 24 juillet 1843, qui a réglé les recettes de l'exercice 1844.

Nous terminerons en faisant remarquer que votre commission n'avait pas à se préoccuper de la question de savoir si les nouveaux paquebots devront être construits pour le double service de paix et de guerre, comme l'ont été les vingt-et-un bâtiments à vapeur que l'administration des finances possède dans la Méditerranée. C'est un point de vue trop important pour craindre que le Gouvernement n'y ait point égard; il examinera sans doute avec attention s'il est possible de concilier ce qu'il faut accorder à la rapidité que la convention du 3 avril 1843 exige dans les communications postales avec l'Angleterre, et ce que réclame une juste sollicitude pour les moyens de défense du pays, dans le cas d'une guerre maritime.

D'après tout ce qui précède, votre commission a l'honneur de vous proposer de donner votre approbation au projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. Camille PÉRIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture de crédits supplémentaires pour travaux de routes royales, de chemins de fer et de canaux.

MESSIEURS,

Le projet de loi que vous avez renvoyé à l'examen de la commission qui m'a chargé de vous soumettre ce rapport a pour objet de faire ouvrir à M. le Ministre des travaux publics des crédits supplémentaires, qui, hors un seul, s'appliquent à des chapitres de la deuxième section de son ministère.

L'expression de *crédit supplémentaire* emporte avec elle l'idée de quelque circonstance, non

---

* Cette commission était composée de MM. BESSON, Camille PÉRIER, le marquis D'AUDIFFRET, CHEVANDIER, MAILLARD, le comte DE HAM, le baron THÉNARD.

prévue au moment de la présentation ou du vote du budget, qui ne permettrait pas que les dépenses de l'un de nos services publics se renfermassent dans les limites qui lui avaient été assignées; d'une nécessité du genre de celles auxquelles il est permis de satisfaire au moyen de crédits ouverts par ordonnance royale, au moins de l'une de ces nécessités moins pressantes, quoique réelles, auxquelles il ne peu têtre pourvu que par des crédits législatifs.

Il n'y a rien de semblable pour les grands travaux publics; il ne peut survenir, ou il ne survient que bien rarement, des circonstances extraordinaires qui obligent dans le cours d'un exercice à dépasser les allocations dont ils auraient été l'objet. Rien ne s'oppose à ce que la masse des ouvrages à exécuter, le nombre des ateliers à ouvrir, et celui des ouvriers qu'ils devront occuper, soient réglés au commencement de l'exercice, dans des proportions à peu près exactes avec l'importance des crédits qui auraient été alloués pour chaque grand travail.

Lors donc qu'au milieu de cet exercice des crédits supplémentaires, et surtout des crédits supérieurs aux allocations primitives sont réclamés, la demande et le vote de ces crédits ne sont pas déterminés par une nécessité proprement dite, mais par des motifs généraux d'intérêt public : par exemple, la considération des avantages que recueillerait le pays, si, en donnant une impulsion plus vive aux travaux, on rapprochait le moment où il serait en possession de moyens de circulation qui doivent aider puissamment au développement de

sa prospérité. Ce n'est pas là de l'imprévu ; on peut être tout aussi vivement frappé de ces considérations au moment où se prépare la partie du budget concernant les travaux extraordinaires, qu'à l'époque tardive où a lieu la demande des suppléments de crédits. Nous trouverons à faire, à plusieurs de ceux demandés par le projet de loi, l'application des observations qui précèdent.

Nous allons examiner successivement, pour chacun des crédits inscrits au projet de loi, les motifs qui ont déterminé les demandes, et qui peuvent décider le vote de la Chambre.

Routes royales.

L'article 1er affecte un crédit de 6 millions à la continuation des travaux pour grosses réparations, pour achèvement de lacunes et pour rectifications de rampes des routes royales.

Ainsi que le fait remarquer l'Exposé des motifs, aucun service ne mérite à un plus haut degré la sympathie du Gouvernement. En raison des obstacles que la configuration du sol oppose, sur de vastes portions de notre territoire, à l'établissement de canaux et de chemins de fer, ces voies de circulation seront, pendant longtemps peut-être, le privilége du petit nombre, pour nous servir de l'expression de l'Exposé des motifs. Ce privilége serait exorbitant, si des moyens à peu près complets de communication par des routes de terre n'étaient pas le partage de tous.

Les dépenses ayant pour objet d'en perfection-

ner et d'en compléter le système, en corrigeant leurs nombreuses défectuosités, et en faisant disparaître les lacunes qui y existent encore, sont donc, aux yeux de votre commission, au premier rang de celles pour lesquelles il serait permis de dépasser la mesure de nos revenus annuels, dans un temps même où tout en favorise l'accroissement.

Nous n'avons garde par conséquent de contester l'opportunité de la demande de crédit, et de ne pas vous proposer d'ajouter votre sanction à celle qui a déjà été donnée par la Chambre des Députés.

Mais ce crédit n'est plus, comme celui ayant la même destination, qui a été accordé par la loi du 14 mai 1843, une simple anticipation sur ceux qui, d'après le système de la loi du 11 juin 1841, n'auraient dû être ouverts qu'à une époque plus reculée, et ne dépassant pas, par conséquent, la mesure des ressources créées par cette loi pour faire face à nos travaux extraordinaires jusqu'à l'extinction des découverts des trois exercices 1840, 1841 et 1842.

Les 6 millions demandés sont en dehors de cette limite; ils ne peuvent plus être imputés sur le produit de l'emprunt de 450 000 000 francs, qui, à 50 millions près, devait couvrir la dépense de l'ensemble de ces travaux. Ils retombent à la charge de la dette flottante, qui avait déjà à supporter le fardeau des dépenses pour travaux extraordinaires votés depuis la loi du 11 juin 1841, et en dehors de ses prévisions. Ce fardeau ne saurait être allégé

qu'au moment de la libération des réserves de l'amortissement. Nous ne sommes plus séparés de ce moment que par deux années; mais pouvons-nous espérer que les deux exercices prochains ne viendront pas ajouter, par des votes de travaux extraordinaires tout nouveaux, au découvert qui ne se balance que par cette dette flottante, si dangereuse en raison de la facilité même de l'accroître au delà de toute mesure raisonnable, dans des temps où rien ne trouble la sécurité des esprits. En supposant même qu'il n'y eût pas de vote de cette nature, les travaux dont la loi de 1841 paraissait avoir assuré l'entière exécution, même pour ce que cette exécution révélerait d'imprévu, au moyen des 40 millions réservés pour cette destination, ces travaux, disons-nous, nécessiteront encore des suppléments qui ne seront couverts qu'au moyen de l'extension de la dette flottante.

Les travaux pour grosses réparations et lacunes des routes royales ne feront peser en 1844, sur cette dette flottante, que les 6 millions du crédit supplémentaire qui vous est demandé; mais il était doté par le budget, et sur les ressources créées par la loi du 11 juin 1841, de 6 millions, qui formaient le solde de l'affectation qui leur est faite par cette loi.

Ainsi les travaux de cette nature auront absorbé, dans le cours de cet exercice, 12 millions.

S'ils sont maintenus dans la même activité pendant l'exercice prochain, les 12 millions qui formeraient leur dotation tomberaient tout entiers sur la dette flottante.

On s'abuserait d'ailleurs, si l'on supposait que nous verrions bientôt le terme de celles que l'administration juge nécessaires pour conduire à leur perfectionnement définitif l'ensemble de nos routes de terre à la charge de l'Etat.

Les 84 millions affectés par la loi de 1837 aux grosses réparations et aux lacunes des routes royales, et dont toute la portion qui n'était pas consommée au 1er janvier 1842 a été comprise dans les prévisions de la loi du 11 juin 1841, n'assuraient pas l'exécution de tous les travaux dont la statistique, mise sous les yeux des deux Chambres, à l'appui du projet qui est devenu loi le 14 mai 1837, semblait démontrer la nécessité.

L'évaluation de ces travaux s'élevait à 135 millions, c'est-à-dire à 51 millions au delà des 84 millions auxquels cette loi a limité l'affectation.

Mais, dès l'année dernière, M. le Ministre des travaux publics a fait connaître que, pour les travaux exécutés, les évaluations de 1837 avaient été dépassées par l'effet du renchérissement des matériaux et de la main-d'œuvre, et que des besoins nouveaux se révélaient de toutes parts.

Ce qu'annonçait alors M. le Ministre, il le confirme aujourd'hui; il s'occupe d'ailleurs de réunir tous les éléments d'une statistique nouvelle. Il fait entrevoir une dépense beaucoup plus considérable que celle prévue en 1837, si l'on veut ne pas laisser incomplète l'œuvre commencée pour l'amélioration des routes royales. Dans l'Exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi présenté à la Chambre des Députés, il faisait observer que les

Chambres auraient à examiner s'il convenait de créer des ressources extraordinaires pour conduire cette œuvre à son terme, ou s'il ne serait pas préférable de classer cette partie du service dans le budget ordinaire, en y inscrivant une troisième catégorie de fonds, spécialement applicable à la construction des routes neuves et à l'amélioration des anciennes.

Ces travaux, ajoutait l'Exposé des motifs, sont de nature à se continuer pendant de longues années, et doivent naturellement trouver leur place dans les ressources s'appliquant à des besoins permanents.

Le projet de loi, tel qu'il avait été présenté d'abord, préjugeait la solution de la question dès cet exercice, car le crédit de 6 millions demandé pour les routes royales devait être rattaché au budget des dépenses ordinaires. La Chambre des Députés a rétabli les choses dans leur état naturel; c'eût été une véritable anomalie que d'imputer des dépenses d'une seule et même nature, partie comme dépenses ordinaires, partie comme dépenses extraordinaires.

