CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE

IMPRESSIONS
DIVERSES.

SESSION DE 1845.

TOME TROISIÈME,

COMPRENANT

LES Nos 92 — 131.

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHÈQUE

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1845.

PRESSIO

N° 92.

—

1845.

PRESSIONS
Nº 92.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 mai 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte CHOLET, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de neuf Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires et à des emprunts votés par des départements. **

MESSIEURS,

Neuf projets de loi vous ont été présentés le 5 mai dernier pour autoriser des impositions extraordinaires votées par les départements de l'Aveyron, de la Côte-d'Or, de la Haute-Garonne, de la Gironde, du Lot, de Maine-et-Loire, de l'Oise, de Seine-et-Oise et de Vaucluse. Votre commission m'a chargé de vous rendre compte du résultat de l'examen auquel elle s'est livrée.

---

* Cette commission était composée de MM. BERTIN DE VEAUX, le comte CHOLET, le duc DE CRILLON, le baron DE DAUNANT, le comte DESROYS, le baron DE MALARET, le baron DE VENDEUVRE.

** Aveyron, Côte-d'Or, Haute-Garonne, Gironde, Lot, Maine-et-Loire, Oise, Seine-et-Oise, Vaucluse.

1er PROJET (Aveyron).

Ce département, l'un des plus arriérés pour les voies de communication, a fait depuis quelques années de grands efforts pour sortir d'un état de choses qui lui était si préjudiciable. De 1837 à 1841, il fut autorisé à s'imposer extraordinairement 10 centimes au principal des quatre contributions directes pour les travaux neufs de ses routes départementales; cette autorisation fut renouvelée par la loi du 5 août 1840, et prorogée jusqu'en 1845, mais les ressources furent insuffisantes.

En effet, les routes départementales de l'Aveyron, classées sur une longueur de 740 kilomètres, n'en présentent que 313 à l'état d'entretien, 152 à perfectionner et 275 en lacune.

Pour arriver à un état de viabilité indispensable, une somme de 2 millions est encore nécessaire et le département de l'Aveyron demande à continuer l'imposition extraordinaire de 10 centimes, produisant 200.000 francs par an, pour obtenir dans l'espace de 10 ans les fonds nécessaires pour ses voies de communication.

Votre commission, Messieurs, n'a pu voir qu'avec regret un département obligé d'engager son avenir, pendant dix ans, surtout lorsqu'on peut prévoir que ce terme ne sera pas celui de ses sacrifices pour obtenir un état satisfaisant de viabilité; mais d'un autre côté elle a considéré que ce n'était pas par voie d'emprunt que le département de l'Avey-

ron se procurait les ressources nécessaires, mais par le moyen plus prudent de charges annuelles, qu'en cas de circonstances extraordinaires il serait possible d'atténuer ou de suspendre.

Votre commission du reste a reconnu que l'état financier de ce département n'avait rien d'inquiétant, car dès cette année cessent pour lui l'imposition de 4 centimes pour le cadastre, et une autre de 2 centimes qu'il affectait à la construction d'un asile d'aliénés.

Elle vous propose donc d'adopter le projet de loi autorisant le département de l'Aveyron à s'imposer pendant dix ans 10 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

2e PROJET (Côte-d'Or).

Une loi du 29 avril 1842 a autorisé le département de la Côte-d'Or à emprunter une somme de 400.000 fr. pour les travaux d'achèvement des routes départementales désignées par le conseil général dans sa session de 1841 ; une imposition extraordinaire de 2 centimes au principal des quatre contributions directes fut affectée de 1845 à 1851 au service des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt.

Des économies considérables, provenant de rabais obtenus lors de l'adjudication des travaux, et de modifications aux projets en cours d'exécution, ont permis de réaliser sur les fonds de l'emprunt une somme totale de 140.596 francs.

Le conseil général, dans sa délibération du

6 septembre 1844, a proposé l'application suivante de cet excédant :

Savoir, pour le perfectionnement des routes désignées dans la loi du 29 avril 1842, 57.596 fr. 73 c. pour quatre routes nouvelles non mentionnées dans la délibération de 1841, 83.000 francs.

C'est pour autoriser cette dernière modification à la loi de 1842 que l'intervention législative est nécessaire, et nous vous proposons, Messieurs, d'y donner votre assentiment.

3e PROJET (Haute-Garonne).

Le département de la Haute-Garonne possède 804 kilomètres de routes départementales, sur lesquelles 629 sont à l'état d'entretien, 40 en cours d'exécution, et 135 en lacune. Une somme de 2.000.000 fr. a été jugée nécessaire pour le complet achèvement de ces voies de communication.

Une loi du 5 août 1840 a autorisé une imposition extraordinaire de 5 centimes et demi au principal des 4 contributions directes pendant cinq ans. Par suite du nouveau classement et d'améliorations urgentes une seconde loi du 24 juillet 1843 autorise une nouvelle imposition de 4 centimes pendant cinq ans, qui produit seulement 140.000 f. par an. La première de ces ressources doit prendre fin au premier janvier 1846, et le conseil général demande la continuation pendant 7 ans de l'imposition extraordinaire qui la fournissait. L'état financier du département est satisfaisant, il supporte actuellement 9 centimes et demi d'impositions ex-

traordinaires applicables à ses routes départementales, les dispositions de la loi du 24 juillet 1843 devant cesser en 1848, il n'aura plus à supporter à cette époque que 5 centimes et demi de contributions extraordinaires. Nous vous proposons donc, Messieurs, d'approuver la demande faite par le conseil général de ce département.

4e PROJET (Gironde).

Les chemins vicinaux de grande communication de ce département ont été classés au nombre de 56 sur une longueur de 1.018 kilomètres. 595 kilomètres sont terminés, 423 restent encore à construire. Ces travaux exigent une dépense de 2.100.000 fr. : pour y faire face le conseil général de la Gironde demande que le département soit autorisé:

1° A emprunter une somme de 630.000 fr.;

2° A s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir de 1846, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes qui seraient perçus au delà des centimes spéciaux.

Sans doute, Messieurs, il est regrettable de voir que les ressources spéciales soient insuffisantes pour assurer un service aussi essentiel que celui des chemins vicinaux de grande communication, et que les charges des contribuables se trouvent chaque jour aggravées par des impositions extraordinaires; mais d'un autre côté il faut considérer que les importantes voies de communication créées par la loi du 21 mai 1836, ne sont en cours d'exécution que depuis quelques années seule-

ment, que l'état des choses par conséquent n'est pas normal, et qu'une fois que le pays aura fait les efforts nécessaires pour réaliser les dispositions de la loi du 21 mai 1836, il ne restera plus aux départements et aux communes enrichis par la création des voies nouvelles que de légères dépenses à faire pour leur entretien. D'ailleurs la situation financière du département n'a rien d'inquiétant. Il supportera à la vérité avec la nouvelle imposition de 2 centimes une charge de 9 centimes et demi en 1846 et 1847; mais elle sera réduite à 6 centimes en 1848 et 1849, et enfin à 2 seulement en 1850 et 1851. En conséquence, nous vous proposons d'approuver l'imposition extraordinaire qui est demandée.

Nous ne pouvons cependant laisser passer sans observation une disposition du projet de loi qui présente une véritable irrégularité. Il est dit par l'article 2 :

Le département de la Gironde est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a également faite dans la même session, à s'imposer extraordinairement pendant six ans à partir de 1846 : 1° 5 *centimes spéciaux qui se confondront avec ceux dont les lois de finances autoriseront le recouvrement* en vertu de l'article 12 de la loi du 21 mai 1836; 2° deux centimes additionnels, etc.

Le maximum des centimes spéciaux que peuvent voter les conseils municipaux pour les chemins vicinaux a été fixé à 5 par la loi du 21 mai 1836; mais il n'en est pas de même des centimes que les

conseils généraux peuvent voter pour les chemins vicinaux de grande communication, leur maximum n'est établi que pour l'année même par la loi de finance; il y a donc dans les dispositions du projet qui vous est soumis quelque chose d'anormal à fixer pendant six ans pour un département en particulier une imposition dont le maximum peut varier et doit être annuellement établi pour tous les départements.

Il doit donc être entendu nonobstant le sens apparent du texte du projet de loi, que les centimes spéciaux devront subir dans la Gironde les mêmes variations que dans le reste de la France, suivant les prescriptions de la loi de finances.

5e PROJET (Lot).

Les routes départementales du Lot ont été classées, en 1821, sur une longueur de 618 kilomètres. En 1838, 318 kilomètres restaient à construire; la dépense en était évaluée à 2.850.000 francs.

Une loi du 6 août 1839 autorisa ce département 1° à emprunter une somme de 1.141.870; 2° à s'imposer extraordinairement, en 1840, 4 centimes au principal des quatre contributions directes et 10 centimes pendant treize ans, à partir de 1841. Ces ressources ont malheureusement été insuffisantes, et par suite de mécomptes dans les évaluations et de travaux imprévus, il reste aujourd'hui en cours de construction ou en lacunes, 156 kilomètres exigeant 800.000 fr. de dépense. 53.616 fr. restés libres sur les exercices 1843 et 1844, plus

107.000 fr. restant encore disponibles sur les ressources créées par la loi du 6 août 1839 réduisent à 639.683 fr. les fonds que le département du Lot doit se procurer pour l'achèvement de ses routes départementales.

En conséquence, son conseil général demande qu'une loi autorise pendant huit ans, à partir de 1846, une imposition extraordinaire de 5 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

La situation financière du département est assez difficile, car avec la nouvelle imposition demandée le département devra supporter, pendant huit ans, 27 centimes de charges extraordinaires, néanmoins le Ministre des finances consulté sur ce projet de loi reconnaît lui-même que la question n'est pas seulement financière, mais qu'elle a un côté politique important, que rejeter la demande du département du Lot serait reculer de dix ans l'achèvement des routes en construction et mécontenter les populations qui attendent avec impatience ces voies si indispensables de communication.

C'est aussi par ces motifs que votre commission vous propose l'adoption du projet de loi en question.

6e PROJET (Maine-et-Loire).

Une loi du 4 juin 1842 a autorisé le département de Maine-et-Loire :

1° à emprunter aux sieurs Séguin, concessionnaires du pont de Chalonnes, la somme de 80.000 f.

pour l'achèvement, jusqu'à Saint-Georges, de la route départementale, n. 15;

2° A s'imposer extraordinairement, en 1848 et 1849, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, et en 1850 une fraction de centime. Ces ressources étaient applicables au remboursement de l'emprunt. Quant aux intérêts, les communes de Chalonnes et de Saint-Georges s'étaient engagées à les servir sur le pied de 1 pour 100.

Mais la somme de 80.000 fr., à laquelle les travaux de la route avaient été évalués, se trouve aujourd'hui insuffisante; l'inondation de la Loire en 1844, a occasionné aux terrassements pour plus de dix mille francs de dégat; l'acquisition des terrains a exigé des indemnités supérieures aux prévisions, et le chiffre total de la dépense se trouvera, par suite de ces diverses circonstances, élevé à 124.207 fr. 70 centimes au lieu de 80.000 fr.

Ne pouvant trouver dans la deuxième section du budget les ressources suffisantes pour fournir la somme de 44.207 fr. encore nécessaire, le conseil général, dans sa dernière session, a proposé d'accepter l'offre faite au département par les sieurs Séguin, de lui prêter la somme de 44.207 fr. à la double condition que le remboursement de cet emprunt serait opéré eu 1848 et 1849, et qu'un intérêt de 1 pour 100 leur serait payé par la commune de Chalonnes; en conséquence, il a demandé que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, en 1848, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, et en

1849, une fraction de centime nécessaire pour compléter le remboursement de l'emprunt.

Le département de Maine-et-Loire doit supporter jusqu'en 1847 une imposition de 10 centimes, mais il n'aura plus à supporter en 1848 que 2 centimes, en 1849, 1 centime et une fraction; sa situation financière est donc assez favorable pour que nous n'hésitions pas à vous proposer de consentir à la demande de son conseil général.

7e PROJET (Oise).

Messieurs, une loi du 25 avril 1844 a autorisé le département de l'Oise à s'imposer extraordinairement, en 1845, 8 centimes additionnels, au principal des quatre contributions directes, dont le produit était applicable aux travaux d'achèvement des 28 routes départementales, actuellement classées. Cette ressource a effectivement suffi pour terminer l'ensemble de ces routes, mais plusieurs d'entre elles n'étaient que des chemins de grande communication n'ayant pas la largeur légale pour leur nouvelle classification, et présentant des rampes d'une trop grande inclinaison, d'autres nécessitaient de grosses réparations. Ces derniers travaux jugés indispensables ont été évalués à 830.000 francs.

Pour y faire face, le département ne peut prélever sur les ressources ordinaires, en 1846 et 1847, que 190.000 fr.; il reste donc à réaliser encore 640,000 fr. Aussi, le conseil général, dans sa dernière session, a-t-il reconnu nécessaire de de-

mander la continuation, en 1846 et en 1847, de l'imposition de 8 centimes qui doit prendre fin le 31 décembre 1845.

Les charges du département ne seront donc pas aggravées; il est, d'un autre côté, d'une grande importance qu'il puisse perfectionner les routes départementales qui le traversent. Nous avons donc l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi qui l'autorise à s'imposer, en 1846 et 1847, 8 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

8e PROJET (Seine-et-Oise).

Le département de Seine-et-Oise a cinquante-quatre routes départementales; une imposition de 1 centime et demi pendant les années 1845 et 1846, autorisée par la loi du 5 août 1844, assure les ressources nécessaires pour l'achèvement des deux routes portant les numéros 53 et 54.

Quant aux cinquante-deux autres routes, elles sont depuis longtemps terminées; mais elles exigent, pour des réparations urgentes telles qu'abaissement de rampes, reconstructions de ponts et autres améliorations, une somme de 925.954 francs.

Ne pouvant faire face à cette dépense au moyen des ressources ordinaires absorbéees par d'autres services importants, le conseil général de Seine-et-Oise a demandé, dans sa dernière session, que le département fût autorisé : 1° à emprunter une somme de 480.000 francs, pour hâter l'exécution des travaux; 2° à s'imposer extraordinairement,

en 1846, 1 centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, plus 3 centimes pendant cinq ans, à partir de 1847.

Le produit de ces impositions extraordinaires donnerait, dans les années 1846, 1847 et 1848, 400.000 francs environ, qui seraient immédiatement appliqués aux travaux énoncés ci-dessus. Le produit des trois centimes pendant les années 1849, 1850 et 1851 servirait au remboursement de l'emprunt de 480.000 francs, dont les intérêts seraient prélevés sur les centimes facultatifs ; les deux ressources produiront ainsi une somme de 880.000 francs, qui diffère peu de la somme de 925.954 francs, montant des évaluations.

L'imposition de 1 centime et demi que le département supporte actuellement doit finir en décembre 1846 ; il n'aura donc à supporter que 3 centimes de 1846 à 1851. L'utilité des travaux qui exigent ces allocations et l'état satisfaisant des finances du département sont des motifs suffisants pour faire adopter l'imposition réclamée.

9e PROJET (Vaucluse).

Depuis plusieurs années, le conseil général du département de Vaucluse s'occupe de la restauration et de l'agrandissement de l'hôtel de la préfecture qui ne peut, dans l'état actuel, suffire aux besoins de sa destination.

En effet, les bâtiments occupés par le préfet et l'administration départementale sont étroits et mal distribués, les archives sont entassées dans

des salles humides où elles se détériorent; les bureaux exigent des réparations urgentes.

L'idée de construire un nouvel hôtel s'est d'abord naturellement présentée, mais le choix du local offrait des difficultés; la dépense eut grévé le département de charges considérables : enfin le conseil général des bâtiments civils n'approuvait pas, sans de graves modifications, les plans présentés.

On dut donc renoncer à ce projet, et, après mûr examen, on décida qu'il y avait seulement lieu à l'agrandissement de l'hôtel de la préfecture, au moyen de l'acquisition de deux maisons contiguës où l'on pourrait établir les archives et une partie des appartements du préfet. C'est ce dernier parti que le conseil général a cru devoir adopter. Voici quelles seraient les dépenses :

Acquisition des deux maisons	29.000 fr.
Restauration des salons de réception	35.000
Travaux d'appropriation .	45.000
Réparation à faire aux bureaux.	775 fr. 75 c.
Total de la dépense . . .	109.775 fr. 75 c.

Pour y pourvoir, le conseil général a voté au budget de 1844 et 1845 (deuxième section) une somme de 20.592 francs, 11 centimes; et, pour réaliser le surplus des fonds nécessaires, il a de

mandé dans la session de 1844 que le département fût autorisé :

1° A emprunter une somme de 90.000; 2° à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, à partir de 1848, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit servirait au remboursement et au paiement des intérêts de l'emprunt.

L'état financier du département lui permet de supporter facilement les charges nouvelles qui devront en résulter. Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous proposer d'autoriser la demande qu'il forme d'une imposition extraordinaire de 2 centimes pendant trois ans.

RESSIONS

N° 93.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 mai 1845.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les villes d'Angoulême et de Saint-Omer à contracter des emprunts;

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

1er PROJET. (Angoulême.)

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 la séance du 10 mai 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

La ville d'Angoulême (Charente) 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 cent, une somme de 75.000 francs,

destinée aux dépenses d'achèvement des bâtiments, et à l'achat du mobilier du collége royal.

Cet emprunt sera remboursé en trois années, à partir de 1854, par annuités de 25.000 fr. chacune, au moyen des revenus ordinaires de la ville.

Donné au palais des Tuileries, le 26 mai 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Une loi du 25 juin 1841 a autorisé la ville d'Angoulême (Charente) à emprunter 200.000 fr. pour subvenir aux frais de transformation de son collége communal en collége royal. Les travaux entrepris immédiatement ne tarderont pas à être terminés. Mais, plusieurs circonstances survenues pendant l'exécution ont amené un surcroît de dépenses imprévu. L'écroulement d'un bâtiment devant servir de chapelle, et qu'il faut réédifier, divers autres travaux supplémentaires, l'achat d'une partie du mobilier laissent encore à couvrir une dépense de 86.000 francs qui se compose de la manière suivante :

Travaux supplémentaires	10.000 fr.
Reconstruction de la chapelle . . .	15.000
Complément du mobilier	50.000
Acquisition d'une grange	6.000
Honoraires de l'architecte	5.000
Total . . . . . ! .	86.000 fr.

Les ressources de la caisse municipale sont loin de pouvoir supporter une dépense aussi considérable, et le recours à un emprunt est le seul moyen qu'ait la ville de compléter la somme dont elle a besoin. Elle demande, en conséquence, l'autorisation d'emprunter 75.000 francs, remboursables en trois années, à partir de 1854.

Il est facile de reconnaître, par les documents financiers produits à l'appui de la demande, que la ville, bien que grevée d'engagements antérieurs, trouvera, dans l'excédant annuel de ses revenus ordinaires sur ses dépenses de même nature, les moyens d'amortir, d'ici à 1856, son ancienne et sa nouvelle dette, en même temps qu'elle pourra consacrer, pendant la même période, des ressources suffisantes aux besoins extraordinaires qui pourraient survenir. L'emprunt dont il s'agit ayant pour but l'achèvement d'un établissement d'une grande importance pour la ville, et qui lui a déjà coûté des sommes considérables, il semble indispensable de l'autoriser.

Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-

joint, qui a déjà reçu l'approbation de la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Saint-Omer.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Saint-Omer (Pas-de-Calais) 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 dépasser quatre et demi pour cent, une somme de soixante-sept mille deux cents francs, remboursable en six ans, et destinée à couvrir l'excédant des dépenses de ses budgets de 1844 et de 1845;

2° A s'imposer extraordinairement pendant six ans, par addition au principal de ses quatre contributions directes, huit centimes additionnels, pour le produit de cette imposition être exclusivement affecté au remboursement de cet emprunt.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Saint-Omer (Pas-de-Calais) s'est trouvée dans la nécessité d'exécuter simultanément plusieurs projets d'utilité publique qui ont occasionné dans ses budgets une surcharge de dépense telle que

l'exercice 1844 offre un déficit de 50.628 fr. 39 c.
et que le budget de 1845 fait craindre un excédant de dépense
de. 16.005 73
qui se fût élevé beaucoup plus haut, si l'on n'y eût admis, sous
toutes réserves, une recette de 67.200 »
à provenir d'un emprunt.

La ville se trouve par conséquent à découvert de. . . . . , 133.834 fr. 12 c.

Les principales dépenses qui ont grevé les budgets de 1844 et de 1845 sont les suivantes : travaux au Pont-Rouge, achat du matériel de l'éclairage au gaz, subvention à l'hospice, distribution d'eaux, dépôt de laines, pompes à incendies, réparations à l'église Notre-Dame, consolidation de la tour Saint-Bertin, maison d'asile, dortoirs du collége, acquisition de l'hôtel de l'ancien Baillage, etc. L'indication seule de ces dépenses en fait sentir l'urgence, et justifie l'allocation des crédits qui s'y rapportent.

La ville se propose d'affecter à l'extinction de sa dette :

1° Une somme de. . . . . 61.088 fr. 74 c.
restant du produit d'une aliénation de biens communaux ;

2° le montant des. . . . . 67.200 »
qu'elle sollicite l'autorisation d'emprunter ;

3° Enfin, un secours de. . . 5.000 »
accordé pour une salle d'asile.

Total. . . . . 133.288 fr. 74 c.

Au moyen de ces ressources la ville pourra rétablir l'équilibre de ses finances. Mais elle n'a d'autres fonds à consacrer à l'amortissement de son nouvel emprunt, que le produit d'une imposition extraordinaire de 8 centimes additionnels au principal de ses contributions directes, pendant six ans, car l'excédant annuel de ses recettes sur ses dépenses ordinaires est à peu près nul. Les détails exposés ci-dessus semblent démontrer qu'il y a lieu d'approuver la double demande de la ville; en conséquence, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint qui a été approuvé par la Chambre des Députés.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 26 mai 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A un changement de circonscription territoriale dans le département de Saône-et-Loire;

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

Article premier.

La limite entre les communes de Montbellet et de Viré, canton de Lugny, arrondissement de Mâcon, département de Saône-et-Loire, est fixée par le liséré bleu portant les lettres V X B C D E F G H I K L M N O P T, tracé sur le plan ci-annexé. En conséquence, les hameaux de Boulaize et de Jean-Large sont distraits de la commune de Montbellet et réunis à celle de Viré.

ART. 2.

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

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

DONNÉ au palais des Tuileries, le 26 mai 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les habitants des hameaux de Jean-Large et Boulaize, département de Saône-et-Loire, ont demandé à être distraits de la commune de Montbellet, dont ils forment une section, et à être réunis à la municipalité de Viré.

Les deux communes ont également repoussé, l'une la distraction, l'autre la réunion projetées; mais leurs objections ne sont pas fondées.

Montbellet redoute une diminution de ses ressources préjudiciable à ses intérêts; or, cette commune a une étendue de 1.978 hectares et 1.532 habitants, et elle n'aura à céder que 52 hectares et 28 habitants.

Viré ne refuse l'adjonction des deux villages, que par la crainte de voir un plus grand nombre d'habitants prendre part à des coupes de bois qui ont régulièrement lieu dans la commune. Mais cette jouissance est subordonnée à des conditions qui lui donnent plutôt le caractère d'une propriété privée que d'une propriété communale, en sorte que de nouveaux venus n'auraient aucun droit à faire valoir pour y participer.

Ces deux oppositions écartées, il ne reste plus que les motifs qui ont déterminé les autorités administratives et les conseils électifs d'arrondisse-

ment et de département à proposer le changement. Ces motifs sont, d'une part, la grande distance, la difficulté des chemins qui entravent les communications entre les hameaux et Montbellet, et de l'autre, le voisinage et les rapports d'intérêts qui unissent ces mêmes hameaux à la commune de Viré.

D'après ces motifs, nous avons pensé que le projet offrirait aux habitants, comme à l'administration, une amélioration incontestable, et nous venons, après avoir pris les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations la mesure législative rendue nécessaire par la résistance des conseils municipaux.

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

PRESSIONS
N° 95.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 29 mai 1845.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le Comte DARU, à l'occasion du décès de M. le Comte SEPTIME DE LA TOUR-MAUBOURG.

MESSIEURS,

L'honneur d'un éloge public n'est pas seulement décerné, selon les usages de la Chambre, à ceux qui, par leur travaux, ont pu jeter un vif éclat sur leur nom et sur cette assemblée, mais à tous ceux qui, mêlés au maniement si difficile des grandes affaires, ont laissé, après eux, des souvenirs honorables et des exemples bons à rappeler.

Il y a peu de jours, Messieurs, que la tombe s'est fermée sur un de ces hommes droits, consciencieux et purs, qui se tracent à eux-mêmes, en toutes circonstances, la conduite à tenir, et n'en dévient point. Un beau nom, un grand calme, un tact parfait, de l'aménité dans les formes, de la finesse et de la pénétration dans l'esprit, une gravité exempte de roideur, une bienveillance exempte d'affectation distinguaient M. le comte

Septime de La Tour-Maubourg. Simple d'ailleurs dans ses goûts, d'un caractère modeste, s'effaçant toujours jusque dans les positions les plus élevées, il fuyait le bruit et l'éclat avec autant et plus de soin encore que d'ordinaire on n'en met à les rechercher. Il était de l'école de ceux qui se contentent de bien faire, ne demandent pas aux applaudissements de la foule leur récompense, et savent la trouver ailleurs.

A ces qualités se joignait en lui une sûreté de jugement rare, une persévérance extrême, et pardessus tous cette loyauté et ce sentiment de dignité personnelle qui inspirent la confiance et commandent le respect. Dans de hautes missions, dans des temps difficiles, il a su représenter noblement la France au dehors. Il a, jusqu'à sa dernière heure, religieusement accompli la tâche qu'il avait acceptée. Jeune encore, surpris par une maladie cruelle au milieu de sa carrière, il a su mourir, et supporter cette dernière épreuve avec la tranquillité d'âme et la confiance de l'homme de bien. Tel a été, Messieurs, le collègue que nous avons perdu le 18 avril dernier. Sa vie, que je viens rappeler devant vous, s'est écoulée tout entière de capitale en capitale loin de son pays, constamment étrangère aux luttes de tribune et aux luttes de parti. Elle mérite d'être connue, bien que de nos jours, la renommée semble réserver plutôt ses faveurs aux succès brillants de la parole, qu'aux travaux plus obscurs de ceux qui se vouent exclusivement à la bonne conduite des affaires de l'Etat.

M. de Maubourg n'a fait qu'apparaître en quel-

que sorte au milieu de nous. Mais son nom, dont il a noblement soutenu la vieille illustration, et que nous voyons en ce moment encore si bien représenté dans cette enceinte, nous appartient depuis longues années.

Il était fils d'un homme qui a siégé jusqu'en 1831 sur ces bancs, et dont la mémoire nous est restée chère, de ce courageux citoyen qui, jeté avec le général Lafayette dans les cachots d'Olmutz, se refusait à la liberté offerte moyennant le sacrifice de ses principes, la trouvant trop chère à ce prix, et préférait l'exil et la prison à la honte de revêtir de sa signature une déclaration contraire à sa pensée.

Il comptait, parmi les membres les plus illustres de sa famille, cet intrépide général, que nous avons eu pendant quinze ans pour collègue, qui, blessé à Eylau, à Friedland, à la Moskowa, mutilé à Leipsick, nous a quitté pour s'ensevelir dans la profonde retraite où notre estime le suit, et où il achève, entouré de la considération publique, une carrière si glorieusement remplie.

Des liens plus proches encore l'unissaient à ce diplomate habile, qui déploya tant de fermeté en 1824 dans ses négociations avec la Porte, et résilia son mandat plutôt que de devenir l'instrument d'une politique, selon lui contraire aux intérêts et à la dignité de la France; homme de cœur et de dévouement, inflexible et droit, que nous avons trop tôt perdu.

Vous le voyez, Messieurs, il semble que dans cette famille, et comme par une sorte d'instinct traditionnel, les exemples héréditairement trans-

mis et reçus inspirent à tous la même observation rigoureuse des obligations que le nom impose.

Comme son frère, et après lui, M. le comte Septime de La Tour-Maubourg a embrassé la carrière diplomatique; il y a grandi comme lui, moins par le prestige de son nom que par la distinction des services qu'il a rendus; car nous ne sommes plus au temps où les hautes fonctions allaient chercher les hommes placés par leur naissance dans les sommités de la hiérarchie sociale; il faut aujourd'hui mériter les honneurs pour les obtenir. Comme son frère, et plus jeune que lui, M. le comte S. de La Tour-Maubourg est mort au poste qui lui avait été donné, ainsi qu'un soldat tombe sur un champ de bataille. Et, pour tous deux, ce fut la capitale du monde chrétien, la ville aux grandeurs éteintes, Rome, qui, après avoir été le siége de leur plus haute fortune, devint leur tombeau.

Entreprendre de dire quelle fut cette carrière, marquée d'événements et traversée d'affaires, qui de leur nature n'appartiennent pas à la publicité, et se rattachent toutes à l'histoire et à la politique contemporaine, c'est, Messieurs, vous le comprenez, une tâche difficile. Parmi les actes qui honorent le plus la mémoire de M. le comte de La Tour-Maubourg, il en est que je ne puis pas dire, il en est que je ne dois qu'indiquer. La Chambre voudra bien, je l'espère, me tenir compte de l'embarras de cette situation, et m'excuser si, m'inspirant des sentiments de réserve et de convenance qui animaient M. de Maubourg à un si haut point,

je me borne à rappeler les principaux traits de son caractère, et à citer un petit nombre de faits qui suffiront pour le peindre.

La jeunesse de M. de Maubourg, fut laborieuse. Elevé au sein d'une famille qui, pendant la révolution, avait été atteinte par de rudes épreuves, il contracta de bonne heure l'habitude de l'observation, et acquit ainsi la connaissance des hommes et le sens pratique des choses.

A l'âge de vingt-un ans, on le nomma attaché à l'ambassade de France à Constantinople. Il y suivit son frère, mais il y resta peu. A son retour, en 1823, il entra dans les bureaux du ministère des affaires étrangères, où il étudia de près, et en la pratiquant, la science du droit public, et où il apprit à connaître cette variété infinie d'intérêts commerciaux et politiques, dont la protection et la garde sont remises aux mains de la diplomatie.

En 1826, il fut envoyé comme second secrétaire de légation à Lisbonne, et en 1829, comme premier secrétaire et chargé d'affaires en Hanovre.

M. de Maubourg y arriva dans des temps difficiles. Il avait traversé la France, et l'avait vue triste, inquiète, préoccupée de la pensée des coups d'Etat, contre lesquels s'organisaient déjà de tous côtés des résistances. Il y avait vu un malheureux Monarque abusé, mal conseillé, bravant l'opinion et prêt à porter la main sur la loi fondamentale de son pays. Les signes, en un mot, précurseurs d'une révolution prochaine, commençaient à apparaître sur tous les points de l'horizon.

Cette révolution ne se fit pas attendre. Les or-

donnances du 25 juillet parurent. La conduite de M. de Maubourg était dans ces circonstances, toute tracée. Citoyen dévoué à la Constitution et aux lois, il n'hésita pas un seul instant sur le parti qui lui restait à prendre. Modération sans faiblesse, loyauté sans vains ménagements, fidélité à la parole donnée, telle était sa règle de conduite invariable; c'étaient là pour lui des vertus de famille; l'homme public s'en inspirait comme l'homme privé.

Aussi, lorsque le 3 août 1830, la nouvelle des ordonnances pénétra jusque dans le Hanovre, le jour même il écrivit à M. le prince de Polignac la lettre suivante, que je demande la permission de citer tout entière :

« PRINCE,

« Le *Moniteur* du 26 juillet vient de me parvenir, et j'y ai lu avec un profond sentiment d'affliction les ordonnances rendues la veille. Partisan sincère de la monarchie constitutionnelle, serviteur dévoué du Roi, je crois, à ce double titre, devoir protester contre des mesures qui me paraissent aussi contraires aux vœux et aux droits du pays, qu'opposées aux vrais intérêts de la royauté, et rompre toute relation avec une administration qui a trompé la confiance de Sa Majesté. J'aime à penser que cette violation de la Charte à laquelle je ne puis reconnaître au Gouvernement le droit de porter la moindre atteinte, n'est que le résultat d'une erreur passagère, et que la sagesse

du Roi nous fera rentrer bientôt dans les voies constitutionnelles. S'il en était autrement, et si, au moment où vous parviendra cette lettre, le pouvoir était encore aux mains des hommes qui ont contresigné les ordonnances du 25 juillet, je vous prie de recevoir ma démission, et de considérer dès à présent comme vacant le poste de secrétaire de la légation de France. Je demeure ici, parce que je crois que c'est mon devoir, jusqu'à l'arrivée du successeur qui me sera donné; mais ne voulant pas être considéré un seul moment comme l'agent d'une administration qui a compromis le salut du trône et de la nation, je cesse dès aujourd'hui toutes fonctions, et j'en préviens officiellement le Gouvernement de Hanovre. »

M. de Maubourg appliquait, vous le voyez, Messieurs, cette maxime d'un sage de l'antiquité: « Il est telle circonstance, dans la vie de l'homme « public, où le poste d'honneur est dans une con- « dition privée. »

Lorsque cette lettre si noble et si nette parvint au ministère des affaires étrangères, le Cabinet du 14 août 1829, le trône et la dynastie tout entière étaient renversés ; un nouveau drapeau flottait sur notre territoire; une révolution s'était faite : elle s'était faite en trois jours. Restait à la consolider. Ce fut une œuvre plus laborieuse et plus lente.

L'Europe avait reconnu le nouveau Gouvernement; mais l'Europe était inquiète. L'esprit des peuples s'agitait. Des troubles semblaient partout

menaçants. La longue impression d'épouvante qu'avaient laissée après eux les actes de la fin du dix-huitième siècle, n'était pas encore effacée. On croyait que l'esprit de propagande allait se réveiller, et rallumer une conflagration générale. On croyait que la France, au lieu de se contenter du souvenir de sa grandeur passée et des limites de son territoire, allait aspirer à de nouvelles conquêtes. Il y avait, en un mot, bien des préjugés à détruire, bien des craintes à dissiper.

Ce fut la tâche de la diplomatie. M. de Maubourg y concourut. Nommé, le 22 octobre 1830, secrétaire d'ambassade et chargé d'affaires à Vienne, il fut le premier qui, depuis les événements de juillet, eut à représenter la France près du Gouvernement autrichien. A dater de ce moment, M. de Maubourg appartint aux grandes missions. Il eut à pratiquer cet art difficile qui consiste à pénétrer les motifs et la pensée des hommes qui dirigent les affaires, à apprécier les circonstances et les dispositions des esprits, à choisir le moment favorable pour agir et à savoir l'attendre, à se plier aux événements sans en précipiter le cours, et sans jamais compromettre sa dignité, à persuader enfin sans tromper; car, selon l'expression d'un homme qui a successivement occupé, vers le milieu du dix-huitième siècle, les postes les plus élevés de la diplomatie, à Rome, Londres et Berlin, et qui a laissé après lui un nom fort illustre, M. le duc de Nivernais : « La bonne foi n'est pas moins né-
« cessaire aux négociateurs que l'habileté. Car,
« ajoute-t-il, les affaires et ceux qui les font ne

« réussissent que par la confiance, et la confiance « ne s'obtient que par la droiture et la vertu. »

Tels furent, dès le début, les principes de M. de Maubourg. Il était jeune alors, mais son esprit était déjà sérieux et réfléchi. Ses dépêches furent remarquées. Elles avaient cette précision, qui sait ne rien dire que ce qu'il faut, et ne rien omettre de ce qui peut être utile. Ses jugements étaient sûrs; son appréciation des hommes et des choses attestaient une maturité précoce. Sa conduite, en un mot, fut telle qu'on le nomma, en 1832, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du Roi à Bruxelles. Il avait alors trente-un ans. C'était là, sans contredit, un avancement rapide. Parmi ses émules, personne ne s'en étonna. Il y a plus, chacun y applaudit, parce qu'on savait cette faveur méritée.

Le premier acte de M. de Maubourg à Bruxelles, fut d'apposer sa signature au bas du traité conclu le 30 février 1832, pour consacrer diplomatiquement l'affranchissement de la Belgique, et le démembrement de l'ancien royaume des Pays-Bas, formé en 1814 contre la France. Vous n'avez pas oublié, Messieurs, que de difficultés surgirent, lorsqu'il fallut en venir à l'exécution de ce traité; combien les susceptibilités nationales étaient éveillées de part et d'autre; et quels efforts la diplomatie eut à faire pour constituer, malgré la résistance du Roi de Hollande, le nouvel Etat, qu'une révolution, sœur de la nôtre, avait créé.

Cette œuvre était à peu près accomplie, quand M. de Maubourg fut envoyé, en qualité d'ambas-

sadeur, en Espagne. On était alors à la fin de l'année 1836. Depuis cinq ans la guerre civile désolait ce malheureux pays. L'insurrection, contenue d'abord entre les Pyrénées, l'Ebre et l'Océan, se fortifiant et se grossissant de plus en plus sous la direction de chefs habiles, venait de franchir les limites qui, dans le principe, lui avaient été imposées. Des bandes hardies rayonnaient au loin, laissant derrière elles des traces sanglantes de leur passage. Pour peindre d'un seul mot la lutte horrible, au sein de laquelle se débattait alors une brave nation, il suffit de rappeler le meurtre à Tortose de la mère de Cabrera, vengé presque aussitôt par l'assassinat de vingt-quatre femmes, que le chef insurgé offrit en expiation aux mânes de sa mère.

M. de Maubourg arriva en Espagne dans ces tristes circonstances. Il eut à y lutter de toute la force de sa volonté contre des périls qui s'aggravaient de jour en jour, et qui, bientôt, prirent un tel caractère, que son courage et sa fermeté furent mis à la plus redoutable de toutes les épreuves.

En septembre 1837, un général de l'armée légitimiste, le général Gomez, suivi de 5.000 aventuriers, avait brisé, vers Balmaceda, le cercle dans lequel Espartero le tenait enveloppé. Après avoir parcouru les Asturies, la Gallice, et les montagnes de Léon, semant partout l'épouvante, sans cesse poursuivi par des forces auxquelles il échappait sans cesse, il vint frapper jusqu'aux portes de Madrid. Ce fut, Messieurs, le signal d'une crise terrible. Déchirée de ses maux, l'Espagne s'agita d'un

mouvement convulsif. Des juntes se formèrent, s'organisèrent de tous côtés. La constitution de 1812 fut proclamée, comme le seul asile et le dernier refuge derrière lequel pût s'abriter la liberté espagnole; et au milieu de ces troubles et des passions qu'ils enfantent, vous savez, Messieurs, comment une femme, une Reine, insultée dans son propre palais, fut forcée, par quelques soldats, de signer de sa main l'acte solennel par lequel elle consacrait l'œuvre accomplie par une révolte militaire.

La fermeté de M. de Maubourg, son calme habituel, la noblesse de son caractère ne se démentirent point dans ces conjonctures périlleuses. Il sut, au milieu de ces excès, parler à tous le langage de la modération, faire respecter de tous le nom et la dignité de son pays, et raffermir par ses conseils le Gouvernement que la politique de la France soutenait, et qui paraissait alors penché vers sa ruine. Deux ans s'écoulèrent ainsi.

L'Espagne, si longtemps tourmentée, commençait à éprouver le besoin du repos, et à se fatiguer de révolutions. Des jours meilleurs semblaient se lever pour elle, lorsque M. de Maubourg fut envoyé, de Madrid, à Rome, en qualité d'ambassadeur du Roi près du Saint-Siége.

Les difficultés que, dans cette position nouvelle, il rencontra furent autres, mais elles ne furent pas moindres.

Notre temps en effet, Messieurs, voit renaître les luttes philosophiques et religieuses qui ont si vivement agité le XVIIe siècle. Les anciens conflits

entre les pouvoirs de l'Église et les pouvoirs de l'État se raniment. Elles se posent de nouveau ces questions redoutables qui ne se résolvent pas aussi aisément qu'on les soulève, et qui toujours ont allumé partout des passions ardentes, excité des résistances inflexibles, parce qu'il y a au fond des âmes, pour les convictions saintes, un attachement que nul pouvoir humain ne saurait arracher.

Sans cesse on dit et l'on répète en France depuis cinquante ans que toutes croyances sont éteintes, qu'à force de traduire toutes choses devant la raison, la foi est ébranlée jusque dans ses fondements. Nous portons constamment nous-mêmes, et contre notre propre pays, des accusations de ce genre. Faut-il s'étonner, dès lors, que ces opinions s'accréditent, se répandent, et arment aujourd'hui contre l'esprit philosophique l'esprit religieux. On peut le regretter, on ne doit pas en être surpris.

Il y a cependant, Messieurs, peut-être plus d'exagération que de réalité dans cette peinture de notre société moderne. Il ne faudrait pas prendre les opinions éparses et isolées de quelques-uns, pour le signe et l'indice du mouvement général des esprits. Peut-être y a-t-il au fond, plus de légèreté que de scepticisme chez nous; plus de désir de tolérance que d'irréligion. Ce n'est pas à la France qu'il siérait de méconnaître et la puissance du catholicisme, et sa force morale et ses bienfaits.

Quoi qu'il en soit, la mission du représentant d'un Etat, où de pareilles questions s'agitent, près du chef de la chrétienté, est, de sa nature, fort

délicate; elle demande une grande habileté, surtout lorsque l'Eglise, fidèle à ses traditions, ne se montre pas disposée à sortir de la politique patiente et circonspecte que d'ordinaire elle suit.

M. de Maubourg sut se maintenir dans ces voies de sagesse et de conciliation, qui sont à la fois conformes aux lois divines et aux besoins des sociétés humaines. Son attitude fut mesurée et ferme. Sa droiture inspira une confiance entière au Cabinet pontifical. L'affabilité de ses manières, cette aisance de bon goût que donnent l'éducation et le commerce du monde, lui concilièrent l'affection et les suffrages de tous. Il rencontra des difficultés sans doute, mais il avait, pour en triompher, la passion du bien, une persévérance que rien ne lassait, l'habitude des affaires et l'expérience des hommes. Il était, d'ailleurs, puissamment secondé dans l'accomplissement de cette tâche par les souvenirs que son frère avait laissés à Rome, et par la haute considération qui s'y attachait à son nom.

Au milieu de ses travaux, un mal que l'art est impuissant à guérir, se déclara. Dès ce moment, ses forces et sa santé déclinèrent; les sources de la vie se tarirent peu à peu. Il s'en aperçut, et accepta sans trouble la pensée d'une fin prochaine. Avec la même ponctualité, le même dévouement, il continua à s'acquitter de tous ses devoirs; et sa correspondance, jusqu'au moment où le dernier souffle de la vie l'abandonna, ne trahit aucune de ces préoccupations, auxquelles une âme, moins fortement trempée que la sienne, eût été en proie.

L'estime et l'affection que l'on portait à M. de Maubourg étaient générales à Rome. La veille de son départ, Mgr le cardinal Lambruschini crut devoir s'en faire l'interprète : « Vous partez, lui écri-
« vait-il le 7 février 1845, et je ne pourrai assez
« vous dire le vif regret que le Saint-Père éprouve,
« ainsi que moi, de voir l'altération de votre santé
« interrompre, même temporairement, les rela-
« tions que vous entreteniez avec le Cabinet pon-
« tifical. Sa Sainteté élève vers la bonté divine les
« vœux les plus fervents, pour que votre santé si
« précieuse, et qui nous est si chère, vous per-
« mette de reprendre bientôt la direction de votre
« ambassade, pendant le cours de laquelle vous
« avez su non-seulement maintenir, mais encore
« consolider les meilleurs rapports entre les deux
« Cours. »

Ces vœux ne furent malheureusement pas exaucés. A peine M. de Maubourg avait-il revu le sol natal qu'il se sentit mourir. Il attendit, sans impatience comme sans crainte, avec le calme le plus parfait et la sérénité la plus touchante, cet instant qu'il avait depuis longtemps prévu, et qu'il n'avait jamais redouté. Pour lui, cependant, que d'affections à rompre! que de sacrifices à faire! Mais la religion qui console et aide à souffrir, adoucit ses regrets, le soutint à sa dernière heure, et le guida, l'âme en paix jusque sur les bords du tombeau, vers une vie meilleure que celle qu'il allait quitter.

Heureux, Messieurs, celui qui, dans le cours entier de son existence, a pu marcher fidèle à la

pensée du bien, sourd aux conseils bruyants des passions du jour, et pratiquer constamment les vertus de l'homme privé et les devoirs du bon citoyen. Heureux celui qui, arrivé au terme d'une vie consacrée aux affaires, peut s'endormir paisible au sein de ses croyances, ne rien regretter de son passé, conserver le calme d'une conscience pure, et le juste orgueil d'avoir acquitté sa dette envers son pays. Une fin douce et belle vient couronner d'ordinaire une vie honorable et pure. C'est là le privilége du sage et de l'homme de bien. Sa récompense est ici-bas dans l'estime et dans le respect dont sa mémoire reste environnée.

ESSION

° 96.

—

845.

ESSIONS
° 96.
—
845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 29 mai 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE TILLY, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de six Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires et à des emprunts votés par cinq départements ** et par la ville de Saumur (Maine-et-Loire).

MESSIEURS,

Six projets de loi relatifs à des intérêts locaux vous ont été présentés par M. le Ministre de l'intérieur; déjà ils ont été approuvés par la Chambre des Députés, aujourd'hui ils sont soumis à votre sanction.

Votre commission chargée de les examiner m'a donné la mission de vous faire connaître son opinion sur chacun d'eux; je vais remplir ce devoir.

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte D'ABANCOURT, le comte DE HAM, le comte D'HAUSSONVILLE, le baron DE MALARET, le duc DE MASSA, le vicomte DE SÉGUR-LAMOIGNON, le comte DE TILLY.

** Ardennes, Corrèze, Côtes-du-Nord, Orne, Pyrénées-Orientales.

1er PROJET. (Ardennes.)

Le département des Ardennes a reconnu le besoin d'améliorer ses voies de communication. Ses ressources ordinaires ne pouvaient pas lui suffire; il a dû avoir recours à un emprunt. Une loi du 23 mai 1841 l'a autorisé à emprunter la somme de 950.000 fr., et, de plus, à s'imposer, pendant quatre années, 10 centimes additionnels aux quatre contributions directes.

Cet emprunt n'est pas intégralement réalisé. Lorsqu'il le sera, les centimes dont la perception est déjà autorisée donneront 84.000 fr. environ au delà de ce qui aura été employé pour le remboursement de l'emprunt et le service des intérêts.