Quel que soit d'ailleurs le chiffre auquel les documents qui doivent vous être soumis dans la session de 1845 feront ressortir les dépenses nécessaires pour achever le perfectionnement des routes royales, au delà des 135 millions auxquels elles étaient évaluées en 1837 ; ce qui ne saurait être l'objet d'aucune discussion, c'est que l'allocation générale de la loi de 1837, maintenue

par la loi du 11 juin 1841, c'est-à-dire. . . . . 84 000 000'
achèvera de s'épuiser dans le cours du présent exercice;

Que le vote de la loi qui est l'objet de ce rapport y ajoutera 6 millions qui ne seront plus fournis que par les ressources de la dette flottante, ci. 6 000 000

en sorte que les dépenses consommées à la fin de 1844 s'élèveront en total à. 90 000 000

Que si la dépense totale, ainsi que cela paraîtrait résulter de quelques documents généraux, devait s'élever à plus du double de celle prévue en 1837, c'est-à-dire à 300 millions, les travaux extraordinaires des routes royales, continués avec des allocations égales à celles dont on disposera en définitive en 1844, ajouteraient chaque année 12 millions à notre dette flottante. Vous savez, Messieurs, que la portion de cette dette résultant des découverts de 1840 à 1842, et des travaux extraordinaires votés à partir de ce dernier exercice, dans le cas où elle ne recevrait aucun accroissement par suite de nouvelles lois de travaux publics, absorbe les réserves futures de l'amortissement jusqu'en 1854 ou 1855. Les seuls travaux des routes royales, à 12000000 par an pendant la période décennale qui nous sépare de cette époque, reculeraient encore de près d'un an et demi le moment où cette sorte d'équilibre serait obtenu; et

nous n'aurions guère fait en 1854 que les deux tiers des travaux dont on fait pressentir la nécessité.

La perspective de dépenses si considérables, pour une seule des branches de nos travaux publics extraordinaires, a fait soulever dans le sein de la commission la question de savoir si les sacrifices que fait l'Etat pour créer des voies nouvelles de communications, soit canaux, soit chemins de fer, ne devaient pas rendre inutiles, ou dans tous les cas moins urgents, certains perfectionnements sur nos routes royales, dont la nécessité sur les principales de ces routes n'aurait pu être contestée, si elles devaient être à l'avenir, comme elles l'étaient par le passé, à peu près les seuls intermédiaires de la circulation.

Les canaux, dont le nombre s'est beaucoup accru depuis 1822, les rivières, dont la navigation a été si fort améliorée dans le même espace de temps, attirent à eux, et d'une assez grande distance de leurs rives, ces marchandises encombrantes, d'une très-faible valeur sous un gros volume, et pour lesquelles l'augmentation des frais de transport ne serait pas compensée par l'économie du temps nécessaire pour l'effectuer.

M. le Ministre des travaux publics a exprimé, à plusieurs reprises, la ferme conviction que, sur leur direction, les chemins de fer absorberont toute la circulation qui s'effectue aujourd'hui par les messageries et les diverses sortes de roulage. Le service des postes succombera des premiers, car sa rapidité relative, qui était pour les classes riches un des motifs d'en préférer l'usage, n'est

rien auprès de celle que les chemins de fer mettent à la portée des plus modestes fortunes. Le Gouvernement lui-même sera forcé de n'en plus faire usage.

Dans ce qu'on appelle le réseau des chemins de fer, les lignes (presque sans exception) partant de la Capitale pour aboutir aux extrémités du Royaume, en traversant les grands centres de population, de commerce ou d'industrie, s'écartent peu, dans leurs parcours, de la direction de nos principales routes de terre, sur lesquelles vient se concentrer aujourd'hui une portion considérable du grand roulage. Sur ces directions, au moins sur une partie, se trouveront réunis à la fois des chemins de fer, des canaux ou des rivières navigables, quelquefois l'un et l'autre de ces deux derniers moyens de circulation. Les marchandises, suivant leur nature, devront se répartir entre les voies navigables et les chemins de fer. Ceux-ci devant, par la force des choses, exclure tout autre moyen de transport pour les voyageurs, on ne voit pas ce qui restera pour alimenter la circulation sur les routes de terre qui leur seront parallèles.

Nos routes principales sont donc celles qui sont destinées à perdre une grande partie de leur importance et de leur utilité; c'est sur ces routes, cependant, que l'on n'hésite pas à faire les plus grandes dépenses pour de simples rectifications, pour adoucir, de quelques centimètres, des pentes qui, quelquefois, n'apportent pas des obstacles bien sérieux aux communications, puisqu'elles en ont été jusqu'ici le seul intermédiaire.

La commission s'est demandé si ces perfectionnements utiles, nécessaires même, dans le cas où ce mode de communication devrait se perpétuer, ne seraient pas une sorte de luxe et de superfluité aujourd'hui que les principales lignes de chemins de fer doivent devenir autant d'artères, par lesquelles s'effectuerait désormais une grande partie de la circulation entre Paris et les extrémités du Royaume; s'il est prudent, lorsque la construction des chemins de fer engage l'Etat dans des dépenses auxquelles le Trésor ne peut subvenir que par les ressources du crédit sous toutes ses formes, même les plus dangereuses, d'employer concurremment à d'autres travaux, qui ne sont pas d'une nécessité évidente, un capital aussi énorme que celui que l'on fait envisager comme étant encore nécessaire pour le perfectionnement de nos routes de terre, indépendamment de leur entretien annuel.

La commission ne s'étendra pas davantage sur ces considérations qui, si elles font ressortir en effet quelque chose à réformer dans le système de nos travaux publics extraordinaires en ce qui concerne nos grandes routes, seront reproduites sans doute, plus tard, par d'autres commissions.

Frais d'achèvement et complément du matériel des chemins de fer de Lille et de Valenciennes.

Le Gouvernement avait porté au budget de 1844 une somme de 482 000 francs pour l'exploitation des deux chemins de fer pendant l'exercice

entier. L'allocation votée ne fut que de 241 000 fr. Le retranchement de pareille somme sur le crédit demandé fut déterminé par la prévision qu'au 1er juillet l'exploitation de ces chemins serait concédée à une compagnie. La loi qui devait l'autoriser ne fut pas votée dans la session dernière, elle n'a pas été reproduite dans celle-ci, et il y aurait en effet beaucoup d'inconvénient à séparer, par une concession partielle, ces deux chemins de la ligne principale dont ils forment les extrémités.

Il y a donc nécessité de rétablir l'intégrité du crédit qui doit couvrir les dépenses de l'exploitation pendant le second semestre de l'exercice 1844. Ces dépenses font partie de celles auxquelles le chapitre XIV *bis* de la première section du budget des travaux publics doit pourvoir. C'est donc à ce chapitre, et comme supplément aux crédits pour dépenses ordinaires, que celui dont il s'agit doit être ouvert.

Les autres crédits demandés pour les chemins de fer de Lille et de Valenciennes affecteront au contraire la seconde section de ce même budget.

Les crédits ouverts par la loi du 15 juillet étaient, pour le chemin de Lille, de. . . . 6 000 000 fr.
Pour celui de Valenciennes, de. 4 000 000

Les dépenses effectives pour celui de Lille, par les causes développées dans l'Exposé des motifs, n'ont pu être renfermées dans la limite qui vient d'être indiquée.

Il y a eu sur les acquisitions de terrains, les terras-

sements, etc., une augmentation de 1 450 463 fr. mais qui a été balancée en partie par la somme à valoir, et par quelques économies sur les frais généraux, et le déficit setrouvera réduit, en définitive, à. . . . . 620 000 fr.

Les dépenses de construction du chemin de Valenciennes n'excéderont pas les 4 millions qui lui sont affectés, et présenteront peut-être quelques économies. La liquidation n'en est pas terminée.

Mais il y a eu une insuffisance commune aux deux chemins ; c'est celle constatée sur les dépenses du matériel, ainsi que celles pour doubles voies, plates-formes tournantes, etc., nécessaires à l'exploitation de ces chemins où le mouvement des voyageurs et des marchandises a été plus considérable qu'on ne l'avait prévu.

L'excédant de dépenses pour ces divers objets, réuni à celui de 620 000 fr. sur les dépenses de construction proprement dites du chemin de Lille, forme un total de. . . . . 1 455 000 fr.

Les deux chemins faisaient partie des travaux extraordinaires dont la loi du 11 juin a voulu assurer l'exécution.

Les dépenses restant à faire au 1er janvier 1842 sont du nombre de celles auxquelles il devait être pourvu par l'emprunt de 450 millions ; mais jusqu'à la limite de l'allocation générale qui leur avait été assignée, c'est-à-dire jusqu'à la concurrence de 10 millions. Ces 10 millions ont été épuisés par les crédits précédemment ouverts, et les

1 455 000 fr. d'excédant de dépenses devront être provisoirement couverts par la dette flottante.

Nous vous proposons de voter le crédit qui permettra de les solder.

Canal de la Marne au Rhin.

Dans chacun des budgets des deux derniers exercices, ce canal n'est inscrit que pour un crédit de 3 millions.

Mais dans les premiers mois de chacune des sessions qui ont suivi le vote on est venu réclamer, et on a accordé, des suppléments supérieurs aux allocations primitives.

Ces suppléments ont été de 4 millions pour 1842, et de 8 millions pour 1843.

On n'a pas opéré différemment pour 1844.

On n'a inscrit au budget, comme précédemment, que 3 millions, et on vous demande aujourd'hui un crédit supplémentaire de 7 millions.

Votre commission, Messieurs, s'est demandé s'il y avait des motifs raisonnables de persister dans le système d'après lequel on n'inscrirait au budget que la moindre partie des dépenses prévues pour certains travaux extraordinaires, dépenses qui doivent être inévitablement faites, et qui, sans doute, dans les cinq ou six mois qui précèdent le vote du crédit supplémentaire, se consomment, non dans la proportion de l'allocation primitive, mais dans la proportion de la dotation définitive qui se composera pour la plus forte partie du crédit supplémentaire.

Ainsi que nous l'avons dit au commencement de ce rapport, il ne peut survenir, pour les tra-

vaux extraordinaires, dans le cours d'un même exercice, de ces circonstances imprévues qui forcent d'élever subitement le chiffre de certaines de nos dépenses ordinaires.

Comment, d'ailleurs, pourrait-on regarder comme imprévue une nécessité qui se reproduit régulièrement depuis trois ans, de doubler, de tripler le crédit qu'on aurait, au moment du règlement du budget, jugé suffisant pour les travaux à exécuter dans le cours de l'exercice?

Le seul résultat de cette manière de procéder n'est-il pas de maintenir le chiffre, récapitulant l'ensemble de nos dépenses pour travaux extraordinaires, au-dessous de ce l'on doit prévoir qu'il sera en réalité?

Dans un moment où nous nous laissons entraîner trop facilement peut-être à engager l'avenir de nos finances pour multiplier les lignes de chemin de fer, et pour des travaux publics de tous les genres, c'est pour nous à la fois un devoir et une nécessité de nous rendre un compte exact des charges que nous rejetons chaque année sur des ressources en dehors de nos revenus ordinaires, et dont la réalisation pourrait être d'autant plus incertaine qu'elles seraient demandées à un avenir que les votes de nouveaux crédits extraordinaires tendraient à reculer de plus en plus.

Nous ne multiplierons pas les détails descriptifs concernant une voie de navigation qui a déjà été le sujet de plusieurs rapports, puisque chaque année a vu se reproduire des demandes de crédits supplémentaires.

Vous savez, Messieurs, que le canal de la Marne au Rhin, prenant son point de départ à Vitry, coupe successivement, pour parvenir à la vallée du Rhin, les bassins de la Meuse, de la Moselle, de la Meurthe et de la Sarre, et que, par une heureuse disposition du projet, le nombre des points de partage, qui devait être de quatre, se trouve réduit à deux. Le développement entier du canal est de 360 kilomètres.

Les dépenses pour la construction de ce canal ont été évaluées, lors de la présentation de la loi du 3 juillet 1838 qui en a autorisé l'exécution, à 45 millions. Dans cette somme était comprise celle de 5 millions pour faire face aux travaux non prévus et aux erreurs inévitables dans des avant-projets.

Les crédits ouverts jusques et compris 1844, s'élèvent à	35 347 639'
Le crédit inscrit au budget de 1845 est de..	2 500 000
En total.	37 847 639
Si vous votez le crédit supplémentaire de	7 000 000
l'ensemble des crédits s'élèvera à.. . .	44 847 639

c'est-à-dire qu'ils auront épuisé, sauf une faible fraction, l'allocation générale faite à ce canal par la loi du 3 juillet 1838, et la part qu'il devait prendre dans les ressources créées par la loi du 11 juin 1841.

Cependant les travaux seront loin d'être con-

duits à leur terme au moyen de ce qui n'est pas encore consommé sur les 44 847 639 fr. de crédits ouverts, ou soit sur les 45 millions de l'allocation générale :

Sur la première partie du canal comprise entre Vitry et Nancy, la dépense des travaux exécutés s'élève à.	21 000 000f
Les travaux restant à exécuter sont évalués à.	22 000 000
Sur la dernière partie comprise entre Nancy et Strasbourg, les dépenses faites sont de.	13 000 000
Et celles restant à faire de..	15 000 000
Ainsi le canal aura exigé une dépense totale de	71 000 000
qui dépasse les premières évaluations de.	26 000 000

Nous ne ferons, Messieurs, que signaler cette énorme différence entre la dépense à laquelle nous avons cru engager l'Etat en votant la construction du canal, et celle qui sera faite en réalité. Nous ne reproduirons pas les observations si justes qui se trouvent consignées pour des cas analogues dans les rapports de plusieurs de vos commissions.

La Chambre des Députés, en votant le crédit supplémentaire de 7 millions, en a restreint l'application à la partie du canal comprise entre Vitry et Nancy.

Si l'on cherche la pensée qui a dicté l'amendement dans la discussion qui en a précédé le vote,

il aurait une autre portée que celle de faire concentrer sur cette partie l'emploi de tous les moyens mis à la disposition du Gouvernement, afin que cette partie pût être livrée à la navigation à une époque plus rapprochée que celle de l'entier achèvement du canal.

L'autre Chambre se serait préoccupée de la proximité des deux lignes du chemin de fer et du canal, et du résultat de la concurrence qui s'établira nécessairement entre ces deux voies rivales. L'amendement préjugerait, jusqu'à un certain point, une disposition ultérieure qui ferait expirer la voie navigable à la ville de Nancy.

Les termes de l'article modifié laissent toutefois la question indécise, et elle ne pourra être résolue que lorsque, dans une autre session, le Gouvernement aura soumis aux Chambres tous les documents propres à l'éclairer.

S'il en était autrement, nous aurions donné plus de développement aux considérations qui militent si fortement en faveur de l'entière exécution de la grande ligne de navigation qui a été votée par la loi de 1838.

Sans insister sur l'importance stratégique que doit avoir le canal de la Marne au Rhin, qui se poursuit longtemps parallèlement à nos frontières de la Lorraine et de l'Alsace, il perdrait beaucoup de son utilité sous les rapports commerciaux, s'il ne devait s'étendre que sur les deux tiers de la distance qui sépare Paris de Strasbourg. Il est des intérêts puissants auxquels il ne peut être satisfait que par l'achèvement du canal entre Nancy et

Strasbourg. Nous n'en signalerons qu'un seul. Les départements de l'Alsace, si riches et si industrieux, ne recèlent pas dans leur sein, et ne trouvent pas à leur proximité, la houille, indispensable à une multitude d'industries.

Aujourd'hui les départements du Haut et du Bas-Rhin tirent les houilles nécessaires à leur consommation, soit du département de la Loire, par une navigation de plusieurs centaines de kilomètres, soit des mines de Sarrebruck, beaucoup plus rapprochées, mais d'où elles ne peuvent être transportées que par la voie de terre, et par conséquent à grands frais. En poursuivant le canal jusqu'à Strasbourg, les houilles n'auront plus à parcourir, par la voie de terre, que la distance de Sarrebruck au port de ce canal le plus voisin, c'est-à-dire que le quart environ de la distance totale entre les mines et Strasbourg.

On a fait des recherches statistiques pour déterminer quel était le mouvement des marchandises entre Nancy et Strasbourg, et on a conclu de son peu d'importance actuelle, que l'établissement d'une ligne navigable entre ces deux villes serait à peu près sans utilité, parce qu'un chemin de fer suivant exactement la même direction, viendra partager avec elle ce faible élément de prospérité et pourra même l'attirer à lui tout entier.

Cette appréciation de l'avenir réservé à la partie du canal situé entre Nancy et Strasbourg ne paraîtrait pas justifiée par les faits observés dans des circonstances analogues.

La circulation entre Nancy et Strasbourg n'est

aussi faible qu'en raison de ce qu'elle ne peut s'effectuer que par la voie si dispendieuse du roulage.

Presque toujours, la moindre partie de l'accroissement de circulation que détermine l'ouverture d'un canal est celle qui résulte de l'extension du transport des marchandises, objet unique jusque-là des échanges entre deux pays.

Souvent la circulation nouvelle se compose presque en totalité de matières encombrantes et d'une faible valeur relative qui jusque-là n'avaient pu aller chercher des consommateurs à de grandes distances parce qu'elles ne pouvaient supporter les frais d'un transport trop coûteux.

Nous ne citerons qu'un exemple. Le commerce le plus actif a toujours existé entre Paris d'une part, la Flandre, la Belgique de l'autre. La houille n'entrait pour rien dans le transport des marchandises objet de ces relations commerciales, parce qu'elles auraient dû parcourir une portion de la distance par les voies de terre.

Depuis l'établissement du canal de Saint-Quentin, l'un de ceux où notre navigation intérieure a le plus d'activité, les houilles de la Belgique et du département du Nord entrent pour plus des trois quarts dans le tonnage des transports effectués par ce canal.

En accordant qu'aucune sorte de roulage ne pourra soutenir la concurrence des chemins de fer, il est à peu près certain qu'il n'en sera pas de même des transports par les voies fluviales ou par les canaux. Il y a telles natures de matières et de marchandises qui peuvent être transportées

avec avantage par les lignes de navigation, et qui ne seraient point déplacées si elles ne devaient l'être que par les chemins de fer (1).

La résolution de ne pas poursuivre le canal de la Marne au Rhin au delà de Nancy laisserait donc sans vie, dans les pays que cette partie du canal doit traverser, des éléments de prospérité qui ne sont pas de nature à être fécondés par un chemin de fer.

C'est ce qui ressortira sans doute avec évidence des documents que le Gouvernement se propose de communiquer aux Chambres dans la session prochaine.

Il parera, d'ailleurs, aux inconvénients et aux dommages qu'entraînera la concentration plus ou moins prolongée des travaux sur la première section du canal, en assurant la conservation, et en prévenant la dégradation, des ouvrages achevés ou seulement commencés sur la partie du canal dont les travaux seront interrompus aux termes de l'article 4 du projet de loi.

---

(1) La prolongation du canal, de Nancy à Strasbourg, donnera une grande valeur aux bois de l'État qui en possède des masses très-considérables dans les départements de la Meurthe et des Vosges. Cette partie du canal servira aussi à l'approvisionnement des villes de Nancy et de Strasbourg, en bois de feu qui s'y maintient à un prix très-élevé.

Canal latéral à la Garonne.

Les faits qui se rattachent à l'exécution de ce canal présentent beaucoup d'analogie avec ceux que nous avons exposés relativement à celui de la de la Marne au Rhin.

Comme pour celui-ci, l'exécution en a été autorisée par la loi du 3 juillet 1838 qui lui a affecté une allocation générale de 40 millions.

La portion de cette allocation qui ne se trouvait pas épuisée par les crédits ouverts antérieurement au 1er janvier 1842, a été comprise dans la masse des dépenses pour travaux extraordinaires pour lesquels la loi du 11 juin 1841 a créé des voies et des moyens spéciaux.

Comme pour le canal au Rhin on n'a compris, dans chacun des budgets de 1842, qu'une somme de 3 millions pour le canal latéral à la Garonne. On se conformait ainsi à la lettre de la loi de 1841, qui avait voulu répartir sur six années l'exécution des travaux extraordinaires votés antérieurement à sa promulgation. Mais on est resté aussi peu dans son esprit. Par suite des votes de crédits par anticipation, à toutes nos sessions, nous aurons épuisé en 1845, probablement, sans que les dépenses de cet exercice soient entièrement couvertes, des allocations qui ne devaient être consommées que dans six ans.