Ce boni de 84.000 fr., ajouté à un nouvel emprunt de 108.000 fr. que le département demande à être autorisé à faire; au produit de 2 centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes en 1848; aux 3 centimes à imposer pendant les années 1849 et 1850, donne la confiance, équivalant à la certitude, que le département des Ardennes pourra terminer le travail nécessaire à ses routes, pourra satisfaire au remboursement de l'emprunt, et pourvoir, pendant trois années, au service des intérêts.

Vu cet état de choses, votre commission a l'honneur de vous proposer d'adopter la loi telle qu'elle a été adoptée par la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Corrèze.)

Le département de la Corrèze n'a pas le nombre de voies de communication nécessaire à sa prospé-

rité. Il n'a, quant à présent, que cinq routes classées. Le besoin d'en avoir dix, au moins, est reconnu par le conseil général, qui se propose de déclarer routes départementales cinq voies de communication qui ne sont maintenant que chemins vicinaux de grande communication.

Pour opérer cette amélioration, une somme de 1.620.000 fr. est nécessaire. Le département, pour y faire face, n'a à sa disposition que 67.146 fr. 40 c. restés libres sur son budget de 1845, dans lequel figure partie de l'imposition extraordinaire, créée par une loi du 6 août 1839.

Le conseil général, pour parvenir à la confection des cinq nouvelles routes, a besoin de demander aux contribuables, dans la Corrèze, d'ajouter pendant douze années, à partir de 1846, 9 centimes aux quatre contributions directes.

La Chambre des Députés a approuvé la proposition qui lui a été faite d'autoriser par une loi l'imposition demandée.

Votre commission a l'honneur de vous proposer d'adopter cette même loi.

3e PROJET. (Côtes-du-Nord.)

Le conseil général du département des Côtes-du-Nord s'est occupé, dans sa séance du 1er septembre 1844, de la mauvaise direction et de la mauvaise confection de la route départementale de Guingamp à Pontrieux. Cinq passages sur cette route sont positivement mauvais. La nécessité de l'améliorer est reconnue; mais il est en même temps

reconnu que l'on ne peut y pourvoir que par des ressources créées extraordinairement. Un centime additionnel, ajouté pendant cinq années, à partir de 1846, aux quatre contributions directes, donnera la somme qui devra être exclusivement affectée à la rectification de la route n° 5.

La Chambre des Députés a approuvé la demande faite par le conseil général des Côtes-du-Nord. Votre commission a l'honneur de vous proposer d'y donner aussi votre approbation.

4e PROJET. (Orne.)

Le département de l'Orne a été autorisé, par différentes lois, à s'imposer extraordinairement pour les travaux à faire aux routes qui sont à sa charge. Les ressources qu'il s'est créées dans ce but seront en définitive suffisantes, mais elles ne seront intégralement réalisées qu'en 1851 et 1852. Attendre sept ans pour terminer des travaux qui maintenant sont en cours d'exécution, serait faire éprouver au public de graves inconvénients, et ce serait agir contrairement aux intérêts financiers du département.

Pour faire continuer les travaux, le conseil général de l'Orne vous demande l'autorisation d'emprunter 100.000 fr. en 1846. Cette somme n'augmentera pas les charges du département, puisque l'emprunt sera remboursé au moyen des ressources que donneront les centimes actuellement en recouvrement. Ce n'est donc qu'une question de temps.

Votre commission a l'honneur de vous demander l'acceptation de la loi relative à l'emprunt que le département de l'Orne se propose de faire.

5e PROJET. (Pyrénées-Orientales.)

Neuf routes seulement ont été classées dans le département des Pyrénées-Orientales. Depuis déjà beaucoup d'années le conseil général de ce département s'occupe à les améliorer. Pour satisfaire aux dépenses indispensables, 4 centimes ont été perçus d'après une autorisation législative. La perception de ces 4 centimes cessera au 31 septembre 1845. La nécessité de continuer le travail entrepris force à avoir recours à de nouvelles ressources.

Le conseil général, en conséquence, demande que le département soit autorisé à s'imposer pendant quatre années, à partir de 1846, 7 centimes additionnels aux quatre contributions directes. Le produit de ces centimes serait affecté exclusivement à l'achèvement des routes départementales actuellement classées.

Le département des Basses-Pyrénées est un des départements de France qui soit le moins grevé de centimes additionnels.

Votre commission a l'honneur de vous proposer d'approuver l'imposition qui vous est demandée.

6e PROJET. (Saumur.)

La ville de Saumur, en 1834, a pris l'engagement de concourir pour la somme de 100.000 fr.

à la construction du quai Saint-Nicolas. Plus tard, par suite de différentes raisons, cette somme, d'accord avec M. le Ministre des travaux publics, a été réduite à celle de 89.000. Sur cette somme elle a payé 10.000 fr. à un particulier exproprié, elle n'était donc plus engagée que pour celle de 790.000 fr. Elle veut les payer par la voie d'un emprunt; cet emprunt lui sera d'autant moins onéreux qu'elle trouve dans la balance de son budget le moyen de s'acquitter des intérêts annuels et de pouvoir, en peu d'années, se libérer du capital emprunté.

La Chambre des Députés a donné sa sanction à la loi réclamée par la ville de Saumur, votre commission a l'honneur de vous proposer de lui donner aussi la vôtre.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 mai 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

Aux chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique, au littoral de la Manche et à Saint-Quentin;

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 dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 22 mai 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département.

TITRE PREMIER.

Chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique, et embranchements de Lille sur Calais et Dunkerque.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à

procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, et des embranchements dirigés de Lille sur Calais et Dunkerque.

TITRE II.

Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin.

Art. 2.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin.

TITRE III.

Chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck.

Art. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément au cahier des charges coté C, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck.

TITRE IV.

Dispositions communes.

Art. 4.

Le Ministre des travaux publics déterminera,

dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra, dans aucun cas, excéder :

Quarante-un ans pour le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, et ses embranchements sur Calais et Dunkerque;

Soixante quinze ans pour le chemin de fer de Creil à Saint-Quentin ;

Et *soixante-quinze ans* pour le chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck.

Les délais ci-dessus fixés courront à dater de l'époque fixée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

TITRE V.

Dépenses.

Art. 5.

Pour subvenir aux avances que l'État aura encore à faire pour l'achèvement du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, et le règlement définitif des comptes, il est ouvert au Ministre des travaux publics :

Sur l'exercice 1845, un crédit de treize millions de francs (13.000.000 fr.);

Et sur l'exercice 1846, un crédit de six millions de francs (6.000.000 fr.).

TITRE VI.

Voies et moyens.

Art 6.

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

TITRE VII.

Dispositions générales.

Art. 7.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication d'un chemin de fer, si préalablement il n'a été agréé par le Ministre des travaux publics;

Et s'il n'a déposé :

A la caisse des dépôts et consignations la somme indiquée au cahier des charges;

Au secrétariat général du ministère du commerce, en double exemplaire, le projet des statuts de la compagnie;

Au secrétariat général du ministère des travaux publics, le registre à souche d'où auront été détachés les titres délivrés aux souscripteurs, ou, pour les compagnies dont les souscriptions auraient été ouvertes antérieurement à la présente loi, l'état appuyé de pièces justificatives constatant les engagements réciproques des fondateurs et des souscripteurs, les versements reçus et la répartition définitive du montant du capital social.

A dater de la remise des registres ou états ci-dessus entre les mains du Ministre des travaux

publics, toute stipulation par laquelle les fondateurs se seraient réservé la faculté de réduire le nombre des actions souscrites, sera nulle et sans effet.

ART. 8.

Les récépissés de souscription ne sont point négociables.

Les souscripteurs seront responsables, jusqu'à concurrence des cinq dixièmes, du versement du montant des actions qu'ils auront souscrites.

Chaque souscripteur aura le droit d'exiger de la compagnie adjudicataire la remise de toutes les actions pour lesquelles il aura été porté sur l'état définitif de répartition déposé au secrétariat général du ministère des travaux publics.

Ces conditions seront mentionnées sur les registres ouverts et sur les récépissés émis postérieurement à la promulgation de la présente loi.

ART. 9.

Les adjudications ne seront valables et définitives qu'après avoir été homologuées par une ordonnance royale.

ART. 10.

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

ART. 11.

Les fondateurs de la compagnie n'auront droit qu'au remboursement de leurs avances, dont le

compte, appuyé des pièces justificatives, aura été accepté par l'assemblée générale des actionnaires.

L'indemnité qui pourra être attribuée aux administrateurs, à raison de leurs fonctions, sera réglée par l'assemblée générale des actionnaires.

ART. 12.

Nul ne pourra voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question, demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs absent fût connue, il pourra être envoyé à tous les absents une copie ou extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président. Celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

ART. 13.

Toute publication quelconque de la valeur des actions, avant l'homologation de l'adjudication, sera punie d'une amende de cinq cents francs à trois mille francs.

Sera puni de la même peine tout agent de change qui, avant la constitution de la société anonyme, se serait prêté à la négociation de récépissés ou promesses d'actions.

ART. 14.

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 transports dans leurs rapports avec le service des chemins de fer et de leurs embranchements.

Fait au Palais des Tuileries, le 29 mai 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé S. Dumon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a reçu déjà l'adhésion de la Chambre des Députés et qui a pour but d'assurer l'exécution et l'exploitation des lignes de fer destinées à réunir la capitale du Royaume avec la frontière de Belgique, le littoral de la Manche et la ville de Saint-Quentin.

Vous savez, Messieurs les Pairs, à combien de changements de systèmes la question des chemins de fer a été successivement soumise dans le cours de ces dernières années. L'industrie privée présumant un peu trop peut-être de ses propres moyens a voulu tout d'abord aborder la charge entière de ces vastes entreprises; mais la confiance du public ne l'ayant pas suivie dans cette carrière encore trop peu explorée, elle a été forcée de s'arrêter dans sa marche, et de renoncer à la tâche qu'elle avait cru pouvoir accepter. Le Gouvernement, de son côté, ne voulant pas que le pays restât privé du bienfait de ces nouvelles communications, et croyant même répondre à une sorte d'appel de l'opinion publique, a proposé aux Chambres législatives de confier à l'Etat l'exécution de ces grands travaux; mais la situation de nos ressources, l'appréciation de nos besoins, la

nécessité de pourvoir à une foule d'autres dépenses, qui avaient aussi leur caractère d'utilité et même d'urgence, n'ont pas permis de donner à cette proposition la sanction de la loi.

C'est alors, Messieurs les Pairs, que le Gouvernement crut pouvoir s'arrêter à un système mixte dans lequel tous les intérêts engagés dans la question se trouvaient appelés à concourir à sa solution : les départements et les communes pour les deux tiers des terrains, le Gouvernement pour les terrassements, les ouvrages d'art et le dernier tiers des terrains, l'industrie privée pour la dépense des rails et du matériel et pour l'exploitation des chemins. Ces dispositions diverses ont été consacrées par la loi du 11 juin 1842.

Ce système, Messieurs les Pairs, qui répartissait d'une manière équitable les charges de la grande opération dont le pays attend impatiemment les importants résultats, a subi à son tour, en partie du moins, le sort de ceux qui l'on précédé; le succès inespéré des deux grandes voies ouvertes de Paris à Orléans et à Rouen a ranimé le courage des capitalistes, et nous avons reçu des offres qui doivent procurer au Trésor des économies considérables, soit en le déchargeant des dépenses que la loi de 1842 portait à son compte, soit en faisant rentrer dans ses caisses celles qu'il a pu faire déjà pour quelques chemins. Le but de la loi du 11 juin 1842 avait été évidemment de venir au secours de l'industrie privée là où l'on pensait que cette industrie ne pouvait pas supporter toutes les charges de l'entreprise; mais dans

tous les cas où une appréciation nouvelle des frais et des profits démontre qu'ils peuvent se compenser avec avantage pour la spéculation, il est naturel, il est juste, il est logique de ne point appliquer la loi de 1842, et de laisser à la spéculation particulière le soin de réaliser l'entreprise. C'est, Messieurs les Pairs, ce que nous venons vous proposer pour les chemins compris dans le projet de loi.

Le chemin de Paris à la frontière de Belgique est aujourd'hui très-avancé; il serait terminé, bien qu'il n'ait pu être commencé qu'en 1843, si l'administration eût été un peu plus libre dans ses mouvements, et si elle eût pu disposer de crédits suffisants pour l'acquisition et la pose des rails. Quoi qu'il en soit, à la fin de cette année, une double voie sera posée entre Paris et Clermont, d'une part, et entre Arras, Lille et Valenciennes, d'autre part; entre Clermont et Amiens, le chemin pourra être exploité à une voie, et d'Amiens à Arras les terrassements et les ouvrages d'art seront entièrement terminés; il ne restera plus que la voie de fer à poser. De Lille et de Valenciennes, jusqu'à la frontière belge, le chemin est achevé, et en plein cours d'exploitation. Dans cet état de choses, il convenait de laisser à l'administration le soin d'achever sur la ligne principale des travaux qu'elle avait pu pousser aussi près de leur terme. C'est ce que stipule le cahier des charges annexé au projet de loi. La compagnie concessionnaire sera tenue de rembourser les dépenses faites sur les comptes arrêtés par le Ministre des travaux

publics, et ne restera chargée elle-même que des travaux des stations qui ne sont pas encore commencées, elle complétera d'ailleurs tout le matériel nécessaire à l'exploitation.

Pour les embranchements qui seront dirigés de Lille sur Dunkerque et Calais, et qui doivent avoir une partie commune entre Lille et Hazebrouck, l'administration n'a fait encore procéder qu'à des explorations du sol et à des études de cabinet : les travaux ne sont pas commencés; il n'y a donc pas les mêmes motifs de faire intervenir ici l'action de l'Etat, et nous sommes restés dans les conditions ordinaires des contrats de cette nature; la compagnie entreprendra les travaux à ses frais, risques et périls, en vertu de projets qu'elle soumettra préalablement à l'approbation de l'autorité supérieure.

Dans le projet de loi présenté à la Chambre des Députés, nous avions cru devoir laisser indéterminée la direction à suivre entre Lille et Hazebrouck. Il nous avait paru que la question exigeait encore quelques études supplémentaires, et que, d'ailleurs, il n'était pas inutile de recevoir les observations de la compagnie qui deviendra adjudicataire de la concession. La Chambre des Députés en a pensé autrement : elle a jugé que les renseignements recueillis permettaient de décider la question, et d'assigner au chemin de Lille à Hazebrouck un tracé d'après lequel il toucherait Armentières, et s'approcherait de Bailleul.

La concession du chemin de Belgique et de ses embranchements sur Calais et Dunkerque sera dé-

livrée à la suite d'une adjudication publique comme l'a été celle des chemins de Bordeaux et de Vierzon. Le projet de loi devra donc s'occuper de régler le maximum de durée de jouissance sur lequel seront provoqués les rabais des concurrents. Cette question, Messieurs les Pairs, a été l'objet d'un long débat dans le sein de la Chambre des Députés. Le Gouvernement avait proposé de fixer ce maximum de durée de jouissance à 45 ans, d'après l'étude attentive de tous les éléments de la question. La Chambre des Députés a repoussé les divers amendements qui tendaient à le faire descendre à un taux beaucoup trop abaissé. Toutefois, il lui a paru qu'il était possible d'opérer une réduction de trois ans sur le chiffre primitif du Gouvernement. Cette différence, Messieurs les Pairs, ne peut exercer sur nos calculs qu'une influence peu sensible, et nous sommes décidés à l'admettre.

L'article 2 du projet de loi autorise la concession du chemin de fer de Paris à Saint-Quentin. Vous vous rappelez, Messieurs les Pairs, que lorsqu'il s'est agi d'arrêter la direction du chemin de Belgique, la ville de Saint-Quentin a élevé des prétentions qui, assurément, reposaient sur de graves motifs. L'importance d'obtenir un tronc commun pour les lignes de Belgique et d'Angleterre, a décidé la préférence en faveur du tracé d'Amiens. Mais la position de Saint-Quentin, privée d'une communication au passage de laquelle elle pouvait aspirer, n'en restait que plus digne d'intérêt; aussi le Gouvernement s'est-il empressé d'accueillir les ouvertures qui lui ont été faites pour l'exécu-

tion de la ligne dirigée sur cette ville. Aucun sacrifice n'est demandé à l'Etat. Les travaux seront faits et payés par l'industrie privée, et l'on ne réclame que l'ouverture du concours.

C'est à Creil que le chemin de Saint-Quentin s'embranchera sur le chemin de Belgique.

De Creil, il peut se porter sur Saint-Quentin par deux tracés différents qui ont une partie commune jusqu'à Noyon, mais qui, à partir de ce dernier point, se dirigent, l'un par Ham, l'autre par Chauny. La Chambre des Députés a laissé à l'administration le choix entre ces deux tracés ; seulement, elle a demandé que ce choix fût arrêté avant l'adjudication, afin que les diverses compagnies qui pourront se présenter au concours puissent établir leurs calculs sur des bases certaines.

Le chemin de fer de Saint-Quentin est loin d'offrir les mêmes chances de profit que le chemin de Belgique ; aussi le Gouvernement avait fixé pour ce chemin à soixante-quinze ans le maximum de durée de jouissance, et la Chambre des Députés n'a pas cru devoir modifier cette proposition.

L'article 3 du projet de loi que nous venons soumettre à votre examen, n'appartient pas à l'initiative du Gouvernement ; il est le résultat d'un amendement introduit dans le cours de la discussion et adopté par la Chambre des Députés. Il a pour but d'autoriser le Gouvernement à ouvrir un concours pour le chemin d'Hazebrouck à Fampoux, aux mêmes clauses et conditions, et moyennant le même maximum de durée de jouissance que pour le chemin de Creil à Saint-Quentin.

Le chemin d'Hazebrouck à Fampoux est instamment réclamé par les villes de Calais et de Dunkerque, qui le regardent pour elles comme une question de vie ou de mort. S'il s'agissait d'exécuter les travaux aux frais de l'État, dans le système de la loi du 11 juin 1842, nous aurions de graves motifs à présenter au sujet de cette proposition nouvelle; mais lorsque deux villes importantes viennent dire au Gouvernement; nous ne demandons aucun sacrifice au Trésor; c'est l'industrie privée qui se chargera de réaliser une entreprise à laquelle nous attachons le plus vif intérêt, sans laquelle notre commerce peut éprouver de graves préjudices, il nous a paru difficile de refuser une satisfaction aussi légitime. Nous avons considéré d'ailleurs que le chemin de Boulogne, dont l'intérêt seul pouvait ici peser dans la balance et provoquer une détermination contraire, était suffisamment protégé par une abréviation de trajet de 70 kilomètres. De plus, nous avons prévu le cas où le concessionnaire de la ligne de Paris à Lille et de l'embranchement sur Calais, chercherait à susciter au chemin de Boulogne une concurrence ruineuse par des abaissements de tarifs; et nous avons introduit dans le cahier des charges une clause nouvelle destinée à parer autant que possible à cet inconvénient.

Nous n'insisterons pas d'ailleurs, Messieurs les Pairs, sur les autres dispositions des cahiers des charges annexés au projet de loi. Ces dispositions vous sont connues, et, sauf quelques modifications de peu d'importance, elles ont toutes reçu déjà votre assentiment.

Il nous reste à vous entretenir du Titre 7 et dernier du projet de loi qui consacre quelques dispositions générales applicables à toutes les concessions de chemins de fer.

Déjà, Messieurs les Pairs, vous avez, comme nous, reconnu la nécessité de régler les conditions du concours en matière de chemins de fer, et de donner un caractère sérieux aux actes des compagnies qui se forment de toutes parts pour l'exécution de ces grandes entreprises. Il faut bien nous garder de contrarier le mouvement qui se manifeste, mais il est de notre devoir d'en prévenir les écarts. Dans une discussion récente, qui n'a point abouti à une résolution définitive, mais qui a donné lieu, dans cette enceinte, à des débats dignes du plus haut intérêt, nous avons recueilli divers principes qui ont obtenu votre assentiment; et les articles que nous venons vous prier d'adopter ne sont, à très-peu près, que l'expression des votes que vous avez déjà émis, soit cette année, soit dans le cours des sessions précédentes. Peu de mots suffiront pour les justifier.

Il importe que les compagnies qui se présentent au concours justifient au préalable de leur solvabilité par un dépôt de garantie. Il est également essentiel que leur constitution repose sur des bases susceptibles d'être approuvées plus tard par l'administration supérieure; enfin, quand le cercle du concours est tracé invariablement, lorsque ce concours ne doit plus avoir lieu qu'entre des compagnies désignées, il est nécessaire de prendre les mesures propres à empêcher, de la

part de ces compagnies, une fusion qui rendrait la concurrence complétement illusoire. L'article 7 du projet de loi pourvoit à cette triple condition. Les compagnies concurrentes devront déposer à la caisse des dépôts et consignations la somme indiquée au cahier des charges; au secrétariat général du ministère du commerce, leurs projets de statuts; au secrétariat général du ministère des travaux publics, l'état constatant la répartition définitive du montant du fonds social entre les différents souscripteurs. Cet état créera un droit pour chaque souscripteur à réclamer la délivrance du nombre d'actions qu'il aura souscrites, et il deviendra un obstacle aux réductions proportionnelles, à l'aide desquelles plusieurs compagnies pouvaient se réunir et se fondre en une seule.

L'article 8 dispose que les récépissés de souscription ne sont point négociables, et que les souscripteurs seront reponsables jusqu'à concurrence des cinq dixièmes du montant des actions qu'ils auront souscrites. Cette dernière disposition n'est qu'une atténuation du droit commun, qui porte la garantie ordinaire jusqu'à la limite de l'obligation contractée : elle est conforme à la jurisprudence actuelle du conseil d'Etat, et les diverses compagnies qui viennent de s'organiser récemment n'ont fait aucune difficulté de l'introduire dans leurs statuts. Quant à la première disposition, elle paraîtra, sans doute, hors de contestation, surtout dans le système du projet de loi qui admet la concurrence des compagnies pour un même chemin. Dans ce système, un ré-

cépissé de souscription ne peut être considéré que comme un engagement provisoire qui n'aura de valeur et de corps certain que dans le cas où la compagnie, qui l'aura délivré, sera déclarée adjudicataire du chemin. La loi ne peut pas reconnaître un droit de circulation et de négociabilité à des papiers qui, d'un instant à l'autre, peuvent être réduits à la valeur d'une simple quittance.

Les articles 9 et 10 ont trouvé déjà place dans diverses lois que vous avez votées, et ne peuvent dès lors donner ouverture à une nouvelle controverse.

Le premier paragraphe de l'article 11 interdit aux fondateurs des compagnies de s'allouer des avantages extraordinaires qu'il serait souvent bien difficile de motiver et de justifier. Il est juste de les couvrir de leurs avances, il est juste de rémunérer le temps et les soins qu'ils ont pu donner au succès de l'opération, mais toute attribution de bénéfices au delà de ces légitimes remboursements ne peut être admise.

Il n'est pas convenable non plus que les administrateurs des compagnies fixent eux-mêmes le prix de leur intervention sans le concours des actionnaires représentés par l'assemblée générale; c'est à cette assemblée qu'il appartient de régler les charges de l'entreprise.

L'article 12 est introduit aujourd'hui par le conseil d'État dans les projets de statuts des compagnies de chemins de fer. Il serait fâcheux sans doute de se priver des lumières des administrateurs absents, mais en leur donnant le moyen de faire

connaître leur opinion, il n'est pas possible d'aller jusqu'à leur concéder le droit de voter par procuration. Un administrateur n'est que le mandataire de l'assemblée générale, et un mandataire ne peut pas de lui-même, et sans le consentement de son mandant, déléguer le pouvoir qui lui est conféré. D'ailleurs, dans un conseil, les débats éclairent les questions : telle personne qui a une opinion au commencement de la discussion peut en avoir une autre à la fin. Quel poids aurait dans ce cas le vote par procuration d'un administrateur absent? Les compagnies au surplus ont reconnu elles-mêmes la vérité des considérations précédentes, et les statuts les plus récemment approuvés par des ordonnances royales contiennent exactement dans les mêmes termes la disposition que nous vous prions de consacrer législativement.

L'article 13 est la sanction nécessaire de l'article 10. Si le récépissé ne peut être négociable avant l'adjudication, l'action ou la promesse d'action ne peut l'être également qu'après la constitution régulière de la compagnie. Ce n'est que par cette constitution que les conditions de l'association sont définitivement réglées, et que les valeurs en circulation émanent d'une personne morale reconnue. Au surplus, au moyen des règles nouvelles que nous vous proposons d'écrire dans la loi, l'approbation des statuts pourra suivre de très près l'approbation de l'adjudication. Les difficultés qui se sont élevées jusqu'à présent entre l'administration et les compagnies au sujet de la rédaction des actes d'association, sont à peu près toutes vi-

dées par ces règles nouvelles, et nous ne prévoyons plus de causes de retard.

L'article 14 se trouve depuis plusieurs années dans toutes les lois de cette nature que vous avez votées, et n'exige par conséquent aucune explication nouvelle.

Nous pensons, Messieurs les Pairs, que vous ne refuserez pas votre assentiment aux divers articles dont nous venons de motiver en peu de mots les dispositions.

(Les cahiers de charges seront incessamment distribués.)

A.

CAHIER DES CHARGES

Pour la concession du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchement de Lille sur Calais et Dunkerque.

TITRE PREMIER.

Définition de la concession.

ARTICLE PREMIER.

La concession qui fait l'objet du présent cahier de charges comprend :

1° Le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique par Lille et par Valenciennes,

2° Le chemin dirigé de Lille sur Calais et Dunkerque par Hazebrouck.

TITRE II.

Clauses spéciales au chemin de Paris à la frontière de Belgique, par Lille et par Valenciennes.

Art. 2.

L'Administration reste chargée d'achever elle-même les travaux du chemin de fer de Paris à la frontière belge, sauf quelques stations dont il sera parlé ci-après.

La Compagnie s'engage à rembourser à l'État, sur les comptes qui seront définitivement arrêtés par le Ministre des travaux publics, le montant des dépenses de toute nature qui auront été faites pour ces travaux, y compris l'acquisition d'une certaine quantité de matériel mobile destiné à son exploitation, et pour le règlement des comptes définitifs desdits travaux.

Elle paiera l'intérêt des sommes dépensées ou à dépenser par l'État sur le pied de 3 pour 100 par an. Cet intérêt, calculé sur la dépense totale, courra à dater de l'homologation de l'adjudication.

Le prix de la partie du matériel mobile à reprendre par la Compagnie, qui aura déjà servi, sera réglé à dire d'experts.

Les subventions votées par les villes pour l'exécution des stations, seront versées au Trésor après homologation régulière; le montant en sera déduit des comptes définitifs des travaux, et ne sera pas compris dans les sommes à rembourser par la Compagnie aux termes du paragraphe 2 ci-dessus.

Les remboursements s'opéreront comme suit :

Une somme de onze millions sera prise sur le cautionnement de quinze millions versé en conformité de l'art. 64.

Une somme de neuf millions sera payée par la Compagnie dans la quinzaine de l'homologation.

Le surplus sera remboursé par quart, d'année en année, à dater du 1er janvier 1847.

Art. 3.

Le chemin sera livré à la Compagnie par sections, et au fur et à mesure de l'achèvement de chacune de ces sections.

La livraison à faire à la Compagnie comprendra :

Tous les terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

Les travaux d'art et de terrassements de toute nature, exécutés sur la ligne du chemin de fer, y compris les bâtiments de la station intérieure de Paris et des stations de Saint-Denis, Enghien, Pontoise, Beaumont, Creil, Clermont, Amiens, Arras, Douai, Lille, Valenciennes, Roubaix, Turcoing et Blancmisseron ;

La double voie de fer posée sur toute la longueur du chemin ;

Les changements de voie, excentriques, plates-formes, tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, acquis et posés aux frais de l'État.

Avant la livraison, il sera dressé un état de lieux contradictoirement entre l'Administration et la Compagnie, et aux frais de cette dernière.

Dans l'année qui suivra l'entrée en jouissance, la Compagnie fera faire à ses frais, et sous la surveillance de l'Administration, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances.

La livraison de la totalité du chemin, sauf toutefois les bâtiments des stations et des ateliers, devra être complétement opérée dans le délai de dix-huit mois au plus tard, à dater de l'approbation de l'adjudication, sans préjudice de la livraison des sections au fur et à mesure de leur achèvement.

Ce délai sera de deux ans pour les bâtiments des stations et des ateliers.

En cas de retards apportés par l'Administration, la Compagnie aura le droit de suspendre, jusqu'à entière livraison, le paiement des sommes restant à rembourser, et le service des intérêts.

Art. 4.

La Compagnie sera tenue de construire les stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, et dont le nombre, l'étendue et l'emplacement seront déterminés par l'Administration.

En ce qui touche la station d'Amiens, la Compagnie sera tenue d'en partager l'usage avec la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, si l'Administration reconnaît que cette mesure ne peut offrir aucun inconvénient.

Il en sera de même pour la station de Creil, en ce qui concerne la Compagnie qui pourra devenir ultérieurement concessionnaire du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin.

La redevance à payer dans ce cas par les Compagnies des chemins d'Amiens à Boulogne et de Creil à Saint-Quentin, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'Administration.

Art. 5.

Dans le délai d'un an, à dater de la livraison, la Compagnie sera tenue de mettre sur les rails le matériel nécessaire pour l'exploitation des parties de chemin qui lui seront successivement livrées.

Elle devra également, dans le même délai, approvisionner tous les objets mobiliers nécessaires au service des stations et du chemin de fer, et spécialement l'outillage des ateliers de réparation et des forges, et généralement tous les objets accessoires servant à l'exploitation.

Art. 6.

A dater de la prise de possession définie aux articles précédents, la Compagnie reste seule chargée de l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances.

TITRE III.

Clauses spéciales au chemin de Lille à Calais et Dunkerque.

Art. 7.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de Lille sur Calais et Dunkerque, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Elle remboursera d'ailleurs, sur état arrêté par le Ministre des travaux publics, les dépenses qui auront été faites pour la rédaction des projets dudit chemin.

Ces frais seront ajoutés aux comptes définitifs mentionnés à l'art. 2 ci-dessus.

Art. 8.

Le chemin de fer se détachera à Lille du chemin de Paris à la frontière belge, au point qui sera ultérieurement déterminé par l'Administration supérieure, et il se portera

sur Hazebrouck, suivant le tracé qui sera adopté par ladite Administration, par Armentières, et en se rapprochant de Bailleul.

D'Hazebrouck, il se dirigera sur Calais par Saint-Omer, et sur Dunkerque par l'ouest de Cassel.

Art. 9.

A dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie devra soumettre à l'Administration supérieure, de quatre mois en quatre mois, et par section de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 12 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à 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.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 10.

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

Sa largeur en couronne est fixée pour deux voies à 8 mètres 30 cent. dans les parties en levées, et à 7 mètr. 40 cent. dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

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

La distance entre les deux voies sera au moins égale à

un mètre quatre-vingts centimètres (1 m. 80 cent.), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

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

Art. 11.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 1,000 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excèdera pas cinq millimètres par mètre.

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

Art. 12.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable.

Art. 13.

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. 14.

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

Art. 15.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur, entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Art. 16.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 14.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef

au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'Administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 17.

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

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 18.

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. 19.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

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

Art. 20.

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 chemins, de plus de trois centimètres (0,03 c.). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

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

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

Art. 21.

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

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

Art. 22.

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

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

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 23.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront sept mètres quarante centimètres (7 m. 40) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.)

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 24.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

Art. 25.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 26.

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. 27.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer 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 la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 3 mai 1841.

Art. 28.

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

Art. 29.

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

Art. 30.

Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Adminis-

tration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 31.

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

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

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

Art. 32.

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

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

Art. 33.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces offi-

ciers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

TITRE IV.

Clauses communes au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et à ses embranchements.

Art. 34.

Les chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique, et de Lille sur Calais et Dunkerque, et toutes leurs dépendances, seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état desdits chemins et de leurs dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

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

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

Si les chemins de fer, une fois achevés, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 35.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de ver-

ser annuellement dans la caisse du receveur central du Trésor, conformément à l'art. 61 ci-après.

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. 36.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession de la totalité des lignes qui font l'objet du présent cahier des charges, 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 somme de quatre millions, déposée ainsi qu'il sera dit à l'art. 64, à titre de cautionnement, par la Compagnie, pour le chemin de Lille sur Calais et Dunkerque, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Il en sera de même jusqu'à concurrence du dixième des sommes qui auraient été versées au Trésor public, à valoir sur les remboursements à faire par la Compagnie, en exécution de l'art. 2 ci-dessus.

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

Art. 37

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir satisfait en tout ou en partie, et aux époques indiquées, à l'un quelconque des termes de remboursement stipulés au présent cahier des charges ; faute enfin par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par ledit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres enga-

gements de la Compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation, déduction faite des sommes non encore remboursées à l'État par la Compagnie adjudicataire.

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

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

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie, ainsi que toutes les sommes versées par elle au Trésor public, à valoir sur le capital à rembourser, deviendront la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

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

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

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 36 et du présent article ne seront pas applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, le retard dans l'exécution des engagements

financiers de la Compagnie ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 38.

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

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

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

Art. 39.

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

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

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration, les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

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

Ar. 40.

Les machines locomotives seront construites sur les meil-

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

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

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

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

Celles de la troisième seront couvertes et fermées avec rideaux ;

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

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 41.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder quarante et un ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, 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 à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport, à ses frais et par ses propres moyens.

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

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes ; entre dix et vingt kilogrammes, paiera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc.

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

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
	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.....	0,30	0,20	0,50
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, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objet manufacturés.....	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farine, 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, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE	
			péage.	transport.
			f. c.	f. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..... ...	0,08	0,06
		Houille, marne, fumier, engrais et cendres.....	0,06	0,04
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi..	0,15	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
		Voiture 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 la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

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

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle 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 ; 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. 41 (*bis.*)

Toute réduction de tarif consentie sur une des sections de la ligne du Nord, en faveur des voyageurs ou des marchandises allant de Calais à Paris, et réciproquement, devra

être consentie jusqu'à concurrence de la même somme, sur la ligne d'Amiens à Paris, en faveur de voyageurs et des marchandises allant de Boulogne à Paris, et réciproquement.

La même règle s'appliquera sur l'embranchement d'Hazebrouck à Fampoux, si la Compagnie du chemin du Nord, en devient adjudicataire.

Toutefois, dans le cas où la Compagnie du chemin de Boulogne abaisserait ses tarifs, pour les voyageurs ou les marchandises allant de Boulogne à Paris et réciproquement, la Compagnie du chemin du Nord pourra consentir une réduction de la même somme sur les voyageurs et marchandises, sans être soumise à la règle ci-dessus.

Art. 42.

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

Art. 43.

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

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

Art. 44.

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 kilogrammes (4,500) ;

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

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son

chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

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

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

Art. 45.

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 (200 kilog.) ;

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 de la Compagnie.

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

Art. 46.

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, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. 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 de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise. Toutefois si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'administration publique.

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

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

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Admi-

nistration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 47.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 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 quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 39 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. 48.

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

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

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

Art. 49.

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

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

Art. 50.

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

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

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

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'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 la Compagnie.

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

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents, chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposi-

tion 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.

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

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

Néanmoins, toutes les fois que, 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 règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

Art. 51.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employées au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'Etat ou des départements, et leurs dimensions déterminées 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.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 52.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons des chemins de fer sur lesquels des télégraphes seront établis.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 53.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 7 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 la Compagnie, pendant les sept années qui au-

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

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera 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, selon l'article 54 ci-après.

Art. 54.

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 de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans les art. 3 et 32.

Il entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer, de toutes leurs dépendances et de tous leurs produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien, les chemins de fer, les ouvrages qui les composent, et leurs 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 précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus des chemins de fer, et de les employer à rétablir en bon état les chemins et toutes leurs dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers

non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

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

Art. 55.

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 les chemins de fer qui font l'objet de la présente concession, la Compagnie 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 des chemins de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 56.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins de fer concédés en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 57.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement des mêmes chemins.

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

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

moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique, et de Lille sur Calais et Dunkerque, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

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

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris à la frontière de Belgique et celle de Lille à Calais et Dunkerque, n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes; comme aussi, dans le cas où la Compagnie concessionnaire de ces dernières lignes 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 ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office, et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

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

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

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

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

La réduction de quinze pour cent (15 pour 100) ci-dessus stipulée pour les embranchements de plus de cent kilomètres de longueur, sera appliquée au chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

Art. 58.

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 les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 59.

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

Art. 60.

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

Art. 61.

Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs com-

missaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la dite Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 35 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du receveur central à Paris, une somme qui ne pourra excéder soixante mille francs.

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

Art. 62.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 63.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie 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'État.

Art. 64.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de quinze millions de francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Sur cette somme de 15,000,000 francs, une somme de 4,000,000 francs est affectée spécialement au cautionnement du chemin de Lille sur Calais et Dunkerque, et elle sera ren-

due à la Compagnie conformément à l'art. 36. Le surplus sera versé au Trésor public, à valoir sur les sommes qui doivent être successivement remboursées par la Compagnie.

Art. 65.

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 30 mai 1845.

Le Ministre des travaux pnblics.

Signé S. DUMON.

B.

CAHIER DE CHARGES

Pour l'établissement d'un chemin de fer de Creil à Saint-Quentin.

Article premier.

L'Adjudicataire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Creil à Saint-Quentin, 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 s'embranchera à Creil sur le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique ; il remontera la rive droite de l'Oise, passera à Compiègne et à Noyon ; de Noyon il se portera sur Saint-Quentin, suivant le tracé qui sera déterminé par l'Administration avant l'adjudication.

Art. 3.

A dater de l'homologation de l'adjudication, l'Adjudicataire devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, de quatre mois en quatre mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin, 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.

L'Adjudicataire sera autorisé à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, l'Adjudicataire 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 aura deux voies au moins sur tout son développement.

Art. 5.

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

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

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

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

Art. 6.

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

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre.

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

Art. 7.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, l'Adjudicataire préalablement entendu.

Indépendamment des gares d'évitement, l'Adjudicataire 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.

Toutefois, en ce qui touche la station du point de départ à Creil, l'Adjudicataire pourra être dispensé de l'établir, si l'Administration reconnaît que l'on peut, sans inconvénient, lui permettre l'usage commun de la station du chemin de Paris en Belgique.

La redevance à payer dans ce cas, par l'Adjudicataire, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration supérieure.

Art. 8.

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. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une

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

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

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

Art. 11.

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

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

Art. 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales

ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie, mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

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

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

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

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

Art. 15.

Dans le cas où des routes royales ou départementales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus 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 l'Adjudicataire, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

L'Adjudicataire 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 aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17.

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

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

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin ; la dis-

tance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, l'adjudicataire sera tenu de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 19.

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

Art. 20.

L'Adjudicataire pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil*, sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 21.

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. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer 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 l'Adjudicataire.

L'Adjudicataire 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. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, l'adjudicataire 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 règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, il puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'Administration.

Art. 24.

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

Art. 25.

Pendant la durée des travaux, qu'il effectuera, d'ailleurs, par des moyens et des agents de son choix, l'adjudicataire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher l'adjudicataire de s'écarter des dispo-

sitions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 26.

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

Après cette homologation, l'adjudicataire pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

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

Art. 27.

Après l'achèvement total des travaux, l'adjudicataire 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 de l'adjudicataire, dans les archives de l'Administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

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

L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et

d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'Administration.

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

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, l'adjudicataire 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 de l'adjudicataire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par l'adjudicataire.

Ces frais seront imputés sur la somme que l'adjudicataire est tenu de verser annuellement dans la caisse du receveur général de l'Aisne, conformément à l'art. 54 ci-après.

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. 30.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de l'adjudicataire, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 31.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, l'adjudicataire ne s'est pas mis en mesure de commencer les travaux, 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 de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 57, à titre de cautionnement, par l'adjudicataire, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

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

Art. 32.

Faute par l'adjudicataire d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article premier ; et faute aussi par lui d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la seconde année; 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, 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.

L'adjudicataire évincé recevra du nouvel adjudicataire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement du premier adjudicataire 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, l'adjudicataire sera définitivement déchu de tous droits à la concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

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

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 31 et du présent article ne seront pas applicables, au cas où le retard ou la cessation des travaux, le retard dans l'exécution des engagements financiers de la Compagnie ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 33.

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

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et l'adjudicataire 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 aux prix de transport des voyageurs.

Art. 34.

Des règlements d'administration publique, rendus après que l'adjudicataire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de l'adjudicataire.

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

L'adjudicataire sera tenu de soumettre à l'approbation de l'Administration, les règlements de toute nature qu'il fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

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

Art. 35.

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

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle: elle seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

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

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

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

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

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 36.

Pour indemniser l'adjudicataire 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 temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder soixante-quinze ans, à dater de l'ordonnance qui homologuera, s'il y a lieu, ladite adjudication, 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 à l'adjudicataire 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, paiera comme 20 kilogrammes; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux, l'adjudicataire 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, l'adjudicataire aura la faculté d

placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, sur la proposition de l'adjudicataire; 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
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,05	0,025	0
		Voitures couvertes, et fermées avec rideaux (3e classe).....	0,03	0,025	0
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0
		Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0
	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.....	0,50	0,20	0
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, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés.....	0,10	0,08	0
		2e Classe. — Blés, grains, farine, 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, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles; plomb en saumons.....	0,09	0,07	0

TARIF.

			PRIX DE		TOTAL.
			péage.	transport.	
			f. c.	f. c.	f. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..... ...	0,08	0,06	0,14
		Houille, marne, fumier, engrais et cendres.....	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi..	0,15	0,10	0,25
		Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
		Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 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 l'adjudicataire 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 de l'adjudicataire, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par l'adjudicataire indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où l'adjudicataire 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. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant le 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. 37.

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. 38.

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

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par l'adjudicataire. Elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 39.

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

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

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

Néanmoins, l'adjudicataire 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.

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

Si, nonobstant la disposition qui précède, l'adjudicataire 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 lui en feraient la demande.

Art. 40.

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 (200 k.);

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure ou 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 de l'adjudicataire.

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. 41.

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, l'adjudicataire 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, excèdera 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 de l'adjudicataire.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt

kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'administration publique.

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 l'adjudicataire n'en sera pas moins tenu, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où l'adjudicataire 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 profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 42.

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

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 34 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. 43.

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 ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, l'adjudicataire 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. 44.

Les ingénieurs, le commissaire royal, les commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de l'adjudicataire.

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. 45.

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

A cet effet l'adjudicataire 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 l'adjudicataire 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 l'adjudicataire.

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

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à l'Adjudicataire 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'excèdera 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.

L'Adjudicataire pourra placer dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de l'Adjudicataire.

L'Adjudicataire 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 que, 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 règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'Administration et l'Adjudicataire.

Art. 46.

L'Adjudicataire 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'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées 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.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 47.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

L'adjudicataire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques ; de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de l'adjudicataire auront à raccrocher provisoire-

ment les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 48.

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 l'Adjudicataire 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 à l'Adjudicataire 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.

L'Adjudicataire recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 49 ci-après.

Art. 49.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de l'Adjudicataire dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

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

L'adjudicataire 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 l'Adjudicataire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si l'adjudicataire le requiert ; et réciproquement, si l'État le requiert, l'adjudicataire sera tenu de les céder également à dire d'experts.

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

Art. 50.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, l'adjudicataire 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 l'adjudicataire.

Art. 51.

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

Art. 52.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Creil à Saint-Quentin, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

L'adjudicataire du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin 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 l'adjudicataire.

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 Creil à Saint-Quentin, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les Compagnies ne pourraient s'entendre avec l'adjudicataire 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 Creil à Saint-Quentin, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans le cas où l'adjudicataire 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 l'adjudicataire 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.

L'adjudicataire 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 Creil à Saint-Quentin, 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 (10 pour 100) du prix perçu par l'adjudicataire ;

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

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

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

Conformément à l'article 57 du cahier des charges relatif au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, l'adjudicataire pourra faire circuler ses voitures, wagons et machines sur ce chemin, en payant à la Compagnie concessionnaire dudit chemin le droit de péage, réduit de 10 ou de 15 pour 100, suivant que le chemin de fer de Creil à Saint-Quentin aura plus ou moins de 100 kilomètres de longueur, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du susdit article.

Art. 53.

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

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

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

Art. 54.

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

Art. 55.

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

Le traitement du commissaire restera à la charge de l'adjudicataire : pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29, l'adjudicataire sera tenu de verser, chaque année, dans la caisse du receveur général de l'Aisne, une somme de vingt mille francs.

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

Art. 56.

Les agents et gardes que l'adjudicataire 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. 57.

L'adjudicataire devra faire élection de domicile à Saint-Quentin.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à lui adressée, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Aisne.

Art. 58.

Les contestations qui s'élèveraient entre l'adjudicataire 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 l'Aisne, sauf recours au conseil d'État.

Art. 59.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de 3 millions de francs en numéraire, ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue comme il est dit à l'art. 31.

Art. 60.

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 30 mai 1845.

Le Ministre des travaux publics,

Signé S. Dumon.

C.

CAHIER DE CHARGES

Pour l'établissement d'un chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck.

Article premier.

L'adjudicataire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de *Fampoux à Hazebrouck*, 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 s'embranchera à *Fampoux* sur le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique. Il se dirigera *sur Hazebrouck, en passant près de Lens et à Béthune*, suivant le tracé qui sera déterminé par l'Administration.

Art. 3.

A dater de l'homologation de l'adjudication, l'adjudicataire devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, de 4 mois en 4 mois par section de 20 kilom. au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de *Fampoux à Hazebrouck*, 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.

L'adjudicataire sera autorisé à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, l'adjudicataire 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 aura deux voies au moins sur tout son développement.

Art. 5.

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

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

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

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

Art. 6.

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

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excèdera pas cinq millimètres par mètre.

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

Art. 7.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, l'adjudicataire préalablement entendu.

Indépendamment des gares d'évitement, l'adjudicataire 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.

Toutefois, en ce qui touche la station du point *d'arrivée à Hazebrouck*, l'adjudicataire pourra être dispensé de l'établir, si l'Administration reconnaît que l'on peut, sans inconvénient, lui permettre l'usage commun de la station du *chemin de fer de Lille à Calais et à Dunkerque*.

La redevance à payer dans ce cas par l'adjudicataire, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'Administration supérieure.

Art. 8.

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. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la

route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins; pour les ponts en charpente la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins; la largeur, entre les parapets, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (0 m. 80 c.) au moins.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) dour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

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

Art. 11.

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

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

Art. 12.

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

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et

culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

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

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

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

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

Art. 15.

Dans le cas où des routes royales ou départementales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus 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 l'adjudicataire, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16.

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

Art. 17.

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

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

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins sept mètres quarante centimètres (7m,40) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5m,50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m,30).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts

présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, l'adjudicataire sera tenu de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 19.