Enfin, un dernier trait de conformité avec le canal de la Marne au Rhin, c'est que les dépenses réelles dépasseront dans d'aussi fortes proportions

les aperçus soumis aux Chambres lorsqu'elles ont été appelées à voter la loi.

En effet, sur la partie du canal comprise entre Toulouse et Agen, les dépenses faites s'élèvent à 24 000 000f
et les dépenses à faire à 18 000 000
Sur la partie entre Agen et Castets il a été dépensé 9 000 000
et il reste à dépenser 13 000 000

Total de la dépense. . . 64 000 000
Elle n'était présumée devoir s'élever qu'à. 40 000 000

Excédant en plus. 24 000 000

L'excédant sur le canal au Rhin, ainsi que nous l'avons dit plus haut, doit être de 26 000 000

Toutes les observations que nous pourrions faire relativement au canal latéral, en ce qui touche la nécessité de ne pas dévier des principes qui doivent maintenir la régularité et la vérité dans nos budgets, ne seraient que la répétition de celles qu'a fait naître la demande du crédit pour le canal de la Marne au Rhin.

Mais la Chambre des Députés a amendé ceux des paragraphes de l'article 4 qui concernent le canal latéral dans des termes qui, beaucoup plus que l'amendement relatif à l'autre canal, préjugeraient la question de savoir s'il y a lieu de revenir sur les dispositions de la loi de 1838, fixant la limite inférieure du canal latéral à Cas-

tets, ce doit être l'objet d'un sérieux examen.

Le canal latéral côtoie dans tout son développement une autre voie de navigation, la Garonne. Cette voie a paru suffire aux communications entre les deux mers pour la navigation intérieure, lors de l'établissement du canal du Midi, l'une des plus belles créations du règne de Louis XIV. Mais cette navigation, souvent interrompue par des causes diverses, n'offre point des facilités en rapport avec le développement immense qu'ont pris les relations commerciales depuis l'époque où Riquet l'acceptait comme continuation de celle que son génie trouvait les moyens d'établir de la Méditerranée à Toulouse. D'ailleurs, le lit de la Garonne n'est probablement plus dans l'état où il se trouvait il y a cent quatre-vingts ans ; des attérissements qui se sont formés sur un grand nombres de points, ont rendu la navigation plus lente, plus dangereuse, et moins économique qu'elle ne l'était à cette époque ; c'est la nécessité bien constatée de suppléer à cette navigation imparfaite qui a décidé, en 1838, le Gouvernement à proposer et les Chambres à voter l'exécution du canal latéral. Votre commission ne pense pas que le classement d'un chemin de fer qui lui sera parallèle ait assez affaibli cette nécessité pour nous déterminer à ne pas continuer le canal jusqu'au delà d'Agen.

L'article 4 du projet de loi, après avoir disposé qu'un crédit supplémentaire de 6 millions sera employé, pendant l'exercice 1844, aux travaux du canal latéral dit, dans le paragraphe suivant, que:

les travaux du canal latéral ne seront pas continués au delà d'Agen.

Nous ne croyons pas qu'il ait été dans la pensée de l'autre Chambre de rapporter l'une des dispositions fondamentales de la loi de 1839, par un simple amendement à une loi de crédit supplémentaire, amendement qui a surgi au milieu de la discussion, et sans que le Gouvernement ait pu rassembler et produire les documents propres à éclairer une question qu'il devait croire irrévocablement résolue.

Il ne l'a pas considérée comme absolument décidée en sens contraire par le paragraphe que nous venons de citer. Mais ce paragraphe, dans tous les cas, met l'administration dans la nécessité, jusqu'à ce qu'il ait été pris une résolution définitive, de se borner, pour la partie du canal comprise entre Agen et Castets, à pourvoir à la liquidation des dépenses faites, et aux dispositions nécessaires pour assurer la conservation des ouvrages entrepris et la garde des chantiers. L'Exposé des motifs exprime la confiance que, pour ce canal comme pour celui de la Marne au Rhin, la discussion approfondie à laquelle la question sera soumise dans la session prochaine, viendra confirmer la loi de 1838.

C'est dans cette confiance aussi, et sous la même réserve, que votre commission vous propose de voter le crédit de 6 millions pour le canal latéral, ainsi que les dispositions du projet de loi qui s'y rattachent.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 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 tendant à accorder au département de la marine, sur l'exercice de 1844, un crédit extraordinaire de 8 087 800 francs.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le titre seul du projet de loi suffit pour en montrer la gravité. Il annonce un découvert, un déficit dans le budget de la marine, pour l'année même où nous délibérons.

Avant de porter ses investigations sur l'origine et les progrès de ce défaut d'équilibre entre les crédits et les dépenses, la commission a demandé des explications verbales à M. le Ministre de la marine; il les a données. En voici la substance :

Lorsqu'il a pris possession de son département, il a reconnu que le nombre et l'importance des armements dépassaient les prévisions du

---

* Cette commission était composée de MM. le vice-amiral DE ROSAMEL, KÉRATRY, le baron DUPIN, le prince D'ECKMUHL, CORDIER, le vice-amiral BERGERET, le baron GOURGAUD.

budget pour l'exercice de 1843. Au 1er janvier suivant, il n'avait pas pu réduire, à beaucoup près, ces armements aux prescriptions du budget de 1844. Ce n'est pas tout : l'insuffisance de la dotation du matériel naval devenait de plus en plus évidente ; il fallait y porter remède. C'est pour atteindre ce double but qu'est conçu le projet de loi dont nous allons présenter un examen sérieux.

Le Ministre a fait part à la commission de plusieurs mesures par lesquelles on a déjà préparé, et d'autres mesures par lesquelles on poursuivra le rétablissement d'un équilibre réel entre les prévisions des lois de finance et la réalisation des dépenses afférentes au matériel naval.

Un nouvel état des bâtiments de guerre à flot, sous le titre de *bâtiments en commission de port*, a pour double but l'économie du personnel et la meilleure conservation du matériel naval à flot.

Une ordonnance signée par le Roi, le 4 juin dernier, reconstitue le contrôle des ports, contrôle qui n'a jamais cessé d'être prescrit, mais qui n'était plus suffisamment exercé (1). Cette ordonnance assure au contrôle une efficacité complète pour surveiller l'exécution des lois et des règlements sur tout ce qui concerne la comptabilité. Un contrôle central, institution nouvelle et précieuse, va donner à ce service plus de vie, d'action et d'uniformité.

---

(1) Excepté dans le port de Cherbourg, où l'on a fait avec constance une intelligente et complète application du régime prescrit par l'ordonnance de 1837.

En même temps, les inspections inopinées et fréquentes des inspecteurs-généraux, opérations qu'il faut bien se garder de confondre avec les opérations du contrôle comptable, continueront chaque année; elles surveilleront dans les ports chaque nature de travaux sur les chantiers et ateliers, pour examiner si les opérations techniques réunissent en toutes choses l'application économique et vraiment intelligente de chaque espèce de matières, de chaque genre de main-d'œuvre.

D'après la nouvelle ordonnance, aucun travail qui sortirait de la limite tracée par les règlements ne pourra s'effectuer dans les arsenaux, sans être ordonné par écrit, et sans porter la signature du préfet maritime. Ces ordres seront régulièrement enregistrés dans les diverses directions des ports, et copie de ces ordres sera régulièrement transmise au Ministre. Par là disparaîtront des dépenses accessoires qui ne sont pas sans importance, dépenses que le chef supérieur d'aucun arrondissement maritime ne devrait jamais tolérer, et moins encore prescrire.

Le Ministre a témoigné, dans les termes les plus exprès, devant la commission, comme il l'avait fait précédemment à la tribune de la Chambre des Pairs, qu'aucune des précautions nouvelles introduites pour obtenir un ordre plus parfait et des comptes plus évidents, plus ponctuels, n'avait été commandée par la conduite répréhensible des divers corps de la marine auxquels est confiée la direction des travaux dans les ports. Il témoigne au contraire de leur austère probité, de leur intelligence et de leur zèle pour arriver au perfec-

tionnement successif des opérations confiées à leurs soins, et de la marche raisonnée suivie dans leurs services respectifs.

Un règlement d'administration publique, préparé par le conseil d'Etat, déterminera les formes de comptabilité des matières, d'après des bases identiques pour les deux départements de la guerre et de la marine; les ports s'y conformeront scrupuleusement, et le contrôle y tiendra la main.

Les explications dont nous venons de reproduire la substance suffiront pour éclairer sur le passé l'opinion publique, et pour la tranquilliser sur l'avenir des opérations maritimes dans les arsenaux de l'Etat; elles rectifieront des opinions erronées; elles défendront, sous tous les points de vue du bon service, la réputation si méritée des corps savants qui contribuent à l'efficacité, à la force de la marine royale.

Nous allons, maintenant, examiner la source des déviations financières qui nécessitent la demande du crédit extraordinaire renfermé dans le projet de loi dont nous devons vous rendre compte.

Il faut, avant tout, montrer la progression des dépenses de la marine depuis 1830 :

Années.	Dépenses.	
1820	— 47 385 964 fr.	
1822	— 60 818 103	
1825	— 62 350 448	Espagne.
1830	— 91 146 465	conquête d'Alger.
1835	— 62 333 701	
1840	— 98 943 215	chances de guerre.
1841	— 125 181 434	chances de paix.
1842	— 136 383 098	

Années.	Dépenses.	
1843 —	124 580 300 fr.	
1844 —	111 885 014	plus, 8 087 800 fr. d'après le projet de loi actuel.
1845 —	112 214 827	

En présence d'une progression aussi rapide, l'étonnement redouble lorsqu'on voit qu'en pleine paix, et le concert européen pleinement rétabli, cent douze millions ne suffisent plus pour la force navale à laquelle moins de soixante-cinq millions ont suffi de 1832 à 1835.

Trois causes principales expliquent cette immense et rapide augmentation.

En premier lieu, la détermination adoptée par les Chambres, de faire figurer dans les comptes de l'Etat les recettes des colonies, en portant : 1° au budget des recettes les produits des contributions coloniales ; 2° au budget du ministère de la marine les dépenses, même locales, des quatre colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de Bourbon.