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

Art. 20.

L'adjudicataire 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. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil*, sera toléré.

Les rails et autres, éléments constitutifs de la voie de fer, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 21.

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. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer 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 l'adjudicataire.

L'adjudicataire 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. 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, l'adjudicataire 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 réglements 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 règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, il puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'Administration.

Art. 24.

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

Art. 25.

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

Art. 26.

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

Après cette homologation, l'adjudicataire pourra mettre en

service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

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

Art. 27.

Après l'achèvement total des travaux, l'adjudicataire 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 de l'adjudicataire, dans les archives de l'Administration des ponts-et-chaussées.

Art. 28.

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

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

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

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, l'adjudicataire 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 de l'adjudicataire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par l'Adjudicataire.

Ces frais seront imputés sur la somme que l'adjudicataire est tenu de verser annuellement dans la caisse du receveur général du Pas-de-Calais, conformément à l'art. 55 ci-après.

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. 30.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de l'adjudicataire, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 31

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, l'adjudicataire ne s'est pas mis en mesure de commencer les travaux, 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 de notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 57, à titre de cautionnement, par l'adjudicataire, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

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

Art. 32.

Faute par l'adjudicataire d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article premier ; et faute aussi par lui d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'iis soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la seconde année; 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, 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.

L'adjudicataire évincé recevra du nouvel adjudicataire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement du premier ajudicataire 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, l'adjudicataire sera définitivement déchu de tous droits à la concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

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

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire,

la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 31 et du présent article ne seront pas applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, le retard dans l'exécution des engagements financiers de la Compagnie ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 33.

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

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer, seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et l'adjudicataire 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 aux prix de transport des voyageurs.

Art. 34.

Des règlements d'administration publique, rendus après que l'adjudicataire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions, resteront à la charge de l'adjudicataire.

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

L'adjudicataire sera tenu de soumettre à l'approbation de l'Administration, les règlements de toute nature qu'il fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes pré-

cédents, seront obligatoires pour l'adjudicataire et pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 35.

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

Les voitures des voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

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

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

Celles de la troisième seront couvertes et fermées avec rideaux;

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

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 36.

Pour indemniser l'adjudicataire 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 temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder soixante-quinze ans, à dater de l'ordonnance qui homologuera, s'il y a lieu, la dite adjudication, 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 à l'adjudicataire 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, paiera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30, il paiera comme 30 kilogrammes, etc.

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

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.

Par tête et par kilomètre

Par tonne et par kilomètre.

		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 tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.....	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés.....	0,10	0,08	0,18
		2e Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe.— Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,03	0,06	0,09
		Houille, marne, fumier, engrais et cendres.....	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon, charriot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi...	0,15	0,10	0,25
		Tout wagon, charriot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.....	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

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

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

Dans le cas où l'adjudicaire 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 de l'adjudicataire et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par l'adjudicataire indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où l'adjudicataire 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. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant le 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. 36 *bis*.

Toute réduction de tarif consentie sur une des sections de la ligne du Nord en faveur des voyageurs et des marchandises allant de Calais à Paris, et réciproquement, devra être consentie jusqu'à concurrence de la même somme, sur la ligne d'Amiens à Paris en faveur des voyageurs et des marchandises allant de Boulogne à Paris et réciproquement.

La même règle s'appliquera sur l'embranchement d'Hazebrouck à Fampoux, si la Compagnie du chemin du Nord en devient adjudicataire.

Toutefois, dans le cas où la Compagnie du chemin de Boulogne abaisserait ses tarifs pour les voyageurs ou les marchandises allant de Boulogne, à Paris et réciproquement, la Compagnie du chemin du Nord pourra consentir une réduction de la même somme sur les voyageurs et les marchandises, sans être soumise à la règle ci-dessus.

Art. 37.

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. 38.

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

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par l'adjudicataire. Elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 39.

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

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

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

Neanmoins, l'adjudicataire 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.

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

Si, nonobstant la disposition qui précède, l'adjudicataire 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 lui en feraient la demande.

Art. 40.

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 (200 k.);

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure ou 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 de l'adjudicataire.

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. 41.

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, l'adjudicataire 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 confiés. 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, excèdera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de l'adjudicataire, et l'autre aux mains de l'expéditeur comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui en suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par l'Administration publique.

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 l'adjudicataire n'en sera pas moins tenu, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où l'adjudicataire 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 profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 42.

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

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 34 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. 43.

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

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, l'adjudicataire 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. 44.

Les ingénieurs, le commissaire royal, les commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de l'adjudicataire.

La même faculté est accordée aux agents de 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. 45.

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

A cet effet, l'adjudicataire 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 l'adjudicataire 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 l'adjudicataire.

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

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à l'adjudicataire 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'excèdera 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.

L'adjudicataire pourra placer dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de l'adjudicataire.

L'adjudicataire 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 que, 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 l'adjudicataire.

Art. 46.

L'adjudicataire 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'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées 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.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 47.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des

voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

L'adjudicataire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques; de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de l'adjudicataire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 48.

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 l'adjudicataire 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 à l'adjudicataire 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.

L'adjudicataire recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 49 ci-après.

Art. 49.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de l'adjudicataire dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

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

L'adjudicataire 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 précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si l'adjudicataire 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 tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si l'adjudicataire le requiert; et ré-

ciproquement, si l'Etat le requiert, l'adjudicataire sera tenu de les céder également à dire d'experts.

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

Art. 50.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, l'adjudicataire 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 l'adjudicataire.

Art. 51.

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

Art. 52.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur le chemin de fer de *Fampoux à Hazebrouck*.

L'adjudicataire du chemin de fer de *Fampoux à Hazebrouck* ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, 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 l'adjudicataire.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement 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, wa-

gons et machines sur le chemin de fer de *Fampoux* à *Hazebrouck*, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les Compagnies ne pourraient s'entendre avec l'adjudicataire 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 joignant la ligne de *Fampoux à Hazebrouck* n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi, dans le cas où l'adjudicataire de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les 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 l'adjudicataire 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.

L'adjudicataire pourra être assujetti par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer d'embranchement joignant celui de *Fampoux à Hazebrouck*, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si l'embranchement n'a pas plus de 100 kilom., 10 p. 100 du prix perçu par l'adjudicataire ;

2° Si l'embranchement excède 100 kilom., 15 p. 100 ;

3° Si l'embranchement excède 200 k. 20 p. 100;

4° Si l'embranchement excède 300 k. 25 p. 100.

Conformément à l'art. 57 du cahier des charges relatif *aux chemins* de fer de Paris à la frontière de Belgique, et *de Lille à Dunkerque et à Calais*, l'adjudicataire pourra faire circuler ses voitures, wagons et machines sur *ces chemins*, en

payant à la Compagnie concessionnaire *desdits chemins*, le droit de péage, *réduit* de 10 p. 100, et aux conditions prescrites par les paragraphes 4 et 5 du susdit article.

Art. 53.

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 de l'adjudicataire.

Art. 54.

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

Art. 55.

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

Le traitement du commissaire restera à la charge de l'adjudicataire ; pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 29, l'adjudicataire sera tenu de verser, chaque année, dans la caisse du receveur général du Pas-de-Calais, une somme de *dix mille francs*.

Dans le cas où l'adjudicataire ne versera pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 56.

Les agents et gardes que l'adjudicataire 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. 57.

L'adjudicataire devra faire élection de domicile *à Arras*.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture *du Pas-de-Calais*.

Art. 58.

Les contestations qui s'élèveraient entre l'adjudicataire 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 *du Pas-de-Calais*, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 59.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de *un million cinq cent mille francs* en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor et autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue comme il est dit à l'art. 31.

Art. 60.

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 30 mai 1845.

Le Ministre des travaux publics,
S. DUMON.

IMPRESSIONS
N° 98.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 mai 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la construction de trois Edifices à affecter à des services d'intérêt général;

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, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de MM. Vatout, conseiller d'Etat, président du conseil général des bâtiments civils, et De Noue, maître des requêtes, chef de la division des bâtiments civils au ministère des travaux publics.

Article premier.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics un

crédit extraordinaire de sept millions quatre cent soixante-un mille francs (7.461.000 fr.), qui sera appliqué aux travaux à entreprendre, et aux acquisitions à faire au nom de l'État :

1° Pour l'établissement du ministère des affaires étrangères sur les terrains dépendant du domaine de l'État, situés entre la rue de l'Université, la rue d'Iéna et le quai d'Orsay..... 4.968.000 fr.

2° Pour la construction d'un bâtiment à affecter à l'administration du timbre et de l'enregistrement, sur un terrain appartenant au domaine de l'État, situé dans la rue projetée dans les dépendances de l'ancien couvent des Petits-Pères.. 1.298.000

3° Pour la construction d'un dépôt d'archives de la cour des comptes, sur l'emplacement de deux maisons à acquérir dans la rue de Lille, nos 71 et 71 *bis*..... 1.195.000

Somme égale..... 7.461.000 fr.

ART 2.

Sur le crédit ouvert à l'article 1er, il est attribué à l'exercice 1845 une somme de deux millions six cent mille francs (2.600.000 fr.); savoir :

Pour l'hôtel du ministère des affaires étrangères..... 1.500.000 fr.

Pour le bâtiment du timbre... 500.000

Pour les archives de la cour des comptes..... 600.000

Somme égale..... 2.600.000 fr.

Et à l'exercice 1846 :

Une somme de deux millions cinq cent quatre-vingt-quinze mille francs (2.595.000); savoir :

Pour l'hôtel du ministère des affaires étrangères.....	1,500.000 fr.
Pour le bâtiment du timbre...	500.000
Pour les archives de la cour des comptes.....	595.000
Somme égale.....	2.595.000 fr.

ART. 3.

Les portions de crédits qui n'auront pu être consommées à la fin d'un exercice pourront être reportées à l'exercice suivant, sans toutefois que les limites du crédit de sept millions quatre cent soixante-un mille francs puissent être dépassées.

ART. 4.

Il sera pourvu provisoirement aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen des ressources de la dette flottante. Les avances du Trésor seront définitivement couvertes par les sommes à provenir de la vente des anciens hôtels et édifices des affaires étrangères, du timbre et de l'enregistrement, et des archives de la cour des comptes. Le Ministre des finances est autorisé à vendre ces propriétés aussitôt qu'elles seront rendues disponibles.

ART. 5.

Chaque année il sera rendu compte aux Chambres de la situation des travaux exécutés.

ART. 6.

Les plans et devis produits à l'appui de la présente loi seront déposés aux archives de la Chambre des Pairs et de la Chambre des Députés.

DONNÉ au palais des Tuileries, le 29 mai 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La Chambre des Députés a adopté, dans sa séance du 27 mai, un projet de loi relatif à la construction de trois édifices à affecter à des services publics. Ces édifices sont destinés au ministère des affaires étrangères, à l'administration de l'enregistrement et du timbre, enfin aux archives de la cour des comptes. Le Roi nous a chargés de soumettre ce projet de loi à vos délibérations.

Ministère des affaires étrangères.

Il est reconnu depuis longtemps que les hôtels occupés aujourd'hui par le ministère des affaires étrangères sont dans un état de dégradation qui donne de sérieuses inquiétudes; ils sont, en outre, beaucoup trop restreints pour le service. Le dépôt des archives a particulièrement été le sujet de justes craintes exprimées à diverses époques.

Le délabrement, l'exiguïté et la mauvaise disposition des bâtiments sont d'une évidence incontestée; les bureaux sont, pour la plupart, établis dans les combles, et l'on n'y arrive qu'avec une grande difficulté par des escaliers et des couloirs dépourvus de lumière. Les archives sont placées au-dessus des écuries et des remises, exposées ainsi à des chances incessantes d'incendie.

Cet état de choses avait paru tellement grave que, dès 1833, on avait eu la pensée de transférer le département des affaires étrangères dans le palais du quai d'Orsay, qui lui avait été primitivement destiné. Depuis cette époque, la situation n'a fait qu'empirer ; elle présente en ce moment de graves inconvénients et des dangers réels.

Le Gouvernement ne pouvait se dispenser de prévenir ces dangers ; il s'occupa donc des recherches nécessaires pour trouver ailleurs un emplacement convenable à l'établissement de ce ministère. En 1844, un projet de loi fut présenté à la Chambre des Députés, dans le but d'affecter à cette destination l'hôtel de la Reynière, situé dans la rue des Champs-Elysées, en y ajoutant les terrains de plusieurs propriétés voisines ; mais la commission chargée de l'examen de ce projet, tout en reconnaissant l'urgence de la translation, contesta la convenance de l'emplacement ; elle le trouva trop restreint, même avec l'addition de trois propriétés voisines, dont on demandait, d'ailleurs, des prix beaucoup plus élevés que le montant des estimations. Enfin la commission émit la pensée qu'il serait plus économique et non moins convenable de construire l'hôtel et les bureaux du ministère des affaires étrangères sur la partie occidentale du jardin du palais Bourbon, entre le quai, l'esplanade des Invalides et la rue de l'Université. Cet emplacement appartenant à l'Etat, n'avait pas seulement l'avantage d'être trois fois plus spacieux que celui de l'hôtel la Reynière ; il permettait, en outre, d'exonérer le Trésor de l'obligation d'acquérir

ces propriétés, c'est-à-dire de dépenser une somme évaluée à plus de 1.800.000 francs.

Sur ces indications, un nouveau projet fut rédigé, et il fait aujourd'hui la matière d'un des articles du projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre. L'emplacement à affecter au ministère des affaires étrangères forme un parallélogramme de 110 mètres de longueur sur 194 mètres de largeur; ce qui produit une superficie de 21 à 22.000 mètres. L'hôtel d'habitation du Ministre et les appartements de réception ont vue sur la Seine et les Champs-Elysées; le bâtiment des bureaux fait face à la rue d'Iéna, en regard de l'esplanade des Invalides; enfin, le bâtiment des archives doit être construit en retraite sur la rue de l'Université.

Suivant le projet présenté à la Chambre des Députés, la dépense totale des travaux devait s'élever à 5.120.000 francs, mais plusieurs modifications apportées aux plans primitifs, et dont les avantages ont été constatés par un examen approfondi des convenances générales et des besoins du service, ont apporté quelques réductions dans ce chiffre. Les prévisions de dépense dans l'état actuel du projet s'élèvent seulement à la somme de 4.968.000 francs.

Direction du Timbre et de l'Enregistrement.

Les bâtiments dans lesquels sont établis depuis quarante ans la direction de l'enregistrement du département de la Seine, et les ateliers du timbre,

sont les restes d'un couvent en partie détruit lors du percement de la rue de la Paix. Ces bâtiments sont dans le plus mauvais état ; les murailles en sont délabrées, les planchers vermoulus et soutenus par des étais. Il était impossible de laisser subsister cet état de choses ; aussi M. le Ministre des finances avait-il chargé une commission spéciale d'examiner la question de transférer sur un autre point la direction de l'enregistrement et le timbre.

Cette commission, après avoir porté son attention sur divers emplacements qui avaient été proposés, émit l'avis que les terrains compris dans l'enceinte de l'ancien couvent des Petits-Pères paraissaient réunir toutes les conditions de nature à fixer le choix de l'administration. Par suite de conventions passées avec la ville et l'administration des messageries royales, de nouvelles voies publiques doivent être ouvertes sur ce terrain ; l'hôtel du timbre et de l'enregistrement occuperait un des côtés de la rue aboutissant sur la place des Petits-Pères ; le rapport de la commission exprime ainsi qu'il suit les motifs de cette préférence.

« Ce terrain, depuis longtemps improductif « pour le domaine, vient de donner lieu à une « transaction fort importante concertée par les « soins d'une commission mixte, entre le domaine « de l'État, la ville de Paris et l'administration « des messageries royales. D'après ces arrange- « ments, sanctionnés par une loi récente, l'État « abandonne gratuitement à la ville de Paris, « 1.600 mètres de terrain pour l'emplacement « d'une caserne de garde municipale ; 1.261 mè-

« tres sont également délaissés en faveur de la « ville pour le percement d'une rue nouvelle du « passage des Petits-Pères à la Bourse, etc.

« Il restera à l'État deux parcelles, dont l'une « d'une superficie de 2.600 mètres en bordure, sur « la rue projetée, a paru à la commission réunir « toutes les conditions désirables pour l'installa- « tion du timbre et de l'enregistrement.

« Il est impossible, en effet, d'imaginer un em- « placement plus à la convenance de tous les inté- « rêts, qui réclament, pour ces grands services, « une situation à portée du centre des affaires. Le « terrain des Petits-Pères, situé à quelques pas de « la Bourse et du tribunal de commerce, très- « rapproché de la Banque de France, de l'hôtel « des postes et du Palais-royal, au milieu du « quartier où se groupent les grandes maisons de « commerce, les banquiers, les commissionnaires, « les magasins où se déposent les produits de nos « grandes industries; ce terrain, disons-nous, « semble admirablement adapté à toutes les exi- « gences de la destination qu'il s'agit de lui don- « ner. »

Sous l'impression de considérations aussi concluantes, un projet fut rédigé pour la construction des bâtiments destinés au service de l'enregistrement et du timbre. Ce projet comprend les localités nécessaires :

1° A la direction de l'enregistrement;

2° A la direction des domaines;

3° A l'atelier général du timbre avec ses dépendances.

Dans un but d'économie, l'administration avait cru d'abord devoir restreindre les constructions dans les limites du terrain appartenant à l'Etat; mais la Chambre des Députés a très-justement remarqué qu'un édifice public de cette importance devait, autant que possible, ne pas être enclavé dans des propriétés particulières, et qu'il était préférable d'acquérir une bande de terrain qui séparait la propriété de l'Etat et la rue transversale à ouvrir sur la rue Notre-Dame-des-Victoires, en prolongement de la rue Saint-Pierre, et qui doit ultérieuremeut déboucher dans la rue Vivienne.

Cette amélioration est, en effet, d'un grand intérêt, et les modifications qu'elle a occasionnées au projet primitif étaient toutes désirées par l'administration; mais elle donnera lieu à une augmentation de dépense qui n'a pas été jugée par la Chambre des Députés assez importante pour balancer les avantages du parti qu'elle a été d'avis d'adopter. L'établissement se composera de plusieurs corps de bâtiments élevés de trois étages audessus du rez-de-chaussée. Le premier, spécialement affecté aux services qui ont des rapports avec le public, tels que la direction de l'enregistrement, celle des domaines, la recette du timbre extraordinaire. Le bâtiment du milieu renfermera les ateliers du timbre et leurs dépendances; enfin le troisième bâtiment sera attribué à l'arrivage et au départ des papiers, des registres et des impressions. Les archives et divers dépôts seront placés dans les combles.

La dépense totale des travaux, évaluée d'abord

à 1.000.000 fr. a dû être augmentée du prix du terrain à acquérir de l'administration des messageries. Un traité provisoire et conditionnel a été passé pour cette acquisition, et le prix a été fixé à 231.500 fr.; les frais et dépenses accessoires étant évalués à 8.500 fr., la dépense sera de 240.000 fr. Le supplément de construction à élever sur ce terrain est estimé à 58.000 fr., en sorte que la dépense totale du projet modifié est évaluée à 1.298.000 fr.

Archives de la Cour des comptes.

Depuis la translation de la cour des comptes au palais du quai d'Orsay, M. le premier Président n'a cessé de signaler à M. le Ministre des finances l'impossibilité de laisser ses archives dans l'ancien couvent des Barnabites, situé très-près de l'enclos de la Sainte-Chapelle, où était l'ancien siége de la Cour, mais trop éloigné du local qu'elle occupe aujourd'hui. Il a insisté notamment sur les inconvénients et les difficultés du transport continuel des pièces de comptabilité, et a demandé que des mesures fussent prises pour placer les archives plus à la portée des magistrats qui ont journellement besoin de les consulter.

La première pensée avait dû naturellement se porter sur les moyens d'utiliser, dans ce but, les localités qui pouvaient rester disponibles au palais du quai d'Orsay; mais l'examen des lieux a fait connaître, ainsi que le constate une délibération du conseil des bâtiments civils, que ce projet ne

pouvait être adopté. En effet, les planchers du palais du quai d'Orsay n'ont pas été primitivement construits de manière à pouvoir supporter l'immense quantité de documents d'un poids considérable qu'il faudrait y accumuler. Il a été seulement reconnu qu'on pouvait y placer transitoirement, et sans dangers, une partie des archives appartenant au service courant; mais, pour l'ensemble des dépôts, il a fallu chercher un autre local le plus près possible du palais.

L'emplacement le plus favorable et qui doit causer le moins de sacrifices est celui de deux propriétés, situées rue de Lille, nos 71 et 71 *bis*, en face du palais de la Légion-d'honneur. Des traités conditionnels ont été passés avec les propriétaires actuels de ces maisons; les prix d'acquisition sont arrêtés et se trouvent conformes aux prévisions de dépenses. Aucun obstacle n'est donc à craindre en ce qui concerne la prise de possession de l'emplacement sur lequel doivent s'élever les constructions.

D'après le projet que nous avons l'honneur de vous soumettre, la portion des archives qui doit rester plus particulièrement à la disposition des membres de la Cour sera placée au palais du quai d'Orsay, et pour le surplus il sera construit, sur l'emplacement que nous venons de désigner, un grand corps de bâtiment en forme de parallélogramme, de 35 mètres de long sur 38 de large, avec avant-corps sur la façade et deux pavillons sur la rue.

Le bâtiment principal sera élevé, sur un étage

souterrain, de trois étages carrés et d'un étage lambrissé. Les deux pavillons auront un étage carré et un étage lambrissé; ils seront reliés par une grille en fer au milieu de laquelle sera pratiquée l'entrée principale.

La dépense des constructions est évaluée à	780.000 fr.
Celle des acquisitions et évictions de locataires	415.000
Total.	1.195.000 fr.

Ainsi, Messieurs, les dépenses à faire pour la construction des trois édifices dont nous venons de vous entretenir s'élèveront à sept millions quatre cent soixante-un mille francs, savoir :

1° Pour les hôtels du ministère et les archives des affaires étrangères.	4.968.000 fr.
2° Pour la direction de l'enregistrement, des domaines et du timbre.	1.298.000
3° Pour les archives de la cour des comptes	1.195.000
Total.	7.461.000 fr.

Après les développements dans lesquels nous venons d'entrer, pour vous exposer la nécessité d'abandonner les localités occupées aujourd'hui par les services qui font le sujet de la loi que nous vous soumettons, et après avoir mis sous vos yeux, Messieurs, les projets de construction des édifices destinés à les remplacer, il reste à vous

entretenir des ressources à appliquer aux dépenses des nouvelles constructions.

Ces dépenses seront compensées par les recettes à provenir de l'aliénation des hôtels et bâtiments actuels. Nous vous proposons donc de les y appliquer, mais en attribuant provisoirement au paiement des travaux et acquisitions les ressources de la dette flottante dont les avances seront couvertes par le produit des ventes. Voici l'exposé sommaire de ces compensations, qui dépasseront même le montant des dépenses.

Le produit présumé de la vente des hôtels du ministère des affaires étrangères a été estimé par un vérificateur des domaines, de concert avec l'architecte. Ce travail a donné pour résultat une appréciation s'élevant à . . . . . 4.890.000 fr.

L'emplacement du timbre, dans la rue de la Paix, offrira un produit très-avantageux; les experts qui l'ont estimé ont fait observer que, dans l'appréciation de la valeur des hôtels du ministère des affaires étrangères, il n'avait pas été tenu compte de l'accroissement du prix que devait y apporter l'exécution d'un projet de percement de rues, parce qu'il serait compensé par l'obligation d'abandonner une portion de terrain pour l'établissement de la voie publique; mais ils ont ajouté que cette considération n'existait pas

Report.	4.890.000 fr.
à l'égard de l'emplacement du timbre, et que cette éventualité se réalisant, la valeur de ce dernier terrain, nonobstant un retranchement de 840 mètres pour la rue, devait être portée à . . .	2.433.700
Quant à la propriété des Barnabites, à abandonner après la translation des archives de la cour des comptes, le produit en est porté à	450.000
Total des recettes présumées.	7.773.700
Le montant des dépenses des acquisitions et des constructions s'élève à	7.461.000
Il y aura un excédant de recette de	312.700

Nous avons l'espoir, Messieurs, que vous reconnaitrez la nécessité des constructions dont nous vous soumettons les plans et devis, et que vous approuverez aussi la combinaison au moyen de laquelle les trois édifices pourront être construits sans que le Trésor public ait à subir d'autres charges que les avances dont la rentrée lui sera garantie par la loi.

IMPRESSION
N° 99.
—
1845.

IMPRESSIONS
N° 99.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 30 mai 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A LA POLICE DES CHEMINS DE FER ;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 28 mai 1845, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département, et de M. Descloseaux, conseiller d'Etat.

TITRE PREMIER.

Mesures relatives à la conservation des chemins de fer.

ARTICLE PREMIER.

Les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie.

ART. 2.

Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

ART. 3.

Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer, les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à

l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

ART. 4.

Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'administration déterminera pour chaque ligne le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenus fermées, conformément aux règlements.

ART. 5.

A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les proprié-

taires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

ART. 6.

Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

ART. 7.

Il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

ART. 8.

Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

ART. 9.

Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquête.

ART. 10.

Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux Titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

ART. 11.

Les contraventions aux dispositions du présent Titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de seize à trois cents francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées an Code pénal et au Titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II.

Des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer.

ART. 12.

Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer, contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les

conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés.

ART. 13.

Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis dans le même délai au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

ART. 14.

Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 300 francs à 3.000 francs.

ART. 15.

L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures, seront recouvrés contre le concessionnaire ou fermier par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III.

Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.

ART. 16.

Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des

convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

ART. 17.

Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

ART. 18.

Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement

de trois mois à deux ans, et d'une amende de cent à cinq cents francs.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis, par le jugement, sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans.

ART. 19.

Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de cinquante à mille francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou de plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de trois cents à trois mille francs.

ART. 20.

Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans, tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

ART. 21.

Toute contravention aux ordonnances royales

portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de seize à trois mille francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

ART. 22.

Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

ART. 23.

Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les Titres Ier et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile; les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers, pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

ART. 24.

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent, seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés, devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

ART. 25.

Toute attaque, toute résistance avec violence et voie de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

ART. 26.

L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

ART. 27.

En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite, pourront être cumulées sans préjudice des peines de la récidive.

Fait au palais des Tuileries, le 29 mai 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé S. Dumon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons de nouveau appeler votre délibération et vos suffrages sur le projet de loi concernant la police des chemins de fer.

La Chambre des Députés s'est parfaitement associée aux vues qui avaient dicté l'amendement que vous avez introduit à l'article 5. Comme vous elle a pensé que l'emploi du mot *limite*, dans la définition de la zone de servitude des constructions, pouvait être remplacé avec avantage par celui de *distance*, et, par une conséquence juste et naturelle de cette opinion, elle a substitué également le mot *distance* au mot *limite* dans les articles 7 et 8 où ce mot se reproduisait dans des circonstances parfaitement analogues à celles qui l'avaient fait proscrire dans l'article 5.

L'addition des mots *dûment assermentés* (art. 12) et la suppression des mots inutilement répétés *par le Code pénal* (art. 25), ne pouvaient souffrir aucune difficulté.

Après des débats aussi prolongés sur une matière aussi délicate, aussi difficile, le dissentiment n'existe plus que sur le dernier paragraphe de l'article 5. La Chambre des Députés avait cru pouvoir admettre que dans la zone de servitude déterminée

par cet article les constructions existantes pourraient être entretenues, réparées et reconstruites dans leur état actuel. Vous avez pensé, Messieurs les Pairs, qu'il fallait au contraire les soumettre aux dispositions des lois et règlements relatifs à l'alignement, c'est-à-dire qu'il fallait s'opposer non-seulement à toute reconstruction mais encore à tout travail confortatif et de nature à prolonger l'existence du bâtiment frappé de servitude.

La Chambre des Députés, sans insister sur la rédaction qu'elle avait précédemment adoptée, n'a pas cru, cependant, pouvoir adhérer à celle qui a prévalu dans vos délibérations. Sa commission a reconnu que si le système précédemment adopté par l'autre Chambre pouvait paraître trop large, celui de la Chambre des Pairs semblait trop restrictif. Elle fait remarquer d'abord qu'il n'est pas juste de comparer la condition d'un bâtiment riverain d'une route qui lui donne accès, qui augmente sa valeur, qui lui procure des facilités d'exploitation, à la condition d'un bâtiment placé sur le bord d'un chemin de fer qui souvent devient pour lui une cause réelle de gêne et de dépréciation : elle ajoute d'ailleurs qu'en cas de péril l'administration est armée par la loi de tous les pouvoirs nécessaires pour faire cesser ce péril.

Que veut-on? Que la loi soit égale pour tous. Que la servitude ne pèse pas plus durement sur un terrain nu que sur un terrain bâti. Le propriétaire du terrain nu peut le conserver dans l'état où il se trouve sans pouvoir le convertir en terrain à bâtir : le propriétaire d'un bâtiment doit pouvoir

le conserver dans l'état où le saisit la servitude sans pouvoir l'agrandir, l'étendre ou l'exhausser, et surtout sans pouvoir le reconstruire. Tel est le sens, tel est le but de la disposition nouvelle proposée par la Chambre des Députés et que nous vous prions de vouloir bien accepter.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état de leurs bâtiments, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies. Vous applaudirez, Messieurs les Pairs, à cette mesure qui offre une garantie tout à la fois pour les propriétaires et pour l'administration, et qui, en fixant les droits et les obligations de chacun, est évidemment de nature à prévenir des débats ultérieurs.

Vous savez, Messieurs les Pairs, quelle est l'urgence du projet de loi que nous vous prions de revêtir de votre sanction. Nous n'avons pas besoin d'insister plus longtemps sur la nécessité de sa prompte adoption.

MPRESSIONS

N° 100.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 31 mai 1845.

PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des impositions extraordinaires votées par six départements *;

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

1er PROJET. (Allier.)

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 10 mai 1845, 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.

---

* Allier (2 projets), Loiret, Rhône (2 projets), Sarthe, Seine-et-Marne, Vienne.

ARTICLE PREMIER.

Le département de l'Allier est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa séance du 31 août 1844, à s'imposer extraordinairement, pendant dix années, à partir du 1er janvier 1846, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition est affecté, tant à la dépense de construction d'un asile d'aliénés à Moulins, qu'au service des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt autorisé par l'article ci-après.

ART. 2.

Le département de l'Allier est autorisé, conformément à la demande qu'en a également faite son conseil général, dans la même séance du 31 août 1844, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, une somme de cinquante mille francs, réalisable en 1845, et destinée à la construction d'un asile d'aliénés à Moulins.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence; toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne dépassera pas celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et à l'amortissement de cet emprunt, au moyen des ressour-

ces dont la création est autorisée par l'article ci-dessus.

Donné au palais des Tuileries, le 31 mai 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Les aliénés du département de l'Allier sont recueillis dans des bâtiments dont l'insuffisance et la mauvaise disposition, depuis longtemps reconnues, compromettent gravement un service digne de toute la sollicitude de l'administration. D'ailleurs, ces bâtiments appartiennent aux hospices de la ville de Moulins, et le département qui les occupe, à titre de locataire, pourrait se trouver dans un sérieux embarras si, comme il est probable, à l'expiration du bail, c'est-à-dire le 1er avril 1847, une prolongation lui était refusée.

Pénétré de la gravité de cette situation, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant dix années, à partir de 1846, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit

serait affecté à la dépense de construction d'un asile d'aliénés à Moulins, dépense évaluée à 350.000 fr. De plus, en raison même de la prochaine expiration du bail passé avec les hospices, et afin que les travaux de construction puissent être commencés dans la campagne actuelle, le conseil général a sollicité pour le département l'autorisation d'emprunter immédiatement une somme de 50.000 francs remboursable en dix années, sur le produit de l'imposition de deux centimes.

La position financière du département, Messieurs les Pairs, est assez favorable pour que le vote du conseil général soit accueilli. Le département ne saurait, d'ailleurs, reculer devant un sacrifice qui lui permettra d'assurer d'une manière plus complète l'exécution de la loi du 30 juin 1838, relative aux aliénés, et de pourvoir plus convenablement à un service d'humanité publique.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, soumettre à vos délibérations, d'après les ordres du Roi, le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans la séance du 10 mai et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Allier.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de l'Allier est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite le conseil général

dans sa séance du 31 août 1844, à emprunter une somme de deux cent trente mille francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent; toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré 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 remboursement et au service des intérêts dudit emprunt, conformément à l'article suivant.

ART. 2.

Le département de l'Allier est autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant dix ans, à partir de 1846, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt ci-dessus autorisé, et, pour le surplus, aux travaux des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

Cette imposition sera perçue concurremment avec les centimes spéciaux dont les lois de finances autoriseront annuellement l'assiette, en vertu de l'article 12 de la loi du 21 mai 1836.

ART. 3.

Le montant de l'emprunt à réaliser chaque an-

née, l'emploi de ces ressources, ainsi que celui de l'imposition extraordinaire, seront déterminés chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Des travaux d'achèvement restent encore à effectuer sur un certain nombre de chemins vicinaux de grande communication classés dans le département de l'Allier, et ceux de ces chemins qui sont terminés réclament des améliorations urgentes: pour faire face à la dépense qu'exigeraient ces divers travaux une somme de 1.722.000 francs serait nécessaire.

Sur les contingents des communes et les centimes spéciaux, le département ne peut réaliser chaque année qu'une somme de 60.000 francs environ. Pour hâter l'exécution des travaux entrepris, le conseil général, dans sa dernière session, a reconnu la nécessité d'avoir recours à la création de ressources extraordinaires et il a demandé que le département soit autorisé à emprunter une somme de 230.000 francs pour l'achèvement des chemins vicinaux, et à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir de 1846, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté tant au ser-

vice des intérêts et au remboursement dudit emprunt qu'aux travaux des chemins. Ces ressources permettraient au département de faire face aux besoins les plus urgents.

La situation financière du département ne s'opposant pas à ce qu'il soit donné suite à la demande du conseil général, et ses intérêts paraissant exiger qu'elle soit sanctionnée, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 10 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

3e PROJET. (Loiret.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Loiret est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1844, à s'imposer extraordinairement, pendant les trois années 1846, 1847 et 1848, quatre-vingt-quatre centièmes de centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, qui seront nécessaires pour produire une somme de soixante-quinze mille francs, exclusivement applicable à la dépense de construction d'un quatrième pavillon à l'Hôtel-Dieu d'Orléans.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Loiret a été autorisé, par une loi du 5 août 1840, à s'imposer extraordinairement pour contribuer, jusqu'à concurrence de 100.000 f. à la construction d'un Hôtel-Dieu à Orléans.

La dépense totale de cette construction devant excéder les ressources disponibles, on dut se borner à construire une partie de l'édifice, c'est-à-dire les bâtiments des services généraux et trois pavillons propres à recevoir trois cents malades. Ces travaux sont terminés; mais l'augmentation sans cesse croissante du nombre des malades a déjà démontré l'insuffisance des trois pavillons, et dès 1843 le conseil général du Loiret fut appelé à rechercher les moyens de faire face à la dépense de construction d'un quatrième pavillon, dépense à laquelle l'administration des hospices et la ville d'Orléans n'étaient pas en mesure de pourvoir seuls. Le conseil général demanda que le département fût autorisé à s'imposer extraordinairement pour cet objet, jusqu'à concurrence de 75.000 fr., mais les conditions qu'il avait mises à cette subvention n'ayant point été acceptées par l'administration des hospices et par l'administration municipale, ce vote resta sans effet.

La question s'est donc présentée de nouveau dans la dernière session du conseil général, et le

conseil a voté jusqu'à concurrence de la même somme de 75.000 fr., une imposition extraordinaire, pendant trois ans à partir de 1846, toujours sous la réserve de certaines conditions, auxquelles cette fois l'administration des hospices et celle de la ville ont souscrit purement et simplement.

Aucune difficulté ne s'oppose donc plus aujourd'hui à ce que le vote du conseil général soit sanctionné. La situation financière du département lui permet d'ailleurs de supporter facilement cette nouvelle charge, et l'humanité commande de terminer le plus promptement possible un édifice trop peu étendu maintenant pour donner asile à tous les malades qui devraient y être admis.

Nous venons, en conséquence, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 10 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

4e PROJET. (Rhône.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Rhône est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1844, à s'imposer extraordinairement pendant trois ans, à partir de 1846, 4 centimes additionnels au principal des quatre

contributions directes. Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées, et l'emploi en sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Rhône a été autorisé, par une loi du 23 mai 1841, à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir du 1er janvier 1842, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux d'achèvement des routes départementales. Ces voies de communication ne sont pas encore terminées; pour exécuter les travaux les plus urgents, une somme de 635.000 francs serait nécessaire.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général du Rhône a reconnu la nécessité de prolonger l'imposition extraordinaire autorisée par la loi du 23 mai 1841, et, dans sa dernière session, il a demandé qu'il fût permis au département de s'imposer extraordinairement pendant trois ans, à partir de 1846, 4 centimes addition-

nels pour l'achèvement des routes départementales.

Il importe de remarquer, Messieurs les Pairs, qu'en se renfermant strictement dans les termes de la délibération du conseil général, l'imposition demandée ne devrait porter que sur les contributions foncière, personnelle et mobilière et des patentes, car, dans le vote dont il s'agit, il n'est pas fait mention de la contribution des portes et fenêtres. Mais, en considérant que le conseil a eu le dessein de continuer l'imposition créée par la loi de 1841, et qui portait sur les quatre contributions directes, il n'est pas douteux que l'omission de cette contribution ne soit, de la part du rédacteur du procès-verbal, le résultat d'une erreur à laquelle il n'y a pas lieu de s'arrêter. D'ailleurs, Messieurs les Pairs, les lois d'impositions extraordinaires n'ayant pas pour effet d'obliger un département, et n'ayant pas d'autre but que de lui accorder une faculté dont il peut ou non profiter, le conseil général du Rhône pourrait, dans sa prochaine session, n'asseoir que sur trois contributions directes, l'imposition qu'il a votée en 1844. Il nous paraît donc y avoir lieu d'autoriser ce conseil à établir l'imposition sur le principal des quatre contributions directes, comme l'était la précédente.

Rien ne s'opposant, du reste, sous le rapport de la situation financière du département, à ce que cette demande soit accueillie, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui

a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 10 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

5e PROJET. (Rhône.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Rhône est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1844, à s'imposer extraordinairement, en 1846, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à acquitter le contingent du département, dans les dépenses d'achèvement du Palais-de-Justice de Lyon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Rhône, pour acquitter sa part contributive évaluée à 2.225.000 francs dans la dépense de construction du Palais-de-Justice de Lyon, a été autorisé : 1° par la loi du 2 août 1839 à emprunter une somme de 500.000 francs, et à s'imposer extraordinairement 1 centime un tiers additionnel au principal des quatre contributions directes, à partir de 1842, jusqu'au remboursement intégral de l'emprunt; 2° par la loi du 4 juin

1842, à s'imposer extraordinairement pendant trois ans à partir de 1843, 1 centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes.

Le contingent du département devait être assuré au moyen du produit de cette double imposition; mais le conseil général, dans sa dernière session, s'est convaincu, qu'en sus de la dépense totale primitivement évaluée à 5.000.000 fr., une somme de 300.000 francs serait encore nécessaire pour achever complétement les travaux du Palais-de-Justice. Après un mûr examen de la situation financière du département, et dans l'état d'insuffisance constatée de ses ressources ordinaires pour faire face à la portion de cet excédant de dépense qui doit rester à sa charge, le conseil général a demandé que ce département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, en 1846, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Sous le rapport financier, rien ne s'oppose, Messieurs les Pairs, à ce que le vote du conseil général soit accueilli. Il s'agit d'ailleurs de travaux dont l'urgence ne saurait être contestée, et dont le prompt achèvement n'importe pas moins à la dignité de la magistrature qu'à l'intérêt des services judiciaires qui souffrent depuis longtemps, quant à l'emplacement, d'un provisoire déplorable.

Nous espérons donc, Messieurs les Pairs, que vous donnerez votre sanction au projet de loi que le Roi nous a ordonné de vous présenter et qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 10 mai.

6e PROJET. (Sarthe.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Sarthe est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1844, à s'imposer extraordinairement, pendant les années 1846 et 1847, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

Cette imposition sera perçue, concurremment avec les centimes spéciaux, dont les lois de finances autoriseront annuellement l'assiette, en vertu de l'article 12 de la loi du 21 mai 1836.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Sarthe a été autorisé, par une loi du 13 juillet 1838, à emprunter pour travaux des chemins vicinaux de grande communication une somme de 300.000 francs, et à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir de 1842, deux centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes. Le service des intérêts et l'amortissement dudit emprunt

ont été assurés par une loi postérieure du 25 juin 1841, qui a autorisé le département à s'imposer extraordinairement, pendant six ans, deux centimes additionnels destinés exclusivement à cet objet.

Mais ces ressources sont loin d'être suffisantes, et une somme de 992.000 francs serait encore nécessaire pour le complet achèvement des voies de communication dont il s'agit. Si le département était réduit à ses ressources normales, c'est-à-dire au produit des centimes spéciaux et du contingent des communes, il verrait traîner en longueur des travaux dont la prompte exécution est au contraire réclamée par les intérêts de l'agriculture et du commerce.

Le conseil général a compris qu'il devait donner satisfaction à des intérêts aussi légitimes, et il a sollicité, pour le département, l'autorisation de s'imposer extraordinairement, pendant les années 1846 et 1847, deux centimes additionnels dont le produit, ajouté à celui des centimes spéciaux, réalisés chaque année, permettrait, sinon de terminer tous les travaux à effectuer, du moins de faire face aux besoins les plus urgents.

Il est regrettable sans doute, Messieurs, que les ressources spéciales créées par la loi du 21 mai 1836, ne puissent toujours suffire au service des chemins vicinaux; mais cette considération ne saurait vous arrêter, et déjà vous avez reconnu, dans l'intérêt de ce service et à l'égard de plusieurs départements, la nécessité d'autoriser la création

de ressources extraordinaires, pour suppléer à l'insuffisance des produits spéciaux.

Le département de la Sarthe sollicite de nouveau le bénéfice d'une autorisation qu'il a lui-même précédemment obtenue, et que sa position exceptionnelle paraît complétement justifier; sous le rapport économique, rien ne s'oppose d'ailleurs à ce que ce sacrifice soit imposé aux contribuables.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 24 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

7e PROJET. (Seine-et-Marne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de Seine-et-Marne est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa séance du 29 août 1844, à s'imposer extraordinairement, pendant deux années, à partir du 1er janvier 1846, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition est exclusivement affecté à la reconstruction des deux prisons de Provins et de Fontainebleau.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La réforme des prisons départementales est un des objets qui, depuis quelques années, ont le plus vivement préoccupé le conseil général de Seine-et-Marne. A sa dernière session, le conseil a persévéré dans cette louable sollicitude; mais renonçant cette fois à un système d'amélioration générale et simultanée des prisons départementales, il a pensé qu'il convenait mieux de commencer partiellement une réforme aussi considérable, et il a désigné les deux prisons de Provins et de Fontainebleau, comme celles dont l'état déplorable appelait, avant tout, une reconstruction immédiate.

Les rapports que l'administration centrale a reçus sur ces deux maisons d'arrêt constatent, en effet, que les besoins du service y sont compromis et que l'ordre et la discipline souffrent essentiellement du vice des localités. Le conseil général a, en conséquence, demandé que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant les années 1846 et 1847, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté à la dépense de reconstruction dont il s'agit.

Les plans et devis préparés suivant le système de la séparation individuelle ont été l'objet d'un mûr examen, et ont obtenu l'adhésion des hommes compétents. Quant à la situation financière du

département de Seine-et-Marne, elle est loin de s'opposer à ce que ce département supporte ce nouveau sacrifice pour entrer avec prudence dans la voie d'une réforme qui se rattache aux plus graves intérêts de l'administration, de la morale et de l'humanité.

Nous espérons donc, Messieurs les Pairs, que vous voudrez bien donner votre sanction au vote du conseil général, et nous venons soumettre à vos délibérations, d'après les ordres du Roi, le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 24 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

8e PROJET. (Vienne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Vienne est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1844, à s'imposer extraordinairement, pendant 6 ans, à partir du 1er janvier 1846, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

L'emploi du produit de cette imposition sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Vienne a été autorisé, par une loi du 9 août 1839, à emprunter une somme de 1.500.000 fr. pour l'achèvement de ses routes départementales, et à s'imposer extraordinairement, savoir :

1° 5 centimes additionnels au principal de la contribution foncière jusqu'en 1860 inclusivement ;

2° 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes depuis 1840 jusqu'au 31 décembre 1860. Le produit de ces impositions devait être affecté au remboursement et au service des intérêts dudit emprunt.

Cet emprunt a été réalisé en partie, mais il ne pourra être intégralement recouvré. En effet, aux termes d'une loi postérieure du 3 août 1844, le taux de l'intérêt d'abord fixé à 4 et demi pour 100 par la loi du 9 août 1839, a été élevé jusqu'à concurrence de 5 pour 100, et par suite, le capital de l'emprunt doit subir une réduction de 65.000 fr. environ. Cette élévation du taux de l'intérêt était commandée par les tentatives infructueuses que le département avait faites pour négocier au taux de 4 et demi pour 100.

D'un autre côté, un assez grand nombre de routes départementales sont encore en lacunes, et il est certain que les prévisions seront dépassées

par la dépense réelle des travaux qui restent à effectuer sur ces voies de communication.

Il résulte de cette double circonstance que les ressources créées par la loi de 1839 se trouveront insuffisantes, et que le conseil général, dans sa dernière session, s'est vu contraint de rechercher les moyens de réaliser une somme supplémentaire de 416.000 fr. Le conseil a pensé avec raison qu'il était plus conforme aux intérêts bien entendus du département de faire face à cette nouvelle dépense, au moyen d'une imposition extraordinaire de 4 centimes, restreinte dans une limite de six années, que par la voie d'un emprunt qui, en définitive, ne pèserait pas sur les contribuables pendant moins de seize années, et dont les intérêts produiraient une augmentation de charge très-onéreuse.

Quoique le département de la Vienne soit déjà grevé de 8 centimes extraordinaires, cette situation ne vous paraîtra sans doute pas devoir faire obstacle à ce que vous donniez votre sanction au vote du conseil général. Vous voudrez bien considérer que le prompt achèvement de ses routes est pour le département du plus haut intérêt, et que les sacrifices déjà faits dans ce but ne peuvent porter leurs fruits qu'à la condition d'un sacrifice nouveau.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 24 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

IMPRESSIONS
N° 101.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juin 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 14.787.543 francs destiné à subvenir à l'accroissement de l'effectif en Algérie;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 29 mai dernier, avec les amendements que nous avons consentis, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat de la guerre, Président du conseil, que nous chargeons d'en exposer les motifs, et d'en soutenir la discussion, assisté des commissaires désignés pour les projets de lois de finances concernant le département de la guerre, par notre ordonnance du 29 janvier 1845.

Article premier.

Il est ouvert au Ministre secrétaire d'État de la

guerre, au Titre de l'exercice 1845, un crédit extraordinaire de quatorze millions sept cent quatre-vingt-sept mille cinq cent quarante-trois francs (14.787.543 francs), tant pour l'entretien en Algérie de 22.000 hommes et 1.617 chevaux en sus de l'effectif déterminé par l'article 3 de la loi du 4 août 1844, que pour subvenir à des dépenses non prévues au budget de cet exercice.

Ce crédit extraordinaire demeure réparti entre les chapitres spéciaux de la première section du budget de la guerre, conformément à l'état A annexé à la présente loi.

ART. 2.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 1er ci-dessus, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 4 août 1844, pour les besoins de l'exercice 1845.

ART. 3.

Les crédits accordés au Ministre secrétaire d'État de la guerre sur l'exercice 1845, par la loi du 4 août 1844 précitée, sont et demeurent réduits d'une somme de un million cinq cent douze mille sept cent quarante francs (1.512.740 francs), conformément à l'état B ci-annexé.

FAIT au palais de Neuilly, le 2e jour de juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé M^al^ DUC DE DALMATIE.

ETAT A.

TABLEAU des crédits extraordinaires accordés sur l'exercice 1845 *au Ministre secrétaire d'État de la guerre.*

CHAPITRES spéciaux.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	MONTANT des crédits accordés.
	PREMIÈRE SECTION.	
	Dépenses imputables sur les ressources ordinaires du budget.	
		fr.
1	Administration centrale (Personnel)..	57.075
2	— (Matériel)...	13.600
3	Frais généraux d'impression.....	35.000
9	Solde et entretien des troupes.....	8.864.395
10	Habillement et campement.....	968.000
11	Lits militaires.....	157.900
12	Transports généraux.....	90.000
13	Remonte générale.....	104.350
14	Harnachement.....	14.000
15	Fourrages.....	671.890
21	Matériel de l'artillerie.....	265.500
25	Matériel du génie (Algérie. Travaux extraordinaires).....	»
30	Service maritime en Algérie.....	1.780.000
31	Services civils en Algérie.....	200.000
32	Colonisation en Algérie.....	95.833
33	Travaux civils extraordinaires en Algérie. § 2. Desséchements. 210.000f § 5. Travaux sur le territoire arabe. 360.000	570.000
34	Dépenses secrètes en Algérie.....	200.000
	TOTAL.....	14.787.543

ETAT B.

TABLEAU des annulations prononcées sur les crédits ouverts au Ministre secrétaire d'Etat de la guerre, pour les dépenses de l'effectif des divisions territoriales de l'intérieur en 1845.

CHAPITRES spéciaux.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	MONTANT des crédits annulés.
	PREMIÈRE SECTION.	
	Dépenses imputables sur les ressources ordinaires du budget.	fr.
9	Solde et entretien des troupes.....	861.970
10	Habillement et campement.....	16.750
13	Remonte générale.....	93.200
14	Harnachement.....	12.030
15	Fourrages.....	528.790
	TOTAL.....	1.512.740

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a ordonné de présenter à vos délibérations un projet de loi adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 29 mai dernier, et qui a pour objet, d'une part, l'allocation, sur l'exercice 1845, de crédits extraordinaires destinés principalement à subvenir aux dépenses résultant de l'accroissement de l'effectif en Algérie, et, d'autre part, l'annulation, sur le même exercice, d'une portion des crédits alloués pour le service des divisions territoriales de l'intérieur.

L'article 3 de la loi de finances du 4 août 1844 avait fixé, pour 1845, à 60.000 hommes seulement l'effectif de l'armée d'Afrique; mais les besoins croissants de l'occupation et les circonstances nouvelles auxquelles il s'est agi de faire face, n'ont pas tardé à démontrer l'insuffisance de ces prévisions, au sujet desquelles d'ailleurs le Ministre de la guerre avait cru devoir faire d'expresses réserves, que les faits accomplis ont pleinement justifiées.

Déjà, pour 1844, il a été reconnu indispensable d'accorder divers suppléments de crédits, dans le but d'élever successivement jusqu'à 82.000 hommes l'effectif de l'armée d'Afrique, qui ne figurait également au budget que pour 60.000.

C'est ce même effectif de 82.000 hommes exis-

tant au 1er janvier dernier, soit 22.000 hommes en sus des fixations législatives, que nous vous proposons de maintenir en 1845. Les dépenses nécessaires à leur entretien s'élèvent à la somme de 10.819.035 francs, y compris les frais de toute nature applicables à 1.617 chevaux de troupe; mais au moyen des diminutions que le passage en Afrique de ce supplément de forces permettra d'opérer, soit dans le nombre de chevaux des divisions territoriales de l'intérieur, soit dans la composition des cadres prévus pour ces divisions, le surcroît de charges se trouvera atténué de 1.512.740 francs et réduit en définitive à 9 millions 306.295 francs.

Les événements dont l'Algérie a été et est encore aujourd'hui le théâtre, justifient pleinement la demande que nous vous présentons, et nous dispensent d'entrer dans l'exposé détaillé des raisons qui la motivent. Repousser les derniers efforts de l'exémir; maintenir dans l'obéissance les tribus dont la fidélité à notre cause n'a pas encore subi l'épreuve du temps, ou que leur éloignement de nos postes et l'espoir de l'impunité peuvent encourager à la défection; protéger enfin les populations alliées; telle est, dans toute son étendue, la mission que nos troupes en Afrique doivent continuer d'accomplir, et dont l'affaiblissement de nos forces pourrait entraver le succès.

De leur côté, la colonisation et l'occupation proprement dite réclament toute notre sollicitude: des accroissements de ressources, qui ne sont d'ailleurs que l'expression des plus impérieux besoins,

sont nécessaires pour hâter le développement ou assurer l'exécution de plusieurs des travaux qui s'y rattachent ; et le projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre comprend en même temps, à ces divers Titres :

1° Un crédit de 1.780.000 fr. pour la continuation ou l'achèvement de travaux urgents de fortifications et de bâtiments militaires;

2° Une somme de 700.000 fr. spécialement applicable à la colonisation, dont 500.000 fr. pour l'établissement de villages, notamment dans le Sahel d'Alger, et 200.000 fr. pour l'essai d'un pénitencier agricole, où les condamnés civils de l'Algérie seront occupés au défrichement des terres ;

3° 570.000 fr. pour travaux civils extraordinaires; sur cette somme, 210.000 fr. sont demandés dans le but de donner aux travaux de desséchement une plus grande impulsion, afin de préparer aux émigrants, dont le nombre tend chaque jour à s'accroître, des installations salubres; les 360.000 francs qui en forment le complément, serviront à étendre notre influence parmi les populations indigènes, au moyen de travaux exécutés sur le territoire arabe, travaux qui consistent dans la construction de barrages, de fontaines, de marabouts et de mosquées. Ce dernier crédit qui, dans le projet de loi primitif, était de 400.000 fr., a été atténué, par un amendement de la Chambre des Députés, consenti par nous, d'une somme de 40.000 francs destinée à l'établissement de fondoucks, de marchés couverts, de logements pour les chefs arabes, etc., dont la construction a paru pouvoir être ajournée sans inconvénient ;

4° Un supplément de crédit de 200.000 fr. nécessaire pour l'acquisition d'un bateau à vapeur de la force de 50 à 60 chevaux, chargé principalement de la répression de la contrebande sur la partie occidentale du littoral;

5° Pour les services civils, une somme de 95.833 francs; savoir : 50.000 fr. destinés à hâter la publication des travaux de la commission scientifique, et 45.833 fr. pour l'exécution de l'ordonnance du 30 novembre 1844, qui a posé les nouvelles bases de l'organisation judiciaire. La somme demandée pour cette dernière destination avait d'abord été évaluée à 80.000 fr., à défaut de renseignements exacts; mais le Gouvernement a reconnu depuis qu'elle pouvait être réduite à 45.833 fr.

6° Enfin, 200.000 fr. pour le service des dépenses secrètes, insuffisamment doté au budget de 1845. Les mesures de surveillance que réclame encore notre politique en Algérie, et qui sont une condition essentielle du maintien de notre autorité, motiveront suffisamment à vos yeux ce complément d'allocation.

Les nouveaux crédits que nous demandons au Titre de l'Algérie, forment donc une somme totale de 14.364.868 fr., qui se subdivise comme il suit :

Dépenses afférentes à un effectif de 22.600 hommes et de 1.617 chevaux en excédant des prévisions budgétaires.	10.819.035 f.
Travaux du génie militaire, travaux civils, colonisation, etc. . .	3.545.833
Somme égale. . . .	14.364.868 f.

Les services des divisions territoriales de l'intérieur, réclament aussi diverses allocations supplémentaires dont l'ensemble forme une somme de 422.675 fr., qui s'applique :

1° A l'administration centrale, par suite de la formation d'un bureau de centralisation des comptes-matières, en exécution de l'article 14 de la loi du 6 juin 1843 et de l'ordonnance royale du 26 août 1844, bureau dont la dépense est évaluée à 105.675 fr. pour les neuf derniers mois de 1845;

2° Au service de l'artillerie, pour une somme de 317.000 fr., montant des frais de transport, d'encaissement et de transformation au système percutant de 50.000 armes à silex; opération qui n'avait pas été prévue au budget de 1845, et qu'il est d'un extrême intérêt de poursuivre sans interruption.

Un dernier crédit de 24.550 fr. avait été compris dans le projet de loi primitif, pour faire face aux dépenses résultant de la réorganisation de la direction générale du dépôt de la guerre; mais la commission du budget de 1846 étant appelée à examiner toutes les questions relatives à l'exécution des dispositions de la loi du 24 juillet 1843, concernant l'organisation des administrations centrales des divers départements ministériels, la Chambre des Députés a pensé qu'il convenait de ne préjuger aucune de ces questions par un vote qui s'appliquerait à l'exercice 1845 : le Gouvernement du Roi n'a pu que se rendre à cette grave considération, et renoncer, pour 1845, à l'allocation dont il s'agit.

Nous vous avons exposé, Messieurs les Pairs, l'ensemble des demandes qui font l'objet du projet de loi qui vous est soumis. Elles forment une somme totale de 14.787.543 fr., qui, atténuée de celle de 1.512.740 fr., dont l'annulation vous est en même temps proposée, réduit de fait les charges nouvelles à 13.274.803 fr.

La nécessité d'y pourvoir ne saurait manquer d'être appréciée par vous, Messieurs les Pairs, comme elle l'a été dans le sein de l'autre Chambre. Les explications que nous venons de faire passer sous vos yeux vous détermineront, nous osons l'espérer, à confirmer par vos suffrages les propositions du projet de loi dont nous allons avoir l'honneur de vous donner lecture.

IMPRESSIONS
N° 102.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juin 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la suppression des droits et vacations accordés aux juges de paix;

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, dans sa séance du 24 du mois dernier, 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.

Les droits et vacations accordés aux juges de paix sont supprimés.

Il ne leur sera alloué d'indemnité de transport,

que quand ils se rendront à plus de cinq kilomètres du chef-lieu du canton.

ART. 2.

Dans les villes où siégent les tribunaux de première instance, le traitement des juges de paix sera le même que celui des juges de ces tribunaux.

A Paris, les juges de paix recevront, en outre, une somme de quinze cents francs par an, à titre d'indemnité, pour un secrétaire.

Dans les cantons composant les arrondissements de Saint-Denis et de Sceaux, le traitement des juges de paix sera de trois mille francs.

Dans les villes de vingt mille âmes et au-dessus, et à Mézières, chef-lieu de département, le traitement des juges de paix sera de dix-huit cents francs.

Dans les chefs-lieux d'arrondissement où ne siége pas de tribunal de première instance, et dans les villes ou communes de trois mille âmes et au-dessus, de population agglomérée, le traitement des juges de paix sera de quinze cents francs.

Il sera de douze cents francs dans les autres communes du Royaume.

ART. 3.

Le traitement actuel des greffiers des juges de paix est porté à cinq cents francs dans les cantons où il est inférieur à cette somme; il est maintenu dans les autres cantons.

ART. 4.

La présente loi sera exécutée à partir du 1er janvier 1846.

Avant cette époque, une ordonnance royale, portant règlement d'administration publique, déterminera le montant de l'indemnité de transport établie par l'article 1er.

Donné au palais des Tuileries, le 3 juin 1845.

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,

Les juges de paix ont été institués par le décret sur l'organisation judiciaire des 16-24 août 1790, qui leur a confié des fonctions précédemment exercées par diverses classes d'officiers de justice. Depuis cette époque, de nombreuses et importantes améliorations ont été introduites dans leur organisation et dans leur compétence. Cependant le mode de rémunération de leurs travaux, établi par les décrets des 3-5 novembre 1790 et 6-27 mars 1791, a toujours été maintenu.

Leur traitement se compose d'une allocation fixe qui est payée par l'Etat, et du produit de droits ou vacations que les parties sont tenues d'acquitter. Ainsi le législateur a admis, à l'égard des juges de paix, une exception au principe proclamé dans la loi même de leur institution, que *les juges rendront gratuitement la justice et seront salariés par l'Etat*. Ils ont été assimilés aux officiers ministériels, et les droits qui leur sont alloués ont été fixés par le tarif du 16 février 1807.

Cette assimilation est contraire à la dignité d'une magistrature qui devrait être complétement indépendante des justiciables dont elle est appelée, chaque jour, à concilier les différends, à régler les intérêts.

Les juges de paix sont entourés de la considération générale. On reconnaît les services qu'ils rendent au pays, on loue leur dévouement à leurs devoirs, leur désintéressement dans l'exercice de leurs fonctions; ce doit être un motif pour faire disparaître toute différence entre eux et les autres membres de la magistrature. Le système qui consistait à leur accorder des vacations pour augmenter leur modique traitement, appelait donc une réforme qui, depuis long-temps, était l'objet des méditations du Gouvernement.

Après avoir réuni les documents qui devaient servir à la solution de cette grave et importante question, après avoir consulté, en 1843 et 1844, les chefs de la magistrature, et demandé l'avis des conseils généraux, nous avons soumis à l'examen du conseil d'Etat un projet de loi dont l'utilité a été unanimement reconnue.

C'est ce projet, adopté avec quelques modifications par la Chambre des Députés, dans sa séance du 24 mai dernier, que nous avons l'honneur de vous présenter.

Il a surtout pour but de rétablir l'uniformité dans notre organisation judiciaire, et de rehausser encore dans l'opinion publique des magistrats dont la principale mission est de veiller aux intérêts des familles et d'arrêter les procès à leur origine. Il supprime les droits éventuels alloués par le tarif des frais et dépens du 16 février 1807, et les remplace par une augmentation de traitement.

Les juges de paix n'auront plus droit, aux termes du paragraphe 2 de l'article 1er, qu'à une indem-

nité de voyage, lorsqu'ils se transporteront à plus de 5 kilomètres du chef-lieu du canton.

D'après le tarif de 1807, les juges de paix étaient rétribués suivant la durée de l'opération à laquelle ils avaient procédé. Lorsqu'ils se rendaient hors de leur résidence, le temps consacré au voyage était compris dans les vacations. Ce mode de rémunération étant changé, on ne pouvait, sans injustice, laisser à leur charge les dépenses considérables que nécessitent de fréquents déplacements. Le projet de loi a donc encore assimilé, sous ce rapport, les juges de paix aux membres des tribunaux qui sont autorisés, par le Code de procédure civile, à se faire rembourser leurs frais de transport sur les lieux contentieux.

L'article 8 de la loi du 18 mai 1802 (28 floréal an 10) permet aux juges de paix d'établir leur domicile dans une commune autre que le chef-lieu de canton; mais il a été décidé qu'en matière criminelle, l'indemnité de transport allouée par l'article 88 du décret du 18 juin 1811 serait due, à raison de la distance parcourue, à *partir du chef-lieu de canton*, et non de la résidence réelle du magistrat. Cette règle devait être suivie dans le cas prévu par le projet de loi. Le tableau des distances, dressé en exécution de l'article 93 du décret précité, indique la distance de chaque commune au chef-lieu de canton, et ne fait pas connaître celle des diverses communes entre elles. C'est ce tableau qui servira à déterminer les cas dans lesquels une indemnité pourra être réclamée par les juges de paix, quand ils se seront transportés

pour procéder à des actes de leur ministère.

Aux termes du paragraphe 2 de l'article 4 du projet, l'indemnité de transport sera fixée par une ordonnance royale portant règlement d'administration publique; cette indemnité sera calculée de manière à n'être que l'équivalent de la dépense faite par le magistrat. Il ne doit tirer aucun profit de ce déplacement; il faut seulement qu'il n'éprouve aucune perte.

L'allocation fixe que touche actuellement chaque juge de paix a été réglée par la loi du 26 février 1799 (8 ventose an 7). Elle varie suivant la population du chef-lieu de canton; elle est de 2.400 f. à Paris; de 1.600 fr. à Bordeaux, Lyon et Marseille; de 1.200 à Lille, Nantes, Rouen, Strasbourg et Toulouse; de 1.000 fr. dans dix-sept villes; de 800 dans 2.745 autres villes ou communes.

Un pareil traitement eût été insuffisant sans le produit des vacations que les juges de paix percevaient en vertu des dispositions du tarif du 16 février 1807. La suppression de ces vacations rendait nécessaire l'augmentation que nous avons l'honneur de vous proposer.

L'article 2 du projet décide que le traitement des juges de paix, dans les villes où siége un tribunal de première instance, sera le même que celui des juges de ce tribunal; qu'il sera de 3.000 fr. dans les cantons du département de la Seine où les dépenses sont plus considérables que dans les autres cantons ruraux; de 1.800 fr. à Mezières, seul chef-lieu de préfecture où ne siége pas de tribunal de première instance, et dans les villes dont la population est

de 20.000 habitants et au-dessus; de 1.500 fr. dans les chefs-lieux d'arrondissement qui n'ont pas de tribunal et dans les villes d'une population agglomérée de 3.000 âmes et au-dessus; de 1.200 fr. dans les autres communes du Royaume.

A Paris, le grand nombre d'affaires dont chaque juge de paix doit s'occuper, sans l'assistance de son greffier, exige qu'il ait un secrétaire. Les appointements de cet employé ne peuvent être pris sur le traitement du magistrat. Le projet de loi accorde, en conséquence, aux juges de paix de Paris, une somme de 1.500 fr. à titre d'indemnité, pour un secrétaire.

Nous avions pensé que le traitement des juges de paix ne devait être porté à 1.500 fr. que dans les villes qui, n'ayant ni tribunal ni sous-préfecture, ont une population de 6.000 habitants et au-dessus.

La commission de la Chambre des Députés, qui aurait voulu pouvoir fixer à 1.500 fr. le minimum du traitement des juges de paix, a proposé d'adopter ce chiffre pour les villes de 3.000 habitants et au-dessus, en se fondant sur la distinction établie par l'article 3 de la loi du 21 mars 1831, entre ces villes dont les maires sont nommés par le Roi, et les autres communes dans lesquelles la nomination des maires est faite par le préfet. La Chambre a adopté cette proposition, mais elle l'a restreinte à la population agglomérée au chef-lieu. Il est certain que le prix des loyers et des choses nécessaires à la vie augmente avec la population, non de la commune tout entière, mais du chef-lieu, et que c'est,

par conséquent, le nombre des habitants réunis dans la ville où réside le magistrat qui doit servir de base à la fixation du traitement. Nous avons donné notre adhésion au paragraphe 5 de l'article 2 du projet amendé par la Chambre des Députés.

Le traitement des juges de paix, ainsi déterminé, sera de 6.000 fr. à Paris; de 3.000 fr. à Bordeaux, Lyon, Marseille, Rouen, et dans les huit cantons dépendant du département de la Seine; de 2.400 fr. à Lille, Nantes et Toulouse; de 2.100 fr. dans 12 villes; de 1.800 fr. dans 131 villes; de 1.500 fr. dans 403 communes, et de 1.200 fr. dans 2.122 autres communes.

Vous reconnaîtrez, Messieurs les Pairs, que l'augmentation de traitement que nous venons vous demander, en faveur d'une magistrature si digne d'intérêt, est suffisamment justifiée. Elle entraînera une dépense de plus de 1.500.000 fr.; mais, d'une part, les justiciables n'auront plus à payer la somme d'un million à laquelle s'élève chaque année le montant des droits et vacations accordés aux juges de paix; de l'autre, ceux-ci profiteront de 500.000 fr. au moins qui leur seront alloués à titre de traitement fixe, et auront droit, par la suite, à une pension de retraite plus élevée que celle qui pourrait actuellement leur être accordée.

Sur les 2.847 juges de paix, 2.450 environ seront mieux rétribués qu'ils ne l'étaient par leur traitement réuni au produit des vacations; la position de la plupart de ceux qui, d'après les relevés faits par le ministère des finances, paraissent éprouver une réduction, sera également améliorée, car

l'insolvabilité d'un grand nombre de justiciables et les remises que font les juges de paix diminuent considérablement le montant des droits qui doivent être acquittés par les parties; quelques-uns seulement perdront plus de 500 francs.

Il nous avait paru équitable d'indemniser cette dernière classe de magistrats, et l'article 5 du projet primitif accordait aux titulaires actuels une indemnité de 500 francs ou de 1.000 francs, suivant la perte qu'ils subissaient. Cette disposition n'a point obtenu l'assentiment de la commission que la Chambre des Députés avait chargée de l'examen du projet de loi, et nous avons reconnu avec elle que, si le principe d'indemnité était admis, il faudrait l'appliquer à tous les juges de paix dont les émoluments seraient réduits, et qu'il y aurait alors de très-grandes difficultés d'exécution. Nous n'avons pas cru devoir insister pour l'adoption de l'article 5 qui a été retranché.

Il nous reste, Messieurs les Pairs, à entrer dans quelques détails relativement à l'article 3, qui concerne les greffiers de justices de paix.

Ces officiers publics reçoivent aujourd'hui : 1° un traitement qui a été fixé par la loi du 9 juin 1799 (21 prairial an 7) au tiers de celui des juges de paix; 2° des vacations dont le montant est, d'après le tarif du 16 février 1807, des deux tiers de celles des juges de paix; 3° des droits d'expéditions et autres que déterminent les dispositions du chapitre II, livre Ier, du même tarif.

Ainsi, le traitement est de 800 francs pour douze greffiers; de 533 francs 33 cent. pour dix-huit; de

400 francs pour vingt-cinq; de 333 francs 33 cent. pour cinquante-un ; de 266 francs 67 cent. pour deux mille sept cent quarante-un.

Le produit des droits et vacations est, en général, peu considérable dans les greffes dont les titulaires ont un traitement inférieur à 500 francs. Aussi, de nombreuses réclamations ont été adressées au Gouvernement et aux Chambres, qui ont reconnu qu'elles étaient fondées.

Nons avons pensé qu'au moment où nous venions demander une amélioration pour les juges de paix, nous devions également nous occuper de leurs greffiers.

Deux moyens, entre lesquels nous avions à choisir, se présentaient pour rendre meilleure la position de ceux-ci. On pouvait augmenter leur traitement ou reviser le tarif des droits et vacations qui leur sont accordés.

Ce dernier moyen nous avait paru préférable. Le traitement fixe des greffiers leur a été alloué comme rémunération de leur assistance à l'audience et des actes de greffe pour lesquels il ne leur est rien accordé par le tarif. C'est une indemnité qui n'est soumise à aucune retenue, qui ne donne pas droit à une pension de retraite. Il nous semblait que cette indemnité était suffisante et devait être maintenue, sans égard à l'augmentation du traitement des juges de paix. Mais divers actes n'étant pas compris dans le tarif du 16 février 1807, soit qu'ils aient été omis, soit qu'ils résultent de lois postérieures, il nous paraissait juste de compléter ce tarif.

Les greffiers étant autorisés, par l'article 91 de la loi du 28 avril 1816, à transmettre leurs offices et à présenter des successeurs à l'agrément du Roi, on a manifesté la crainte que l'augmentation du produit des droits et vacations ne fît augmenter aussi les prix de transmission, et que les titulaires nommés par la suite ne profitassent plus du bienfait de la loi. Le Gouvernement aurait certainement empêché qu'il n'en fût ainsi, en réduisant dans de justes limites, comme il le fait actuellement, les prix de cession portés dans les traités. Cette garantie était suffisante. Aussi une autre objection a-t-elle été présentée : la suppression des vacations des juges de paix est favorable aux justiciables pauvres ; or, a-t-on dit, la loi ne ferait plus rien pour eux, si elle augmentait les droits alloués aux greffiers, si elle donnait à ceux-ci ce que les magistrats cessaient de recevoir.

La Chambre des Députés a décidé qu'il ne serait apporté aucun changement au tarif actuellement en vigueur, et que le traitement des greffiers serait porté à 500 fr. dans les cantons où il est inférieur à cette somme. A l'égard des autres greffiers qui résident dans de grandes villes, le montant des droits et vacations qu'ils perçoivent est assez élevé pour qu'il n'ait pas paru nécessaire d'augmenter leur traitement.

Nous croyons indispensable, Messieurs les Pairs, d'améliorer la situation des greffiers de justices de paix, et nous espérons que vous n'hésiterez pas à donner votre assentiment à la mesure adoptée par la Chambre des Députés.

Elle a l'avantage de dissiper la crainte qu'avait fait naître, dans quelques esprits, la révision du tarif, et d'assurer aux greffiers des moyens d'existence sur lesquels ils pourront toujours compter.

Le Gouvernement suit une règle invariable relativement à la fixation des prix de transmission des greffes : il laisse en dehors le traitement payé par l'Etat, en sorte que l'augmentation de ce traitement ne peut exercer aucune influence sur la valeur des offices, et que les successeurs des titulaires actuels profiteront, comme ces derniers, des avantages résultant du projet de loi.

La dépense nécessaire pour porter à 500 fr. le traitement de 2.817 greffiers dans les villes et communes où il est inférieur à cette somme, sera de 6 à 700.000 fr.

Le Gouvernement et les Chambres auront à examiner si, pour compenser cette dépense, il n'y a pas lieu d'augmenter les droits d'enregistrement auxquels sont soumis certains actes des juges de paix, et notamment les jugements qu'ils prononcent.

L'article 4 du projet porte que la loi deviendra exécutoire à partir du 1er janvier 1846, et qu'avant cette époque le montant de l'indemnité de transport accordée aux juges de paix sera déterminé par un règlement d'administration publique.

Telles sont, Messieurs les Pairs, les dispositions qui ont été adoptées par la Chambre des Députés. Destinées à rehausser encore une magistrature qui rend d'éminents services, elles seront accueillies

avec reconnaissance par les juges de paix et par les justiciables. Nous ne doutons pas qu'elles n'obtiennent aussi votre suffrage.

IMPRESSIONS
N° 103.
—
1845.

t par
n'ob-

IMPRESSIONS
N° 103.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juin 1845.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les villes de Limoges et d'Orléans à contracter des emprunts;

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

1er PROJET. (Limoges.)

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 la séance du 24 mai 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

La ville de Limoges (Haute-Vienne) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de deux cent cin-

quante mille francs, destinée à subvenir aux dépenses des projets d'utilité publique énumérés dans la délibération municipale du 10 février 1844.

Cet emprunt sera remboursé sur les revenus de la ville, savoir : par annuités de dix mille francs, de 1848 à 1852 inclusivement, et par annuités de cinquante mille francs, pendant chacune des quatre années suivantes.

Donné au palais des Tuileries, le 3 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

L'administration municipale de Limoges (Haute-Vienne) a résolu l'exécution immédiate de travaux importants qui concernent l'agrandissement du collége, l'accroissement du casernement et l'amélioration de diverses rues, et qui sont vivement désirés par la population. Mais la caisse municipale ne présente pas les ressources nécessaires pour subvenir à la dépense de ces projets, estimés devoir s'élever à . . . . . 250.000 fr.

Les emprunts antérieurs et les dettes de la ville ne seront amortis qu'en 1852, d'après les documents financiers qui ont été produits; cependant,

dès 1848, elle pourra commencer, par petites portions, le remboursement du nouvel emprunt, qui s'effectuerait par annuités de 10.000 fr. chacune, de 1848 à 1852 inclusivement, et par annuités de 50.000 fr. de 1853 à 1856, époque où l'extinction de toutes les dettes sera complète.

L'excédant des recettes ordinaires de la ville sur ses dépenses de même nature, relevé sur les trois derniers comptes, s'élève chaque année à une somme moyenne de 92.000 fr., bien suffisante pour assurer dans les délais déterminés l'amortissement de tout son passif. La ville demandait que les derniers 200.000 fr. de son nouvel emprunt fussent remboursés par annuités de 20.000 fr. seulement ; mais la possibilité de rembourser annuellement une plus forte somme étant démontrée, il a été jugé utile de l'obliger à se libérer par quatre annuités de 50.000 fr., ce qui donnera lieu à une notable économie sur les intérêts. Les dépenses projetées ont d'ailleurs une urgence réelle, et les améliorations qui en résulteront intéressant divers quartiers, il n'était guère possible d'en ajourner quelques-unes sans mécontenter une partie de la population. Le Roi nous a, en conséquence, ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint que la Chambre des Députés a voté dans sa séance du 24 mai dernier.

2e PROJET. (Orléans.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville d'Orléans (Loiret), est autorisée à emprunter par portions successives, au fur et à mesure des besoins, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme totale de quatre cent quatre-vingt mille francs, destinée à subvenir à diverses dépenses d'utilité publique, énumérées dans la délibération du conseil municipal du 3 avril 1845.

Cet emprunt sera remboursé sur les revenus ordinaires de la ville, en sept ans, à partir du premier janvier mil huit cent cinquante-quatre, et dans les proportions indiquées en ladite délibération.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

L'augmentation considérable du nombre des voyageurs, par suite de l'ouverture du chemin de fer d'Orléans, a été, dans cette ville, l'occasion d'un accroissement de dépenses pour les services de la police, de l'éclairage et de la voirie. Cet accroissement de dépenses, lorsque ses finances étaient

grevées déjà d'un passif assez fort, a mis la ville dans l'impossibilité de remplir une portion de ses engagements antérieurs, en même temps qu'elle l'a empêchée de subvenir à quelques nouveaux projets dont la prompte exécution est devenue indispensable.

C'est ce qui a déterminé l'administration municipale à demander l'autorisation d'emprunter 480.000 fr. destinés à pourvoir aux dépenses ci-après, savoir :

1° Solde de la subvention promise pour la construction d'un nouvel Hôtel-Dieu. .	150.000 fr.
2° Réparations à l'hôtel de ville. .	30.000
3° Agrandissement du collége royal.	250.000
4° Enfin, établissement d'un nouveau cimetière	50.000
Somme égale . . .	480.000 fr.

Le remboursement de cet emprunt serait effectué en sept années, à partir de 1854, suivant les proportions indiquées dans l'état d'amortissement voté par le conseil municipal et qui est joint aux pièces. Rien ne fait présumer que ce résultat ne puisse être facilement obtenu. La ville, en effet, pourra disposer, de 1846 à 1852, d'une somme de 162.500 fr., chaque année. Dans les huit années suivantes, la somme annuellement disponible sera réduite à 102.000 fr., dans le cas où la ville n'obtiendrait pas la prorogation d'une taxe additionnelle à son octroi, dont le terme arrivera en 1852.

Mais, même dans cette hypothèse, les ressources ci-dessus indiquées seront suffisantes pour amortir, dans les deux périodes, l'ancienne et la nouvelle dette communale.

Les travaux de réparation de l'hôtel de ville qui menace ruine, l'agrandissement du collége et surtout la création d'un nouveau cimetière, présentent un caractère d'urgence qui ne permet pas de les différer.

D'après ces considérations, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 24 mai dernier.

IMPRESSIONS
N° 104.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juin 1845.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Les neuf projets de loi que vous nous avez chargés d'examiner, ont pour résultat : l'érection de deux communes nouvelles ; quatre suppressions de communes trop faibles pour pouvoir subsister isolément, lesquelles doivent être réunies à d'autres; et trois changements de circonscriptions territoriales qui n'atteignent que des hameaux de modique importance. Toutes ces mesures, plus ou moins contestées sans motifs sérieux, nous paraissent complétement justifiées, pour chaque projet en particulier, par les faits et les considérations que nous allons avoir l'honneur de vous exposer.

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte DE BONDY, le marquis DE CHANALEILLES, le marquis DE DAMPIERRE, FRANCK CARRÉ, le comte DE MAREUIL, le baron DE MONTGUYON, le vicomte SÉBASTIANI.

1er PROJET,

TENDANT *à distraire la section de la Bastide de la commune de Juvinas* (Ardèche), *pour l'ériger en commune distincte.*

La commune de Juvinas s'étend sur une longueur de 11 kilomètres, avec une largeur moyenne d'environ 2.300 mètres, réduite à 800 mètres vers le milieu. Non loin de là, une chaîne de montagnes nommée le grand Déruge, divise la commune en deux parties bien distinctes. D'un côté se trouve le village de Juvinas, de l'autre celui de la Bastide.

Les habitants de ces deux sections, séparés ainsi par une barrière naturelle qui rend les communications difficiles toujours, impraticables souvent, et dangereuses pendant plusieurs mois de l'année, n'ont entre eux que les rapports obligés qui résultent des lois.

Depuis quatre-vingts ans, la section de la Bastide, à raison de cette situation, a obtenu d'être érigée en succursale. Elle sollicite aujourd'hui une loi qui la constitue en commune séparée de Juvinas.

A ces circonstances de topographie viennent se joindre des considérations d'un autre ordre. La section de la Bastide, plus étendue et plus peuplée que celle de Juvinas, se voit cependant toujours dominée dans les luttes électorales par la section rivale, et ses intérêts sont peu représentés dans le conseil municipal, comme dans le comité d'instruction primaire et dans le bureau de bienfaisance. De là une animosité toujours croissante, arrivée aujourd'hui à un état assez grave; la sépa-

ration fera disparaître les causes d'une irritation légitime. De cette mesure, d'ailleurs, résulteront deux communes d'étendue, de population et de richesse suffisantes : la Bastide aura 810 habitants, et Juvinas 581 ; le territoire de la première sera de 1.293 hectares, l'autre de 814. Toutes deux conserveront des ressources proportionnées à leurs charges.

Au surplus, les autorités administratives et les conseils électifs n'ont émis que des avis favorables à la séparation demandée. Les enquêtes, même celle qui a eu lieu à Juvinas, ne présentent que des adhésions. Enfin, dans le conseil municipal de Juvinas, l'opposition n'a eu la majorité que d'une seule voix, sans motifs sérieux du reste.

Il peut paraître regrettable que le chef-lieu de la nouvelle commune soit au hameau de la Bastide, qui ne compte que 67 habitants, quand les villages de Mouscheyres, des Granges et de Frayssenet, en ont de 200 à 327. Mais c'est la conséquence d'un état de choses consacré par le temps. La section qu'il s'agit d'ériger en commune a toujours porté le nom de la Bastide. Depuis longues années ce hameau possède l'église et le presbytère ; le chef-lieu doit être là où est le clocher. Au surplus, aucun des autres villages n'a formé sur ce point la moindre réclamation.

En conséquence, votre commission a l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

2e PROJET,

Tendant *à changer la circonscription des cantons de Fossat et de Pamiers* (Ariége), *sur le territoire des communes de Pailhès et de Madières.*

La section de la Serre d'Unjadel, dépendant aujourd'hui de Pailhès, est située tout à l'extrémité du territoire de cette commune, et n'y touche que par un très-petit côté, tandis qu'elle s'étend tout le long de la commune de Madières, à laquelle il s'agit de la réunir. Ce changement offre aux habitants de cette section l'avantage de n'avoir plus 9 kilomètres à faire pour se rendre à la municipalité de laquelle ils relèvent; ils ne sont qu'à un kilomètre de Madières.

En considération de l'excentricité de leur situation, par rapport à Pailhès, ils ont déjà obtenu d'être réunis pour le spirituel à la succursale de Madières; la réunion administrative n'est pas moins nécessaire pour eux. En changeant de commune, ils changeront de canton et gagneront encore de se rapprocher beaucoup de la justice de paix; aussi les autorités judiciaires ont-elles donné un avis favorable au projet.

Les motifs évidents, qui justifient la mesure proposée, ont frappé tout le monde dans l'instruction de cette affaire. Le conseil municipal de Pailhès seul a pris une délibération contraire fondée sur des considérations d'intérêt communal. Mais il faut remarquer qu'après avoir perdu, par la distraction de la section de la Serre d'Unjadel, 244 hectares, 91 habitants et 17 francs de revenu,

cette commune, étendue, populeuse et aisée, conservera encore 2.157 hectares, 1.266 âmes et 182 francs de centimes additionnels. La commune de Madières, avec l'adjonction proposée, ne sera guère encore que d'une étendue et d'une population moyenne.

Par ces motifs, nous avons l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'adopter le projet de loi.

3e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Marcilly-le-Hayer et de Romilly-sur-Seine* (Aube), *sur le territoire des communes de Saint-Pierre-de-Bossenay et de Saint-Martin-la-Fosse.*

La commune de Saint-Pierre-de-Bossenay se compose du village de Rigny-la-Noneuse, qui lui donnait autrefois son nom, et du hameau du Bossenay, qui demande aujourd'hui la séparation pour être réuni à la commune voisine, Saint-Martin-la-Fosse. Cette demande est parfaitement fondée; car les maisons du hameau touchent à celles du village de Saint-Martin; de centre à centre, il y a 2 ou 300 mètres; tandis que la distance entre Rossenay et Rigny-la-Noneuse est de 3 kilomètres au moins. Déjà ce hameau est réuni à Saint-Martin depuis longues années, pour le culte et pour l'instruction primaire. En outre, dans sa situation excentrique, tout à l'extrémité de la commune, le hameau de Bossenay voit ses intérêts souvent méconnus par le conseil municipal, où domine nécessairement Rigny-la-Noneuse, en raison de la supériorité numérique de ses habitants.

Le seul tort de la mesure proposée est de réduire la population, déjà faible, de la commune de Saint-Pierre, laquelle tombera de 382 à 296, pendant que celle de Saint-Martin s'élèvera de 242 à 328, par la translation des 86 habitants de Bossenay. Cette perte explique l'opposition, isolée d'ailleurs, du conseil municipal de la commune qui doit l'éprouver. Mais l'inconvénient nous paraît insignifiant, en comparaison de ceux que subit le hameau de Bossenay par son union avec Saint-Pierre. Cette commune conservera encore un large territoire (plus de 1.800 hectares), et des ressources financières abondantes, puisqu'on ne lui enlève que 25 fr. sur 2.228 fr. de revenu.

Toutes les autorités administratives et judiciaires, ainsi que les conseils d'arrondissement et du département ont émis sur ce projet des avis favorables.

Il nous reste à faire une seule observation. Autrefois, et de temps immémorial, la commune de Saint-Pierre-de-Bossenay portait le nom de Rigny-la-Noneuse. Cette dénomination était naturelle, puisque ce village offre une population agglomérée de 296 habitants, tandis que le hameau de Bossenay n'en compte que 86. L'église, le presbytère, la maison d'école, tout est à Rigny-la-Noneuse. Le nom de Saint-Pierre-de-Bossenay ne date que de 1815; et cette dénomination nouvelle n'a point effacé l'ancienne, car la commune est encore généralement connue sous les deux noms. Sur la réclamation du maire et des habitants de Rigny-la-Noneuse, le sous-préfet et le conseil

d'arrondissement, le directeur des contributions, et enfin le préfet ont été d'avis : qu'il conviendrait de rendre à cette commune son ancien nom, qu'elle n'a jamais voulu perdre, attendu qu'après la cession du hameau de Bossenay, rien ne justifierait plus ce surnom. Le conseil général a émis, sans motifs, un avis contraire, tout en reconnaissant que la commune de Saint-Pierre-de-Bossenay est également connue sous le nom de Rigny-la-Noneuse. M. le Ministre de l'intérieur pense toutefois qu'il y a lieu de prendre en considération le vœu très-légitime des habitants de cette commune; cette question ne présente pas de doute à nos yeux.

Il n'en est pas de même de la réclamation de Saint-Martin-la-Fosse, qui voudrait être appelé Saint-Martin-de-Bossenay, après la réunion. Il paraît que telle était l'ancienne dénomination de cette commune; mais elle n'a pas laissé de traces, et nous ne voyons pas ici de motifs suffisants pour changer le surnom de la Fosse que Saint-Martin a tiré, depuis longtemps, de ses rapports intimes avec la commune de ce nom, qui lui est réunie pour le culte et pour l'instruction.

Après cette observation, votre commission, Messieurs, ne juge pas nécessaire d'inscrire dans la loi le changement de nom de la commune de Saint-Pierre-de-Bossenay. C'est une de ces mesures de détails qui sont convenablement renvoyées à l'ordonnance royale par laquelle doivent être réglées ultérieurement les conditions de la réunion.

Nous vous proposons, en conséquence, d'adopter tel qu'il est le projet de loi.

4e PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de Sonneville et de Lignières* (Charente).

La commune de Sonneville, assez faible en population et en territoire, est de plus hors d'état de subvenir aux dépenses municipales de première nécessité. En effet, elle n'a que 323 habitants, 675 hectares, et 153 fr. 80 cent. de revenu, sans aucune propriété. Aussi, quoiqu'elle possède une petite église, a-t-elle été déjà réunie à la commune de Lignières, pour le culte comme pour l'instruction primaire.

Cette dernière commune est peu considérable elle-même. Son territoire est de 913 hectares; sa population, de 605 habitants, et son revenu 264 fr. 10 c.; mais elle possède une église, un presbytère et une maison d'école. Enfin, la distance qui sépare les chefs-lieux des deux communes n'est que de 2 kilomètres, et les hameaux de Sonneville les plus éloignés ne sont pas à plus de 4 kilomètres de Lignières; l'un de ces hameaux est situé à la fois sur les deux territoires. D'ailleurs les communications sont faciles en tout temps.

Dans cet état de choses, les autorités et les conseils électifs du département de la Charente ont pensé que la fusion complète des deux communes offrirait des avantages certains pour toutes deux, en atténuant le poids des frais généraux d'admi-

nistration. L'opposition des habitants et du conseil municipal de Sonneville n'est appuyée sur aucun motif sérieux, et l'enquête n'a révélé aucun inconvénient dans la mesure proposée.

Le chef-lieu de la réunion ne pourrait d'ailleurs être fixé qu'à Lignières, qui est la plus considérable des deux communes sous tous les rapports, et fait valoir qu'elle fut autrefois chef-lieu de canton.

Partisans en principe des réunions de communes, et trouvant ici toutes les circonstances favorables, nous avons donc l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

5e PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de Dignac et de Beaulieu-Cloulas* (département de la Charente).

Dès la première inspection du plan, la suppression de la commune de Beaulieu-Cloulas paraît justifiée par la petitesse de son territoire, pénétré, d'ailleurs, jusqu'au centre par celui de Dignac, commune limitrophe dans laquelle on propose de la fondre. Mais l'examen des pièces fait naître quelques objections, que le conseil municipal de Beaulieu-Cloulas opposant, et les habitants venus en masse à l'enquête n'ont pas manqué de faire valoir.

Cette petite commune se trouve pourvue d'une église et d'un cimetière, à Beaulieu, d'une chapelle à Cloulas, et de quelques pièces de terre en propriété. Lorsqu'elle aura perdu son individualité

elle dépendra d'une administration éloignée d'environ quatre kilomètres. Telle est, en effet, la distance qui sépare Dignac de Beaulieu, situé tout à l'extrémité du territoire à réunir.

Toutefois ces objections ne balancent point la force des considérations qui militent en faveur de la suppression. La commune de Beaulieu-Cloulas n'ayant que 37 francs de revenu en centimes additionnels, est dans l'impossibilité de subvenir aux dépenses d'une administration régulière. Ses centimes extraordinaires ne produisent que 29 fr. pour l'instruction primaire, et 48 fr. pour les chemins vicinaux; ce n'est qu'à l'aide des subventions départementales qu'elle parvient à niveler son budget. Ce motif seul suffirait pour justifier la suppression ; mais il en est d'autres encore.

Quoique possédant des édifices religieux, cette commune est déjà réunie à Dignac pour le culte à cause de son insuffisance financière. Sa population n'est que de 340 habitants et sa superficie de 203 hectares; ce territoire forme même plusieurs enclaves dans celui de Dignac. La distance de quatre kilomètres, tout au plus, qui existe entre ce village et Beaulieu, n'est pas plus grande que celle où se trouvent beaucoup de hameaux de Dignac, ce chef-lieu étant à peu près au centre de la réunion projetée. Il paraît d'ailleurs certain que les communications sont en tout temps faciles.

La nouvelle commune aura 1.537 habitants et 374 fr. de revenu, importance convenable; son territoire sera de 2.764 hectares, étendue qui n'a

rien d'exagéré, surtout à raison de la forme presque circulaire de son périmètre.

Tout concourt donc à rendre applicable encore ici l'utile principe des réunions de communes, qui assure une administration plus forte, meilleure et plus économique.

Les autorités et les conseils électifs de la Charente ont été unanimes pour la suppression de la commune de Beaulieu-Cloulas.

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

6e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Ghisonaccia de la commune de Lugo-di-Naza* (Corse), *pour l'ériger en commune distincte.*

Le village de Ghisonaccia est séparé de son chef-lieu communal, Lugo-di-Naza, par une distance de 12 à 13 kilomètres. En outre, une rivière dangereuse, sans pont, le Fiumorbo, coule entre la section et la commune, interceptant toute communication pendant l'hiver. Déjà ces circonstances ont fait reconnaître la nécessité d'ériger Ghisonaccia en succursale; il s'agit aujourd'hui de constituer à cette section une individualité administrative. De nombreux et puissants motifs justifient cette proposition.

La section de Ghisonaccia a une superficie de 2.146 hectares, une population de 750 âmes et un revenu de 588 fr., bien suffisant pour faire face aux nécessités municipales.

Ce territoire est bordé par la mer; sa situation heureuse, sa fertilité, la construction d'une route royale qui le traverse dans toute sa largeur, y attirent chaque année des habitants nouveaux. Dans l'intérêt de l'ordre public, l'administration supérieure a jugé nécessaire de donner un adjoint spécial à Ghisonaccia.

Il ne peut donc y avoir aucun doute sur le droit de cette section à être érigée en commune et sur l'utilité de la mesure. Ainsi en ont pensé toutes les autorités et les conseils électifs de la Corse.