Il est résulté de ces mesures et de quelques autres, que les dépenses coloniales, portées pour 6 790 400 fr. au budget de la marine, en 1835, figurent dans le budget de 1845 pour la somme de 20 400 531 fr.

Il y a dix ans, 5 600 hommes de troupes d'infanterie suffisaient à la marine pour le service des colonies, y compris un dépôt de 800 hommes en France.

Aujourd'hui, le département de la marine entretient, tant aux colonies qu'en France :

Régiment d'infanterie de marine.

Officiers.	503
Sous-officiers et soldats.	15 746
	16 249
L'artillerie de la marine, qui comptait, en 1834, un total de 2 624 hommes, en compte aujourd'hui.	4 440
Gendarmerie maritime.	297
Compagnies de discipline.	159
Équipages de ligne à terre.	4 703
Total des forces de terre entretenues aujourd'hui par le département de la marine..	25 848
Officiers de toutes armes, maistrance, gardiennage et surveillance, gardes chiourmes..	5 230
Condamnés employés dans les arsenaux.	8 200
Total général du service de terre, à la solde du département de la marine. .	39 278

	service à la mer.		
Etats-majors. . . .	1 618	Total....	24 513
Équipages.	22 895		

Total général du personnel actuel de la marine.	63 791

En définitive, la dépense du personnel offre l'accroissement qui suit :

Progrès de la dépense du personnel.

Années.	Dépenses.	Accroissements décennaux.
1825 —	26 248 294 fr.	
1835 —	27 242 241	— 993 947 fr.
1845 —	46 444 571	— 19 202 330

Ces grandes charges nouvelles imposées au département de la marine et des colonies, en y joignant la construction des paquebots transatlantiques, exécutés par ce département pour celui des finances, expliquent naturellement l'augmentation du budget naval.

Il faut regarder aujourd'hui le ministère de la marine comme ayant à défrayer d'abord une armée de terre, puis une armée de mer, qui n'est pas la plus nombreuse des deux.

Du service à la mer.

Les budgets de 1843 et de 1844 portent, pour pied de paix, un armement de 140 bâtiments à la mer, et le budget de 1845, un armement de 160, sans compter les bâtiments en commission de rade et de port. Pour 1845, ces derniers sont montés seulement par 809 hommes d'équipage, officiers compris, et les premiers par 23 704 officiers et marins.

Depuis plus de vingt ans le nombre des bâtiments à la mer n'est jamais resté tel que l'ont prescrit les lois de finances; il a toujours été dépassé. Il est juste d'ajouter que c'est la seule partie des dépenses où le département de la marine ne se soit pas scrupuleusement renfermé dans les bornes de son budget.

Le tableau suivant montrera quelles différences, plus ou moins motivées par les événements, ont justifié des accroissements très-variables d'une année à l'autre.

Tableau comparé du nombre de bâtiments portés dans les budgets et du nombre des bâtiments effectivement armés chaque année.

ANNÉES.	ARMEMENTS.		ÉQUIPAGES.		OBSERVATIONS.
	Budgets.	Comptes	Budgets.	Comptes	
1830. . .	128	206	12 926	28 238	Conquête d'Alger.
1831. . .	110	161	10 244	20 206	Expéd. du Tage.
1832. . .	120	154	14 817	14 816	Expéd. d'Ancône. Siége d'Anvers.
1833. . .	120	153	15 307	15 807	
1834. . .	100	154	12 744	15 297	
1835. . .	110	165	14 901	16 628	
1836. . .	118	171	14 904	21 685	Expédition de Constantine.
1837. . .	118	186	15 001	23 812	
1838. . .	130	198	23 723	24 500	Mexique. Buenos-Ayres.
1839. . .	130	218	22 236	25 457	Orient.
1840. . .	130	228	22 420	33 107	Traité du 15 juillet
1841. . .	130	227	22 464	40 171	
1842. . .	225	225	42 772	36 416	Vote extraordinaire pour augmenter l'effectif du budget
1843. . .	140	197	24 289	27 897	
1844. . .	140	190	26 990		
1845. . .			24 514		

Il est facile d'expliquer la tendance naturelle de la marine à multiplier ses armements. Sans cesse le commerce français nous a reproché l'insuffisance des stations destinées à le protéger; les plaintes ont surtout été vives et fréquentes à cet égard au sein de la Chambre élective.

D'un autre côté, des événements politiques d'une extrême gravité, en Amérique, en Algérie et dans l'Orient, ont nécessité des armements de plus en plus considérables; et l'on a vu dans l'année 1842, les événements accomplis, les Chambres voter, par amendement, une force à la mer plus grande que ne le portait le budget. C'est l'unique année où la marine n'ait pas atteint l'effectif des équipages dont la solde était votée par les Chambres.

Le reproche réel qu'on peut adresser au Gouvernement, depuis plusieurs années, c'est de n'avoir pas porté franchement sur chaque budget les armements qu'il voyait existants et qu'il savait ne pas pouvoir diminuer dans l'année pour laquelle on proposait chaque loi de finance. Les Chambres eussent accordé les sommes nécessaires aux services mêmes pour lesquels elles réclamaient une dotation suffisante : tout aurait été dans l'ordre, et nul déficit fâcheux ne se serait introduit dans le service du département de la marine.

Ce département était animé par un juste désir de dépasser le moins possible les prévisions des lois de finance. Mais pour arriver à ce but, il a préféré diminuer ses propres ressources et faire face à des dépenses considérables en portant atteinte à ses approvisionnements, en ralentissant ses constructions neuves et ses travaux d'entretien, en laissant diminuer par degrés, malheureusement trop rapides, le nombre total des bâtiments de guerre. Voilà son tort réel; nous ne voulons par le pallier.

Effectif des bâtiments à flot et des bâtiments en construction évalués à vingt-quatre vingt-quatrièmes, c'est-à-dire considérés comme équivalents à des bâtiments entièrement achevés.

VAISSEAUX DE LIGNE.

ANNÉES.	A FLOT.	EN CHANTIER.	TOTAUX.
1824	45	7 21/24	52 21/24
1834	29	14 21/24	43 21/24
1844	23	15 18/24	38 18/24
Diminution totale de 1834 à 1844.			5 3/24

FRÉGATES.

ANNÉES.	A FLOT.	EN CHANTIER.	TOTAUX.
1824	35	2 14/24	37 14/24
1834	35	17 23/24	52 23/24
1844	29	11 13/24	40 13/24
Diminution de 1834 à 1844.	6	6 10/24	12 10/24

Nous exprimons le vœu formel que la diminution si rapide et si déplorable de l'effectif des vaisseaux et des frégates à voiles ne continue pas davantage.

C'est pour arrêter cette diminution qu'on sollicite un crédit extraordinaire et supplémentaire, afin de parer au déficit de 1844.

Ce qu'il y a de plus fâcheux, c'est que les approvisionnements en matières premières des constructions navales, loin de s'accroître d'autant par la diminution graduelle des bâtiments de guerre existants, ces approvisionnements, disons-nous, ont diminué dans une progression non moins rapide.

Cet appauvrissement du matériel n'a pas eu lieu sans que les Chambres aient été solennellement averties.

M. le comte d'Argout dès 1831, M. le comte de Rigny dès 1832, signalaient ce détriment qu'ils ne pouvaient éviter; le premier, lorsqu'on réduisait malgré lui de 65 à 60 millions la dotation du service ordinaire de la marine; le second, lorsqu'il cherchait à sortir d'un si fâcheux état de choses.

Pour la parfaite intelligence des faits il est nécessaire de remonter plus haut.

Dès 1819, lorsque la marine royale était réduite à la dotation dérisoire de 45 millions, l'un des Ministres les plus éclairés, les plus prévoyants et les plus sages qu'ait eus la marine française, un Ministre vraiment administrateur, M. le baron Portal étudia sérieusement les moyens d'arrêter la décadence rapide de la flotte. Il chercha les moyens de faire face aux dépenses urgentes de restauration, d'entretien et d'approvisionnement. Telles étaient les données du célèbre budget normal de 1820, qu'il présenta, sans hésiter, aux Chambres comme une base qu'il fallait atteindre si l'on voulait que la France conservât une marine.

Le chiffre de ce budget s'élevait à 65 200 000 fr.;

il ne put être obtenu complétement que pour l'exercice de 1830.

Ce chiffre, reproduit dans un premier budget pour l'exercice de 1831, fut repoussé dans la Chambre des Députés par la commission de finances. Cette commission voulut qu'on divisât en deux parties les dépenses de la marine : Premièrement, les dépenses du service ordinaire ou budget normal, qu'elle réduisit à 60 millions; secondement, les dépenses supplémentaires, comme budget additionnel des dépenses extraordinaires nécessitées par des circonstances transitoires.

M. le comte d'Argout, dans son rapport au Roi qui précède le budget ainsi modifié, qualifie la réduction forcée qu'il éprouve, en disant que cette somme *est arrachée* aux besoins de son service.

« Votre Majesté a vu, dit M. le comte d'Argout, que pour réaliser un tel résultat, il a fallu ajourner le complément de notre organisation de paix, telle qu'elle a été poursuivie depuis 1820, et même altérer nos combinaisons annuelles.

« Je cède aux circonstances, mais avec la conviction que les Chambres, d'accord avec Votre Majesté sur le maintien de notre puissance navale, nous rendront bientôt ce que des difficultés momentanées *nous arrachent aujourd'hui*. La France, sans doute, veut des économies; mais elle ne veut abdiquer ni sa force ni sa dignité, et la marine dont elle a reçu, dont elle peut recevoir encore tant de services, n'a rien à craindre d'elle. »

Consultons à présent l'expérience : le Trésor public a-t-il retiré quelque bénéfice d'une réduction

irréfléchie, qui portait atteinte aux plus sages plans de la marine?... Loin de là! les besoins impérieux de l'année 1831 ont porté les dépenses, tant ordinaires qu'extraordinaires, à plus de 71 millions, au lieu de 65 que réclamait la bonne organisation du département de la marine.