L'opposition du conseil municipal de Lugo-di-Naza et de la commission syndicale a eu pour principale cause la crainte, mal fondée, que la séparation ne portât atteinte à des droits de propriété, toujours protégés par la loi. Ce n'est pas que le conseil municipal de Lugo-di-Naza ne regrette aussi de perdre la plus belle et la plus grande portion de son territoire; mais cette commune devant encore conserver, après la séparation, une étendue de 1.450 hectares, une population de 472 âmes, et un revenu de 563 fr. pour des dépenses obligatoires qui ne s'élèveront qu'à 450 fr., il n'y a pas lieu de s'arrêter à son opposition, pas plus qu'à celle de la commission syndicale.

Enfin, Messieurs, le conseil général avait demandé que la nouvelle commune de Ghisonaccia fût distraite du canton de Prunelli dont elle est limitrophe; mais les habitants de Ghisonaccia, presque tous émigrés de Ghisoni et de Lugo-di-Naza, ont encore dans ces communes une grande partie de leurs biens et désirent avec raison

continuer à faire partie du même canton; ils ne sont pas plus près de Prunelli que de Vezzani; ils en sont même séparés par cette dangereuse rivière de Fiumorbo qui forme une limite naturelle entre Ghisonaccia et Lugo-di-Naza.

Il n'y a donc rien à changer dans la circonscription des cantons.

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

7e PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de Neuville et de Claville* (Eure).

La commune de Neuville n'a que 314 hectares, 152 habitants et 77 francs de centimes additionnels; quelques revenus divers, montant à 169 francs, ne mettent pas encore ses ressources financières en état de faire face à ses charges. Quoique pourvue d'une église, elle a été déjà réunie à la commune de Claville pour le culte, comme pour l'instruction primaire.

Sur la demande du conseil d'arrondissement d'Evreux et du conseil général de l'Eure, d'accord avec toutes les autorités du département, le Gouvernement propose d'achever la fusion sous le rapport administratif, en supprimant la commune de Neuville, trop faible pour subsister isolément. Celle de Claville possède église, presbytère, maison d'école et mairie; 356 francs de centimes addi-

tionnels et 872 francs de revenus divers; 500 âmes et 1.436 hectares.

La réunion formera une commune aisée, d'une étendue et d'une population ordinaires. Le petit village de Neuville ne se trouvera qu'à 1.500 mètres du chef-lieu Claville. Il y a donc avantage pour la première de ces communes à être incorporée dans la seconde; l'administration départementale lui assurera son individualité comme section municipale.

Néanmoins les habitants et le conseil municipal ont protesté contre cette mesure; les raisons alléguées n'offrent rien de sérieux. A la vérité, le conseil municipal de Claville a aussi repoussé le projet de réunion; mais sa délibération ne contient qu'un vote pur et simple, dénué de tout motif. Il eût été difficile à lui, en effet, d'en donner de plausibles pour un pareil refus.

Dans cet état de choses, nous avons l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

8e PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de la Salle-Coquerel et de Crosville-la-Vieille* (Eure).

S'il est une commune qui doive être fondue dans une autre, comme incapable d'exister isolément, c'est assurément celle de la Salle-Coquerel, qui n'a que 161 hectares de territoire, 69 habitants et 61 francs de revenus, y compris 7 francs de produits divers. Pour détourner tout projet de suppression de son individualité, le conseil muni-

cipal de cette commune avait proposé de lui donner quelque importance, en l'accroissant d'un hameau dépendant de Saint-Aubin-de-Crosville, commune limitrophe. Sur le refus unanime des habitants de ces localités de consentir à cette adjonction, qui, d'ailleurs, n'aurait apporté que 115 âmes de plus à la Salle-Coquerel, les autorités et les conseils électifs du département ont dû proposer de réunir cette commune à celle de Crosville-la-Vieille, qui a 614 hectares, 487 habitants, 274 francs de revenus ordinaires, et possède église, presbytère et maison d'école.

La première de ces communes est déjà réunie à la seconde pour le culte et l'instruction. Les deux chefs-lieux ne sont distants que de 2 kilomètres, et les communications sont bonnes. La circonscription actuelle sera aussi heureusement rectifiée, car le village entier de la Salle-Coquerel touche au territoire de Crosville. De cette circonstance, sont résultées, dans l'enquête, quelques adhésions au projet, de la part d'habitants de la commune à supprimer.

Les deux conseils municipaux ont repoussé la mesure proposée. Celui de la Salle-Coquerel sans raisons sérieuses, celui de Crosville-la-Vieille sans aucun motif. Il n'y a donc lieu de s'y arrêter.

En conséquence, votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

9e PROJET,

TENDANT *à distraire une portion du territoire de la commune de Saint-Sulpice, pour la réunir à la commune de l'Aigle* (Orne).

La ville de l'Aigle, située dans l'un des angles du périmètre de la commune, est tellement resserrée, au nord et à l'ouest, par le territoire de Saint-Sulpice que plusieurs de ses rues se prolongent, sans solution de continuité, à travers quelques groupes de maisons dépendant de cette dernière commune. Aux deux extrémités opposées de la ville, les lieux sont disposés de telle sorte que l'éclairage de l'Aigle, par exemple, profite aux hameaux de Saint-Sulpice, les rues étant mitoyennes. L'église paroissiale et le cimetière de la ville sont presque entièrement enclavés dans la commune de Saint-Sulpice. Pour accéder à la cour de l'hospice, il faut encore passer sur ce territoire. Enfin, les églises, les écoles, les marchés et tous les établissements municipaux de la ville de l'Aigle, sont rapprochés des limites de Saint-Sulpice à une distance moyenne de 400 mètres. L'école chrétienne, entre autres, n'en est qu'à 140 mètres.

Par suite de ce voisinage intime, la ville de l'Aigle est dans l'impossibilité de placer convenablement les nouveaux établissements qui lui sont nécessaires, notamment d'agrandir au nord le seul cimetière qu'elle possède, et de construire sur la rivière, en aval, un abattoir. Les habitants des hameaux qui dépendent de la commune de Saint-Sulpice participent à tous les avantages de la ville,

sans contribuer aux charges, ou en s'y dérobant par la fraude, que favorise d'ailleurs une délimitation très-imparfaite sur plusieurs points. Ils échappent aussi à toute espèce de surveillance administrative, car le chef-lieu de la commune de Saint-Sulpice est à 3 kilomètres de là, circonstance d'autant plus fâcheuse qu'il s'agit d'une population en grande partie industrielle.

Ces graves inconvénients, depuis longtemps l'objet des réclamations de la ville de l'Aigle, ont porté le Gouvernement à proposer de réunir à cette commune les 36 hectares et les 155 habitants qui, par leur situation topographique, en forment comme une dépendance naturelle.

On ne saurait trouver, dans cette proposition, le démembrement d'une commune au profit d'une voisine plus puissante, qui voudrait l'absorber peu à peu; car le territoire de Saint-Sulpice est à celui de l'Aigle dans le rapport de 7 à 4. La première de ces deux communes, après avoir perdu 155 habitants, en conservera encore 1.179, c'est-à-dire presque les neuf dixièmes de la population, et continuera d'être l'une des plus étendues et des plus peuplées du département. Le revenu de la portion de territoire à distraire est insignifiant : 42 francs 50 centimes.

Aussi, le conseil municipal de Saint-Sulpice, forcé de reconnaître la gravité des faits et des considérations qui motivent le changement, n'hésita-t-il point, en 1840, à y consentir. L'opposition ne vint alors que des hameaux en question, lesquels repoussaient naturellement une mesure qui doit les soumettre à l'octroi.

Plus tard, en 1844, le conseil municipal de Saint-Sulpice a retiré son adhésion, sans formuler ses motifs. Le conseil d'arrondissement aussi a été d'avis contraire, mais sans trouver aucune raison de quelque valeur.

D'un autre côté, le conseil général et les autorités administratives, dans la double instruction qu'a subie cette affaire, ont constamment persisté à émettre des avis très-favorables, fondés sur les plus sérieuses considérations.

Votre commission, Messieurs, a partagé cette dernière opinion. La mesure proposée, modérée dans son étendue, aura pour effet de consacrer un état de choses existant et de rendre justice à la commune de l'Aigle, en soumettant aux charges légitimes de l'octroi les habitants des hameaux en question, qui abusent du voisinage. Éloignés de 3 kilomètres et plus du village de Saint-Sulpice, ils appartiennent plus réellement à l'Aigle. Les fabriques et les usines de cette ville les font vivre; leurs enfants sont reçus dans les écoles et leurs malades à l'hospice.

Au point de vue de l'ordre public, la mesure est aussi importante que bien justifiée par le développement toujours progressif de l'industrie dans la ville de l'Aigle.

Votre commission a, en conséquence, l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 105.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. GAY-LUSSAC, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la démonétisation de la monnaie de billon.

MESSIEURS,

Dans la session de 1843, M. le Ministre des finances avait présenté, à la Chambre élective, un projet de loi ayant trois objets distincts :

1° La démonétisation de la monnaie de billon comprenant les pièces de six liards, les pièces de dix centimes à la lettre N et les pièces de quinze et de trente sols ;

2° La démonétisation de la totalité de la monnaie de cuivre et son remplacement par une monnaie de bronze ;

3° Enfin, la centralisation de la fabrication des monnaies à Paris, et le matériel que comporte cette fabrication.

---

* Cette commission était composée de MM. le baron D'OBERLIN, le baron GIROD (de l'Ain), MAILLARD, ODIER, PASSY, GAY-LUSSAC, le comte PELET DE LA LOZÈRE.

Les crédits demandés pour ces diverses opérations s'élevaient à la somme de 12.960.000 fr.

Après une très-longue discussion et l'adoption de chacune des parties du projet, la Chambre, au scrutin secret, en repoussa l'ensemble. On conçoit, sans peine, les circonstances qui ont amené ce résultat; les réformes les plus utiles avortent souvent en s'attaquant à trop d'intérêts à la fois, et, pour en triompher, le mieux est de les circonscrire et de les isoler. Toutefois, on ne doit pas regretter l'ajournement qu'ont éprouvé les questions renfermées dans le projet de 1843; mûries par une plus longue réflexion et séparées les unes des autres, la solution en deviendra plus facile et plus sûre.

Le projet de loi, soumis aujourd'hui à la Chambre, n'a trait qu'à la démonétisation de la monnaie de billon. Cette opération utile n'avait soulevé aucune objection dans la précédente session à la Chambre des Députés, et, cette année, dans la séance du 12 mai, elle a été adoptée à l'unanimité.

Dans cet état de choses, la tâche de votre commission a été facile à remplir. La nécessité de la démonétisation de la monnaie de billon est évidente, elle est acceptée, et nous aurions à peine besoin de rappeler les motifs qui la justifient, si plusieurs d'entre eux ne nous avaient suggéré quelques observations, mais qui n'affaiblissent en rien la nécessité de l'opération.

Ces motifs sont :

L'obligation de se conformer à la loi du 4 juillet 1837 pour la division décimale des monnaies;

Le bas titre du billon qui favorise beaucoup le frai ou l'usure des pièces et qu'il importe d'exclure au plus tôt de la circulation;

Le frai qui a tellement effacé ou au moins altéré l'empreinte des pièces qu'il en résulte les plus déplorables facilités pour le faux monnayage;

Les embarras dans la circulation du billon, les difficultés, les contestations qu'il est urgent de faire cesser en en tarissant la source;

Enfin, la certitude que le retrait du billon, sans remplacement, ne laissera aucun vide qui puisse se faire sentir dans la circulation.

Tels sont les principaux motifs qui ont déterminé la présentation du projet de loi. L'énoncé n'en étant peut-être pas assez complet pour en mesurer toute l'étendue, disons tout d'abord qu'il propose la démonétisation de toutes les pièces de billon, le retrait sans remplacement des pièces de six liards et de dix centimes, et la refonte des pièces de quinze et de trente sous en pièces d'argent, mais dont il ne désigne pas la valeur.

M. le Ministre des finances, les diverses commissions qui se sont livrées à l'examen de la démonétisation des pièces de billon, la Chambre des Députés enfin, attachent avec raison une grande importance à l'application complète du système décimal à toutes nos monnaies. Personne ne saurait en contester ni l'utilité ni l'immédiate nécessité; mais on a trop restreint le véritable esprit du système décimal dans ses applications matérielles

aux besoins de la vie, particulièrement aux monnaies, et nous croyons utiles quelques observations.

Le grand avantage du système décimal appliqué aux choses consiste dans la division de l'unité de mesure que l'on considère en fractions de dix en dix fois plus petites; parce que le calcul de ces fractions rentre alors complétement dans le système ordinaire de numération.

Une fraction décimale devant toujours s'exprimer par la somme de ses unités de la plus petite espèce, on a fini par accepter la convenance d'exprimer en centimes la valeur des pièces de monnaie divisionnaires du franc, et désormais les pièces de un quart de franc porteront pour expression de leur valeur 25 centimes, et les pièces de un demi-franc celle de 50 centimes. Les décimes devront aussi porter la dénomination de 10 centimes.

On se demande maintenant pourquoi la pièce de quinze sous ou de trois quart de franc, qu'on devrait traduire en 75 centimes, n'est pas une pièce décimale? Serait-ce parce qu'elle ne peut être exprimée par un nombre rond de décimes, et que pouvant l'être en centimes, c'est une pièce centésimale? Pourquoi alors admettre la pièce de 25 centimes? C'est pourtant dans ces subtiles distinctions qu'il faut chercher le sens de l'opinion qui refuse aux pièces de 25 et de 75 centimes d'être décimales, et leur permettrait d'être centésimales. Ces distinctions remontent à la *commission instituée par M. le Ministre des finances, en date du 4 juillet*

1838, *pour étudier les questions relatives à la refonte des monnaies ;* et, plus haut encore, à la loi du 4 juillet 1837. Cette commission, soit par fidélité à des principes déjà consacrés, ou par l'extension qu'elle leur a donnés, propose, page 18 de son rapport, la création d'une pièce d'argent de 2 *décimes* et la démonétisation des pièces de un quart de franc qui, conformément à la loi, dit-elle, ne peuvent en effet prendre place dans le système monétaire décimal. La même commission, dans le but de mettre les monnaies en harmonie complète avec le système décimal, est aussi d'avis que les pièces actuelles dites de un demi-franc, devront porter à l'avenir, pour légende indicatrice de leur valeur, les mots : 5 *décimes*.

Elle émet encore l'opinion que l'on ne devra plus fabriquer des pièces de 40 francs, dont la valeur ne représente ni le double ni la moitié d'aucune unité monétaire décimale et que la démonétisation des pièces de 40 francs qui existent maintenant dans la circulation devrait être la conséquence nécessaire de cette décision.

Tels sont les résultats d'un principe mal compris, mal appliqué, plus décimal que le système décimal lui-même.

La véritable règle dans la division ou la multiplication de l'unité monétaire doit être puisée dans la facilité des transactions. Il faut que les appoints soient obtenus avec le moins de pièces possible, et éviter la trop abondante création des petites pièces; car elles sont d'une plus onéreuse fabrication que

les grandes, et perdent plus par le frai proportionnellement à leur valeur.

Or, la pièce de 75 centimes se prêterait merveilleusement à beaucoup d'appoints, et permettrait de restreindre le nombre des pièces de 25 centimes, que la fabrication des pièces de cuivre de 10 centimes, au poids de dix grammes seulement, rendrait encore moins nécessaires.

La pièce de 2 francs a peu d'utilité; celle de 2 francs 50 centimes serait de beaucoup préférable; elle pourrait entrer dans les appoints concurremment avec la pièce de 50 centimes, et serait une coupe très-heureuse et très-commode de la pièce de 5 francs.

Nous nous bornerons à ces observations que nous soumettons à l'attention de M. le Ministre des finances, sans formuler aucune proposition.

Au nombre des motifs qui ont déterminé la démonétisation des pièces de billon, M. le Ministre des finances signale l'inconvénient, reconnu par l'expérience, que le billon, c'est-à-dire tout alliage d'argent, à un titre plus ou moins inférieur au titre légal, s'altère rapidement par le frai.

Ce fait paraît exact, et peut-être serait-il vrai aussi pour la monnaie légale qui, dans l'acception la plus étendue du mot, est un véritable billon à l'égard de l'argent fin, ou au titre de 1000 millièmes.

Il paraît certain, en effet, que les pièces de 15 et de 30 sols, qui sont au titre de 667 millièmes, se sont altérées plus rapidement par le frai que des pièces de 20 et de 24 sols d'un titre supérieur. Il est

encore certain que les empreintes des sols de bronze de la République, qu'on sait être très-durs, et dont l'émission ne remonte qu'à environ un demi-siècle, est beaucoup plus effacée que celle du sol de cuivre pur du règne de Louis XV.

Faudrait-il conclure de ces observations qu'on devrait ne fabriquer les pièces de monnaie qu'avec des métaux purs, plus ductiles que leurs alliages? Assurément non, car elles sont loin d'avoir encore acquis un degré de maturité convenable, et d'ailleurs beaucoup d'autres circonstances devraient être prises en considération sous le point de vue monétaire.

Nous n'insisterons pas sur le frai du billon comme cause pressante de démonétisation; elle est trop évidente, et n'est pas d'ailleurs contestée. Une pièce sans empreinte n'offre plus aucune garantie de sa valeur; car sa couleur, comme caractère, n'a pas grande importance pour des yeux peu exercés, et le faussaire en tire toute facilité pour la contrefaire.

Nous partageons avec M. le Ministre des finances l'opinion que le remplacement du menu billon n'est pas nécessaire. L'engorgement qu'il produit dans les caisses publiques ou privées et les difficultés qu'il suscite dans les transactions prouvent suffisamment qu'il est une superfétation inutile et même incommode dans la circulation.

Mais s'il est vrai que ce billon soit inutile dans la circulation et qu'il n'y ait pas lieu de le remplacer, quel emploi sera-t-il fait de la valeur qu'il produira, et qu'on suppose devoir s'élever, perte du

frai déduite, à au moins 8 millions ? Ne pourrait-on pas en destiner une partie à couvrir les frais de la démonétisation? Quant à la refonte des pièces de 15 et de 30 sols en pièces de 1 fr. de 25 et de 50 centimes, elle paraît nécessaire pour remplir le vide que pourrait laisser le retrait de ces pièces de la circulation.

La démonétisation des pièces de billon doit donner lieu à une dépense pour laquelle M. le Ministre des finances demande un crédit de 5.250.000 francs. Ce crédit est destiné principalement à couvrir la perte de poids que le frai a fait éprouver à chacune des monnaies de billon.

Les pièces de 10 centimes à la lettre N émises en 1807 pour une valeur de. . . .	3.286.932 fr.
ont éprouvé, par le frai, une perte de.	324.845 »
Les pièces de six liards émises en vertu des édits de 1709 et de 1738, et qu'on suppose n'exister dans la circulation que pour une valeur de.	7.000.000 »
ont éprouvé une perte de	1.200.626 «
Enfin les pièces de 15 et de 30 sols créées en vertu des lois du 19 janvier et 17 août 1791 pour une valeur de 25.278.019 fr., mais qu'on suppose réduites dans la circulation à.	20.000.000 »
ont déchu de	1.259.467 »

En résumé, la monnaie de billon qu'il s'agit de démonétiser présente une valeur nominale de	30.286.932 fr.
qui, par suite du frai qu'elle a éprouvé, se réduit à	27.501.994 »
La perte est conséquemment de	2.784.938 *

Le crédit de 5.250.000 fr. demandé pour la démonétisation du billon paraîtra exagéré et peut-être l'est-il effectivement. Mais on doit remarquer, qu'outre la perte de valeur qu'il est destiné à couvrir et qui pourra s'accroître des fausses pièces qui échapperont nécessairement dans le retrait du billon, il doit encore pourvoir à tous les frais de l'opération dans lesquels entrent déjà pour plus de 200.000 fr. ceux de l'affinage seulement.

En terminant, la commission croit devoir manifester le désir, dans un but d'intérêt public, que les opérations relatives au retrait et à la refonte du billon soient dirigées dans l'exécution avec soin et intelligence et qu'il en soit rendu compte dans un document public qui puisse assurer à l'avenir l'expérience du temps présent.

---

* L'estimation des pièces a été faite en tenant compte des trois métaux, argent, or et cuivre, qu'elles renferment. L'argent a été estimé à 220 fr. seulement, qui est son taux de fabrication dans les pièces de 5 fr.

Conséquemment, les pertes en valeur calculées ne peuvent présenter qu'approximativement les pertes par le frai seulement.

Votre commission, à l'unanimité, a l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption pure et simple du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 106.
–
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 3 juin 1845.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le Comte ROY, à l'occasion du décès de M. le Comte DUCHATEL.

MESSIEURS,

Chaque année nous avons à gémir sur la perte de quelques collègues qui, pendant leur vie, ont honoré leur pays par d'utiles et glorieux services. Il semble que nous cherchions à continuer leur présence parmi nous en rappelant les principales circonstances de leur vie et les qualités qui les ont distingués.

M. le comte Duchâtel est né à Tinchebray, petite ville du département de l'Orne, le 29 mai 1751. La famille de son père était une branche des Duchâtel qui habitaient la Normandie depuis plusieurs siècles, et s'étaient distingués dans les armes.

Son père et sa mère avaient sept enfants dont il était le second. Son frère aîné, appelé à la succession des biens nobles de son père, avait pris

le parti des armes. M. Duchâtel eût embrassé la même carrière, s'il n'en eût été détourné par l'éducation qu'il avait reçue, par son goût pour l'étude, par son caractère réfléchi et par les conseils de M. le Maréchal d'Harcourt dont la maison avait des alliances avec sa famille.

Après avoir fait ses humanités au collége royal de Vire, sa philosophie à l'université de Caen, il s'était déterminé à entrer dans les finances.

Il était directeur de l'enregistrement et des domaines dans le département de la Gironde, lorsqu'à l'époque de la terreur, en 1793, il fut, comme noble, incarcéré au fort du Hâ, et dépouillé de ses fonctions. Il fut arraché au danger qui le menaçait et rendu à la liberté par les soins et le dévouement héroïque d'un ami qui lui fit ouvrir les portes de sa prison, lorsqu'il allait passer au tribunal révolutionnaire avec ses compagnons dont dix ont péri sur l'échafaud. Mais un décret de la Convention ordonnait aux ci-devant nobles de sortir des villes maritimes, et il ne lui fut pas permis de rester à Bordeaux. Il se retira au fond d'une campagne à quelque distance de cette ville. Après le 9 thermidor, il fut mis en réquisition par un représentant en mission pour prendre place dans l'administration centrale du département, dont il eut la présidence, et dont il fut chargé de diriger le contentieux domanial.

Après que la convention eut déposé ses pouvoirs, M. Duchâtel fut nommé pour le conseil des Cinq

Cents par le département de la Gironde, où il était entouré de l'estime générale.

Il s'occupa spécialement des finances dans ce conseil. Il y fut l'auteur et le rapporteur des lois :

Du 13 brumaire, sur le timbre des actes ;

Du 22 frimaire, sur l'enregistrement ;

Du 22 floréal, sur les mesures à prendre pour assurer et faciliter le paiement des rentes et pensions ;

Et du 28 du même mois, relativement aux transferts de la dette publique.

Je cite particulièrement ces quatre lois à cause de la place qu'elles ont prise et qu'elles conservent dans nos codes.

La plus importante de toutes fut sans contredit celle du 22 frimaire, sur l'enregistrement. Aux distinctions confuses, au dédale des tarifs de la législation qui existait, cette loi a substitué des principes simples, des divisions nettes et précises ; une classification méthodique des contrats et mutations selon leur nature et leur importance. Tout en faisant cesser les causes obscures, arbitraires et vexatoires de la perception, elle a posé les bases d'un impôt placé parmi les plus abondantes ressources de l'Etat, et dont les produits ne s'élèvent pas à moins de 214 millions.

Le rétablissement du crédit et de la fortune publique était l'objet de tous les soins, de tous les efforts de M. Duchâtel. C'est ainsi que, dans cette pensée, il avait demandé la clôture de la liste des

émigrés, et qu'il en renouvela continuellement la proposition jusqu'à ce que, plus tard, il l'eût obtenue. Les questions sur le régime hypothécaire, sur les domaines engagés ou échangés, sur les ventes publiques de meubles, sur le service des postes et messageries; toutes celles qui se rattachaient à la prospérité des finances furent successivement traitées par lui avec la supériorité que lui donnait sa longue expérience.

M. Duchâtel occupait la place d'administrateur de l'enregistrement et des domaines lorsque le Consulat succéda au Directoire exécutif. La grande considération dont il jouissait avait fixé l'attention du Premier Consul, qui l'appela au conseil d'Etat qu'il venait de créer, et qui lui fit depuis délivrer un brevet de conseiller d'Etat à vie, en considération de ses services au conseil.

En l'an 9 et en l'an 11, il avait été successivement envoyé dans la 22e et dans la 7e divisions militaires, pour examiner et vérifier les différents services dans les départements composant ces divisions, et lui en faire le rapport. Ce fut sur le rapport de M. Duchâtel, au retour de sa seconde mission, que le Premier Consul dicta, en sa présence, son arrêté pour l'ouverture de la route du Simplon.

L'Assemblée constituante avait confié la régie des droits d'enregistrement et des domaines nationaux à douze administrateurs placés respective-

ment sur le pied d'une parfaite égalité. Cette organisation manquait d'unité, d'un centre d'action, et d'une impulsion supérieure qui en réglât le mouvement d'une manière uniforme et régulière. Le Premier Consul avait réduit à huit le nombre des administrateurs; les avait soumis à l'autorité d'un directeur-général, et avait nommé M. Duchâtel pour en remplir les fonctions.

Dans cette nouvelle situation, il continua de déployer les ressources d'un esprit supérieur; et une impulsion forte et éclairée fut donnée à toutes les parties de ce vaste service qui comprenait celui de cent trente départements.

Le souvenir s'en est conservé dans l'administration que M. Duchâtel a dirigée jusqu'à la fin du gouvernement impérial, alors même qu'un intervalle de trente années s'est écoulé depuis la cessation de ses fonctions.

Dans le cours de leur exercice, il avait été successivement chargé par l'Empereur d'organiser l'administration de l'enregistrement et des domaines dans les six départements du Pô, dans les provinces Illyriennes, dans la Hollande, dans la Catalogne, dans une partie de l'Allemagne.

En imposant aux populations de ces pays si divers nos règlements et nos usages financiers, il semblait impossible de ne pas froisser bien des intérêts, et de ne pas soulever de vifs mécontentements. Mais telle fut la modération, tel fut l'esprit de justice que M. le comte Duchâtel porta dans ces grandes et délicates circonstances; telles furent

la sagesse de ses instructions, et son habileté dans le choix de ses agents, que même dans ceux de ces pays qui supportaient avec le moins de patience le joug de la conquête, on n'y a jamais entendu une plainte sur la manière avec laquelle l'administration des domaines y était exercée.

Rendu à la vie privée par les événements de 1815, M. Duchâtel se retira d'abord à Sceaux, dans une campagne qu'il y avait acquise en 1805, et, ensuite, dans sa terre de Mirambeau, où il vécut dans la retraite au sein de sa famille, cultivant les lettres, dirigeant l'éducation de ses enfants, faisant des vœux pour la prospérité de son pays, aimé et respecté de tous ceux qui avaient eu, ou qui avaient encore des rapports avec lui.

Il fut enlevé à cette vie tranquille par le choix que fit de lui, en 1827, le département de la Charente-Inférieure, pour le représenter à la Chambre des Députés.

La vie de M. Duchâtel avait été une longue suite de services publics dans le cours desquels il avait, en même temps, reçu tous les témoignages de haute estime qu'il avait pu désirer, et qui devaient satisfaire une noble ambition.

Dans le principe, il avait été envoyé au conseil des Cinq-Cents par la ville de Bordeaux, où il exerçait ses fonctions de directeur des domaines, et, depuis, à la Chambre des Députés par le département de la Charente-Inférieure; nommé conseiller d'État, dont il a exercé les fonctions pendant de

longues années ; premier candidat au Sénat conservateur, par le collége de l'Orne, son pays natal ; comte de l'empire, grand officier par l'Empereur, et par le Roi grand' croix de la Légion-d'honneur.

Enfin, après avoir siégé à la Chambre des Députés jusqu'en 1833, il avait été élevé à la dignité de Pair de France, et remplacé à la Chambre des Députés par son fils, aujourd'hui Ministre de l'intérieur.

A la Chambre des Pairs, on le vit, pendant quelques années, faire preuve de cette assiduité consciencieuse qui était pour lui un besoin.

Mais son grand âge ne lui permettait plus de quitter sa terre de Mirambeau, dont le climat lui rendait le séjour nécessaire, et que lui rendaient chère aussi le dévouement et la sollicitude dont le pays lui donnait de continuels témoignages.

M. Duchâtel cachait, sous une apparente sévérité, cette douce bienveillance qui attire l'affection. Il inspirait à tous ceux qui s'approchaient de lui la déférence et le respect par cette forte organisation morale qui, dans son corps frêle, mais sans infirmités, semblait hors des atteintes de la nature physique. Il avait conservé toute son intelligence, toute sa force d'âme, toute sa volonté. Sa vie ressemblait à un miracle, et lorsque la mort est venue le frapper, le coup, quoique bien tardif, a semblé inattendu, tant on s'était habitué à ne plus voir en lui que ce qui ne meurt jamais.

Plus de 12.000 personnes, l'élite du pays, se sont rendues spontanément, sans appel, aux derniers honneurs qui lui oni été rendus. Le recueil-

lement, le respect, l'affliction étaient sur tous les visages. On entendait les regrets, les hommages de toutes ces générations qu'il avait vues naître; et c'est accompagné de leurs bénédictions que, le 24 septembre 1844, il a fait au monde son dernier adieu.

Les soins et les tendres sollicitudes d'une affection dévouée ont prolongé et embelli les dernières années de cette longue et noble vie.

Heureux père, il a joui jusqu'à son dernier jour du bonheur de se voir continuer dans la vie par des fils dignes de lui, et ses dernières paroles, peu de moments avant qu'il cessât de vivre, ont été, en regardant les portraits de ses deux fils, et les montrant à leur mère : « Ceux-là ne laisseront pas mourir le nom de Duchâtel. »

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 6 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Président DE GASCQ, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture de crédits supplémentaires et extraordinaires des exercices 1844 et 1845, et des exercices clos.

MESSIEURS,

Au commencement de chaque session législative, le Gouvernement apporte aux Chambres un projet de *loi générale*, des crédits supplémentaires et extraordinaires, et des exercices clos, c'est-à-dire de la loi destinée à apporter aux crédits votés au budget de l'exercice qui va finir, et à celui de l'exercice qui commence, les modifications que les circonstances intervenues, depuis la dernière session, ont rendues nécessaires.

Celui dont vous nous avez confié l'examen con-

* Cette commission était composée de MM. le comte DE GASPARIN, le baron DE FRÉVILLE, le marquis D'AUDIFFRET, le baron DAVILLIER, le marquis DE BARTHÉLEMY, le président DE GASCQ, le vicomte DE BONDY.

cerne donc les exercices 1844 et 1845 ; il vous demande l'allocation

Sur 1844, de.....		26.971.682 f.
dont il faut déduire pour annulation de crédits.....		14.382.208
Reste sur 1844.....		12.589.474 f.
Sur 1845, de.....	25.773.813 f.	
dont à déduire également pour crédits annulés...	172.000	
Reste sur 1845.....		25.601.813
Total sur les deux exercices...		38.191.287 f.
En outre, sur les exercices spéciaux en dehors du budget.....		269.590
Sur les exercices clos.....		793.697
Pour avances au Gouvernement grec....		527.240
Total.....		39.781.814 f.

Ces sommes sont importantes sans doute, mais si l'on décompose chacune de celles qui affectent d'une manière directe les deux exercices en cours d'exécution, on trouve que les crédits dont elles se composent ne sont, en majeure partie, que des crédits de régularisation.

Ainsi les 26.971.682 fr. de l'exercice 1844 se divisent comme ci-après :

Crédits supplémentaires en augmentation des services déja votés (Tableaux A et B annexés au projet de loi).....		14.193.530 f.
Crédits extraordinaires pour dépenses non prévues au budget.... (État C).....	8.935.541 f.	
Pour rappel de crédits annulés sur les exercices précédents (État D)	3.817.611	12.778.152
Pour créances sur exercices périmés (Etat E)..	25.000	
Somme égale.....		26.971.682 f.

Les 25.773.813 fr. de l'exercice 1845 se divisent également comme ci-après :

Crédits supplémentaires (Etats H et I)..		10.161.604 f.
Crédits extraordinaires pour dépenses non prévues au budget (Etat J)	3.730.063 f.	
Pour rappel de crédits annulés sur les exercices précédents (État K)	11.511.202	15.612.209
Pour créances sur exercices périmés.....	370.944	
Somme égale.....		25.773.813 f.

Il faut ajouter que, sur les crédits supplémentaires de 1844 et 1845 s'élevant ensemble à..... 24.355.135 f.

Des ordonnances royales rendues, dans la forme prescrite par les lois des 25 mars 1817 et 23 avril 1833, avaient pourvu aux besoins du service par des crédits provisoires montant à.....	23.057.568
D'où il suit que les crédits de cette nature, nouvellement demandés, ne s'élèvent qu'à.....	1.297.567 f.

ments commerciaux, l'élévation des loyers, des bureaux et corps de garde, et par diverses constructions ou réparations de bâtiments; celle de 340.000 fr. pour complément des frais d'abattage et de façonnage des bois exploités par économie, qui rentrent au Trésor avec le produit des ventes; enfin celle de 85.000 fr. pour répartition du produit de plombage et d'estampillage en matière de douanes, de 150.211 fr. 62 cent. pour travaux de routes royales et de navigation exécutés avec des fonds de concours, et de 6.000 fr. pour frais de police et de surveillance d'un chemin de fer; toutes sommes réalisées dans les caisses du Trésor, mais dont l'application, aux dépenses qu'elles concernent, ne doit être faite qu'en vertu de crédits législatifs.

Parmi les dépenses de la troisième catégorie, qui résultent des mouvements ordinaires ou accidentels des services administratifs, quelques-unes nous ont paru exiger plus particulièrement des explications; nous allons les passer rapidement en revue.

Le ministère des affaires étrangères y est compris pour les sommes suivantes :

Sur l'exce 1844.	Indemnités réclamées par les agents consulaires au Maroc, et par le chancelier de l'ambassade française à Constantinople.	60.000	
	Missions extraordinaires.	300.000	475.000 f.
	Dépenses imprévues. . . .	115.000	
Sur l'exercice 1845 : Liquidation arbitrale de l'affaire de Portendick.			44.000
Au total.			519.000 f.

Nos agents consulaires à Tanger et à Mogador furent obligés de quitter leurs postes, par ordre de l'Amiral commandant la flotte française, aux mois de juillet et août 1844 ; les frais extraordinaires de leurs voyages et les pertes qu'ils ont éprouvées, par suite du pillage de leurs habitations, ont été réglés, d'après des états détaillés, à une somme de . . . . . 40.000 fr.

Le chancelier de l'ambassade de France, à Constantinople, a perdu, par suite de l'incendie de Péra, dans le mois d'octobre dernier, une maison dont la valeur a été estimée 60.000 fr. Cette perte, quelque fâcheuse qu'elle fût pour notre agent, ne constituait, pour lui, aucun droit rigoureux à une indemnité ; toutefois, celle qui est réclamée en sa faveur nous a paru justifiée par une circonstance particulière : pendant la reconstruction du palais de France, les archives de l'ambassade avaient été déposées dans la maison qu'il a perdue, et c'est à l'heureuse direction qu'il a su donner aux secours, qu'est due la conservation de ces archives importantes. Cette indemnité est de. . . . 20.000 fr.

et complète la somme demandée. . 60.000 fr.

L'allocation de 300.000 fr. pour missions extraordinaires, bien qu'elle élève à 720.000 fr. les crédits accordés pour cet objet, nous a également

paru justement motivée, par les missions de cette nature, au nombre desquelles nous citerons la mission de la Chine, dont les dépenses connues et imputables, sur l'exercice 1844, figurent, dans cette somme, pour 309.600 fr., indépendamment de 200.000 fr. déjà imputés sur 1843; une mission d'exploration dans l'intérieur de l'Asie, celle qui est relative au projet de percement de l'isthme de Panama, pour établir une communication entre le golfe du Mexique et la mer Pacifique.

Il en est de même des 115.000 fr. pour dépenses imprévues qui comprennent pour 40.000 fr. les frais extraordinaires de l'ambassade de France à Naples, à l'occasion du mariage de Mgr le duc d'Aumale, et pour 75.000 fr. la somme due à deux maisons péruviennes, aux termes d'un traité passé par notre consul-général à Chuquisaca, pour l'établissement d'un service de paquebots à voiles, entre Callao et Panama. Ce traité, passé sans autorisation positive, mais dans des vues d'intérêt pour la France, paraît n'avoir eu aucun résultat utile et a constitué le Trésor en perte de 89.420 fr. sur laquelle le budget ordinaire a supporté l'imputation d'une somme de 15.000 fr.; le consul a été rappelé pour ce fait, mais la nécessité de maintenir le crédit de la France, dans ces parages, nous semble commander en son nom l'acquittement d'une dette contractée.

Quant aux 44.000 fr. demandés sur 1845, ils sont le résultat de l'arbitrage déféré à S. M. le Roi de Prusse, dans une affaire, qui a soulevé de graves discussions dans les Chambres, l'affaire de Portendick.

Quelques mots nous semblent nécessaires sur l'origine de cette affaire et la solution qu'elle a reçue.

Le traité du 3 septembre 1783, en assurant à la France la propriété de la rivière du Sénégal et de la baie de Portendick, donnait aux Anglais le droit de faire la traite de la gomme depuis l'embouchure de la rivière Saint-Jean jusqu'à la baie et au fort de Portendick inclusivement, sous l'interdiction seulement de faire aucun établissement permanent de quelque nature qu'il puisse être sur la côte et dans la baie de Portendick.

Malgré ces dispositions, en 1834, époque à laquelle nous étions en guerre avec les Maures de la tribut des Trarzas, le gouverneur français, voyant sans doute quelques dangers, dans la présence de deux navires anglais à Portendick, les fit brusquement expulser de la baie, par le motif qu'*ils n'avaient pas le droit d'y commercer à l'ancre*; la cargaison d'un autre navire, qui avait été débarquée avant l'expulsion, fut pillée par les Maures; toutefois, bientôt après, et par suite de représentations du gouverneur anglais de la Gambie au gouverneur français, les navires anglais purent reprendre leurs opérations de commerce. En janvier 1835, le blocus fut établi devant Portendick; dans l'ignorance, où il paraît qu'on était de cette mesure en Angleterre, de nouvelles expéditions partirent de Londres, et malgré les protestations des gouverneurs anglais de la Gambie et de Sierra-Léone, auxquels le blocus avait été notifié, le navire anglais l'*Élisa* fut expulsé de la baie, sans qu'on lui

laissât prendre une partie de gomme qu'il était prêt à embarquer.

Par suite de ces circonstances, le Gouvernement anglais réclama en faveur des négociants, qui se prétendaient lésés, des indemnités dont le chiffre élevé d'abord à 2.224.700 fr., se réduisit, en définitive, à 1.903.600; mais les négociations auxquelles donna lieu cette demande, étant restées sans résultat, une convention conclue entre les deux Gouvernements le 14 novembre 1842, choisit, pour arbitre du différend, S. M. le Roi de Prusse qui a fixé l'indemnité due par la France aux négociants anglais, à une somme de 41.770 fr. 89 c. On a porté cette somme à 44.000 fr. en y ajoutant les intérêts qui doivent courir entre la date de la sentence arbitrale, jusqu'au jour du paiement.

Tel est l'objet du crédit de 44.000 fr., sur l'allocation duquel aucune hésitation n'est possible.

Le ministère de la guerre est compris dans cette catégorie de dépenses pour une somme de 11.640.530 fr., appartenant à l'exercice 1844, et qui se divise comme ci-après :

Fabrique d'armes portatives dans les manufactures de Chatellerault et Mutzig.....	280.000 f.
Renchérissement du prix de la ration de fourrage de la gendarmerie.....	91.272
Renchérissement des vivres et fourrages en Algérie.....	4.924.183
Accroissement de l'effectif en Algérie.....	6.345.075
Somme pareille.....	11.640.530 f.

Aux termes des marchés passés avec les entrepreneurs des manufactures d'armes, les comman-

des annuelles doivent s'élever, au minimum, à 2.000.000 fr. Cette somme, demandée au budget de 1844, fut réduite, par les Chambres, à 1.700.000 fr., malgré les observations du Ministre. Les entrepreneurs ont réclamé devant le conseil d'Etat, contre l'inexécution de leurs marchés, et, par une ordonnance du 26 avril 1844, leurs réclamations ont été admises. Le Ministre, au lieu de leur payer une indemnité en pure perte, a complété la commande; cette décision, prise dans l'intérêt de l'Etat, justifie le crédit de 280.000 fr.

Les deux demandes qui suivent sont l'effet du renchérissement des vivres et fourrages en 1844, tant à l'intérieur qu'en Algérie; la demande de ces deux crédits est appuyée de détails qui démontrent l'exactitude du chiffre.

Nous en dirons autant de l'article suivant qui se compose, en presque totalité, des frais occasionnés par la guerre du Maroc; cette circonstance imprévue a nécessité une augmentation de 6.109 hommes et 498 chevaux dans l'effectif de l'armée d'Afrique, tel qu'il avait été réglé par les lois du 24 juillet 1843 et 28 juillet 1844. Une somme de 500.000 fr. seulement, comprise dans cet article, doit être également attribuée au renchérissement des vivres et fourrages, ce qui réduit à environ 5.800.000 fr. les dépenses spéciales de l'expédition.

Mais en regard de ces augmentations s'élevant à..... 11.640.530 f.

Il est juste de remarquer que le ministère de la guerre propose, sur l'exercice 1844, des annulations de crédit applicables :

Report.....		11.640.530 f.
Aux services indigènes en Algérie, pour.....	571.889	4.066.746 f.
Aux divisions territoriales de l'intérieur, pour.....	3.494.857	
L'augmentation demandée sur 1844 n'est donc, en définitive, que de.....		7.573.784 f.

Le ministère de la marine figure dans la même catégorie pour la somme de 5.564.999 fr. 16 c., divisée comme ci-après :

	Exerc. 1844.	Exerc. 1845.	Totaux.
	fr. c.	fr.	fr. c.
Administration centrale.	34.480 57	90.626	125.106 57
Affrétement et transport par mer. .	130.000	»	130.000
Solde et habillement des troupes, hôpitaux, vivres, artillerie et matériel naval.	1.987.918 35	2.428.113	4.416.031 35
Service colonial	32.261 24	861.600	893.861 24
	2.184.660 16	3.380.339	5.564.999 16

Les dépenses de l'administration centrale comprennent le traitement attaché à l'emploi de sous-secrétaire d'Etat, créé par ordonnance du 10 août 1844, les frais d'établissement des bureaux du contrôle et de ceux de la comptabilité des matières.

Le ministère de la marine, avec son immense matériel, ses expéditions lointaines et son service colonial, est peut-être celui de tous les départements ministériels dont l'administration présente le plus de complication, et par conséquent, le plus de difficultés à surmonter; il ne faut pas s'étonner dès lors, que sa comptabilité ait été, dans le sein des Chambres et dans les rapports annuels de la cour des comptes, l'objet d'observations critiques trop

souvent répétées pour être sans fondement ; quelques mesures administratives récemment prises, et surtout la création d'un contrôle central, si, comme on doit l'espérer, ce contrôle fonctionne d'une manière efficace, indiquent qu'il entre dans la voie des améliorations ; et, à cet égard, nous ne pouvons qu'approuver hautement la création, dans ce département, d'un sous-secrétaire d'Etat, plus spécialement chargé de l'administration.

Les 130.000 fr. d'augmentation dans les frais d'affrétement et de transport par mer, pourvoient à l'insuffisance reconnue du crédit alloué au budget de 1844.

C'est encore à la guerre du Maroc qu'il faut attribuer la demande, sur 1844, de la somme de 1.987.918 fr. 35 c. qui affecte les cinq chapitres principaux du budget de ce ministère ; car cette somme s'applique en presque totalité à l'armement, non prévu au budget, des paquebots transatlantiques, qui ont été employés avec succès aux transports de troupes et de chevaux nécessités par l'expédition ; les frais de cet armement n'ont été calculés que pour quatre mois de 1845, et n'entrent dans la somme demandée sur cet exercice que pour 333.000 fr. Il faudra pourvoir, par de nouveaux crédits, à la dépense des huit autres mois de l'année, si les Chambres statuent à temps sur le projet de loi qui règle la destination de ces bâtiments.

Le surplus de la somme de 2.400.000 fr. demandée sur 1845 est destiné à couvrir la dépense d'une augmentation de vingt bâtiments et de 1.500 hommes dans l'armement de la flotte, prévu

au budget ; et qui se trouve porté à 26.000 hommes embarqués sur 180 bâtiments.

Enfin, sur les 893.000 fr. appartenant au service colonial, 757.800 fr. doivent subvenir à l'excédant des dépenses de ce service, que les ressources locales ne pourront couvrir, par suite des désastres du 8 février ; 73.800 fr. sont également destinés tant à réparer les dommages causés à nos établissements de Gorée par le raz de marée du 28 juin 1844, qu'à secourir les habitants qui ont souffert de cet événement.

Les autres demandes, comprises dans la catégorie dont il s'agit, nous ont paru se justifier par la simple énonciation de leur objet.

Nous nous abstiendrons également d'entrer dans aucun détail sur les allocations de crédits relatifs aux travaux extraordinaires régis par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842, les tableaux mis sous vos yeux démontrent que ces allocations ne constituent que des opérations d'ordre dont l'effet est de rouvrir, sur 1844 et 1845, des crédits annulés, comme étant restés sans emploi sur les exercices précédents.

Et, quant à la nouvelle avance de 527.240 fr. au Gouvernement grec, elle représente la part, à notre charge, au défaut du débiteur direct, du semestre échu le 1er septembre dernier, des arrérages et de l'amortissement de l'emprunt contracté, le 12 janvier 1833, par le Gouvernement grec, sous la garantie de la France, de l'Angleterre et de la Russie.

Lorsque l'on considère que cette loi générale des

crédits supplémentaires et extraordinaires vient accroître ainsi, à l'ouverture de chaque session, les charges inscrites dans les budgets des deux exercices en cours d'exécution, il semblerait, Messieurs, que le Gouvernement dût n'avoir à demander aux Chambres, sur ces mêmes exercices, que des crédits extraordinaires justifiés par une urgence bien évidente; il n'en est pas ainsi; l'imprévu de nos budgets semble sans limites. Indépendamment des crédits importants qui augmenteront notre dette flottante, en vertu de la faculté qui en a été donnée au Gouvernement par les lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842, plus de 25 millions de crédits extraordinaires sont demandés déjà au delà de ceux dont nous venons de vous entretenir, sur l'exercice 1845, et portent déjà à près de 39 millions le découvert de cet exercice.

Quant à l'exercice 1844, malgré les charges nouvelles imposées à cet exercice, l'excédant des produits réalisés en a réduit le découvert à 23 millions 953.000 francs, chiffre inférieur de plus de 900.000 francs à celui du découvert primitif.

Du reste, Messieurs, c'est seulement dans les rapports qui vous seront présentés ultérieurement sur le budget de 1846, qu'il sera possible d'établir notre situation financière, et la place que doivent y prendre les découverts de 1844 et 1845.

Nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

ESSIONS
N° 108.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 6 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron GOURGAUD, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'armement des fortifications de Paris.

MESSIEURS,

Les fortifications de Paris sont désormais consacrées par la loi de 1841 ; elles ont reçu une consécration nouvelle chaque année dans les votes du budget.

Sans rentrer dans une discussion épuisée, qu'il me soit permis de vous rappeler quelques paroles que j'ai dû recueillir et qui prouvent toute l'importance que le plus grand capitaine des temps modernes attachait à l'idée de fortifier Paris.

Napoléon pensait « qu'une grande capitale est « la patrie et l'élite de la nation, qu'elle est le « centre de l'opinion, le dépôt de tout, et que

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE LAPLACE, le comte DE SPARRE, PERSIL, le baron GOURGAUD, le comte HARISPE, le vicomte PERNETY, DE CUBIÈRES.

« c'est la plus grande des contradictions que de « laisser un point aussi important sans défense im- « médiate. Aux époques de malheurs et de grandes « calamités, les Etats manquent souvent de sol- « dats, mais jamais d'hommes pour leur défense « intérieure. 50.000 gardes nationaux, 2 à 3.000 « canonniers, défendront une capitale fortifiée « contre une armée de 300.000 hommes; et 50.000 « hommes en rase campagne, s'ils ne sont pas des « soldats faits et commandés par des officiers ex- « périmentés, seront mis en désordre par une « charge de quelques milliers de chevaux. Paris « avait dû, dix à douze fois, son salut à ses mu- « railles. Si, en 1814, cette Capitale eût été une « place forte, capable de résister seulement huit « jours, quelle influence cela n'aurait-il pas eu « sur les événements du monde? Si, en 1805, « Vienne eût été armée, la bataille d'Ulm n'eût « pas décidé de la guerre; si, en 1806, Berlin avait « été fortifiée, l'armée battue à Iéna s'y fût ralliée « et l'armée russe l'y eût rejointe; si, en 1808, « Madrid avait été fortifiée, l'armée française, « après les victoires d'Espinosa, de Tudela, de « Burgos et de Sommo-Sierra, n'eût pas marché « sur cette capitale, en laissant derrière Sala- « manque et Valladolid, l'armée anglaise et l'armée « espagnole. »

Messieurs, entourer de remparts une ville contenant près d'un million d'habitants est une des entreprises les plus considérables de la puissance humaine, un des faits les plus importants de l'histoire contemporaine.

Cet immense travail, conduit avec autant d'habileté que de promptitude, touche presque à son terme. La reconnaissance publique est justement acquise à ceux qui ont concouru à l'érection de ce gigantesque monument dont le but est tout national.

Le Gouvernement vous a demandé, Messieurs, de compléter cette grande œuvre, il veut pouvoir donner rapidement la vie aux nouveaux remparts en faisant préparer d'avance le matériel d'artillerie nécessaire pour les armer.

Les mots, Messieurs, faussent quelquefois les idées sur les choses, et ceux d'*armement de Paris*, si souvent répétés depuis quelques mois, ont été fort mal compris par beaucoup de personnes.

Combien de pétitionnaires contre le projet de loi en discussion, n'ont-ils pas cru que le Gouvernement, en demandant l'armement des fortifications de Paris, se proposait de faire transporter et de laisser à demeure, sur les fronts de l'enceinte et des forts, plus de 2.000 bouches à feu, pourvues d'affûts, de projectiles, de poudre et en un mot prêtes à tirer?

Il est à regretter qu'on n'ait pas mis, en temps utile, à la portée du public, des explications sur ce qu'on doit entendre, aujourd'hui, par l'armement des fortifications de Paris. La demande d'un crédit pour cet objet, aurait trouvé peut être moins d'opposants si l'on eût bien compris qu'elle n'avait d'autre but que de faire confectionner, en cinq années, le matériel destiné à être placé, en *cas de guerre, seulement,* sur les remparts de la Capitale,

et qu'en temps de paix, ce matériel, comme celui de toutes nos places, doit rester en magasin. Mais il importe beaucoup de l'avoir partout confectionné d'avance et de le tenir prêt à être mis en œuvre, au besoin.

Mode suivi pour la rédaction du projet d'armement.

En 1842, une commission spéciale d'officiers d'artillerie a été chargée de préparer le projet d'armement des fortifications de Paris.

Des études préalables et approfondies commencèrent aussitôt; des reconnaissances sur le terrain furent faites pour rechercher les moyens les plus propres à défendre les approches soit de l'enceinte, soit des forts.

Tous les détails d'armement et d'approvisionnement ont été ensuite discutés mûrement. Chacune des propositions a été arrêtée en vue du grand résultat à obtenir de leur ensemble, sans oublier qu'une fois cette condition première satisfaite, la préférence pour le détail le moins coûteux était impérieusement commandée.

Les nombreux états du matériel jugé nécessaire, les devis estimatifs de chaque espèce d'attirails, ont été rédigés avec le plus grand soin et scrupuleusement vérifiés (1).

---

(1) A mesure que l'avancement des travaux du génie l'a permis, les plans des divers fronts ont été dessinés, avec tous les renseignements nécessaires pour le service de l'artillerie.

Pour mieux justifier la demande du nombre des bouches à feu et pour faire mieux apprécier l'emploi de chaque calibre, des tableaux de répartition des pièces, sur chaque partie de

Après que le projet d'armement a été établi, on a jugé que ce projet, en raison de son extrême importance pour la défense générale du Royaume, en raison de l'élévation des dépenses qui devaient en résulter, de la position exceptionnelle de Paris et d'une étendue de fortifications, telle qu'on n'en voit d'analogue chez aucun peuple, devait être soumis à la révision d'une commission d'officiers-généraux.

Toutes les armes concourent à la défense des places fortes, toutes tiendraient à honneur de redoubler et de concerter leurs efforts pour préserver Paris qui est à la fois la tête et le cœur de la France. M. le Maréchal, Président du conseil, a sagement pensé qu'il devait, avant de statuer, charger du haut contrôle des divers moyens de défense les présidents de tous les comités d'armes.

Cette commission supérieure, sous la direction de l'illustre Maréchal qui a commandé avec tant de distinction l'artillerie dans plusieurs siéges, s'est trouvée ainsi composée :

MM. le Maréchal Valée, président,
le général Dejean, président du comité de cavalerie,

---

la fortification, ont été dressés par la commission spéciale ; on y a indiqué les objets principaux à battre, au moins pour l'armement de sûreté ; quoique celui de défense ne puisse être qu'hypothétique, de pareils tableaux ont été fournis pour la défense de chaque fort, avec indication de leur emploi, dans l'attaque présumée.

MM. le général Dode, président du comité du génie,

le général Pelet, président du comité de l'état-major,

le général Schneider, président du comité de l'infanterie,

le général Doguerau, président du comité de l'artillerie,

le général Gourgaud, président de la commission spéciale.

Les travaux des deux commissions, discutés de nouveau et jugés définitivement, ont donné lieu au projet d'armement qui sert de base au projet de loi.

Toutes les demandes du Gouvernement sont pleinement justifiées par les diverses études auxquelles elles ont donné lieu.

Armement de l'enceinte.

L'enceinte est formée de 94 fronts bastionnés, dont 67 sur la rive droite et 27 sur la rive gauche.

On s'est proposé de les mettre à l'abri de toute escalade et de toute attaque autre que celle qui pourrait conduire méthodiquement à l'ouverture d'une brêche.

La force de la garnison de Paris sera variable, selon les circonstances. L'armement de l'enceinte a été déterminé dans la prévision qu'une partie des défenseurs du rempart sera étrangère non-seulement à l'artillerie, mais à l'armée de ligne. Il sera donc avantageux d'employer quelques bouches à feu d'un effet certain et très-meurtrier,

En même temps qu'elles tiendront l'ennemi à de grandes distances, elles élèveront le moral des auxiliaires.

Dans les places ordinaires, les fronts ont des appendices, tels que demi-lunes, contre-gardes, chemins couverts, etc.; l'enceinte de Paris en est dépourvue. Par les dispositions premières du projet d'armement, on a cherché à suppléer, autant que possible, au rôle important que jouent les dehors.

Il a été reconnu que le tir à ricochet par l'assiégeant, ne pourrait avoir d'effet que sur un très-petit nombre de fronts; ils forment généralement une ligne presque droite, dans l'étendue ordinaire d'une attaque.

Pour éviter les erreurs et la confusion, on a diminué, autant que possible, le nombre des calibres.

Les remplacements et les revirements du matériel d'artillerie d'un front sur un autre plus ou moins éloigné, et dans un but inconnu à la population, seraient dangereux à Paris, où les faux bruits circulent avec tant de rapidité et trouvent, dans tous les temps, une foule d'esprits crédules, prédisposés aux exagérations.

Ces diverses considérations rendent nécessaire un bon armement de sûreté, point ou peu variable, sur lequel la garde nationale puisse compter en toute circonstance.

Cet armement de sûreté a été formé, moyennement, de sept bouches à feu par bastion, nombre qu'on devra augmenter en quelques points, tels

que les trouées dans le rempart, formées par la Seine et par les portes de la ville.

On l'a composé de

33 canons-obusiers de 80
249 canons..... de 24
376 obusiers..... de 15 cent.

Total. 658 bouches à feu.

Le nombre des bouches à feu à placer sur l'enceinte doit présenter à la fois une défense efficace contre un ou plusieurs coups de main d'un ennemi très-nombreux et très-entreprenant, et contre les lenteurs calculées d'un siége régulier, si, contre toutes les probabilités, il osait l'entreprendre. Tel doit être l'objet de l'armement complémentaire dit *de défense*.

L'étude et la reconnaissance des fortifications de Paris, et les discussions diverses dont elles ont été l'objet, ont porté à admettre que l'ennemi, très-probablement, n'attaquera sérieusement l'enceinte que dans le cas où il serait parvenu à s'emparer de deux ou trois forts, et qu'alors même il ne formera que deux attaques, embrassant chacune trois fronts.

Il est à remaquer qu'en ne faisant des prévisions que pour deux attaques sur une enceinte de neuf lieues, coupée deux fois par la Seine, on s'est tenu peut-être au-dessous des réalités, car une armée très nombreuse, (et il ne s'en présentera jamais d'autre devant Paris), pourrait faire plus d'une fausse attaque sur l'une ou l'autre rive.

Quoiqu'il en soit, l'armement des six fronts d'at-

taque exigeait un supplément de bouches à feu. On l'a fixé à 33 par front, ce qui lui donnerait en tout 40 bouches à feu, ou 198 de supplément pour les six fronts ; elles se décomposent ainsi qu'il suit :

102	canons.....	de 24
48	obusiers.....	de 22 cent.
24	mortiers.....	de 27 cent.
24	mortiers.....	de 22 cent.
Total... 198	bouches à feu.	

L'histoire des siéges montre que de petits mortiers rendent de grands services dans la défense rapprochée. Le nombre de ces mortiers du calibre de 15 centimètres, d'un nouveau modèle, a été porté à 120 (20 par front d'attaque). Ils ont le même projectile que les obusiers qui servent à l'armement des flancs (1), consomment peu de poudre et sont d'une exécution et d'un transport faciles, par quatre hommes, en tous lieux.

Une réserve de 20 batteries de campagne est destinée à soutenir les sorties de la garnison, à former l'armement des ouvrages de fortifications passagères qu'on ne manquerait pas d'élever, surtout dans les intervalles des forts, à pourvoir à la défense des nombreux villages, canaux, routes, etc., qui existent autour de Paris, et en général à appuyer tous les mouvements extérieurs et intérieurs qui exigent de la rapidité et l'à-propos du moment.

---

(1) Le canon de 24 peut aussi lancer les obus de 15 centimètres.

On devra prélever sur ces 20 batteries (dont 14 de 12 et 6 de 8), 2 ou 3 demi-batteries pour être employées dans les 2 ou 3 forts qu'on suppose être attaqués avant d'arriver à l'enceinte.

Enfin, 130 pièces de 24 sont affectées principalement aux rechanges de celles qui seraient le plus promptement mises hors de service, ou qui se trouveraient en nombre insuffisant accidentellement, sur tel ou tel point menacé et qu'on ne pourrait secourir que par des revirements plus ou moins dangereux près des faubourgs et sur des remparts défendus principalement par des auxiliaires.

En récapitulant, on trouve que l'armement total des 94 fronts exigera les bouches à feu ci-après :

	33	canons-obusiers	de 80
	481	*idem*	de 24
	48	obusiers	de 22 cent.
	376	*idem*	de 15 cent.
	24	mortiers	de 27 cent.
	24	*idem*	de 22 cent.
	120	*idem*	de 15 cent.
20 batteries de campagne.	56	canons	de 12
	24	canons	de 8
	28	obusiers	de 16 cent.
	12	obusiers	de 15
Total..	1.226	bouches à feu.	

On a ajouté :

1.500 fusées de guerre, qui seront très-utiles contre les travaux de l'assiégeant, et pourront beaucoup les retarder.

5.750 fusils de rempart, dont 750 pour les forts.

Le nombre de ces armes de justesse ne sera pas jugé trop considérable, si l'on fait attention à la grande quantité de bons tireurs qui ne manqueraient pas de se présenter volontairement à Paris et dans la banlieue.

C'est environ 12 bouches à feu par front, tout compris, fixation au-dessous des prévisions ordinaires pour des places, certes beaucoup moins importantes que Paris et moins étendues. Elles n'ont, en général, autour de leur périmètre, que peu ou point de ces constructions agglomérées qui existent dans la banlieue de la Capitale et où se presse une population nombreuse, pleine d'énergie, et qui ne manquera jamais à la défense opiniâtre de ses foyers, si on lui donne de bons renforts d'artillerie. Les 1.226 bouches à feu du projet de loi permettront d'y pourvoir.

Armement des forts.

Les forts, au nombre de seize, forment, autour de l'enceinte, un vaste camp retranché.

Il y en a dix sur la rive droite de la Seine, et six sur la rive gauche (six pentagones et neuf quadrilatères, non compris Vincennes et son annexe).

Il en est qui sont couverts par des ouvrages en terre, commencés en 1833. On en a tenu compte dans le projet d'armement.

Les troupes de la défense qui auront rétrogradé vers la ligne des forts, après avoir vigoureusement disputé tous les points avancés où leur résistance aura pu trouver quelques chances de succès, de-

vront lutter encore jusqu'à la dernière extrémité, pour conserver une communication assurée entre les forts détachés et le corps de place. Tout porte à présumer que les forts ne seront jamais investis complétement, et qu'une attaque ne pourra être conduite méthodiquement que par des travaux exécutés en avant du cordon défensif formé par ces ouvrages. D'un autre côté, il n'est guère possible que l'ennemi cherche à prendre plus d'un ou deux forts à la fois; trois au plus.

La garnison de Paris sera, pour un fort attaqué, une véritable armée de secours, dont l'action permanente pourra singulièrement prolonger la défense.

Les constructions et les villages qui existent entre les forts et l'enceinte se prêteront parfaitement à établir entre la ville et le fort attaqué un va et vient continuel, tel que celui qui eut lieu entre Strasbourg et Kelh, dans le mémorable siége de 1793. Ces communications seront d'une très-grande importance. Il existera toujours, en effet, une immense différence entre un fort placé dans de pareilles conditions de solidarité, et un ouvrage entièrement détaché, et livré, par un complet investissement, à ses seules ressources; un ouvrage dont la garnison, toujours la même, fatiguée par ses gardes, décimée par les combats continuels qu'elle aura soutenus, sans cesse entourée de malades et de blessés, se trouve enfin affaiblie, démoralisée, et exposée à manquer d'abris et de munitions qu'elle voit détruire ou décroître chaque jour. Si l'on insiste sur ce point,

c'est pour mieux montrer toute la résistance dont les forts, près de Paris, sont capables, et combien il serait à regretter de la compromettre.

Toutefois, si, par impossible, l'un de ces ouvrages se trouvait investi, il importerait au plus haut degré que sa défense fût toujours bien assurée par elle-même et sans secours extérieurs. La prudence conseillait d'adopter ce principe pour l'armement de forts si rapprochés de Paris, où l'on doit toujours se prémunir contre la malveillance et contre les faux bruits, principalement dans les moments critiques.

La similitude de ces forts devait en amener dans leur armement; une attaque sur chacun d'eux a été simulée; à la suite d'une reconnaissance détaillée des lieux, l'on a tenu compte du relief et du tracé des diverses parties de la fortification, de leur objet, des accidents de leur site et du terrain environnant. C'est d'après toutes ces considérations, et en se conformant aux règles admises, qu'on a déterminé le nombre et l'espèce des bouches à feu.

Il résulte des tableaux de répartition que les forts seront dotés, ainsi qu'il suit:

1°	Fort de Charenton.....	70	bouches à feu.
2°	— Vincennes et son annexe..	117	
3°	— Nogent.....	55	
4°	— Rosny.....	56	
5°	— Noisy.....	57	
6°	— Romainville.....	49	
7°	— Aubervilliers.....	66	
8°	— L'est à Saint-Denis.....	38	
	A reporter.....	508	

		Report.....	508
9°	Fort de la	Double-Cour. à St.-Denis	52
10°	—	Labriche à St.-Denis....	61
11°	—	Mont-Valérien.....	79
12°	—	d'Issy.....	64
13°	—	Vanvres.....	45
14°	—	Montrouge.....	43
15°	—	Bicêtre.....	60
16°	—	Ivry.....	70
		Total...	982 bouches à feu,

dont 135 mortiers de 15 centim. et pierriers.

Le nombre moyen dans chacun (Vincennes et son annexe comptant pour deux) est de 49 bouches à feu, non compris les petits mortiers de 15 centimètres et les pierriers.

On a réduit autant que possible ici, comme pour l'enceinte, le nombre des calibres. Les canons sont de 16 et de 8 ; les obusiers, de 22 et 15 centim. ; les mortiers de 22 et 15 centim. ; enfin, quelques pierriers sont destinés principalement à lancer des grenades dans la défense rapprochée.

La proportion en projectiles creux est un minimum, parce que l'ennemi, s'emparant d'un ou de plusieurs forts, il pourrait y puiser des moyens plus nuisibles contre Paris, que s'il n'y trouvait que des projectiles pleins. C'est par ce motif qu'on a préféré dans les forts, le canon de 8 à l'obusier de 15 centimètres pour l'armement des flancs.

Certains fronts ayant des vues fort étendues sur le terrain environnant, et le tir des plus grandes boîtes à mitraille pouvant y être fort utile, on y a placé quelques canons-obusiers de 80. Ainsi les

forts de Labriche et du Mont-Valérien étant distants entre eux de plus de 11.000 mètres, il importait d'y mettre quelques bouches à feu d'une grande puissance, afin de pouvoir battre au loin, avec plus d'efficacité, la presqu'île qui les sépare.

On a préféré avoir dans les forts le canon de 16 à celui de 24, employé dans l'enceinte, afin que si l'ennemi s'emparait d'un fort, il n'y trouvât pas les bouches à feu reconnues les plus avantageuses pour battre en brêche.

Armements généraux.

La défense de Paris ne pouvant être efficace qu'autant que les corps de troupes qui viendront y concourir seront bien armés, il était essentiel de tenir compte des besoins de ces corps, dans la détermination des approvisionnements d'artillerie à former, à Paris, par suite des fortifications.

Pour évaluer approximativement la composition du matériel d'artillerie nécessaire aux armées actives, les deux commissions et le Gouvernement ont supposé qu'un corps de 60.000 hommes, formé, soit des détachements de l'armée, soit de troupes de nouvelles levées, soit d'enrôlés volontaires, devrait être approvisionné complétement en artillerie, et que d'un autre côté, il y aurait obligation de réparer les pertes qu'aurait faites une autre armée, en première ligne.

60.000 hommes ont besoin, y compris les réserves d'artillerie, de 20 batteries (120 bouches à feu de campagne).

On a évalué à la moitié de ce nombre le néces-

saire pour réparer les pertes de l'armée qui viendrait se rallier autour de Paris.

200.000 fusils, au moins, doivent constituer la réserve en armes portatives à y tenir en dépôt.

Un équipage de pont de 30 bateaux a été jugé indispensable pour faciliter les manœuvres des armées défensives. Pendant la campagne de 1814, l'Empereur Napoléon, manœuvrant sur la Marne et sur la Seine, se plaignit souvent de manquer d'équipage de pont; plusieurs de ses grandes conceptions en furent paralysées. Ce souvenir ne doit pas être perdu pour des prévisions de manœuvres sur le même terrain.

Les 300 bouches à feu de campagne, les 200,000 fusils et l'équipage de pont ne sont pas compris dans la demande de crédit faite par le Gouvernement. On a pensé qu'ils pourraient être prélevés sur les armements généraux du Royaume, ainsi que les 5.750 fusils de rempart et les 1.500 fusées de guerre. Votre commission, Messieurs, ne les a mentionnés que pour mieux faire apprécier les bases d'après lesquelles devront être déterminés les nouveaux établissements nécessaires à l'artillerie à Paris (1).

Approvisionnements.

La fixation des approvisionnements ou projec-

(1) L'Empereur écrivait, le 14 mars 1811 :

« Les bras à armer dans les grandes occasions, c'est principalement à Paris et dans le cœur de la vieille France, qu'ils « se trouvent. Les dépôts principaux d'armes doivent être à « Vincennes, Orléans, Lafère et Toulouse. »

tiles, poudres, affûts, voitures et objets divers, réclamés pour le service des bouches à feu de l'enceinte et des forts, résultait du nombre de celles-ci (2.208) et de quelques considérations particulières dont on a dû tenir compte.

Dans les places ordinaires, le nombre des coups à tirer, par bouche à feu, est considérable. On a pensé qu'on pouvait le diminuer pour la défense des fortifications de Paris. Celles-ci ne seront jamais investies complétement, et on ne pourra les attaquer que sur une très-petite partie de leur développement. On a supposé, comme il a été déjà dit, qu'après la prise de deux ou trois forts, prise sans laquelle il est probable qu'on n'essaierait pas d'arriver à l'enceinte, six fronts de celle-ci seraient attaquables à la fois.

D'après la durée (1) présumée de ces attaques et la possibilité de faire sans danger des transports de projectiles d'un bastion non attaqué sur un autre menacé, l'approvisionnement des 1.226 bouches à feu de l'enceinte a été réduit à 350 coups pour chacune. Quant à l'approvisionnement des 982 bouches à feu des forts, on a dû avoir égard, non-seulement à la durée probable des attaques de chacun d'eux, mais encore à la nécessité de fournir des moyens de défense aux nombreux villages qui sont à proximité. Ces considérations ont fait porter l'approvisionnement à 600 coups par canon, mortier, pierrier, et à 500 par obusier. Ces fixations, comme on le voit, sont loin d'être exagérées.

(1) Vingt jours par fort et deux mois pour l'enceinte.

CHAMBRE DES PAIRS

Les poudres nécessaires pour lancer ce nombre de projectiles et pour confectionner les munitions des armes portatives, les artifices, etc., ont été évaluées, d'après les devis les plus détaillés, à 3 millions de kilogr. Les commissions et le Gouvernement ont été encore d'accord sur ce point. Toutefois, comme il n'y a de place dans les trente-trois magasins à poudre des forts que pour 2 millions de kilogr., et qu'il faudrait construire quinze autres magasins pour recevoir la totalité du nécessaire, la Chambre des Députés a proposé de réduire la demande à 2 millions de kilogr. Le Gouvernement y a consenti dans la persuasion, qu'au moment du besoin, on pourrait prendre un million de kilogr. dans les autres approvisionnements du Royaume.

Votre commission, Messieurs, tout en regrettant cette réduction lorsqu'il manque à nos approvisionnements généraux, en poudres, 7 millions de kilogr., a néanmoins l'honneur de vous proposer d'y adhérer. C'est une diminution de 1.620.000 fr. dans le crédit demandé primitivement pour ce seul article.

On a compté autant d'affûts que de bouches à feu, et 1/3 en sus pour les rechanges pour affût de canon, d'obusier et de mortier de 22 centimètres, 1/4 en sus pour les rechanges des affûts de mortiers de 15 centimètres, et 1/5 en sus pour les rechanges d'affûts de pierriers.

Quant aux autres attirails, les proportions adoptées dans l'artillerie ont été suivies en général, sauf quelques modifications motivées par le service particulier auquel ces attirails sont destinés.

Une réduction a été proposée dans l'autre Chambre, et consentie par le Gouvernement, sur une partie de ces attirails, tels que chariots, forges, tombereaux, etc. Comme, en effet, on pourra se procurer en peu de temps ces objets faciles à confectionner, on ne voit pas d'inconvénient à les écarter, pour le moment, des évaluations du projet d'armement, mais celles-ci devaient être prévues.

L'état A indique les objets d'armements, assortiments, agrès, avec la réduction dont il s'agit. Le total des réductions et de celles faites sur les poudres, produit une différence, en moins, de 3.620.000 francs sur le crédit de 17.750.000 fr. qui avait été d'abord demandé à l'autre Chambre, ce qui le réduit à 14.130.000 francs en nombres ronds, ainsi qu'il est stipulé à l'article 1er du projet de loi. Voir l'état B.

Le nombre total des affûts et voitures pour l'enceinte et les forts et pour les armées actives, s'élève à environ 5.000. On pourrait les loger dans les casemates, dont la superficie est de plus de 40 milles mètres carrés. Il y restera encore assez d'espace pour les autres services, en temps de paix; quelques magasins, hangars seront néanmoins nécessaires dans l'enceinte; des études ont été faites pour réduire ces locaux au plus strict nécessaire.

D'après l'énumération de tous ces détails, le service de l'artillerie, à Paris, exigera par la suite l'établissement d'ateliers de réparation pour ce matériel.

Il ne faut pas perdre de vue, Messieurs, que c'est contre des coalitions et des guerres d'invasion que la France doit surtout se prémunir et que les fortifications de Paris ont été entreprises.

Les campagnes de 1814 et de 1815 ont trop bien démontré qu'il suffisait à l'ennemi de bloquer nos places les plus importantes pour nous priver de toutes ressources nouvelles en matériel de guerre.

Il n'est pas de ville qui convienne mieux que Paris pour y former un vaste établissement de constructions d'affûts, de voitures d'artillerie, en raison de la multitude d'ouvriers charrons, menuisiers, forgeurs, serruriers, qu'on y trouve, et des moyens de se procurer abondamment, en peu de temps, des matières premières (1).

Métal des bouches à feu.

On a avancé, dans une autre enceinte, sur les bouches à feu en fonte de fer, quelques assertions qui pourraient induire en erreur, et faire considérer comme résolue une question très-difficile, qui est loin de l'être encore d'une manière com-

---

(1) L'Empereur écrivait, le 10 mars 1812 : « C'est un grand « et bon projet que je veux pour Vincennes, tel que, dans les « temps de crainte, je puisse faire évacuer sur ce point une « grande quantité d'artillerie d'une frontière menacée. »

Et dans la même année :

« Quand la guerre est en avant de Paris, où préparer les « recrues, les effets, l'artillerie, les armes? on ne l'osera pas « à Paris, si tout cela peut tomber en une seule bataille, et « où le faire aussi bien que là ? »

plète. Nous croyons devoir donner quelques explications à ce sujet, puisque, d'après le projet de loi, une proportion de bouches à feu, en fer, doit entrer dans l'armement des fortifications de Paris.

La sûreté de l'Etat, l'économie de ses finances sont également intéressées à la conservation et à la longue durée du matériel des armées. Lorsque les bouches à feu sont exposées à un tir long et précipité, comme dans l'attaque et la défense des places, de promptes détériorations les mettent souvent hors de service. C'est une fâcheuse expérience faite dans tous les pays. Aussi, a-t-on partout cherché à remédier à ce grave défaut. Toutes les améliorations possibles à ce sujet se réduisent, soit à remplacer le bronze par un métal plus dur et aussi tenace, soit à adopter un mode de chargement qui amortisse l'action des gaz explosifs et le choc des projectiles contre l'âme.

Des gargousses allongées, proposées par M. le lieutenant-colonel Piobert, donnent aujourd'hui une assez longue carrière aux pièces en bronze de gros calibre; tirées à forte charge, elles peuvent résister jusqu'au delà de 3.000 coups. Mais les bouches à feu en bronze sont beaucoup plus chères que celles en fonte de fer. Aussi, a-t-on cherché, à diverses époques, à substituer le fer au bronze pour les bouches à feu de l'armée de terre.

Des expériences furent résolues, en 1833, en France. Des officiers d'artillerie furent successivement envoyés en Suède et en Angleterre, dont les fontes sont les plus estimées de l'Europe. Des bouches à feu, au nombre de 56, tant françaises

que suédoises, anglaises et belges furent éprouvées, à Lafère. De tous les faits et expériences auxquelles ces pièces de diverses espèces ont donné lieu, on a été amené à conclure que les bouches à feu en fonte de fer, même celles de la meilleure qualité, ne peuvent être employées qu'avec réserve, et dans les circonstances où le tir est peu fréquent et peu prolongé, ce qui les exclut du service de siége et de campagne. Un tir rapide et soutenu les expose à éclater sans indices de dégradation, qu'on puisse bien reconnaître d'avance, et qui permettent d'éviter des accidents toujours très-graves.

Les plus récentes épreuves ont fait voir que les lumières des bouches à feu en fonte de fer, tirées même avec des gargousses allongées, étaient fort évasées après quelques centaines de coups. On n'a pas encore trouvé le moyen d'y remédier.

De ce que des bouches à feu en fonte de fer ont été employées dans la défense de plusieurs places, faute peut-être de bouches à feu en bronze (lesquelles offrent dans le service toutes les conditions de sécurité désirables), on ne doit pas conclure qu'il n'y aurait aucun danger sérieux à en composer presque entièrement l'armement de Paris.

Aux exemples cités de la citadelle d'Anvers en 1833, du Vieux-Brissac en 1803, de Saint-Sébastien en 1813, où l'on s'est servi de pièces en fer pour la défense, on peut opposer d'autre faits qui établissent qu'il ne faut pas trop multiplier les canons en fer dans le service des places, où l'on

doit compter plus ou moins sur le concours de la population.

On rappellera seulement les explosions des canons de la marine, si répétées depuis quelques années, notamment au combat de Navarin, en 1828, à Toulon, en 1830, à bord de la frégate *la Provence*, dans un combat devant Alger, puis au polygone de Cherbourg, ainsi qu'au pendule balistique de la poudrerie d'Esquerdes. Devant Dantzig, en 1807, des désastres effroyables furent causés dans la tranchée par l'éclatement subit des canons en fer. On fut obligé d'y renoncer. (Mémoires du général Corda)(1).

---

(1) En Suède, des canons en fonte de fer ont éclaté sur la flotte, particulièrement en 1809; plusieurs autres, fabriqués à Calscrone, et très-chargés de métal avaient résisté aux épreuves, entre autres un de 36 et un de 30, ils éclatèrent en 1798 et 1799, tuèrent et blessèrent beaucoup de monde.

Pendant le siége de Colberg, et dans les épreuves exécutées plus tard, plusieurs pièces éclatèrent à la charge ordinaire.

A Christiana, dans une salve de réjouissance, des canons chargés à poudre seulement, ont éclaté quoiqu'ils eussent résisté aux coups d'épreuve.

En Angleterre, un mortier de 13° éclata sur la flotte de l'amiral Nelson, au bombardement de Copenhague. Il arriva la même chose à un mortier du même calibre sur la flotte de lord Exmouth, au bombardement d'Alger. Un canon de 12 éclata en Espagne et un de 36 en Sicile, en tirant contre des bâtiments français.

Dans les réjouissances que l'on fit en 1821, il en éclata encore un qui blessa plusieurs personnes.

Au siége de Dantzig en 1813, où l'on ne se servait que de pièces en fer anglaises, un canon de 24 chargé de 8 livres de

Malgré les progrès de la métallurgie, les bouches à feu en fonte de fer sont d'un usage encore dangereux. Ce serait une bien grande imprudence de ne doter Paris que de pièces de gros calibre en fer. Quelle démoralisation ne produirait pas sur les défenseurs et sur les habitants l'éclatement de quelques pièces sur les remparts de la Capitale, pendant une attaque, au milieu d'auxiliaires peu disciplinés, à proximité d'une population inquiète et d'autant plus crédule! Le découragement, l'hésitation seraient bientôt partout, sans compter les cris de trahison, accusations qui viendraient peut-être augmenter l'embarras et l'indécision des chefs, ou les condamner à l'impuissance..

Ces considérations ont sagement fait penser que les fronts d'attaque au moins, dans l'enceinte et dans les forts, devaient recevoir un armement en bronze. Les bases adoptées sont les suivantes :

En fonte de fer, l'armement de sûreté de l'enceinte (moins les obusiers de 15 centimètres au nombre de deux par flanc, et destinés à la police du fossé);

En bronze, les 198 pièces de l'armement de défense de l'enceinte;

---

poudre éclata après avoir tiré 150 coups, un de 12 chargé à 4 livres, en fit autant après 450 coups, trois autres canons de ce calibre manifestaient des gerçures après 300 coups. Vingt bouches à feu, éprouvées avec une forte charge en Hollande, résistèrent, mais comme on leur fit encore tirer quelques coups à boulet, 19 éclatèrent.

Des essais faits en Prusse ont prouvé que les pièces en fonte de fer ne présentaient pas plus de garantie.

Moitié en bronze et moitié en fer, l'armement des forts (moins les canons de huit, qui, en général, arment les flancs et qui seront tous en bronze).

Il résulte de ces fixations que les canons et obusiers en fer seront au nombre total de 628, sur les 2.208 bouches à feu qui composent l'armement. Les 1.580 pièces en bronze se décomposent ainsi :

857 bouches à feu de campagne.
375 mortiers ou pierriers.
348 canons de 24, de 16, et obusiers de 22 centimètres.

Des expériences sont en cours d'exécution sur des affûts en fer. Cette question n'est pas encore assez avancée pour qu'on puisse savoir le parti à en tirer dans l'armement des fortifications de Paris; mais il est probable que si des affûts en fer sont un jour adoptés définitivement, pour le service de l'artillerie sur les côtes et dans les casemates, on pourra les utiliser également pour armer les fortifications de Paris, ou le ricochet aura fort peu d'effet.

Motifs d'un projet spécial pour Paris.

Après avoir reconnu, Messieurs, en quoi consiste le matériel d'armement pour les fortifications de Paris, nous allons examiner les motifs qui ont engagé le Gouvernement à présenter un projet de loi spécial.

On a voulu créer, pour la Capitale, un armement particulier, à cause de son extrême importance et de sa position exceptionnelle. Paris doit être con-

sidéré comme le *palladium* de la France. Il faut que le matériel d'armement soit en quelque sorte distinct de celui des autres places, afin d'être facilement disponible dans ces jours néfastes où les frontières étant envahies, Paris serait menacé ; car c'est sous sa protection que devront s'organiser les forces de toute nature, au moyen desquelles le sol pourra être reconquis. La Chambre des Députés avait d'ailleurs manifesté, à plusieurs reprises, le désir d'être saisie d'une loi spéciale, pour cet armement.

Votre commission s'est encore demandé si, au lieu de faire confectionner dès cette année-ci, et en cinq ans, le matériel destiné à armer les fortifications de Paris, il ne vaudrait pas mieux consacrer le crédit demandé à compléter l'armement des autres places, et particulièrement de la frontière maritime.

A cette observation on peut répondre :

1° Que la loi du 25 juin 1841 a accordé des sommes importantes pour des travaux extraordinaires de fortification, et notamment 17.458.860 fr. attribués à différents points du littoral ;

2° Que les Chambres ont été ou sont saisies, même depuis cette loi, de demandes considérables pour les batteries de côtes et les ports principaux. Près de 20 millions de francs ont été ou sont affectés au port de Toulon ; la loi du 3 août 1844 a accordé 5.880.000 francs pour le Havre ; enfin, 8.550.000 francs sont demandés cette année pour cinq ports. On voit donc que les autres travaux de défense du Royaume, et surtout les travaux maritimes sont loin d'être mis en oubli ; mais les be-

soins sont considérables, car il paraît que plus de 100 millions sont encore nécessaires.

L'armement des côtes exigera 3.200 bouches à feu, d'après le travail récent d'une commission mixte. Chaque année, on fait dans les établissements 300 bouches à feu pour la défense des côtes, et, à partir de l'année prochaine, on en fera 500 par an ; à la fin de 1846, on aura 1.100 pièces de canon disponibles pour nos côtes. C'est le tiers de leur armement total. Ainsi l'artillerie, pour la défense des côtes, sera renouvelée et très-puissante à une époque peu éloignée.

Nous croyons cependant devoir exprimer le vœu que les Ministres de la guerre, de la marine et des travaux publics fassent poursuivre sans retard et compléter les études relatives à la défense de toutes les parties de nos côtes, afin qu'au début de la prochaine session, on puisse saisir les Chambres, sinon d'un projet d'ensemble, au moins d'un projet de loi concernant les points les plus importants du littoral.

D'après l'article 2 du projet de loi qui vous est soumis, la dépense de la première année ne sera que de 1 million ; la dépense sur l'exercice 1846 sera de 3.280.000 fr. La portion de ces crédits qui n'aurait pu être employée pendant l'exercice auquel elle est affectée, sera répartie sur l'exercice suivant. Ces dispositions, qui fixent à cinq ans la durée de la fabrication du matériel pour Paris, paraissent bien entendues. Mais si le projet de loi n'est pas urgent, il est opportun et utile, sous quelque point

de vue qu'on le considère, politique, militaire, financier :

1° Sous le point de vue politique.

Si l'on attendait, pour préparer le matériel d'armement de Paris, un moment difficile, une de ces situations délicates qui ne sont ni la paix ni la guerre, les immenses préparatifs qu'il faudrait faire alors, pourraient paraître une sorte de menace et de défi, aggraver la situation ; et peut-être ces préparatifs précipités, d'un résultat très-coûteux et très-incertain en pareille occurrence, décideraient-ils seuls la guerre, tandis qu'on aurait pu l'éviter, en ayant en magasin le matériel nécessaire pour armer à propos la Capitale ;

2° Au point de vue militaire, il y a utilité dans le projet de loi, parce que les armements généraux du pays présentent un déficit considérable.

D'après les documents remis à la commission par le Gouvernement, le nécessaire en bouches à feu est de 20.455

Il en manque 7.154

Non compris les pièces nécessaires à l'armement des fortifications de Paris, ci 2.208

Total du manquant. 9.362

On aurait donc à pourvoir, sans compter les besoins de la marine, à une fabrication de 9.362 bouches à feu en cas de guerre sérieuse.

Quels sont les moyens de production à la disposition du Gouvernement?

Le département de la guerre possède trois fonde-

ries de bouches à feu en bronze : Douai, Toulouse, Strasbourg. Le département de la marine a trois fonderies de bouches à feu en fonte de fer : Ruelle, Saint-Gervais et Nevers.

Chaque fonderie de bronze peut fournir 180 bouches à feu par an ; soit pour les trois, 540

Les trois fonderies de la marine peuvent en fournir à l'armée de terre 300 à 400 par an, soit. 400

Total. 940

Le budget de 1846 donne les moyens de pourvoir à la fabrication de 760 bouches à feu pendant cette année ; il faudrait donc près de huit années, avec des crédits à peu près égaux à celui de 1846, pour parvenir au nécessaire en bouches à feu, sans compter les 2.208 qui doivent former la dotation de Paris.

De tels délais pourraient compromettre la défense du pays; la prudence conseille de ne pas rester exposé à toutes les chances d'une défense si incomplète.

Le projet de loi a pour but d'atténuer le manquant qui s'étend aux affûts et voitures, aux poudres et aux projectiles comme aux bouches à feu, et à peu près dans les mêmes proportions. Votre commission s'en est assurée en examinant la situation des divers approvisionnements généraux ;

3° Au point de vue financier, ce ne serait pas au moment où la guerre éclaterait que les circonstances seraient favorables pour préparer le maté-

riel d'armement de Paris, car alors le crédit public serait ébranlé et les ressources diminuées.

Dans la situation de paix où nous nous trouvons, on fera mieux et à meilleur marché que dans les circonstances difficiles, telles que les approches d'une guerre.

Enfin l'opportunité du projet de loi est dans l'achèvement prochain des fortifications de Paris; le Gouvernement, les Chambres, le pays feraient preuve d'une inconséquence inexplicable, après avoir eu la puissance d'entreprendre ces fortifications, de n'avoir pas celle de les achever, en préparant d'avance de quoi les bien armer, de quoi les bien défendre.

Votre commission croit devoir répondre d'avance à l'objection qu'au moment de la guerre, on pourrait faire, à Paris, le matériel nécessaire à l'armement de ses fortifications. Il est vrai que l'industrie privée a fondu des canons pendant la Révolution, principalement des canons de campagne. Elle avait organisé des établissements qui lui appartenaient ; l'Etat avait mis à sa disposition tous les siens. On sait que les pièces qui provinrent de ces ateliers en entreprise, furent pour la plupart d'un très-mauvais service.

Si, d'ailleurs, l'industrie privée a opéré avec promptitude, au commencement de la Révolution, c'est parce qu'on lui avait livré les métaux dont elle avait besoin, et que les conditions de réception des bouches à feu étaient sans doute peu sévères, dans ce temps de crise. Aujourd'hui on n'aurait pas même la ressource des cloches, et les

matières premières sont soumises, comme tous les produits, à un très-sévère examen qui garantit leur qualité et leur service. Pour faire des canons, il faut du cuivre et de l'étain. Au moment de la guerre, la France devra-t-elle être à la merci de la Russie pour le cuivre, de l'Angleterre pour l'étain? En 1840, on éprouva une extrême difficulté à se procurer le premier de ces métaux.

Une fonderie de bouches à feu ne peut pas être considérée comme un établissement produisant pour les besoins du moment.

La fabrication d'une bouche à feu, dans un établissement bien monté, n'exige pas moins de deux mois, depuis le moulage, pour la terminer, l'éprouver et la rendre prête à être expédiée sur les places fortes où on la conserve en dépôt.

Pour qu'un industriel pût livrer 4 ou 5 canons par jour, il lui faudrait, outre beaucoup de temps employé en préparatifs et en essais inévitables, un capital considérable, sans bénéfices proportionnés.

En 1803, un homme fort habile de Paris, M. Périer, s'était engagé à fournir au Premier Consul, 3.000 canons de 36, en fonte de fer, destinés à l'armement de la flotille de Boulogne; et des avances successives qui s'élevèrent jusqu'à 1.700.000 fr. lui furent faites pour l'aider à exécuter cette entreprise.

M. Périer fit choix de la ville de Liége, et il établit son usine dans un couvent. Les travaux préparatoires exigèrent deux années environ, et ce ne fut qu'en 1805 que la fonderie de Liége commença à produire des bouches à feu. Bientôt M. Périer

résilia son contrat, et le Gouvernement fut obligé de prendre possession de la fonderie pour se rembourser de ses avances.

Indépendamment des bouches à feu, il y aurait encore à pourvoir à la confection de tous les autres objets d'armement et d'approvisionnement.

D'après le projet de loi, ils consistent en :

3.257 affûts et voitures,

1.054.200 de projectiles de toutes espèces,

2.000.000 kil. de poudre, à porter à 3.000.000 en temps de guerre.

Il est à remarquer d'abord que c'est le Gouvernement seul qui fait et doit faire la poudre. L'industrie privée ne serait donc d'aucun secours pour cet approvisionnement. Nos onze poudreries ne fabriquent annuellement que 2.300.000 kil.; on se propose de porter la fabrication à 3.000.000 kil.; mais en cas de guerre, l'on ne pourrait compter que sur les poudreries les plus voisines de Paris, et il faudrait compléter alors les approvisionnements généraux évalués à 15.000.000 kil. pour toute la France, fixation qu'on ne doit considérer même que comme un minimum.

Les projectiles, tous livrés aujourd'hui au Gouvernement par l'industrie privée, exigent, pour être bien confectionnés, non-seulement des ateliers spéciaux, des ouvriers de professions assorties, mais beaucoup de temps. L'existant en projectiles n'étant pas la moitié du nécessaire, les forges des particuliers, dans les arrondissements

voisins de Paris, ne pourraient pas consacrer uniquement tout leur travail à compléter les projectiles pour la Capitale. On serait donc exposé à en manquer au moment du besoin, si l'on ne s'approvisionnait pas d'avance.

La même observation est d'autant plus applicable aux affûts et voitures que, probablement, la différence entre l'existant et le nécessaire sera toujours considérable. L'exécution de cette partie du matériel exige d'ailleurs des bois de bonne qualité, des dimensions exactes, et par suite d'habiles ouvriers, habitués à ce genre de travail.

Si nous étions menacés de la guerre, on pourrait sans doute accroître, à force d'expédients, la production de quelques parties du matériel d'armement; mais alors les besoins de la consommation se seraient beaucoup augmentés sur une foule de points, et il serait peut-être impossible d'y pourvoir à propos, par le concours de toutes les ressources.

Lorsqu'en 1815 Napoléon revint en France, il ne trouva rien de prêt pour repousser une nouvelle coalition. L'activité de l'Empereur, pour hâter les préparatifs militaires, était prodigieuse. Malgré toute la puissance de ce génie, qui était secondé par tant d'hommes éminents, expérimentés, animés d'un zèle qu'ils savaient communiquer, le matériel de guerre ne put être complété en trois mois. Le Trésor public n'était pas mieux pourvu que les arsenaux; il n'en fallut pas moins entrer en campagne. De tels souvenirs ne doivent pas être perdus.

Dépôt des bouches à feu à Bourges.

L'article 3 du projet de loi, qui stipule que les bouches à feu seront déposées à *Bourges*, et ne pourront être transportées à Paris *qu'en cas de guerre*, a été jugé par quelques personnes contraire à la prérogative royale.

Lors de la discussion de la loi du 3 avril 1841, des débats prolongés eurent lieu sur les limites de cette prérogative en fait de fortifications.