L'année 1832 a permis de réduire assez les armements extraordinaires pour ne pas dépasser la dépeuse totale de 65 725 066 fr.

Pour 1833 le ministère obtint les crédits qui suivent :

Service ordinaire	61 466 718 fr.
Service extraordinaire	4 739 800
Dépense totale	66 206 518

ANNÉES.	CRÉDITS PRIMITIFS. Service ordinaire.	CRÉDITS SUBSÉQUENTS. Service extraordinaire.
1833.	61 466 718 fr.	4 739 800 fr.
1834.	62 674 903	2 100 000
1835.	63 731 841	650 000
1836.	62 181 657	7 557 759

La commission spéciale du budget de la marine, pour l'exercice de 1833, fut la première à signaler le danger grave qui résultait à l'égard du matériel naval par l'abandon du chiffre normal de 65 millions. Pendant quatre exercices financiers, cette commission a reproduit les mêmes avertissements en termes de plus en plus formels (1).

(1) Voyez les rapports sur le budget de la marine, rédigés

Elle reproduisit les calculs et les raisonnements très-judicieux que M. le vice-amiral de Rigny avait présentés dans son budget de l'exercice de 1832.

D'après ces calculs, si l'on eût voulu compléter en quatre ans les constructions neuves et le matériel d'armement, il aurait fallu qu'on ajoutât 9 592 000 francs aux prévisions d'un budget réduit à 60 millions.

Si l'on avait voulu se borner à compléter les constructions neuves en seize années au lieu de quatre, et si l'on avait remis *à trente-deux ans* l'entreprise de compléter le matériel d'armement, il aurait encore été nécessaire de combler un déficit annuel de 4 359 553 francs.

Enfin la commission de finances de 1843 indiquait le moyen de faire face à toutes les dépenses avec le chiffre désirable de 65 millions.

Cette commission a calculé *le déficit* qui devait résulter d'une insuffisance de dotation du matériel naval, déficit qu'elle a trouvé :

	fr.
Pour le renouvellement, 1° des coques, égal à.....	582 628
2° Du matériel d'armement et du matériel d'artillerie, égal à.....	2 606 706
TOTAL.....	3 189 334

« Il faudra par conséquent, ajoute la commission,

---

pour les exercices 1833, 1834, 1835 et 1836, dans la Chambre des Députés, par le baron Charles Dupin.

prendre sur l'approvisionnement de réserve de quoi suffire à cette dépense de 3 189 334 fr. » (Rapport du budget de 1833; p. 116.)

En présence d'une situation si précaire, la commission porte une investigation sévère sur les moyens d'introduire dans la dépense et la comptabilité des matières, un ordre, une économie, qui puissent diminuer l'appauvrissement du matériel naval et garantir sa bonne administration.

Le Ministre de la marine et la commission du budget pour 1834 prêtent une force nouvelle aux observations faites par la commission de 1833.

Le Ministre établit une insuffisance de dotation du matériel, qu'il porte à 4 654 287 fr.

« Voilà la somme qu'il faudrait ajouter, dit-il, à la dotation ordinaire actuelle, pour assurer complétement le renouvellement des bâtiments à flot, et faire arriver, dans une période de vingt ans, les bâtiments en chantier (coques et matériel d'armement) au degré d'avancement nécessaire. »

Par suite de ces représentations, près d'un million d'augmentation fut attribué au matériel, pour en diminuer l'insuffisance. Ce matériel atteignit alors la proportion relative la moins désavantageuse qu'il ait obtenue depuis 1831 jusqu'à 1845.

Parallèle des dotations du personnel et du matériel naval, sur le budget ordinaire voté par les Chambres.

ANNÉES.	PERSONNEL.	MATÉRIEL NAVAL.		
		Main-d'œuvre. (1)	Matières. (2)	Artillerie.
	f.	f.	f.	f.
1825..	26 248 294	6 775 207	18 679 520	1 154 470
1835..	27 242 241	6 214 100	15 891 700	2 125 000
1836..	27 607 849	6 253 500	12 816 500	1 902 000
1837..	27 327 600	6 357 600	12 548 800	1 897 100
1838..	31 163 100	6 290 900	12 554 700	1 824 400
1839..	32 486 065	6 407 800	12 198 000	1 762 000
1840..	34 444 100	6 078 000	13 021 000	1 762 000
1841..	38 061 100	6 078 800	13 356 500	1 762 000
1842..	57 396 742	11 182 100	33 544 600	3 035 000
1843..	55 978 050	8 565 000	21 960 000	2 035 000
1844..	48 283 205	8 818 000	21 732 000	2 182 000
1845..	46 444 571	9 087 000	22 413 000 (*)	2 139 000

(*) Y compris 1 800 000 fr. pour charbon de terre des bâtiments à vapeur.

Dans ce tableau, nous voyons, depuis 1825 jusqu'à 1841, un accroissement progressif qui va jusqu'à 45 pour 100.

Et tandis qu'on opère une telle augmentation, le prix de main-d'œuvre alloué pour tous les tra-

---

(1) Nous avons compris dans la main-d'œuvre la dépense portée au chapitre des chiourmes.

(2) Nous avons compris dans le matériel naval la dépense portée au matériel du service scientifique.

vaux du matériel naval, loin de s'accroître, diminue de 11 pour 100.

En même temps, la somme allouée pour les approvisionnements du matériel nécessaire aux constructions, aux refontes, aux radoubs, aux armements, cette somme diminue dans l'énorme proportion *de* 29 *pour* 100.

Nous pouvons montrer dans un espace de cinq années, du 1er janvier 1836 au 1er janvier 1841, la diminution de la valeur de l'approvisionnement naval de la flotte, tel qu'il résulte des comptes du matériel publié chaque année par le département de la marine.

MATÉRIEL NAVAL des ports.	1835.	1841.	DIMINUTION.
	f.	f.	f.
Approvisionnements, matières brutes.	67 723 811	53 907 786	13 816 025
Matières en confection préparatoire.	11 133 743	10 792 418	341 325
Objets confectionnés en état de servir.	42 027 301	31 157 357	10 869 944
Totaux.	120 884 855	95 857 561	25 027 294

Parmi tous les objets d'approvisionnement du matériel naval de première importance, ceux qui réclament le plus de prévoyance et de soins à tous égards, ce sont les bois de construction et de mâture.

Voici le parallèle des approvisionnements de bois à la fin de 1830 et au commencement de 1844.

ESPÈCES DE BOIS.	1er JANVIER 1831.	1er JANVIER 1841.	DIMINUTION.
	stères.	stères.	stères.
Chêne pour constructions..	153 808	107 234	46 574
	nombre.	nombre.	nombre.
Mâtures.. 12 à 30 palmes.	20 321	16 405	3 916
Mâtures.. 7 à 11 palmes.	4 358	3 228	1 130

Par conséquent, de 1830 à 1844, voilà l'approvisionnement naval diminué de 46 574 stères de bois de chêne et de 5 046 pièces de mâture. Cette diminution inévitable de la partie la plus précieuse du matériel naval se trouve annoncée comme inévitable, vu le système suivi, dans les rapports de la commission du budget de la marine pour les exercices de 1835 et de 1836. La diminution déjà commencée est positivement constatée, avec les représentations les plus énergiques, pour demander qu'on y mette un terme.

Le budget de 1844 et mieux encore celui de 1845 semblent traiter beaucoup plus généreusement le matériel naval et la main-d'œuvre qu'il exige; mais il faut satisfaire à des matériels d'armement beaucoup plus considérables que de 1833 à 1841 (services ordinaires).

Il faut observer, ensuite, que les navires à vapeurs, qui ne figuraient, il y a douze ans, dans les budgets de la marine, que pour une somme peu

considérable, y figurent aujourd'hui pour une somme fort importante que nous devons signaler.

Dépenses qu'entraîneront les navires à vapeur sur l'exercice de 1845.

	fr.
1° Renouvellement des coques de navires à vapeur.	1 000 000
2° Part afférente aux coques dans l'annuité de 3 445 000 fr. destinée à l'accroissement du nombre et de la force de ces bâtiments.	1 866 000
3° Part afférente aux machines sur la même annuité.	1 579 000
4° Dotation annuelle des mécanismes à vapeur.	2 000 000
5° Entretien des coques des bâtiments à vapeur armés..	481 192
6° Entretien des coques des bâtiments à vapeur désarmés.	117 384
Total annuel. . . .	7 043 576

Voilà donc une somme supérieure à 7 millions qu'il faut retrancher de la dotation du matériel pour 1845, si l'on veut avoir ce qui revient à la marine à voile.

Il faut encore retrancher 1 800 000 fr., valeur du charbon de terre consommé pour le service des bâtiments à vapeur.

On peut approximativement décomposer ainsi qu'il suit les dépenses du matériel naval pour 1845.

Part nouvelle des dépenses annuelles pour les bâtiments à voiles et pour les bâtiments à vapeur.

SPÉCIFICATION DES DÉPENSES.	MAIN-D'ŒUVRE	MATIÈRES.
	f.	f.
Dotation totale du budget de 1845.....	8 707 000	21 926 000
Dépenses pour bâtiments à vapeur.....	1 000 000	7 843 000
Approvisionnements et dépenses pour bâtiments à voile.....	7 707 000	14 283 000

La dotation qui reste pour les approvisionnements et pour les travaux des bâtiments à voiles est par conséquent moins considérable que celle de 1834 et 1835, au sujet desquelles on réclamait comme insuffisantes.

Il faudra que le ministère de la marine porte sur les armements la plus sérieuse vigilance, s'il veut sincèrement empêcher que leur trop grand nombre jette de nouveau le matériel dans un déficit d'où la présente loi tend à nous faire sortir pour l'exercice de 1844.

Nous ne demandons nullement qu'on diminue le puissant effectif des officiers et des marins embarqués sur les bâtiments de l'État, tel qu'il est établi par la loi de finances de 1845. Mais nous pensons que, vu le service ordinaire établi sur un pied de paix extrêmement respectable, cet effectif doit être regardé comme suffisant aux besoins habituels et même aux occurences fortuites qui ne manquent pas de se produire chaque année sur quelques points du globe.