D'après les uns,

L'article 13 de la Charte de 1830, qui investit le Roi du commandement des troupes de terre et de mer, et qui lui donne le droit de déclarer la guerre, lui confère aussi le droit de la préparer comme il l'entend; il peut, par conséquent, accumuler sur un point donné troupes, remparts, canons et munitions; Paris même n'est pas excepté par cet article 13;

D'après les autres,

Respect sans doute pour la prérogative royale, mais respect aussi pour la liberté de la représentation nationale et pour l'article 16 de la même Charte qui porte que les *lois seront votées librement par les deux Chambres*. On a cru voir une atteinte à la *liberté* des votes législatifs dans le projet de placer les deux Chambres au milieu de fortifications, et l'on verrait un danger de plus dans la double ceinture de canons qu'on pourrait y former en peu de temps.

Il appartient sans contredit à la Couronne d'établir sur les divers points du territoire, à son choix,

tous les moyens de défense nationale. Ainsi, élever des fortifications, couler des canons, fabriquer des armes et les réunir dans tel lieu ou dans tel autre, ce n'est pas une question législative, c'est une question de prérogative royale. Le Gouvernement s'adresse aux Chambres, non pas pour leur soumettre l'utilité des fortifications ou de leur armement, mais seulement pour leur demander l'argent qui doit servir à les solder.

Toutefois il a été jugé, par le fait même de la loi de 1841, et par le projet de loi qui nous occupe, que si, pour toute autre position que Paris, cette prérogative de la Couronne est incontestable, il en était autrement en ce qui concerne Paris, le siége du Gouvernement. L'article 7 de la loi de 1841 est ainsi conçu : *La ville de Paris ne pourra être classée parmi les places de guerre du Royaume qu'en vertu d'une loi spéciale*, tandis que le décret du 24 décembre 1811 remettait *au chef de l'Etat*, à lui seul, *la faculté de classer les villes* et de décider pour elles de l'état de paix, de l'état de guerre, de l'état de siége, et, antérieurement, d'après *la loi de* 1791, *il fallait un décret du corps législatif pour classer une ville parmi les places de guerre*.

Le Gouvernement, Messieurs, voulant probablement ne laisser place à aucune interprétation malveillante au sujet de l'armement des fortifications de Paris, avait déclaré d'abord, dans l'exposé des motifs présenté à l'autre Chambre, que les bouches à feu seraient déposées à Bourges.

Mais on a été plus loin dans la Chambre des Dé-

putés; pour qu'aucun prétexte ne puisse rester aux accusations même les plus contraires au bon sens, on a, par amendement, inséré dans le projet de loi que les bouches à feu, déposées à *Bourges*, ne pourront être transportées à Paris *qu'en cas de guerre*.

Cette disposition nouvelle, Messieurs, parait au fond, comme la première, parfaitement inutile, car les fortifications de Paris et leur armement ne pourront jamais devenir dangereux pour la liberté et les institutions de notre pays. Ils n'ont pas et ne peuvent avoir d'autre but que la défense du territoire, et en particulier celle de la Capitale. Ceux qui semblent croire que le Gouvernement pourrait faire un autre usage du matériel d'artillerie, s'il restait en entier à Paris, ne devraient-ils pas aussi s'inquiéter des canons déposés dans nos arsenaux ou de ceux qui sont entre les mains de notre artillerie? L'exécution de l'armement de Paris sera toujours sous la surveillance patriotique de la garde nationale; et l'armée n'est-elle pas composée de citoyens? Les libertés publiques, Messieurs, ont jeté d'assez profondes racines, l'influence de l'opinion est assez puissante, pour qu'aucun danger de ce genre soit jamais à craindre.

Il a existé, de tout temps, des canons dans Paris et près de Paris : à l'Hôtel des invalides, à l'École militaire, au dépôt central, à Vincennes, à Saint-Cyr.....

Et, Messieurs, chez une nation voisine, certes aussi jalouse que la nôtre de ses libertés, en An-

gleterre, la Tour de Londres, ainsi que Wolwich, renferment une grande quantité de canons et d'armes de toute espèce, sans que les habitants de Londres en conçoivent la moindre inquiétude !

Toutefois les mêmes considérations qui avaient fait énoncer dans l'exposé des motifs du projet de loi primitif que les bouches à feu seraient déposées à Bourges ont porté le Gouvernement à consentir à l'amendement proposé par l'autre Chambre. Il n'y a vu aucun danger pour la défense du pays, ni pour nos grands intérêts militaires et nationaux.

Bourges sera à douze heures de marche de Paris, par un chemin de fer, qui probablement sera terminé avant les cinq ans réclamés pour la fabrication du matériel d'armement.

Un régiment d'artillerie y tient garnison et se trouve très-convenablement placé pour tout ce qui concernera la conservation des bouches à feu.

Si les circonstances devenaient graves, si le cas de guerre se présentait, le dépôt à Bourges ne serait pas un obstacle à la libre action du pouvoir.

Il ne faut pas perdre de vue que l'article 13 de la Charte proclame « le Roi chef suprême de l'Etat, « lui attribue le commandement des forces de « terre et de mer, *le droit de déclarer la guerre* « et de faire les traités de paix. »

Une déclaration de guerre n'est jamais instantanée; avant d'agir, on discute, on débat les questions qui divisent les États.

IMP. N° 108.

Paris pourra donc toujours être armé à temps(1), circonstance qui sera d'un grand poids dans la délibération des Cabinets étrangers.

---

(1) Les Bouches à feu pourront être promptement transportées sur des plates-formes ou *trucks*, sans qu'on éprouve les difficultés auxquelles donne lieu, par les voies de fer, le transport des attelages ou de la cavalerie.

Une batterie ordinaire, de 6 bouches à feu, 26 voitures, 190 chevaux de trait et 36 chevaux de selle, exige, pour voyager sur un chemin de fer, les véhicules ci-après : 32 plates-formes pour les pièces affûts et voitures, 75 wagons écuries et 9 wagons de voyageurs ; total 116 véhicules ; divisés en 9 convois de 12 à 13 véhicules chacun, ils peuvent être traînés par 9 locomotives de la nature de celles qu'on emploie le plus communément aujourd'hui. Une de ces machines peut remorquer, à la vitesse de 40 kilomètres à l'heure, un train de 12 wagons portant chacun 30 personnes, soit 360 individus pour le convoi entier.

En comprenant dans les 116 véhicules, 100 plates-formes seulement pour les bouches à feu et laissant 16 wagons pour les voyageurs ou pour le service ordinaire du chemin de fer de Bourges à Paris, les 9 locomotives pourront traîner en 9 convois 100 bouches à feu et franchir en cinq heures la distance de vingt lieues (aller et retour), et à raison de quatre trajets par jour, transporter ainsi 400 bouches à feu à l'extrémité de chaque section de vingt lieues. Une distance de cent lieues (et celle de Bourges à Paris n'est que de vingt-trois myriamètres ou cinquant-huit lieues, par Orléans), exigerait par conséquent, pour le même nombre de bouches à feu, un matériel quintuple, c'est-à-dire, 45 locomotives et 580 plates-formes ou wagons.

La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans a dû avoir 45 locomotives et 500 wagons dès les premiers jours de son exploitation.

Ces données montrent que le Gouvernement n'aurait pas besoin, en cas d'urgence, de recourir à d'autres ressources que

Mais cette ville, même armée de ses canons, ne deviendra place de guerre qu'en vertu d'une loi spéciale. Ainsi le veut l'article 7 de la loi de 1841. Cet article a affranchi, en temps de paix, la Capitale des conditions auxquelles nos places de guerre sont soumises, c'est-à-dire, de certaines servitudes extérieures et intérieures, de certaines gênes à l'entrée et à la sortie, de certains rapports spéciaux entre l'autorité civile et l'autorité militaire.

Le dépôt des bouches à feu à Bourges n'y entraînera aucun établissement coûteux; les pièces sont partout placées sur des chantiers.

---

celles qui existeraient entre les mains des compagnies concessionnaires pour expédier, par jour, de Paris à Bourges, 300 ou 400 bouches à feu, sans trop entraver le service ordinaire des chemins de fer.

En moins d'une semaine, les 2.208 bouches à feu qui constituent l'armement de l'enceinte et des forts pourraient donc être transportées de Bourges à Paris, et il ne faudrait pas plus de temps pour mettre en batterie tout l'armement de sûreté.

Du reste, des études ont été faites et seront continuées pour prévoir tout ce qui pourra être prévu sur ce point, afin qu'au moment venu, toutes les dispositions du ressort de l'artillerie, tant pour son personnel et ses attelages que pour l'emplacement, selon les attaques probables, de ses ateliers, de ses bâtiments, de ses réserves, de ses parcs, de ses dépôts de poudres, de munitions, d'artifices, d'armes portatives, de voitures, de projectiles, de bouches à feu, de plates-formes, de ponts, de fascinages, etc., puissent être prises sans embarras, sans encombre, et de manière à obtenir un effet maximum dans un délai aussi restreint que possible. La défense de Paris, fortifié et armé au prix de plus de 154 millions de francs, doit être étudiée d'avance sous tous les rapports.

Les autres parties du matériel d'armement, les affûts et les voitures, les projectiles, les poudres, les armements et assortiments, etc., ne seront pas déposés à Bourges.

En résumé, l'article 3 du projet de loi a paru à votre commission prescrire une disposition insolite et sans aucune portée sérieuse. Mais sa suppression pourrait amener de graves inconvénients en ajournant l'adoption du projet de loi. Aussi votre commission croit-elle devoir vous proposer de l'y maintenir.

Messieurs, l'armement des fortifications de Paris est la conséquence des votes émis il y a quatre ans, pour préserver la France de l'invasion étrangère.

L'indépendance de la patrie est le premier de tous les besoins.

La demande du crédit de 14.130.000 francs, qui est faite à la Chambre, se trouve pleinement justifiée.

Nos ressources financières permettront d'y pourvoir en cinq ans.

Notre force militaire en sera considérablement accrue; nos places fortes augmenteront de valeur, et peut-être le nombre en pourra-t-il être réduit.

Paris fortifié et armé, la puissance et la volonté de se défendre ne manqueront jamais à ses habitants, et la France pourra défier toutes les coalitions.

Ainsi se trouvera accomplie, sous le règne pros-

père du Prince que la Révolution de Juillet a placé sur le trône, la grande et patriotique entreprise, proposée par Vaubau, souhaitée par Napoléon.

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

Objets
(sac

Armen
garg
d'aff

Rechar
ham

Cordag

Engins
moul

Outils à

Menus
tils, r

Plates fo

Bois en

Artifices
feu, r

Instrume
des ar

TABLEAU A.

ÉVALUATION des objets d'armement et assortiments, agrès, etc., nécessaires pour l'armement de Paris et des forts.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	VALEURS.	OBSERVATIONS.
	FR.	
Objets et matières accessoires constituant le chargement des bouches à feu (sachets en serge, sabots, tampons, gargousses, etc., etc.).....	+ 722.239	Les objets ci-contre marqués + ne sont pas compris dans le crédit de 14.132.418 fr. 15 c. demandé par le projet de loi présenté à la Chambre des Pairs; ce qui réduit le présent état à la somme de. . . . 728.989 f. 50 c. la suppression étant de. . . . 1.628.838 50 2.357.828 f. 00 c.
Armements et assortiments (dégorgeoirs, écouvillons, dames, masses de batterie, gargoussiers, lanternes à charger, leviers, quarts de cercle, refouloirs, seaux d'affûts, tirebourres, etc., etc.).....	279.029	
Rechanges (écroux, essieux, sus-bandes, sous-bandes, roues, vis de pointage, hampes d'écouvillons, timons, flèches, flasques, volées, etc., etc.).....	143.863	
Cordages (cables, cabestans, commandes, amarres, prolonges, traits, etc., etc.)..	+ 69.900	
Engins et agrès (chèvres, chevrettes, crics, brouettes, civières, cabestans, poulies, mouffles, machines à remettre les grains de lumière, etc., etc.).....	159.467	
Outils à pionniers et tranchants (pelles, pioches, haches, serpes, etc., etc.).....	+ 119.053	
Menus approvisionnements (chantiers pour bouches à feu, clous, vis à bois, outils, prélats, sacs à terre, chausses-trapes, chevaux de frise, barils, etc., etc.).	+ 244.396	
Plates-formes (gîtes, poutrelles, madriers, lambourdes, piquets, etc, etc.).....	½ + 221.401	La moitié à déduire seulement.
Bois en blanc et métaux pour réparations.....	+ 189.279	
Artifices préparés (balles à feu, boulets incendiaires, étoupilles, fusées, lances à feu, roches à feu, mèches à canon, fusées de guerre, etc., etc.).....	+ 173.271	
Instruments. (Instruments pour la vérification des projectiles, des bouches à feu, des armes portatives; — éprouvettes avec globes; — tire-fusées, etc., etc.)...	35.930	
TOTAL du nécessaire.....	+ 2.357.828	Total réduit 728.989 00

TABLEAU B.

ÉTAT présentant l'évaluation du matériel d'artillerie nécessaire pour l'armement de Paris.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	QUANTITÉS du nécessaire.	PRIX PARTIEL.	PRIX TOTAL.	OBSERVATIONS.
		fr. c.	fr. c.	
BOUCHES A FEU (1).				
Canons-obusiers.. de 80 en fer.....	50	1.500 00	75.000 00	(1) Non compris les 120 pièces de campagne affectées à la défense générale, ainsi que les voitures et munitions qui leur sont nécessaires.
Canons de siége. de 24 en bronze.. 102	481	7.595 00	774.690 00	
de 24 en fer..... 379		1.250 00	473.750 00	
de 16 en bronze.. 168	336	5.829 00	979.272 00	
de 16 en fer..... 168		821 00	137.928 00	
Obusiers de siége. de 22c en bronze... 78	109	3.173 46	247.529 88	
de 22c en fer..... 31		1.500 00	46.500 00	
Canons de campag. de 8 en bronze.....	282	1.800 00	507.600 00	
Obusiers..... de 15c en bronze.....	455	1.847 99	840.835 45	
Mortiers..... de 27c.....	24	3.120 00	74.880 00	
de 22c.....	96	949 99	91.199 05	
de 15c.....	196	380 00	74.480 00	
Pierriers.....	59	2.370 00	139.830 00	
TOTAUX.....	2.088		4.463.494 38	
AFFUTS.				
Affûts à canon-obusier de 80.....	67	1.119 76	75.023 92	
de place et côte de 24.....	642	1.119 76	718.885 92	
de 16.....	448	970 00	434.560 00	
d'obusier de 22c....	145	1.119 76	162.365 20	
de campagne.. de 8.....	376	1.120 00	421.120 00	
d'obusier de 15c....	606	1.120 00	678.720 00	
de mortiers... de 27c.....	32	562 10	17.987 20	
de 22c.....	128	206 00	26.368 00	
de 15c.....	245	75 00	18.375 00	
de pierriers.....	71	562 00	39.902 00	
TOTAUX.....	2,760		2.593.307 24	

Suite du Tableau B.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	QUANTITÉS du nécessaire.	PRIX PARTIEL.	PRIX TOTAL.	OBSERVATIONS.
VOITURES.				
		fr. c.	fr, c.	
Chariots porte-corps	82	1.210 00	99.220 00	Les articles marqués +, montant ensemble à la somme de 277.860 fr., ne sont pas compris dans la demande de crédit du projet de loi présenté à la Chambre des Pairs, ce qui réduit le nombre des voitures à 114 au lieu de 497, et le crédit y relatif à 141.460 fr.
Charettes	+ 98	440 00	43.120 00	
Chariots de parc	+ 196	930 00	182.280 00	
Triqueballes	32	1.320 00	42.240 00	
Forges	+ 7	1.230 07	8.610 50	
Tombereaux	+ 82	534 75	43.849 50	
TOTAUX	+ 497		+ 419.320 00	
PROJECTILES.				
Boulets pleins de 24	168.350	Pesant ensemble 9.129.297 k. 66 à 24 fr. 50 c. les 100 kil.	2.236.677 93	
Boulets pleins de 16	188.160			
Boulets pleins de 8	157.920			
Boulets creux de 80	19.370			
Obus de 22c	47.300			
Obus de 15c	167.940			
Bombes de 27c	8.400			
Bombes de 22c	51.600			
Bombes de 15c	87.600			
Grenades de rempart	10.200			
Grenades à main	101.000			
	1.007.840			
Boîtes à balles de 80	1.340			
Boîtes à balles de 24	9.620			
Boîtes à balles de 16	13.440			
Boîtes à balles de 8	11.280			
Boîtes à balles d'obusier de 15c	10.680			
	46.360	Au prix moyen de 5 fr. 36 c. l'une.	248.489 60	
TOTAUX	1.054.200		2.485.167 53	
POUDRES ET MUNITIONS.				La poudre est réduite à 2 millions de kil., ci 3.240.000 fr. 00 c. Le plomb pour cartouches est réduit à 800 mille kil., ci. . 480.000 00 — 3.720.000 00. Les autres munitions sont ajournées. Le crédit pour les poudres et munitions se trouve ainsi réduit de la somme de 1.713.501 fr. 83 c. (Voir le tableau A pour les réductions relatives aux armements, assortiments, etc.)
Poudre à canon (kilog.)	+ 2.435.174	1 fr. 62 c. le kil.	3.944.981 88	
Cartouches d'infanterie	+ 40.000.000	30 fr. 60 le mille.	1.224.000 00	
Cartouches pour fusil de rempart	+ 575.000	37 fr. 556 *id.*	21.594 95	
Capsules de guerre	+ 48.585.000	5 fr. 00 *id.*	242.925 00	
TOTAL	»	»	+ 5.433.501 83	
Armements, assortiments, agrès, etc.	»	»	+ 2.357.828 00	

RECAPITULATION.

	PRIX DU NÉCESSAIRE.	RÉDUCTIONS.
Bouches à feu	4.463.494 fr. 38 c.	
Affûts.	2.593.307 24	
Voitures.	419.320 00	277.860 fr. 00 c.
Projectiles.	2.485.167 53	
Poudres et munitions	5.433.501 83	1.713.501 83
Armements, assortiments, agrès, etc.	2.357.828 00	1.628.839 00
TOTAL	+ 17.752.618 fr. 98 c.	3.620.200 fr. 83 c.
Reste.	14.132.418 fr. 15 c.	
Crédit demandé en nombre rond	14.130.000 fr. 00 c.	

On ne mentionne que pour mémoire les objets ci-après :

Fusils de rempart	dans l'enceinte. . .	5.000	5.750.
	dans les forts. . . .	750	
Fusées de guerre.			1.500.
Fusils d'infanterie			200.000.

Trente batteries de campagne, en réserve, pour les armées actives.

Un équipage de pont de 30 bateaux.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 6 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DE BARANTE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit extraordinaire pour la restauration de monuments historiques.

MESSIEURS,

Depuis quelques années, l'administration s'occupe, avec un soin assidu, des anciens monuments qui, répandus en grand nombre sur notre sol, servent pour ainsi dire de témoins à tous les âges de l'histoire de France. Plus de vingt siècles nous ont laissé leurs souvenirs écrits sur les constructions qu'ils érigèrent. Depuis les informes pierres dressées par nos premiers ancêtres et dont nous n'avons pas encore le secret, jusqu'aux édifices d'un style maniéré du siècle de Louis XV, une série de monuments nous rappelle les vicissitudes de la société et de la civilisation, les époques di-

* Cette commission était composée de MM. le baron DE BARANTE, FRANCK CARRÉ, le comte DE HOUDETOT, le vicomte HUGO, LEBRUN, le comte DE MONTESQUIOU, le comte DE RAMBUTEAU.

verses de notre goût et de nos arts, la domination romaine et ses indestructibles ouvrages, ce mode de constructiun s'appropriant à d'autres mœurs et à un culte nouveau, le goût de l'ornement nous arrivant de Bysance, l'art du moyen âge avec son caractère de hardiesse, d'élévation, de variété; après ses époques successives et diverses, la renaissance, si riche d'ornements, si intimement associée à la sculpture et à la peinture, si harmonieuse dans ses proportions, s'ajustant si bien à tous les usages de la société moderne; puis l'imitation des écoles italiennes; enfin l'architecture de Louis XIV, plus grande par les dimensions que par le style, et sa prompte dégénération. Ajoutez à l'intérêt de ces annales de l'art le charme des souvenirs historiques, le respect qui s'attache à ces restes des vieux temps, le mouvement d'imagination qui nous représente les générations contemporaines, les grands hommes qui élevèrent ces édifices, les princes qui y habitèrent, les scènes mémorables dont ils furent le théâtre. Une vénération plus grande, plus réelle, plus populaire, consacre un grand nombre de magnifiques et anciennes églises, et s'offenserait de les voir négligées ou livrées à la ruine.

Toutefois, Messieurs, il en faut convenir, cette affection, ce culte pour nos monuments, cette volonté de les conserver, ne se sont manifestés que récemment. C'est surtout depuis que la société s'est si entièrement renouvelée qu'elle a commencé à honorer le passé. Pendant longtemps elle lui a été malveillante; elle l'a combattu ou

dédaigné ; elle ne voulait pas relever de lui ; dans son orgueil, elle prétendait sans cesse tout faire à nouveau ; elle raillait ce qui était vieux et se jouait à le renverser. Nos révolutions, nos soulèvements populaires étaient passionnément iconoclastes. Nous avons beaucoup à expier envers le passé, et il nous faut réparer des ruines qui ne sont pas toutes l'œuvre du temps.

Aujourd'hui le Gouvernement, conforme à cette opinion plus morale et plus sage, donne une attention constante à la conservation des monuments. Elle est presque devenue une branche de l'administration publique. Des commissions instituées soit au ministère de l'intérieur, soit au ministère de l'instruction publique, et composées des hommes les plus distingués par l'érudition historique, ou par l'étude des arts, rassemblent et examinent des informations, entretiennent des correspondances, propagent le goût des recherches et enseignent à bien observer et à bien décrire les édifices de nos diverses provinces. Un inspecteur-général des monuments historiques, dans ses fréquents voyages, examine par lui-même ce qu'exigent leur conservation ou leur réparation Le nom de M. Mérimée est une garantie suffisante du soin, du discernement et de la vraie connaissance des arts, qui sont apportés dans l'accomplissement de cette mission.

La sollicitude de l'administration, les renseignements qu'elle recueille resteraient inutiles, si l'Etat oubliait de pourvoir aux dépenses, dont il a constaté la nécessité. Les communes et les départe-

ments, quel que soit l'intérêt qu'ils commencent à prendre à leurs monuments, sont loin d'avoir des ressources suffisantes pour les conserver, encore moins pour les réparer. Ainsi, Messieurs, vous n'hésitez point chaque année à voter dans le budget 600.000 fr. pour cette destination; et je suis assuré que vous trouvez l'allocation modique en la comparant à tant de travaux qui seraient nécessaires. Votre commission a soigneusement vérifié, avec quel ordre et quelle économie s'opère la dépense de cet article du budget. Elle a vu par combien d'examens préalables, par combien de délibérations, est précédée la répartition de ce fonds commun; comment parmi tant de demandes et de réclamations, s'établit une préférence presque toujours motivée par l'urgence des réparations ou l'insuffisance des ressources locales; comment les projets et devis sont examinés avec critique et soumis à un contrôle économique.

Cette vérification était un devoir pour nous; autrement nous ne pourrions vous proposer l'adoption d'un projet de loi destiné à ajouter un crédit supplémentaire à la somme de 600.000 francs, comprise dans les dépenses ordinaires du budget.

Ce crédit s'applique spécialement à trois grands monuments qu'il suffira de vous nommer pour vous persuader que leurs réparations doivent excéder soit les ressources locales, soit les sommes dont on pourrait disposer dans la distribution du fonds annuel de 600.000 fr.

Il s'agit des arènes d'Arles, du château de Blois et de l'église de Saint-Ouen.

Ces trois édifices, d'un genre si différent, peuvent offrir l'exemple et l'indication de l'esprit que l'administration apporte, et doit constamment apporter, dans la conservation et la réparation des monuments historiques.

Les arènes d'Arles sont une des plus considérables constructions romaines qui nous soient restées; moins vastes que les arènes de Nîmes, elles sont peut-être d'une architecture plus élégante. Pas plus les unes que les autres ne peuvent recevoir une destination quelconque appropriée à nos mœurs. Elles ont uniquement l'intérêt des souvenirs historiques; pour l'étude de l'art ce qui en subsiste encore est suffisant; y ajouter altérerait leur caractère et diminuerait leur autorité. Ce qu'il faut conserver, c'est l'état actuel, c'est la pureté du type romain, ce sont les témoignages du passé, et même les traces du temps. Sans doute, ces tours construites lorsque les arènes devinrent une citadelle où la population se défendait contre les Sarrasins, ne sont nullement en harmonie avec l'édifice; mais ici on n'a point à se préoccuper de l'art, non plus que d'aucune régularité. Ce sont des témoignages de l'histoire, des titres patriotiques et chrétiens qu'il faut bien se garder d'anéantir et de défigurer. On a déblayé les pauvres masures qui dégradaient et salissaient le monument. Maintenant, il ne s'agit plus que de le préserver des infiltrations de la pluie, que de réparer les piliers qui ne soutiennent plus les voûtes. Ce sont des ruines à conserver et à garantir d'une destruction successive. Les travaux sont estimés 420.000 fr.

Le château de Blois est dans de tout autres conditions ; à peine y subsiste-t-il encore quelques restes de l'ancienne demeure des comtes de Blois, enveloppés et cachés parmi les constructions des trois derniers siècles. Les diverses parties de l'édifice sont de différentes époques, ordonnées par les princes qui y ont successivement habité, exécutées dans un style qui a varié selon les temps. Lorsque cette forteresse d'un des grand vassaux de la monarchie féodale devint l'apanage et le séjour de Charles d'Orléans, de ce prince célèbre par sa longue prison en Angleterre, plus célèbre encore comme le premier de nos poètes du XVe siècle, les tours crénelées et les rudes constructions du moyen âge durent être remplacées par un château d'une architecture élégante. Ce fut là que naquit Louis XII et qu'il passa ses jeunes années. Il continua ce qu'avait commencé son père, mais sur un plan différent. François Ier ajouta un corps de bâtiment, le plus précieux de tous sous le rapport de l'art. Gaston, frère de Louis XIII, voulut rebâtir tout le château. Heureusement il n'en eut pas le temps ; un seul des quatre côtés de la cour appartient au XVIIe siècle.

La Révolution a mutilé le château de Blois, mais ne l'a point détruit, bien que le vandalisme y fût très-encouragé par les amis des arts de cette époque. « Il semble, dit un de ces connaisseurs, que « les Rois se soient acharnés à qui le défigurerait « le mieux. Louis XII, François Ier et tous ces « messieurs, de père en fils, sont parvenus à n'en « faire qu'un amas de pierres sans choix et sans

« grâce, que les stériles amateurs des sottises royales « trouvent superbes. »

Le château devint une caserne, il l'est encore. Nos soldats furent les gardiens de ce monument, qu'aujourd'hui, malgré l'anathème de 1793, nous nous permettons d'admirer; nous souhaitons même qu'il soit confié à des conservateurs plus soigneux. Le ministère de la guerre, d'après un décret de 1810, est usufruitier de ce château dont la ville a la nue-propriété : disposition singulière puisque l'usufruit n'est point viager et peut durer toujours. M. le Ministre a consenti à rendre la jouissance de l'aile de François Ier à la ville de Blois, qui doit y établir son musée. Il nous a paru que le monument tout entier devrait être remis à l'autorité municipale, et que sa conservation ne peut pas être partielle. Nous regrettons surtout, ainsi que la commission de la Chambre des Députés, que la salle des Etats, où se reportent tant de souvenirs historiques, reste affectée à la gymnastique de la garnison. Cette salle touche à l'aile de François Ier, et il serait sans doute facile et peu coûteux de disposer un autre local pour l'usage qu'on lui a donné. Peut-être nous est-il permis de souhaiter que le château de Blois, comme celui de Pau, devienne une des demeures du Roi ou de sa famille. Ce serait le rendre à sa destination, en ranimer les souvenirs, et le confier au conservateur le plus zélé et le plus magnifique des monuments de la gloire nationale.

Que devait-on faire de cette portion du château de Blois, rendue à l'administration civile? Ce n'est

pas une ruine; il ne s'agit point de préserver, des intempéries de l'air, des masses de pierres, d'une construction solide et d'une forme simple. C'est une architecture ornée, sculptée, délicate; on ne peut la livrer à la dégradation du temps. Nous ne voulons pas admirer ses débris, mais son ensemble, mais sa symétrie, mais ses lignes d'ornement. Il faut la nettoyer des réparations maladroites, des ajustements de mauvais goût, des additions disparates qui l'ont plus ou moins défigurée. C'est ce que l'architecte propose. Son projet a été étudié avec un soin extrême et une grande connaissance des diverses époques de l'art.

Autrefois, quand on avait à réparer ou à achever un édifice, on ne prenait nul souci du style où il avait été conçu, du plan primitif de la construction ou de la distribution. Chaque époque avait son goût particulier et dédaignait ce qu'on avait fait avant elle. Tout architecte se livrait hardiment à son imagination. Il eût été en peine de continuer l'œuvre du passé; il ne savait pas l'admirer et ne voulait pas même la connaître. Nous avons perdu ainsi beaucoup de beaux monuments. On voit encore à la bibliothèque du Roi les plans de Decotte, successeur de Perrault, pour le château de Blois. Assurément, il méprisait l'architecture du XVIe siècle autant que l'amateur de 1793.

Maintenant, au contraire, l'architecture n'obéit plus à l'imagination; elle se guide par la connaissance du passé : elle est critique plus qu'inventeur. Toute œuvre est une imitation; on choisit, avec liberté d'esprit, car la mode n'est plus tyran-

nique, le style de telle ou telle époque : on ne se risque pas à avoir un style à soi. On est grec, romain, gothique ou de la renaissance ; le XIXe siècle n'a point une inspiration qui lui soit propre.

De même, le public ne juge pas d'après son goût, mais par comparaison avec les œuvres des autres siècles. Il blâme ce qu'il ne croit pas conforme aux modèles ; et comme il ne connaît pas toujours bien les modèles, comme ses souvenirs ne sont pas toujours exacts, ni précis, ses reproches sont parfois d'une bizarre ignorance. C'est ce qui arrive surtout pour l'architecture du moyen âge ou de la renaissance, dont les formes sont plus libres, plus variées, moins servilement symétriques que dans l'architecture classique.

De là un grand embarras pour les projets de restauration ou de réparation. Parfois, un architecte retranche ce qui n'appartient pas au plan primitif ; il fait disparaître ce que, dans un temps postérieur, on a mal à propos ajouté ou substitué à la construction première ; il copie fidèlement tel détail emprunté à un édifice de la même époque ; souvent même il ramasse un débris pour le rétablir en sa place : alors les connaisseurs crient à la profanation, et regrettent que le monument ne reste point dégradé ou chargé des détails qui le dénaturent.

Votre commission s'est livrée avec soin à l'examen du projet de restauration du château de Blois. Nous avons cherché à nous éclairer en consultant de plus érudits et plus habiles que nous. Nous avons vu des plans et des dessins relevés à diverses

époques, afin de reconnaître ce qui était ancien, ou ce qui avait été altéré; et il nous a paru que nous pourrions être accusés de présomption et d'injustice, si nous adressions des reproches à un artiste distingué, dont le projet a subi déjà l'examen et la discussion d'hommes spécialement appelés à en connaître. En définitif, nous devons laisser à l'administration la responsabilité de son choix. On nous propose un vote de dépense, et notre devoir est, avant tout, de juger si cette dépense est convenablement motivée. Lorsque nous disons notre avis sur de tels projets, c'est surtout comme faisant partie du public.

La restauration du château de Blois coûtera 438.000 francs.

Le troisième projet donnera lieu à une dépense beaucoup plus considérable. L'église de Saint-Ouen de Rouen ne doit pas être seulement réparée, il faut l'achever. Pour les arènes de Nîmes, nous avons une ruine à conserver; pour Blois, il nous faut réparer des dégradations. Une église exige plus que cela; c'est un édifice qui a une destination actuelle, qui est d'un usage populaire; elle est sans doute vénérable par son antiquité; mais elle serait profanée par un état de délabrement, par la négligence qui la laisserait inachevée, bien plus que par un achèvement moderne.

Il y a deux cents ans, qu'on ne se serait nullement inquiété de l'antiquité de Saint-Ouen, ni du style de sa vieille architecture; on lui eût, sans nulle hésitation, appliqué un portail dans le goût du temps, comme fit Debrosse à Saint-Gervais,

où les deux parties de l'édifice, belles toutes deux, font un si étrange contraste.

A Saint-Ouen, on se comportera tout autrement. La première pierre de l'église fut posée en 1310. L'abbaye reçut alors du Roi Philippe le Bel une dotation, dont le produit était destiné à la construction de l'édifice; quand est survenue la Révolution, l'abbaye jouissait encore du revenu de la Forêt-Verte, tant les travaux avaient avancé lentement. A la fin du quinzième siècle, le chœur, les chapelles, la nef et la superbe et célèbre tour étaient terminés d'après le projet primitif. En 1505, un Italien, le cardinal Cibo entreprit le portail sur un plan nouveau; il fit commencer deux tours carrées, placées obliquement sur l'angle du bâtiment principal; cette construction fut interrompue quarante ans après; depuis, les choses sont restées en cet état. L'administration et l'architecte se sont proposé de revenir à la première pensée de ce monument. Il est évident que ces deux tours sont de mauvais goût, posées de manière à rompre la ligne de cette façade, et à donner un aspect raccourci aux deux portes latérales. Il n'existe pas, dans le style du quatorzième siècle, d'exemple d'une disposition pareille. L'élévation complète de ces deux tours, telles qu'elles devaient être, est connue par une ancienne gravure; on en a fait un modèle en relief, qui est déposé au musée de Cluny, de sorte qu'il a été possible de juger de leur effet total ; elles auraient le très-remarquable inconvénient de diminuer l'effet de la tour, qui couronne la croisée des transsepts. Il a

donc été décidé que le portail serait flanqué de deux tours de moindre dimension parallèles au mur de façade, et terminées par des flèches qui encadreront la tour, et feront valoir son élégante grandeur. Le soin le plus scrupuleux a été observé pour mettre la forme totale et les moindres détails d'ornementation en complète harmonie avec l'église. Il nous a paru que l'architecte y avait réussi : nous avons su que les hommes, qui ont une connaissance studieuse des époques de l'art, et dont le goût égale l'érudition, lui accordaient leur suffrage.

L'administration demande un crédit de 1 million 318.000 francs pour l'achèvement de l'église de Saint-Ouen.

Votre commission vous propose, Messieurs, d'approuver le projet de loi qui accorde ces trois crédits, dont le montant total est de 2 millions 176.000 francs.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juin 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'affectation d'un nouveau crédit de 18.140.000 francs aux travaux extraordinaires de fortifications;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, voté par la Chambre des Députés dans sa séance du 5 juin courant, avec les amendements que nous avons consentis, 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, assisté de M. le maréchal de camp Boquet.

Article premier.

Une somme de neuf millions sept cent quatre-

vingt-dix mille francs (9.790.000 fr.) est affectée à l'achèvement des travaux extraordinaires des places de Dunkerque, La Fère, le Portalet, Grenoble, Besançon, Sedan, Soissons et Lyon, en augmentation des sommes dont les mêmes places ont été dotées par la loi du 25 juin 1841.

Ce crédit de 9.790.000 francs sera réparti ainsi qu'il suit entre ces places :

Dunkerque.	200.000 fr.
La Fère.	285.000
Le Portalet.	120.000
Grenoble.	30.000
Besançon.	65.000
Sedan.	780.000
Soissons.	310.000
Lyon.	8.000.000
Total égal. . .	9.790.000 fr.

ART. 2.

Une somme de huit millions trois cent cinquante mille francs (8.350.000 francs) est affectée à des travaux de fortifications à entreprendre du côté de la mer, dans le rayon de défense des ports de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon.

Ce crédit de 8.350.000 francs sera réparti ainsi qu'il suit entre ces quatre ports :

Brest.	2.750.000 fr.
Lorient.	1.800.000
Rochefort.	1.500.000
Toulon.	2.300.000
Total égal. . .	8.350.000 fr.

ART. 3.

Sur les allocations fixées par les articles précédents et qui s'élèvent ensemble à la somme de dix-huit millions cent quarante mille francs (18.140.000 francs), il est ouvert au ministère de la guerre sur l'exercice 1845, un crédit de trois millions six cent mille francs (3.600.000 francs); savoir :

Pour l'achèvement des travaux extraordinaires des places. . . . . 1.800.000 fr.

Pour les travaux de fortifications à entreprendre du côté de la mer. 1.800.000 fr.

Et sur l'exercice 1846, également un crédit de trois millions six cent mille francs (3.600.000 fr.); savoir :

Pour l'achèvement des travaux extraordinaires des places. . . . . 1.800.000 fr.

Pour les travaux de fortifications à entreprendre du côté de la mer. 1.800.000 fr.

Ces crédits seront répartis pour chacun des deux exercices, conformément à l'état ci-annexé.

ART. 4.

La portion de ces crédits qui n'aura pu être employée dans le courant de l'exercice auquel elle est affectée, sera reportée sur l'exercice suivant avec les mêmes affectations.

ART. 5.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la

présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

FAIT à Neuilly, le 9 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé M^al^ Duc DE DALMATIE.

ETAT de répartition des crédits demandés pour 1845 *et* 1846, *par le projet de loi relatif aux travaux extraordinaires des fortifications.*

Places déjà dotées par la loi du 25 *juin* 1841.	EXERCICES	
	1845.	1846.
Dunkerque.....	»	200.000 fr.
La Fère.....	285.000 fr.	»
Le Portalet.....	20.000	100.000
Grenoble.....	30.000	»
Besançon.....	65.000	»
Sedan.....	250.000	530.000
Soissons.....	310.000	»
Lyon.....	840.000	970.000
Total.....	1.800.000 fr.	1.800.000 fr.
Travaux des fortifications du côté de la mer, dans le rayon de défense des ports militaires.		
Brest.....	500.000 fr.	500.000 fr.
Lorient.....	400.000	400.000
Rochefort.....	300.000	300.000
Toulon.....	600.000	600.000
Total.....	1.800.000 fr.	1.800.000 fr.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les bases du système de défense de nos frontières se trouvent maintenant définitivement arrêtées, par suite des travaux lumineux qu'ont produits les diverses commissions que le Gouvernement a chargées, soit en 1818 soit en 1836, et, plus récemment, en 1841, pour ce qui concerne spécialement les côtes du Royaume, d'examiner et d'approfondir cette importante question.

Le plan d'ensemble de ce système a reçu un commencement d'exécution, au moyen des crédits ouverts par la loi du 25 juin 1841, qui avait alloué 47.280.000 francs pour une partie des travaux classés en première urgence dans le rapport de la commission de défense de 1836.

Cette allocation répartie entre 28 places, fixait la dotation de chacune d'elles d'après des évaluations reposant sur des études déjà anciennes, quelques-unes d'elles se sont trouvées dépassées, et le Gouvernement avait d'abord songé à couvrir cette insuffisance au moyen des économies qu'il prévoyait devoir être réalisées sur les allocations affectées à d'autres places. C'est dans cette pensée qu'avait été présenté le budget de 1845, mais les Chambres, en raison de la spécialité des crédits n'ont pas admis cette compensation, ni en conséquence, les crédits demandés pour La Fère, Grenoble, Lyon, Besançon et Soissons.

Dès lors, ne pouvant laisser inachevée l'œuvre qu'on s'était proposée en 1841, on était amené à faire une demande spéciale de crédits pour ces cinq places ; mais il était en même temps d'une sage prévoyance de s'assurer si, pour quelques autres, la même insuffisance ne se manifesterait pas ultérieurement, afin de réclamer dans un seul et même projet de loi, s'il était possible, tout le complément d'allocations nécessaire pour achever les travaux auxquels avait voulu pourvoir la loi du 25 juin 1841. L'exécution des travaux, déjà fort avancés sur plusieurs points, et les études de détails auxquelles on a pu se livrer, ont permis d'être également fixé à l'égard des places de Dunkerque, le Portalet et Sedan. L'importance de ce complément est de 9.790.000 francs demandés par l'article 1er du projet de loi soumis à la Chambre.

Le Gouvernement, en poursuivant l'exécution des travaux de fortifications arrêtés pour 28 places par la loi du 25 juin 1841, ne devait pas perdre de vue que, lors de la discussion législative qui eut lieu à cette époque, il avait été établi qu'il ne s'agissait que de pourvoir à une partie des besoins les plus urgents et qu'un grand nombre d'autres points réclamaient aussi des crédits importants. Pour quelques-uns d'entre eux, le moment est venu de mettre la main à l'œuvre, et c'est pour ce second objet que l'article 2 du présent projet de loi réclame un crédit de 8.350.000 francs.

Achèvement des travaux dont l'exécution se trouve suspendue.

Le complément de 9.790.000 francs demandé

pour terminer, dans huit places, des travaux dotés en 1841, peut, au premier abord, paraître considérable; mais il se réduit à 1.790.000 francs, quant aux sept places de Dunkerque, La Fère, le Portalet, Grenoble, Besançon, Sedan et Soissons, les huit millions restant concernent uniquement les fortifications de Lyon. Ainsi, pour les 27 autres places figurant dans la loi du 25 juin 1841, le dépassement sur l'ensemble des évaluations primitivement présentées ne serait que d'environ un vingt-cinquième; encore doit-il être diminué de 515.700 francs demeurés sans emploi à Béfort, Laon et Vitry, où les travaux de première urgence spécialement déterminés comme devant être exécutés sur le crédit général dont il s'agit, sont actuellement achevés. Ce dépassement ne peut d'ailleurs surprendre; car la commission de défense de 1836 avait jugé indispensable d'ajouter un dixième environ pour sommes à valoir au total des dépenses indiquées dans son rapport, et ce dixième n'a pas été compris dans les crédits ouverts par la loi du 25 juin 1841.

Cette somme de 1.790.000 fr. ne saurait être prélevée sur la dotation annuelle des travaux ordinaires des fortifications, insuffisante déjà pour les entretiens, les grosses réparations et surtout pour les améliorations de quelques places que le Gouvernement avait fait figurer en 1841 dans le projet de loi des travaux extraordinaires, mais qui en ont été effacées comme ne réclamant que des dépenses auxquelles devaient subvenir les budgets annuels. Il ne faut pas d'ailleurs chercher à restreindre les frais d'entretien au delà des limite

convenables, l'expérience n'a que trop prouvé, surtout en fait de fortifications, combien de pareilles économies sont coûteuses, et nous sommes encore à payer l'abandon dans lequel on a laissé si longtemps les places fortes de la France.

C'est donc sur les ressources extraordinaires du budget qu'il faut imputer la somme de 1.790.000 fr. répartie de la manière suivante :

Dunkerque	200.000 fr.
La Fère	285.000
Le Portalet	120.000
Grenoble	30.000
Besançon	65.000
Sedan	780.000
Soissons.	310.000
Total	1.790.000 fr.

Nous allons successivement expliquer les causes de ces divers dépassements.

Dunkerque. L'allocation votée par la loi du 25 juin était de 1.560.000 fr.; l'excédant de dépenses de 200.000 fr. provient en entier de ce que le jury d'expropriation a alloué, pour certaines portions de terrain, des indemnités qui ont dépassé toute prévision possible.

Une somme de 1.100.000 fr. sera encore dépensée à Dunkerque par suite de modifications que la construction du bassin à flot exigera qu'on apporte à certaines parties de la fortification, mais c'est là une dépense tout à fait en dehors des prévisions de la loi du 25 juin 1841, et qui est d'ailleurs comprise dans le crédit de 8.000.000 fr. qui a été de-

mandé pour les travaux relatifs à la création de ce bassin.

La Fère. Le supplément demandé est de 285.000 fr., tandis que l'allocation primitive concernant la continuation de l'ouvrage à cornes de Saint-Firmin, ne s'élevait qu'à 240.000 fr.; mais cette dernière somme avait été fixée au commencement de 1841, en ne tenant pas compte du paiement des terrains expropriés pour la construction dudit ouvrage. Lors de la présentation du projet de loi des travaux extraordinaires on croyait encore que les indemnités, en partie réglées, pourraient être soldées sur les crédits ordinaires de 1840 et de 1841; il n'en a pas été ainsi, et il a fallu les imputer sur les crédits extraordinaires. Or, ces indemnités ne se sont pas élevées à moins de 255.600 fr., ce qui représente la presque totalité du dépassement signalé, dont le reste doit être attribué aux difficultés qu'on a rencontrées pour les fondations, tant de la porte d'entrée que du pont, faites dans l'eau et dans un mauvais terrain.

Le Portalet. L'évaluation à 200.000 fr. des fonds alloués, ne résultait que d'une estimation sommaire de la dépense à faire pour l'ouvrage destiné à intercepter la route, n° 134, de Paris à Madrid par Sarragosse, dans la traversée de la vallée d'Aspe. De nouvelles études ont d'ailleurs nécessité la modification des premiers projets dont l'insuffisance a été constatée. Le point à occuper à dû être choisi sur la rive droite du Gave, et au lieu d'une simple chiuse ou caverne, reliée à une caserne défensive, on a dû créer une enceinte pro-

tégée par des fossés creusés dans le roc, au-dessous de laquelle sont taillées des casemates dont les feux sont dirigés sur la coupure de la route. Ces modifications au premier projet, et les difficultés que présentent des ouvrages sculptés en quelque sorte dans le rocher, ont amené un supplément de dépense de 120.000 fr.

Grenoble. Les 30.000 fr. qu'il sera nécessaire d'ajouter aux 670.350 fr. qui avaient été alloués pour terminer les ouvrages entrepris dans la place de Grenoble, concernent quelques travaux imprévus.

Besançon. 420.000 fr. alloués pour construire le fort Chaudanne ont été dépensés; 65.000 fr. seront nécessaires pour le terminer. Ce surcroît de dépense tient à ce que le rocher a manqué là où l'on croyait le rencontrer pour servir d'escarpe, et qu'il a fallu au contraire le déblayer sur des points où l'on ne soupçonnait pas son existence. On a été aussi débordé par la nécessité de soutenir quelques parties des glacis au moyen de murs en pierres sèches, dont on avait cru pouvoir se dispenser.

Sedan. Les travaux de la nouvelle enceinte de Torcy avaient été évalués à 1.800.000 fr., on dépensera en plus 780.000 fr. Cet excédant doit être attribué, pour 385.000 fr., aux acquisitions qui se sont élevées, par suite des fixations du jury d'expropriation, bien au delà des prévisions qui paraissaient largement établies. Les 375.000 fr. restant, représentent, d'une part, un surcroît de dépense de 75.000 fr. sur les travaux compris dans

les premières évaluations, et de l'autre, 300.000 fr. pour la construction du pont défensif de la Sorille, à construire en aval de la Meuse, pour mettre la place en communication avec la droite de l'enceinte de Torcy.