Les Etats-Unis d'Amérique, dont le commerce obtient toujours une protection militaire suffisante, partout où ce besoin est réclamé; les Etats-Unis sont bien éloignés de maintenir, pendant la paix, un effectif naval égal seulement à la moitié du nôtre.

La marine britannique est la seule dont les armements militaires sont plus considérables que ceux de la marine française; mais ils le sont, il faut l'avouer, dans une proportion bien inférieure à l'inégalité de la navigation commerciale chez les deux nations.

Cette assertion devient évidente par les rapprochements qui suivent.

Tonnage total des navires nationaux employés au commerce extérieur, entrées et sorties.

Grande-Bretagne.	France.
6790 450 tonneaux.	1 138 356 tonneaux.

Personnel militaire embarqué sur les bâtiments de l'Etat pour la protection du commerce.

Grande-Bretagne.	France.
31 500 hommes (1).	Budget actuel 24 513 hommes.

Tonnage du commerce national protégé par chaque marin militaire.

Grande-Bretagne.	France.
215 tonneaux.	46 tonneaux.

---

(1) Budget de 1843 à 1844. Marins..... 26 500 hommes.
Royal marines. 5 000
31 500

Cette année, les prévisions du budget anglais présentent un accroissement d'effectif à la mer, mais qui laisse toujours subsister l'énorme disproportion que nous signalons ici.

Officiers et équipages de la marine royale embarqués pour la protection d'un million de tonneaux du commerce national.

Grande-Bretagne.	France.
4 639 hommes.	21 530 hommes.

En même temps que nous maintenons à la mer une force militaire plus grande qu'en aucun autre temps de paix, nous voulons, pour être conséquents avec nous-mêmes, qu'on préserve de toute diminution subséquente la force en vaisseaux et frégates à voiles, soit à flot, soit en chantier, établie pour le pied de paix réglementaire.

Aujourd'hui, les plus habiles ingénieurs espèrent procurer aux bâtiments de guerre à voiles un perfectionnement immense par l'application d'une force à vapeur modérée, établie sous la flottaison et transmise au navire par une hélice également cachée sous l'eau.

Par là, les forces navales ne pourront plus être frappées d'immobilité dans les temps calmes; des vents ou des courants adverses ne pourront plus les jeter à la côte ou sur les écueils; elles seront plus assurées d'atteindre, dans un temps donné, des destinations assignées. Les mécanismes cachés sous la flottaison permettront la pleine action des voiles et le plein jeu des batteries, si gênées aujourd'hui, sur les bâtiments à vapeur, par les énormes tambours des roues motrices que quelques boulets suffisent pour mettre hors de service.

C'est au ministère de la marine, par une sage répartition des crédits alloués pour son matériel,

à produire ces changements, d'où dépendra l'efficacité nouvelle et la supériorité future des armées navales à voiles. De semblables travaux seront, sous tous les rapports, préférables à quelques augmentations d'armements plus ou moins petits au delà des prévisions du budget.

En définitive, et pour commencer la réforme intérieure de l'équilibre des diverses parties du service naval, le Gouvernement demande le crédit suivant :

CHAPITRES DU BUDGET AUXQUELS SE RAPPORTENT LES CRÉDITS DEMANDÉS.		CRÉDITS DEMANDÉS.
		fr.
Chap. V.	Solde et accessoires. . . .	1 176 800
— VI.	Hôpitaux.	71 400
— VII.	Vivres.	695 000
— IX.	Travaux du matériel naval (ports).	6 025 600
— XI.	Travaux de l'artillerie (ports).	110 000
	Total.	8 078 800

Une partie seulement de cette somme est afférente aux armements excédant les limites du budget de 1844, excédants qu'il ne pense pas pouvoir faire disparaître avant la fin de cette année.

Partie des crédits qui représente l'excès présumé des armements au delà des limites posées par la loi de finances de 1844, *d'après la situation des armements, le* 1er *janvier* 1844.

CHAPITRES DU BUDGET AUXQUELS SE RAPPORTENT LES CRÉDITS DEMANDÉS.		CRÉDITS CALCULÉS. fr.
Chap. V.	Solde et accessoires. . .	1 765 148
— VI.	Hôpitaux.	71 400
— VII.	Vivres.	1 390 202
— IX.	Travaux du matériel naval (ports).	1 028 100
— XI.	Travaux de l'artillerie (ports).	119 000
	Total.	4 373 850

Mais les désarmements qui vont s'opérer pendant l'année 1844 permettront de réduire cette dépense d'un tiers pour la solde, et de moitié pour les vivres.

On ne peut rien diminuer sur le matériel naval, dont la dépense sera considérable pour les réparations extraordinaires que nécessitent toujours les bâtiments qu'on désarme après de longues campagnes, qui les ont fatigués.

Ces considérations réduisent aux sommes suivantes la portion de la somme demandée par le projet actuel pour excédant d'armement :

Dépenses définitives occasionnées par l'excès des armements pour la durée complète de 1844.

CHAPITRES DU BUDGET AUXQUELS SE RAPPORTENT LES CRÉDITS DEMANDÉS.		CRÉDITS CALCULÉS.
Chap. V.	Solde et accessoires. .	1 176 800 fr.
— VI.	Hôpitaux.	71 400
— VII.	Vivres.	695 000
— IX.	Travaux du matériel naval (ports) . . .	1 028 100
— XI.	Travaux de l'artillerie (ports).	119 100
		3 090 400

En comparant ces demandes au crédit total du projet de loi, nous voyons qu'il reste, pour venir au secours des approvisionnements et des travaux du matériel naval, 4 988 400 fr.

Cette somme servira pour satisfaire à des marchés précédemment souscrits, d'après lesquels il doit être livré par delà les prévisions du budget de 1844.

APPROVISIONNEMENTS projetés.	ENGAGEMENTS contractés pour	PRÉVISIONS du budget.	DIFFÉRENCE additionnelle.
	f.	f.	f.
Bois de chêne pour constructions navales. . . .	8 636 826	5 500 000	3 136 826
Bois de mâture.	1 346 200	400 000	946 200
Baux, billons, bordages et planches de sapin. . . .	1 939 457	900 000	1 039 457
Totaux.	11 922 483	6 800 000	5 122 483

Grâces à quelques retards prévus dans certaines

fournitures de bois de chêne et de mâtures du nord, on fera face à la dépense additionnelle, malgré la différence de 5 122 483 au crédit de 4 988 400, ouvert en réalité par le présent projet de loi qui laisse une insuffisance égale seulement à 134 083 f., reportés sur l'exercice 1845.

La commission, d'après cet examen approfondi, propose, à l'unanimité, d'accorder le crédit total demandé, qui s'élève à 8 087 800 fr.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE LAPLACE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la concession d'un chemin de fer de Paris à Sceaux.

MESSIEURS,

Dans un moment où l'on met la main à l'œuvre pour couvrir le pays d'un vaste réseau de chemins de fer, les questions qui se rattachent à la confection de ces chemins, et à leur mode de fonctionner, acquièrent le plus grand intérêt, et appellent à un haut degré l'attention générale. L'on ne saurait suivre avec trop d'attention les tentatives faites dans le but d'apporter des perfectionnements à une industrie naissante, et destinée à jouer un rôle si important dans les rapports de la société, ni encourager avec trop de sollicitude celles qui

* Cette commission était composée de MM. le comte DARU, GAUTIER, GAY-LUSSAC, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le comte DE LA VILLEGONTIER, le baron THÉNARD, le marquis DE LAPLACE.

offrent des avantages réels et des chances de succès. Le Gouvernement ne peut rester indifférent à ces efforts, non pas uniquement par la raison qu'il doit protection et appui à tout ce qui intéresse la prospérité publique, mais encore parce que l'établissement de la plus grande partie des chemins de fer est mis à sa charge, et qu'il est lui-même constructeur. Ce serait ainsi une obligation pour lui d'expérimenter à ses frais les nouveaux procédés qui peuvent avoir une influence sur la construction et l'avenir de ces chemins, ou faire concevoir l'espoir de réaliser de notables économies pour le Trésor. Mais si l'inventeur se présente pour faire à ses risques et périls l'expérience, et qu'il n'ait plus besoin, pour constater d'une manière définitive et avec toute certitude le mérite et les avantages de son invention, que d'une épreuve en grand, n'y a-t-il pas lieu à plus forte raison, pour l'Etat, de lui en faciliter les moyens, et son offre ne doit-elle pas recevoir un accueil bienveillant et favorable? C'est sous ce point de vue que nous examinerons d'abord la proposition qui vous est faite d'accorder à M. Arnoux la concession du chemin de fer de Paris à Sceaux, pour l'application de son nouveau système de voitures articulées.

Ce système a principalement pour objet d'admettre les courbes à petit rayon. L'on sait que jusqu'à présent l'on se trouve dans la nécessité, quand les mouvements du terrain forcent à infléchir le tracé du chemin de fer, de tenir néanmoins ce tracé dans une direction sensiblement droite. A

cause du parallélisme des essieux, la résistance s'accroît considérablement par le frottement dans les tournants prononcés ; de là une destruction rapide des rails et des roues, des chances de rupture des essieux, et quand les vitesses sont grandes, de graves dangers de déraillement. Avec des essieux mobiles, et des roues également mobiles autour des essieux, M. Arnoux se propose de remédier à ces inconvénients par un mécanisme susceptible de se prêter aux inflexions courbes, quel que soit le rayon. Des galets placés en avant de la voiture, en glissant de côté sur les rails, font prendre aux essieux la position nécessaire pour qu'ils soient toujours perpendiculaires à la courbe ; puis, par un ingénieux procédé qui établit entre les trains voisins des voitures consécutives, un mode de liaison entièrement semblable à celui qui unit entre eux les essieux de la première voiture, tous les wagons peuvent suivre, l'un après l'autre, et sans le secours même des rails directeurs, exactement la ligne droite ou sinueuse, à branches rentrantes ou étendues, que la tête du train aura parcourue. Mais ce n'est point par une simple description que l'on saurait se faire une idée suffisante de ce système véhiculaire obéissant, par un mouvement successif et avec une parfaite régularité, à une première direction, ni en bien apprécier les avantages ; aussi nous n'essaierons pas de la compléter, et nous passerons aux épreuves qu'il a déjà subies.

L'inventeur ne s'en est point tenu aux seuls aperçus de la théorie, et n'a reculé devant aucun

sacrifice pour faire juger des propriétés de son procédé. Il a construit dans un vaste enclos, près de Saint-Mandé, une voie de fer de plus d'un quart de lieue de long sur laquelle ont circulé, dans des courbes entièrement fermées, et d'un très-petit rayon, des convois de quatre ou cinq voitures animées d'une grande vitesse. Dans ces essais, qui ont duré près de deux ans, le chemin parcouru ainsi sur cette voie a été de cinq à six cents lieues. Les ingénieurs et les savants qui ont suivi ces intéressantes expériences considèrent le problème que s'était proposé l'auteur comme résolu. L'Académie des Sciences, et une commission nommée par le Ministre des travaux publics, et choisie dans le corps des ponts et chaussées, ne sont pas moins explicites sur le mérite de cet invention. Il résulte de leurs rapports que le dispositif des voitures de M. Arnoux convient aux chemins de fer de toute courbure ;

Qu'il ne produit pas sensiblement plus de résistance dans les parties courbes que dans les parties droites du chemin;

Qu'il est exempt à peu près de ces mouvements de *lacet:* qui sont si communs, si incommodes et si destructeurs dans les chemins de fer actuels;

Qu'il présente plus de stabilité pour les voitures, en n'exigeant plus un rapprochement aussi grand entre les essieux;

Qu'enfin il a plus de légèreté et est moins coûteux.

Ces faits ne paraissent-ils pas assez démontrés ni assez concluants pour lever tous les scrupules?

M. Arnoux demande à constater tous les avantages de son système par une exploitation commerciale qui en rendra juge le public, et a l'espérance, par l'application qu'il en ferait sur le chemin de fer de Paris à Sceaux, de dissiper jusqu'au moindre doute. LeGouvernement n'a pas moi ns intérêt à être éclairé sur une question qui peut avoir une influence sur l'avenir des chemins de fer, et servir, dans bien des cas, à résoudre le problème des grandes pentes. Votre commission, Messieurs, ne peut voir que profit à retirer, sous ce rapport, de l'adhésion que vous donnerez à la mesure dont il est question.

D'un autre côté, le grand mouvement de circulation entre Paris, Bourg-la-Reine et Sceaux, avait déjà fait sentir l'utilité d'un chemin de fer, qui devait ainsi relier la Capitale au chef-lieu d'un arrondissement populeux du département de la Seine. Les études en ont été commencées dès 1838, et M. le Ministre des travaux publics a déclaré au sein de votre commission que, si cette ligne n'avait pas encore été concédée, il fallait l'attribuer à ce qu'il ne s'était pas présenté de compagnies sérieuses. Le tracé du chemin partira de la barrière d'Enfer, et contournera la plaine de Montrouge, en suivant la crête de la vallée de la Bièvre et passant par Gentilly et Arcueil, pour se diriger sur Bourg-la-Reine, et de là s'élever, par des lacets et des courbes de raccordement, jusqu'à Sceaux. L'article 2 du cahier des charges remet à l'administration supérieure le soin de régler cette dernière partie du tracé, dans l'intérêt de la grande expérience pour laquelle le chemin est concédé.

Il en est encore des chemins de fer, Messieurs, comme de toutes les inventions nouvelles, dans lesquelles le temps et l'expérience amènent nécessairement des changements. Nous sommes loin de pouvoir prétendre être arrivés à un système définitif, et si le mode actuel doit subir des modifications et améliorations, comme il est probable, il est fort à désirer qu'elles arrivent plus tôt que plus tard pour les chemins à faire par la suite. Il convient donc de presser les essais qui peuvent y conduire. C'est pour ce motif que votre commission, en vous proposant à l'unanimité l'adoption du projet de loi, exprime le vœu qu'il ne soit apporté aucun retard à l'exécution du chemin qu'il autorise.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 juillet 1844.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte DE LA RIBOISIÈRE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit pour un essai de chemin de fer atmosphérique.

MESSIEURS,

Les grandes modifications qu'apporterait l'emploi du système atmosphérique dans les chemins de fer, et les avantages importants et nombreux qui en résulteraient, ne pouvaient tarder de fixer l'attention du pays et de son Gouvernement. Depuis longtemps, des expériences ont été faites en Angleterre; le chemin de Dalkey à Kingstown est achevé et fonctionne commercialement depuis deux mois; sur plusieurs autres points, des entreprises de la même nature sont en voie d'exécution. Au moment où la France entreprend l'immense

* Cette commission était composée de MM. le comte DARU, GAUTIER, GAY-LUSSAC, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le comte DE LA VILLEGONTIER, le baron THÉNARD, le marquis DE LAPLACE.

réseau de chemins de fer qui doit couvrir son sol, il est d'un haut intérêt pour elle de connaître à fond cette question. Elle ne saurait plus attendre, sans préjudice, que les travaux de nos voisins vinssent l'éclairer sur ce qu'il y a encore de douteux dans le système atmosphérique.

Appelé par la loi de 1842 à faire les chemins de fer, ou au moins les travaux d'art et de terrassements, le Gouvernement vient vous demander les moyens d'étudier et expérimenter une découverte qui peut apporter de grands changements dans le tracé et l'exploitation des lignes de fer. Tel est le but de la loi dont votre commission m'a chargé de vous faire le rapport.

Je demanderai à la Chambre la permission de lui rappeler en peu de mots en quoi le système atmosphérique diffère de celui employé jusqu'ici.

Dans ce nouveau système, un tuyau du diamètre d'un demi-mètre environ est fixé horizontalement au milieu des deux rails de la voie de fer. L'intérieur de ce tuyau, appelé *tube de propulsion,* est occupé par un piston qui peut se mouvoir dans toute sa longueur ; une ouverture parallèle à l'axe du tuyau règne le long de sa partie haute; cette ouverture est fermée hermétiquement par une soupape. Au piston qui remplit le tube se trouve attachée une tige de fer qui, en soulevant la soupape, passe au dehors ; cette tige suit le mouvement du piston le long de l'ouverture qui, comme je viens de le dire, occupe la partie haute du tube propulseur. Des machines fixes sont chargées de produire le vide, ou, pour mieux dire, de raré-

fier l'air en avant du piston. Dans ces conditions, en laissant agir l'air extérieur à l'autre extrémité du tube, il imprimera une grande vitesse à ce piston, qui la transmettra à la première voiture du convoi par le moyen de la tige à laquelle elle est attachée.

Dans ce système, le moteur *mobile*, ou la locomotive des chemins de fer actuels, est remplacée par une machine fixe qui, par son action ou par son *aspiration*, si l'on peut se servir de ce mot, imprime le mouvement au convoi.

On aperçoit tout d'abord qu'il y aurait un grand intérêt à substituer à la locomotive l'emploi d'une force qui ne donnerait plus de craintes pour le feu, le *déraillement* et les rencontres; qui permettrait de gravir des pentes que l'on ne saurait aborder aujourd'hui, et aussi de décrire des courbes beaucoup moins étendues.

Le chemin de Dalkey à Kingstown prouve que l'emploi du système atmosphérique réalise tous ces avantages. Mais, dans les conditions où il a été construit, il ne saurait cependant fournir de réponse à toutes les objections qui s'élèvent encore contre ce système, et font naître des doutes sur l'efficacité de ses moyens dans les circonstances variées qui pourraient se présenter. Pour en avoir la solution, comme nous l'avons déjà dit, il ne serait ni sage ni économique d'attendre que les autres voies de fer de la même nature, qui se construisent en Angleterre, fussent achevées. Nous devons chez nous et par nous-mêmes expérimenter ce procédé; les travaux et les découvertes de nos mécaniciens nous en imposent aussi la loi.

La première condition à remplir, comme vous n'aurez pas manqué, Messieurs, de le remarquer, est, dans le système atmosphérique, de trouver le moyen de fermer hermétiquement l'ouverture longitudinale du *tuyau propulseur*, ouverture dans laquelle doit cependant pouvoir agir librement la tige qui transmet le mouvement au convoi. Un habile mécanicien d'Arras (M. Hallette) a offert de substituer à la soupape des Anglais, un très-ingénieux procédé qui, s'il pouvait être adopté, *franciserait* le système atmosphérique. L'essai de ce procédé entrera, comme vous l'annonce l'Exposé des motifs, dans la série des expériences à faire. On cherchera aussi à déterminer l'étendue de l'action des machines fixes; on étudiera les moyens de passer d'un tube dans un autre, et toutes les difficultés qui peuvent naître de la *déclivité* du terrain. Enfin, on examinera tout ce qu'il y aura à faire pour mettre en rapport l'application du nouveau système avec les moyens de circulation ordinaire.

Comme nous ne pouvons avoir l'intention de tracer un programme, nous terminerons ici ces explications, dans lesquelles nous ne sommes entrés que pour donner à la Chambre une idée de l'état de la question.

Le choix de l'emplacement sur lequel on devra faire les essais des divers systèmes atmosphériques, ne saurait non plus regarder la Chambre; son devoir seulement est de rappeler au Ministre qu'il faut que les expériences qu'on va entreprendre soient complètes et décisives; nous ajouterons qu'il

est aussi à souhaiter que les résultats qu'elles donneront puissent être connus à l'ouverture de la prochaine session.

Bien que, dans l'Exposé des motifs, il ne soit question que de faire des expériences sur les chemins de fer atmosphériques agissant par la raréfaction de l'air, nous espérons que le crédit ouvert donnera au Ministre les moyens de faire également essayer l'ingénieux système de M. Pecqueur, marchant par la compression de l'air.

Ici, Messieurs, finit notre tâche; nous vous avons indiqué tout ce qui recommande le système atmosphérique à votre attention, et les raisons qui militent en faveur de la demande du Gouvernement. Maintenant, il ne nous reste plus qu'à vous proposer de sanctionner, par votre vote, le projet de loi qui vous est soumis.