Soissons. Le supplément de 310.000 francs demandé pour terminer les travaux projetés, est motivé, pour la plus grande partie : 1° par les difficultés éprouvées dans la fondation du barrage éclusé de l'Aisne, genre de travail dans lequel on rencontre toujours beaucoup d'imprévu ; 2° par la nécessité de reprendre en sous-œuvre, et de restaurer les murs de quai, qu'on avait l'espoir de conserver tels qu'ils étaient.

Les explications qui précèdent semblent justifier pleinement l'allocation supplémentaire de 1.790.000 francs que nous venons demander pour terminer les travaux entrepris sur les allocations votées par la loi du 25 juin 1841, Lyon toutefois excepté, où l'on a déjà dépensé, antérieurement à 1840 . . . . . 15.450.000 fr.

Depuis 1841, les fonds compris dans la susdite loi. 5.000.000

Et où il reste encore à faire des travaux évalués à 8.000.000

Total . . . . 28.450.000 fr.

Il est bien évident que les 8 millions actuellement réclamés, ne concernent pas seulement les ouvrages qu'il s'agissait de terminer en 1841, et pour lesquels 5 millions devaient suffire. Ceux-ci se composaient uniquement de la mise en état de

l'enceinte de Fourvières, de la construction de la lunette des Fossoyeurs, des ouvrages de la Vitriolerie, de Sainte-Foix et de Loyasse. C'est par erreur que le fort de la Duchère, évalué à lui seul pour une somme de 3.000.000 fr. dans tous les documents qui ont été présentés, a été ajouté à cette énumération dans le projet de la loi : les rapports faits aux Chambres lors de la discussion témoignent de la justesse de cette rectification.

Pour bien apprécier quel était d'ailleurs le but qu'on se proposait de remplir alors, il est bon de se reporter à l'origine des travaux de Lyon.

En 1830, lorsqu'on pouvait se préoccuper d'une aggression étrangère, une des premières pensées du Gouvernement a été de mettre Lyon en état de défense. 3.500.000 fr. seulement furent alors destinés à improviser l'exécution d'une tâche immense. Il fallait donc se réduire à construire des ouvrages en terre avec de faibles réduits en maçonnerie sur les points les plus exposés. Plus tard, lorsque des allocations successives permirent d'étendre la défense autour de Lyon, on voulut aussi donner plus de consistance aux ouvrages, mais toujours sans perdre de vue le premier but, très-essentiel sans doute, d'organiser promptement un système qui permît de défendre avec chance de succès cette cité importante, tant par ses richesses que par le rôle qu'elle est appelée à jouer, en cas d'attaque de nos frontières des Alpes et du Jura.

Les événements de 1841 ne pouvaient que faire désirer plus vivement d'arriver à Lyon au résultat auquel on avait tendu jusque-là ; ainsi, quand 5 mil-

lions furent demandés l'année suivante pour achever les travaux de Lyon, il ne s'agissait encore que de cette première mise en état de défense, en un mot, de travaux de première urgence comme tous ceux auxquels a voulu pourvoir la loi du 25 juin 1841.

L'emploi de ces 5 millions n'a pas dû cependant être complétement fait dans le but qu'on vient de préciser. A mesure, en effet, que disparaissait toute probabilité de guerre, au lieu de se hâter de compléter un système qui ne répondait pas à l'importance du rôle que Lyon était appelé à jouer dans la défense du territoire, au lieu d'établir des ouvrages dont il aurait fallu plus tard changer les reliefs et les formes pour leur donner, après coup, plus de valeur, il a paru plus sage, plus conforme aux vues d'une économie bien entendue, de les faire, dès l'abord, ce qu'ils devaient être lorsque Lyon deviendrait une place de premier ordre.

C'est dans cette pensée qu'ont été dirigées les constructions des forts Sainte-Foy et de la Vitriolerie, et qu'on a doublé la valeur de ceux de la rive gauche du Rhône, en les reliant par une enceinte en terre qui a servi en même temps à protéger les faubourgs des Brotteaux et de la Guillotière contre les inondations de ce fleuve.

Des circonstances imprévues ont d'ailleurs contribué à pousser dans cette voie : ainsi, c'est à la sollicitation des autorités locales qu'a été entreprise l'enceinte dont on vient de parler ; la commune de la Guillotière a même concouru à cette portion de la dépense pour une somme de 120.000 fr., désirant se soustraire, après 1841, aux inondations

qui l'avaient désolée pendant deux années consécutives.

En 1842 et 1843, on fut aussi conduit à augmenter la valeur des ouvrages entre le Rhône et la Saône, au nord de la ville, qui étaient cependant terminés au point de vue de la première mise en état de défense. Il fallait alors donner du pain à toute une population sans travail. Elle fut occupée aux terrassements du fort Montessuy.

Ainsi les circonstances, aussi bien que les prévisions de la réalisation ultérieure d'un plan plus vaste ont conduit à faire, sur quelques points, plus que ce qu'on se proposait en 1841.

Dès lors on ne doit pas s'étonner si des travaux désignés dans la loi du 25 juin 1841 ne sont pas encore entièrement terminés. C'est une autre tâche qui a été entreprise, et pour laquelle nous venons demander votre concours. Il ne s'agit plus de mettre Lyon en état d'arrêter, pendant un certain temps seulement, une armée qui voudrait s'en emparer; Lyon doit devenir le centre de la défense de l'Est, rôle que sa position l'appelle à jouer. Il faut donc rendre impossible le succès de l'attaque la plus sérieuse dirigée contre cette place.

Les dépenses à faire dans ce but peuvent se diviser en deux parties distinctes.

La première est tout entière relative aux ouvrages déjà entrepris; pour les terminer en leur donnant le degré de consistance convenable et le caractère qui appartient à la fortification permanente, il faut y consacrer une somme de trois millions sept cent vingt-cinq mille francs, ainsi répartie:

Terminer	le fort de Sainte-Foy. . .	750.000f
—	l'enceinte de Fourvières. . .	970.000
—	les forts de Loyasse et de Vaise.	95.000
—	l'enceinte de la Croix-Rousse.	270.000
—	les forts Calvire et de Montessuy.	570.000
—	l'enceinte et les forts de la rive gauche.	770.000
—	le fort de la Vitriolerie. . .	300.000
	Total.	3.725.000f

La seconde partie concerne, au contraire, des ouvrages neufs; un poste à établir dans les escarpements de l'île Barbe pour surveiller tout le cours de la Saône en amont de la place, et prendre des revers sur la presqu'île et les approches du fort de Calvire; la redoute du Bel-Air, annexe indispensable du fort de Montessuy, qu'elle reliera au faubourg de Bresse, dont elle verra les escarpements en surveillant le cours du Rhône en amont; la redoute du Haut-Rhône pour fermer la gauche des ouvrages de la rive gauche de ce fleuve; la redoute de Sainte-Foy, destinée à protéger la communication entre le fort de Sainte-Foy et celui de Sainte-Irénée; enfin le fort de la Duchère occupant sur la rive droite de la Saône une position qui maîtrise les routes vers l'intérieur de la France; il servirait de point d'appui à l'armée destinée à secourir Lyon.

Les nouveaux ouvrages sont évalués à 4.200.000f répartis de la manière suivante :

Poste de l'île Barbe.	100.000 fr.
Redoute du Bel-Air.	300.000
— du Haut-Rhône. . . .	150.000
— de Sainte-Foy.	500.000
Fort de la Duchère.	3.150.000
Total.	4.200.000

Cette somme porte à 7.925.000 fr., soit 8 millions en tenant compte de l'imprévu, le chiffre des dépenses encore nécessaires pour faire de Lyon une place forte en état de résister à l'attaque la plus sérieuse, c'est un but important à atteindre, et on l'aura fait en y consacrant en totalité 28.450.000 fr., ce qui ne paraît pas un sacrifice hors de proportion avec le résultat qu'on veut en obtenir.

En résumé, 8 millions pour Lyon, et 1.790.000 f. pour les sept autres places précédemment indiquées, sont nécessaires et vous sont demandés pour suppléer à l'insuffisance des fonds qui ont été affectés, par la loi du 25 juin 1841, aux travaux de fortification desdites places.

Nouveaux travaux de fortification à entreprendre.

En 1841, le ministère de la guerre n'a pu demander des crédits que pour ceux des travaux de fortification dont les études étaient assez avancées, ou du moins, les bases établies avec assez de précision pour qu'il n'y ait plus de doute sur la convenance de leur exécution immédiate et qu'on pût évaluer approximativement la dépense à laquelle ils donneraient lieu. Parmi les travaux qui furent

alors ajournés, figurent, en première ligne, une partie de ceux que réclamait la sûreté de nos ports. La loi du 8 août 1844 a commencé à pourvoir à la défense du Hâvre; c'est un premier pas fait dans cette voie; mais il s'agit de s'y engager plus largement et il semble utile, dès l'abord, d'en mesurer toute l'étendue; aussi devons-nous indiquer succinctement l'ensemble des travaux dont l'exécution est actuellement une nécessité reconnue, en venant demander un premier crédit de 8.350.000 fr. à consacrer immédiatement à une portion seulement de cet ensemble. C'est aux ports de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon que s'appliquerait la nouvelle allocation demandée pour les travaux ci-après désignés.

Brest. Le crédit de 1.920.000 fr. alloué par la loi du 25 juin 1841 a été spécialement destiné à compléter et améliorer l'enceinte même de la place de Brest et terminer le fort Portric qui défend l'entrée à l'ouest.

Les dispositions à faire sur les lieux mêmes pour protéger suffisamment le goulet de la rade, le port et la rade elle-même contre une attaque par mer ne sauraient être ajournées : elles ne paraissent pas devoir exiger une dépense de plus de. . . . . 400.000 fr.

Il convient de compléter ces dispositions en organisant incessamment la défense des îles et anses voisines, et en construisant un réduit dans les lignes de la presqu'île de Quelern, afin d'empêcher que

Report. . . .	400.000 fr.
les ouvrages de la rive sud du goulet puissent être tournés. Ces diverses dépenses peuvent être évaluées à.	2.550.000
Total pour Brest.	2.950.000
LORIENT. Il s'agit d'abord de protéger l'entrée de la rade intérieure, de défendre ses abords, ainsi que les anses et îles voisines, travaux qui exigeront un crédit de	1.800.000
ROCHEFORT. Les approches de Rochefort et les passes de la rade sont déjà protégées par des forts, des îles fortifiées et diverses batteries qui existent, ou dont les travaux sont entrepris; mais, pour compléter leur défense, de nouvelles dépenses sont nécessaires, et d'abord, pour parfaire les anciennes dispositions prises, il faut une somme de	1.500.000
TOULON. La loi du 25 juin 1841 a alloué, pour la place de Toulon, 4.600.000 fr., afin de compléter la ligne des forts extérieurs du côté de l'ouest, d'organiser celle de l'ouest, d'occuper fortement la montagne du Faron, et de mettre	
A reporter. . . .	6.250.000

Report.	6.250.000 fr.

en état les forts principaux qui contribuent à la défense des rades.

Le port et l'arsenal de Toulon se trouveront ainsi préservés d'un bombardement ou d'une attaque par terre.

Pour compléter la défense de la petite et de la grande rade, ainsi que celle des côtes voisines, il y aurait à mettre à exécution diverses dispositions de première urgence dont la dépense s'élèverait à la somme de. 2.300.000

Total du crédit demandé. 8.550.000

Nous allons succinctement indiquer maintenant les divers autres travaux dont on doit prévoir, dès à présent, l'exécution, tant pour compléter la défense de nos ports militaires que pour procurer à d'autres points de notre littoral une protection efficace.

Cherbourg. Les 8.000.000 fr. votés par la loi du 25 juin auront suffi pour l'enceinte du nouveau port; il restera pour compléter la défense du côté de terre à créer cinq forts et quelques redoutes in-

termédiaires destinés à éloigner les attaques : ces travaux sont évalués à . . . . . 8.500.000 fr.

Trois forts sur la digue, un sur le Rocher des Flamands, un autre sur la Roche Chavagnac, coûteront 6.000.000, sans tenir compte des bases des forts à établir par les soins de la marine, mais pour lesquelles une partie des crédits a déjà été allouée par la loi du 25 juin 1841, ci 6.000.000

Brest. Outre les travaux dont nous avons parlé précédemment, il est nécessaire d'établir à Brest six forts avancés, du côté du nord et de l'est, pour éloigner toute chance de bombardement par terre. Ces six forts coûteraient... 8.800.000 fr.

Lorient. Les dépenses qui resteront à faire à Lorient, quand on y aura fait les travaux précédemment indiqués sont :

1° La mise en bon état du corps de place, évaluée à 2.500.000

2° Cinq forts destinés à protéger la place contre un bombardement, qui coûteraient 4.000.000

Rochefort. Il faudra établir,

A reporter. 29.800.000

Report.	29.800.000 fr.
pour compléter la défense de Rochefort du côté de la mer, avec les travaux pour lesquels nous avons demandé 1.500.000 fr., un nouveau fort en arrière du fort Boyard : cette dépense, non compris la base à exécuter par le département de la marine, serait de	1.000.000
Toulon. Les travaux précédemment indiqués pourvoiraient à la défense de Toulon dans son état actuel ; mais si l'on veut creuser sa petite rade et en faire un port de refuge, la défense des digues à créer exigera environ.	1.100.000
Le Havre. La loi du 8 août a donné les moyens de couvrir le port du Havre d'une ceinture de fortifications, mais il reste à préserver l'embouchure de la Seine et à garantir la place des dangers d'un bombardement : des études récentes ont eu lieu dans ce but ; elles fixent les dépenses à faire au compte du budget de la guerre :	
1° Pour les forts en mer et les ouvrages de la côte, à.	9.970.000 fr.
2° Pour la défense du côté de terre à.	8.950.000
A reporter.	50.820.000

Report. . . . . 50.820.000 fr.

SAINT-MALO. L'importance nouvelle donnée à ce port par la construction d'un vaste bassin à flot, doit déterminer à améliorer ses défenses : un crédit sera demandé pour cet objet, quand les études prescrites permettront d'en fixer définitivement l'importance qu'on peut porter, par aperçu, à. 750.000

SAINT-NAZAIRE, LES SABLES D'OLONNE ET FÉCAMP. L'importance que ces ports doivent acquérir exige qu'on les mette à l'abri de toute attaque : les fortifications à créer pour atteindre ce but paraissent devoir exiger aux Sables d'Olonne. 3.500.000
à Saint-Nazaire. 5.000.000
à Fécamp. 1.000.000

PORT-VENDRES. Le département de la marine a le projet de former à Port-Vendres un port militaire avec ses dépendances. Rien n'est encore statué sur le degré d'extension des établissements à créer, mais la dépense que nécessiterait la défense de ce nouveau port doit entrer dans les prévisions de l'avenir. On peut la porter par appré-

A reporter. 61.070.000

Report.....	64.070.000 fr.
ciation à.....	8.500.000
Enfin, le travail de la commission de défense a fait ressortir la nécessité de créer un grand nombre de postes et batteries, non compris dans les précédentes évaluations, et dont la dépense est fixée à.....	11.000.000
Total.....	80.570.000 fr.

Ainsi, une somme de 80.570.000 fr. représente les dépenses à exécuter sur le budget de la guerre en travaux de fortifications pour la défense de nos côtes, quand on y aura déjà consacré le crédit de 8.350.000 fr. que nous demandons actuellement.

Il était du devoir du Gouvernement de vous faire apprécier toute l'étendue de la tâche qu'il s'agit de commencer aujourd'hui; il compte, pour arriver à la remplir, sur le concours de la Chambre qui a toujours témoigné une si vive sollicitude sur les questions qui touchent aux intérêts de la défense du pays.

En résumé, par le projet de loi que nous avons l'honneur de présenter à la Chambre, nous demandons une allocation de dix-huit millions cent quarante mille francs, dont neuf millions sept cent quatre-vingt-dix mille francs pour l'achèvement des travaux déjà entrepris dans les places de Dunkerque, La Fère, le Portalet, Grenoble, Besançon, Sedan, Soissons et Lyon; et huit millions trois cent cinquante mille francs, pour les travaux

à entreprendre, du côté de la mer, dans le rayon de défense des ports de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon.

La première portion de cette allocation serait répartie ainsi qu'il suit :

Dunkerque.....	200.000 fr.
La Fère.....	285.000
Le Portalet.....	120.000
Grenoble.....	30.000
Besançon.....	65.000
Sedan.....	780.000
Soissons.....	310.000
Lyon.....	8.000.000
Total égal...	9.790.000 fr.

La seconde partie de 8.350.000 fr., serait appliquée comme ci-après :

Brest.....	2.750.000 fr.
Lorient.....	1.800.000
Rochefort....	1.500.000
Toulon.....	2.300.000
Total égal...	8.350.000 fr.

Dix-huit cent mille francs seraient affectés en 1845, ainsi qu'en 1846, aux travaux de chacune de ces deux catégories.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juin 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit de 930.000 francs pour subvenir à l'introduction de cultivateurs européens dans les colonies, et à la formation d'établissements agricoles ;

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 5 juin 1845, sera présenté à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Jubelin, conseiller d'Etat, sous-secrétaire d'Etat au même département, et de M. Galos, conseiller d'Etat, membre de la Chambre des Députés, directeur des colonies.

ARTICLE PREMIER.

Sont ouverts au Ministre de la marine et des colonies les crédits suivants :

Pour l'introduction d'ouvriers et cultivateurs européens aux colonies.....	120.000 fr.
Pour la formation, par voie de travail libre et salarié, d'établissements agricoles, servant d'ateliers de travail et d'ateliers de discipline.....	360.000
Pour l'évaluation des propriétés mobilières et immobilières à la Guyane française.....	50.000
Pour concourir au rachat des esclaves, lorsque l'administration le jugera nécessaire et suivant les formes déterminées par ordonnance royale à intervenir.....	400.000
Total.....	930.000 fr.

ART. 2.

Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources des exercices 1845 et 1846, savoir :

Exercice 1845.....	300.000 fr.
Exercice 1846.....	630.000 fr.

Les fonds affectés à chacun de ces deux exercices seront répartis proportionnellement entre les divers crédits ouverts par l'article 1er.

Les fonds non consommés pendant l'exercice 1845, pourront être reportés, par ordonnance royale, sur l'exercice suivant.

ART. 3.

Il sera rendu compte annuellement aux Chambres de l'emploi des crédits votés et des effets de l'exécution de la présente loi.

ART. 4.

A l'avenir, le Gouvernement devra également rendre compte de la répartition de la subvention annuelle affectée à l'instruction religieuse et élémentaire des esclaves, par la loi du 25 juin 1839.

PARIS, au palais des Tuileries, le 9 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies,

Signé Baron DE MACKAU.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

D'après les ordres du Roi, nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi récemment adopté par la Chambre des Députés, concernant l'introduction d'ouvriers et de cultivateurs européens dans les colonies, et la formation d'établissements agricoles par voie de travail libre et salarié.

Par la loi qui améliore la condition des esclaves et qui leur accorde le droit de possession et celui de rachat personnel, le Gouvernement et les Chambres viennent de faire entrer les colonies dans des voies nouvelles qui doivent les conduire à subir, sans secousse, la réforme de leur état social. Mais nous avons pensé que nous avions, en même temps, un autre devoir à remplir, qu'il fallait songer aussi à ménager la transition du travail esclave au travail libre, afin que les nouvelles conditions du travail puissent se substituer progressivement aux conditions actuelles, sans que cette transformation vienne porter atteinte à la production coloniale.

Le projet de loi que nous vous apportons, après l'avoir soumis au vote de la Chambre des Députés, a pour objet de mettre à la disposition du Gou-

vernement les moyens de marcher vers ce but par l'emploi simultané de plusieurs procédés.

Nous croyons qu'il y a un grand intérêt à encourager les colons à appeler, pour les assister, un certain nombre de cultivateurs et d'ouvriers européens. C'est un essai à faire d'abord dans des proportions restreintes; on ne peut assurément songer à remplacer, pour l'exploitation du sol des colonies, la race africaine ou indigène par des travailleurs blancs. Mais nous croyons qu'on peut très-efficacement admettre ceux-ci comme auxiliaires, dans la direction des cultures et des travaux industriels. Si on les choisit bien, si on les destine à un certain ordre de travaux, et particulièrement aux emplois de chefs-ouvriers et de surveillants, ils peuvent certainement offrir à l'agriculture et à la fabrication coloniales des ressources et des moyens de progrès qui, jusqu'à présent, leur ont manqué presque complétement.

Cet appel aux bras des travailleurs de la mère-patrie, aura un autre avantage. Il doit aider les colons à réhabiliter aux yeux de la population noire le travail de la terre, qu'elle s'est habituée à considérer comme la condition exclusive de l'esclavage. L'exemple que donneront ces nouveaux travailleurs peut ramener à la culture un grand nombre d'affranchis qui s'en sont éloignés, et contribuer à y retenir les Noirs qui parviendront à se racheter. Le Gouvernement estime que, pour les années 1845 et 1846, il lui suffira, pour ce qu'il se propose de faire dans ce but, d'avoir à sa disposition une somme de 120.000 francs.

Il demande une autre allocation de 360.000 fr. destinée à être employée à la formation d'établissements agricoles.

Plus le Gouvernement et les Chambres s'occuperont avec sollicitude de préparer, de faciliter aux colonies l'établissement du travail salarié, mieux ils travailleront à rendre facile et salutaire, pour l'avenir, la substitution générale de ce régime aux conditions actuelles du travail colonial. C'est une entreprise qui n'est pas sans difficulté, sans doute, que d'associer, sur les habitations de nos colonies, la rémunération des travailleurs à l'exploitation par des bras esclaves. C'est au Gouvernement qu'il appartient de se livrer, en dehors de tous préjugés, et sans préoccupation des premiers obstacles, à des expériences concluantes sur les deux points essentiels, à savoir, la possibilité d'un travail *volontaire et continu* de la part des Noirs dans nos colonies, et celle d'obtenir ce travail à des conditions de salaire compatibles avec le revenu nécessaire à la production.

La fondation de ces établissements mettra l'administration, dans les colonies, à portée de faire des essais agricoles, d'introduire des méthodes nouvelles, des procédés de fabrication plus avancés que ceux qui sont en usage, et de donner l'exemple des progrès aux producteurs colons. Ce sera, en outre, dans ces exploitations que le Gouvernement, par le rapprochement de la classe de couleur et de la classe blanche, pourra travailler efficacement à éteindre des préjugés qui les ont trop longtemps séparées.

La modicité du crédit que nous demandons dans ce but, indique assez que nous ne donnons pas, quant à présent, à l'idée qui vient d'être exposée, tout le développement qu'elle peut recevoir. Il ne s'agit, en ce moment, que d'un essai, des résultats duquel nous aurons besoin de nous rendre compte, et dont nous prendrons soin de vous faire connaître les effets. S'ils sont satisfaisants, comme nous devons l'espérer, nous aurons à examiner, de concert avec les Chambres, ce qu'il pourra y avoir à faire de plus dans cette voie, et les nouvelles ressources qu'il serait utile d'y appliquer.

Ce qui contribuera à permettre de faire, sans dépense considérable, des essais de quelque importance, c'est l'intention où nous sommes de disposer, à cet effet, des habitations et des Noirs qui, dans chaque colonie, appartiennent au domaine public. Environ 1.400 esclaves se trouvent dans cette situation. Nous nous proposons d'amener à la liberté ces Noirs du domaine, successivement et dans un délai de cinq années. Ce délai nous a paru calculé de manière à concilier l'accomplissement d'un acte d'humanité et de justice avec le maintien de ces Noirs au travail volontaire et avec la conservation des avantages d'ordre et de bonne conduite, par lesquels aujourd'hui les ateliers domaniaux se distinguent généralement de l'ensemble de la population esclave.

Le droit de l'Etat à disposer de cette partie du domaine public, dont l'affectation à certaines dépenses des budgets coloniaux a été faite par une ordonnance royale du 17 août 1825, est resté tout

entier; et la mesure dont nous parlons pourra s'accomplir lorsque le Gouvernement aura obtenu, par les voies législatives, les crédits nécessaires pour compenser, au budget local de chaque colonie, la diminution de recettes qui en résultera pour elles. Cette dépense à la charge du Trésor métropolitain sera modique, car les revenus des habitations ne s'élèvent pas ensemble à plus de 95.000 francs, et ceux que représentent les Noirs employés en dehors des ateliers ruraux ne sont pas considérables. Au surplus, comme l'usage même que nous voulons faire des domaines en question a pour but d'en maintenir l'exploitation par d'autres méthodes de travail, leurs revenus seront au moins en grande partie conservés, et appartiendront à l'Etat.

Nous devons faire remarquer que les dispositions que nous venons d'exposer sont principalement applicables à nos colonies des Antilles. La Guyane et Bourbon sont dans une position exceptionnelle qui réclame, de la part du Gouvernement, un autre mode d'intervention dans la transformation de leur régime de travail.

La population noire de la Guyane, déjà très-faible, diminue d'année en année par une cause (la disproportion des sexes) contre laquelle ni le bien-être des esclaves ni les bons traitements des maîtres ne pourront jamais agir avec une efficacité suffisante. Les cultures ne peuvent s'y développer, et la rareté des bras les rendra chaque jour plus difficiles. Cependant cette colonie, si importante par l'étendue et la fertilité de son territoire, mé-

rite d'exciter de la part du Gouvernement une sollicitude toute particulière. Ses habitants, justement préoccupés de l'avenir, paraissent décidés à faire de grands efforts pour sortir d'une situation qui les conduirait, dans un temps donné, à l'abandon des cultures, faute de moyens d'exploitation.

Un projet fondé sur l'association des propriétaires et combiné avec un mode d'affranchissement qui se prêterait à une introduction ultérieure de travailleurs libres, a été présenté au Gouvernement par plusieurs colons, sous les auspices du délégué de la Guyane. Ce projet est accompagné d'études approfondies et mérite d'être l'objet d'un examen très-sérieux. Mais une opération préliminaire est indispensable, avant toute délibération sur le mode de concours par lequel le Gouvernement peut aider à la réalisation de ce plan de colonisation. Il s'agit d'apprécier toutes les valeurs mobilières et immobilières de la colonie.

La Chambre des Députés a usé de son initiative pour mettre dans ce but, à la disposition du Gouvernement, un crédit de 50.000 fr. Nous nous sommes empressés de l'accepter, et nous espérons que vous voudrez bien vous associer à cette mesure. Nous n'avons pas besoin de faire remarquer qu'elle n'engage en rien la décision du Gouvernement sur les propositions que lui soumettra ultérieurement la compagnie des colons de la Guyane, si elle se constitue; c'est seulement un moyen de nous mettre en mesure de nous rendre, et de vous apporter, un compte plus exact de la nature et de la portée de la coopération qui sera demandée à l'Etat.

A Bourbon, l'abondance remarquable des capitaux, le mouvement de progrès qui se manifeste depuis quelques années dans les cultures, y font ressentir de plus en plus l'insuffisance de la population ouvrière, qui, d'ailleurs, y décroît aussi par une combinaison numérique des sexes en sens inverse de celle qui serait nécessaire pour que la population augmentât ou se maintint. Déjà les habitants de cette île ont songé à profiter de sa situation géographique pour se procurer les bras qui leur manquent. Ils ont fait appel aux travailleurs asiatiques, une première fois, en 1828, et de rechef en 1844. Le résultat a été jusqu'à ce jour sans importance. Mais ces opérations peuvent s'étendre, surtout si elles sont aidées par des subventions ou des avances de la caisse coloniale. Le département de la marine ne négligera aucun soin pour favoriser ces recrutements.

Il nous reste, Messieurs les Pairs, à vous entretenir d'une dernière allocation que le vote de la Chambre des Députés a introduite dans la loi que nous vous présentons, et à laquelle nous avons donné notre complète adhésion. Il s'agit de l'allocation de 400.000 fr. inscrite au projet, pour concourir au rachat des esclaves lorsque l'administration le jugera nécessaire. Dans plusieurs circonstances, en effet, l'intervention des fonds de l'Etat dans les libérations par rachat peut avoir un caractère de justice, de moralité, d'utilité. Mais s'il y a prévoyance à mettre ce fonds entre les mains du Gouvernement, il serait regrettable et même dangereux que l'emploi en fût obligatoire, dans

des cas déterminés à l'avance. Nous ne devons pas perdre de vue que la loi, déjà votée par les deux Chambres, est fondée sur le principe que l'esclave se rachètera au moyen de son pécule. La loi lui imposera donc, comme condition préalable de sa liberté, le travail et l'ordre. Il serait contradictoire d'admettre que certains esclaves seront dispensés en partie de cette double obligation, et que la société exigera de ceux-ci des garanties moindres que des autres. Il est donc dans notre intention de maintenir fidèlement le principe que nous venons de rappeler. Mais, tout en le respectant, il y a un très-bon usage à faire, dans de certaines limites, de la faculté du rachat par l'Etat. Les difficultés relatives au mariage des esclaves appartenant à des maîtres différents, la nécessité de ne point laisser séparés par deux états aussi opposés que l'esclavage et la liberté, les membres les plus essentiels de la même famille, enfin le besoin de pouvoir éloigner de son maître un esclave, objet habituel de mauvais traitements, ce sont là des circonstances qui pourront quelquefois motiver l'emploi des fonds compris dans cette partie du crédit.

L'administration, en réclamant toute latitude à cet égard, s'impose l'obligation d'agir toujours sous l'inspiration des motifs les plus évidents de justice et d'humanité. Elle aura soin d'ailleurs de rendre un compte spécial de l'usage qui aura été fait de ces allocations.

Telles sont, Messieurs les Pairs, les explications que nous avons cru nécessaire de vous donner, à

l'appui des dispositions du projet de loi que nous vous soumettons. Ce projet complète les mesures par lesquelles le Gouvernement, tout en améliorant le sort de la population noire, veut garantir les intérêts des maîtres et assurer l'avenir des colonies : nous espérons donc qu'elles obtiendront votre adhésion.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Duc DE CHOISEUL-PRASLIN, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi tendant à accorder une pension à la veuve et aux enfants du capitaine Demetri Capitanopoulo.

MESSIEURS,

Un projet de loi, déjà approuvé par la Chambre des Députés, vous a été présenté par le Gouvernement pour accorder une pension de 1.000 francs à la famille d'un marin grec tué dans un exercice à feu.

En décembre 1843, le contre-amiral commandant la station du Levant, ordonna au vaisseau *le Marengo* un exercice du tir à boulet en dehors du port de Pyrée. Aucune des précautions usitées en pareilles circonstances ne fut omise. Le commandant du *Marengo*, afin de s'assurer de l'exécution des mesures indiquées par la prudence,

* Cette commission était composée de MM. le duc DE CHOISEUL-PRASLIN, le duc DE MONTMORENCY, le marquis DE PANGE, le marquis DE ROCHAMBEAU, le comte DE SAINT-AIGNAN, le marquis TURGOT, DE VANDEUL.

présida lui-même cet exercice. Mais par une inexplicable fatalité, le ricochet d'un boulet alla frapper un brick grec de commerce et atteignit mortellement le capitaine en second Demetri Capitanopoulo.

Les officiers et marins de la flotte française témoignèrent de leur douleur par leur présence aux funérailles du malheureux capitaine. Le Ministre de France, M. Piscatory, envoya à la veuve Capitanopoulo un secours de 500 fr., et, de concert avec le contre-amiral commandant la station, sollicita du Gouvernement du Roi une pension pour cette veuve et ses cinq enfants, privés ainsi de leur unique soutien. Les conséquences de cet accident, imputable à la marine française, retombent naturellement sur notre Gouvernement.

Le Gouvernement grec, s'adressant à la générosité bien connue de la France, réclama aussi une pension suffisante pour la position malheureuse de cette nombreuse famille.

Le Gouvernement du Roi, reconnaissant la justice de ces demandes et les devoirs imposés en cette circonstance par des motifs de dignité et de haute convenance, accorde à la veuve Capitanopoulo, par le projet de loi qui vous est présenté, une pension de 1.000 francs réversible en cas de mort de cette dame sur ses enfants, par égales parts et portions jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint l'âge de vingt-un ans.

Votre commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption de ce projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis D'AUDIFFRET, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la perception de l'impôt sur le sucre indigène.

MESSIEURS,

La loi du 2 juillet 1843 qui a fixé les droits à percevoir sur les sucres indigènes et coloniaux, a prescrit au Gouvernement de préparer et de soumettre à la sanction législative les règlements d'administration publique destinés à tracer l'exécution de ce nouveau système de tarif.

Pour accomplir cette disposition, le Ministère présente à nos délibérations un projet qui a déjà été voté par la Chambre des Députés, et qui a pour but de consacrer et d'appliquer dans toutes leurs conséquences les principes exprimés par cette loi.

---

* Cette commission était composée de MM. ROUILLÉ DE FONTAINE, le baron DE FRÉVILLE, le comte DE LA VILLEGONTIER, le baron FRÉTEAU DE PÉNY, le marquis D'AUDIFFRET, le baron THÉNARD, FERRIER.

Nous n'avons pas besoin d'insister auprès de cette Chambre qui a prêté récemment son concours à cette tentative de conciliation de deux industries nationales, pour que les clauses d'une transaction aussi difficile soient scrupuleusement respectées dans toutes leurs intentions par le règlement dont l'approbation lui est déférée. Toute déviation de la nouvelle carrière ouverte à l'avenir de la production indigène et coloniale, déconcerterait la prévoyance du législateur, tromperait les efforts de la concurrence et détruirait la sécurité indispensable au double progrès que nous devons favoriser.

Il était donc du devoir de votre commission de vérifier, avec l'attention la plus sérieuse, l'influence et la portée de chacun des articles du règlement préparé sur les conditions mutuelles de cette concurrence toute française, et sur la situation respective de deux intérêts aussi chers à la patrie.

Les développements déjà donnés, dans les exposés des motifs, dans les rapports officiels et dans les discussions publiques qui ont précédé notre examen, nous dispensent d'expliquer encore, avec de plus amples détails, les dispositions préparées par l'administration des finances, pour la surveillance des manufactures, pour la comptabilité des matières saccharines et pour le contrôle de la perception des droits.

Nous nous bornerons à vous présenter quelques observations contre des mesures d'exécution qui nous paraissent contraires à l'esprit de la loi du

2 juin 1843, et qui ont été ajoutées, par voie d'amendement, aux propositions du Ministère.

Les six premiers articles indiquent les procédés à suivre pour constater exactement la matière imposable dans les différents degrés de la fabrication du sucre indigène et prescrivent les formalités à remplir pour établir la prise en charge des quantités soumises aux droits.

Le septième propose de fixer à raison de 1.250 grammes le sucre de premier type contenu dans cent litres de jus amené à la température la plus élevée. Cette proportion a été jugée insuffisante par l'expérience de l'administration, par les épreuves de la science et par les déclarations même du commerce. Les excédants reconnus pendant la dernière campagne, au delà de cette mesure incomplète du véritable rendement, ont engagé le Ministre des finances à demander à votre commission de porter à 1.400 grammes le taux normal de la quotité de sucre représenté par cent litres de jus parvenu aux plus haut degré de densité.

Les perfectionnements déjà obtenus par l'industrie progressive de la sucrerie indigène et ceux qu'elle promet encore à l'avenir, ne permettent pas d'appréhender la plus légère exagération dans ce calcul qui atteint à peine la limite des dernières améliorations. Nous avons cru devoir adhérer à cette modification et la soumettre à la délibération de la Chambre.

L'article 8 détermine les formes de la liquidation des résultats de chaque campagne et ne nous a paru susceptible d'aucune observation.

L'article 9 au contraire, ajouté par voie d'amendement au projet que nous examinons, autorise l'introduction des sirops et *des sucres imparfaits* d'une fabrique dans une raffinerie ainsi que dans la consommation, à la seule condition que le sucre imposable contenu dans ces matières sera fixé par une évaluation de gré à gré.

Cette autorisation extraordinaire, qui donne une base nouvelle et difficile à saisir à la perception des droits, en ajoutant la dénomination incertaine et l'élément variable *de sucres imparfaits* aux trois types de sucres cristallisés clairement définis par la loi du 2 juin 1843, a trop vivement éveillé la sollicitude de votre commission sur les dangers de la fraude pour qu'elle ne se soit pas empressée d'en conférer avec le Gouvernement.

Les explications que nous avons échangées sur cet article 9 avec le Ministre des finances, ont démontré les inconvénients d'une concession qui paraissait contraire à la production coloniale, à l'industrie des raffineurs et aux droits du Trésor.

La solution de ces difficultés imprévues exigeait une vérification exacte des faits antérieurs, et l'appréciation des conséquences d'une telle modification, apportée au système de tarif récemment adopté par la législature.

Le travail de votre commission a dû s'interrompre pour attendre la révision et l'opinion définitive du Gouvernement.

On devait craindre, en effet, que la mauvaise foi ne fût habile à profiter d'une disposition qui

lui donnerait les moyens de couvrir et de compenser la différence du rendement *des sucres imparfaits* avec les excédants de fabrication non constatés et d'affranchir ainsi de l'impôt des quantités assez considérables de produits soustraits à la surveillance des préposés des contributions indirectes. Ce genre de fraude ne rencontrerait, d'ailleurs, aucun obstacle ni aucune répression dans les manufactures déjà nombreuses qui réunissent à la fois les deux industries de la sucrerie et du raffinage.

En respectant le privilége de la réunion, dans la même fabrique, de ce double bénéfice qui a été refusé jusqu'à ce jour aux exploitations des colonies, nous avons cru qu'il était indispensable de le renfermer dans l'intérieur de chaque établissement et de ne pas l'étendre au delà de son enceinte, au risque de compliquer et de rendre impuissante l'action d'un contrôle administratif déjà très-difficile à exercer sur les opérations multipliées des fabricants-raffineurs.

Il est même à regretter que l'administration ait été conduite, pour assurer sa surveillance sur ces établissements mixtes, à exiger des expéditeurs de sucres de toute origine, comme pour ceux des boissons, les formalités des acquits à caution, des lettres de voitures circonstanciées, des vérifications en cours de transports, qui imposent au commerce des frais, des amendes et des embarras contre lesquels s'élèvent déjà de nombreuses réclamations.

Les nouvelles combinaisons que les deux der-

*

niers paragraphes de l'article 9 pouvaient offrir à la fraude devaient exciter la cupidité de la spéculation et l'inquiétude du commerce régulier. La concurrence des manufactures de sucres indigènes et coloniaux, ainsi que la rivalité des raffineries métropolitaines ont tout à coup soulevé des réclamations qui ont éclairé l'opinion du Ministre des finances et qui ont déterminé votre commission à vous proposer, de concert avec le Gouvernement, la suppression des dispositions reconnues préjudiciables à tous les intérêts que la loi du 2 juin 1843 avait voulu concilier en les couvrant d'une protection impartiale.

Le rejet de ces innovations, qui auraient occasionné de sérieux dommages et embarrassé le mécanisme de l'administration, conservera toute sa simplicité au tarif des sucres et maintiendra les conditions mutuelles que nous avons voulu assurer à des industries nationales.

On ne doit modifier l'économie générale d'un système de perception, régulateur de tant d'intérêts, qu'à la condition de respecter les principes d'équité qui lui servent de base, de rendre son application plus facile et plus sûre, et de favoriser les perfectionnements et l'abaissement des prix.

L'article 10, en fixant les bases de l'appréciation des sucres taxés à l'état liquide, les définit par la dénomination trop vague de *sucres imparfaits*, nous avons cru nécessaire de la remplacer par les expressions plus claires et plus précises de *sirops et mélasses*. Nous vous proposons en outre de retirer aux départements et d'évoquer à Paris le ju-

gement des contestations relatives au rendement de ces matières.

Ces deux changements nous ont paru avoir l'avantage de fortifier les garanties d'indépendance et de lumières qui doivent assurer l'exactitude et la régularité des expertises. Nous les soumettons, en conséquence, aux délibérations de la Chambre.

Les articles 11, 12, 13 et 14 du projet contiennent des dispositions de contrôle sur le dépôt et la circulation des sucres, qui sont conçues dans un esprit conforme aux intentions de la loi du 2 juillet 1843, et qui protégeront sans doute les droits de l'Etat, sans ralentir les mouvements, et sans enchaîner la liberté du commerce.

L'article 15 accorde, aux frais du Trésor, un entrepôt réel de sucres de betterave à la ville de Lille, devenue le centre de cette grande industrie, et l'appelle désormais à jouir des mêmes facilités que la ville de Paris pour le magasinage et pour le marché de cette production locale, ainsi que pour l'acquittement des taxes de consommation.

Le Titre 2 relatif aux glucoses confirme le tarif de la loi du 2 juillet 1843, et applique à la surveillance de ces produits des précautions semblables à celles qui sont proposées pour les autres matières saccharines.

Le Titre 3 détermine les dispositions générales d'administration, les formes de procédure et les peines applicables aux contraventions des lois et règlements.

Enfin le Titre 4 proroge, pendant le cours des

trois mois qui suivront la promulgation de la loi nouvelle, l'application des ordonnances dont elle consacre les principes et les mesures d'exécution.

D'après les considérations que nous venons de présenter à la Chambre, nous avons l'honneur de lui proposer d'adopter quelques changements sur trois articles du projet soumis à ses délibérations, et de voter toutes les autres dispositions de ce règlement d'exécution de la loi du 2 juillet 1843.

PROJET DE LOI

AMENDÉ PAR LA COMMISSION.

TITRE PREMIER.

Des sucres cristallisables.

ARTICLE PREMIER.

Les droits imposés sur le sucre indigène cristallisable, par la loi du 2 juillet 1843, seront appliqués au moyen de types choisis par le Ministre de l'agriculture et du commerce, sur l'avis de la chambre de commerce de Paris, à laquelle seront adjoints, pour cet effet, deux membres des chambres de commerce de Lille et de Valenciennes, et deux membres des chambres de commerce des grands ports commerciaux.

ART. 2.

Les deux premiers types seront semblables aux types aujourd'hui admis.

On déterminera de la même manière, et par des échantillons, les sucres auxquels s'appliquera la désignation de la même loi, sucres en pains inférieurs aux mélis ou quatre cassons.

Ne seront considérés comme raffinés, et compris à ce titre dans la prohibition rappelée par l'article 3 de la loi précitée, que les sucres coloniaux de qualité semblable à ceux auxquels s'appliquerait la surtaxe de trois dixièmes.

ART. 3.

Nul ne pourra fabriquer du sucre, préparer ou concentrer des jus ou sirops cristallisables, qu'après avoir fait au bureau de la régie des contributions indirectes une déclaration présentant la description de la fabrique et indiquant le nombre et la capacité des vaisseaux de toute espèce destinés à contenir des jus, sucres, sirops, mélasses et autres matières saccharines.

ART. 4.

Tout fabricant de sucre sera tenu, avant de commencer ses travaux, de se munir d'une licence qui ne sera valable que pour un seul établissement et pour l'année dans laquelle elle aura été délivrée.

Le prix de la licence, fixé à cinquante francs en principal, sera exigible en entier, à quelque époque de l'année que soit faite la déclaration.

ART. 5.

Les principales opérations de la fabrication seront consignées sur des registres que devra remplir le fabricant, dans la forme qui sera déterminée par un règlement d'administration publique.

ART. 6.

Les fabricants sont soumis aux visites et vérifications des employés de la régie des contributions indirectes, conformément aux articles 235 et 236 de la loi du 28 avril 1816, et tenus de leur ouvrir à toute réquisition, leurs fabriques, ateliers, magasins, greniers, maisons, caves et celliers, et tous

autres bâtiments enclavés dans la même enceinte que la fabrique ou y attenant, ainsi que de leur représenter les sucres, sirops, mélasses et autres matières saccharifères qu'ils auront en leur possession.

ART. 7.

Les employés tiendront, pour chaque fabrique, un compte des produits de la fabrication, tant en jus et sirops qu'en sucres achevés ou imparfaits.

§ du projet.

Les charges en seront calculées, au minimum, sur la quantité et la densité des jus soumis à la défécation, à raison de 1.250 grammes de sucre au premier type pour 100 litres de jus, et par chaque degré du densimètre au-dessus de 100 (densité de l'eau), reconnus avant la défécation à la température de 15 degrés centigrades : les fractions au-dessous d'un dixième de degré seront négligées.

§ amendé.

Les charges en seront calculées, au minimum, sur la quantité et la densité des jus soumis à la défécation, à raison de 1.400 grammes de sucre au premier type pour 100 litres de jus, et par chaque degré du densimètre au-dessus de 100 (densité de l'eau), reconnus avant la défécation à la température de 15 degrés centigrades : les fractions au-dessous d'un dixième de degré seront négligées.

Le volume du jus soumis à la défécation sera évalué d'après la contenance des chaudières, déduction faite de 10 pour 100.

ART. 8.

Il sera fait, avant la reprise et après la cessation des travaux de la campagne, ainsi qu'à la fin des défécations, un inventaire général des produits de la fabrication.

Les quantités de sucre excédant le résultat de la

balance des comptes seront ajoutées aux charges; le droit sera dû sur les quantités manquantes.

Si le résultat de cette vérification fait ressortir un excédant, cet excédant sera saisi. Les manquants supérieurs à 3 pour 100 des quantités prises en charge, seront compris dans le décompte du mois et soumis au droit.

Le déchet éprouvé par les sucres en pains mis à l'étuve, sera admis en entier, lorsqu'il ne dépassera pas 8 pour 100.

ART. 9 *du projet.*

Il ne pourra être introduit de sucres indigènes ou exotiques, de sucres imparfaits, sirops ou mélasses dans une fabrique, qu'après avoir prévenu les employés par une déclaration préalable au bureau de la régie. Ces matières seront conservées sous cordes et plombs pour être représentées aux employés à leur première visite.

Si elles proviennent d'une autre fabrique exercée, elles seront prises en charge et décharge pour les mêmes quantités imposables aux comptes de l'expéditeur et du destinataire.

Pour les sirops ou sucres imparfaits sortant d'une fabrique, pour être livrés à la

ART. 9 *amendé.*

Il ne pourra être introduit de sucres indigènes ou exotiques, de sucres imparfaits, sirops ou mélasses dans une fabrique, qu'après avoir prévenu les employés par une déclaration préalable au bureau de la régie. Ces matières seront conservées sous cordes et plombs pour être représentées aux employés à leur première visite. Elles ne seront prises en charge au compte du fabricant que pour les quantités de sucre au premier type qu'elles représentent.

2e § supprimé.

3e § supprimé.

raffinerie ou à la consommation, la détermination de la proportion du sucre imposable aura lieu de même par une évaluation de gré à gré.

ART. 10 *du projet.*

Dans tous les cas où il y aura lieu d'évaluer la quantité de sucres au premier type, contenus dans les sucres imparfaits et sirops, et lorsque la régie et le fabricant ne pourront s'accorder pour cette évaluation, il y sera, sur le vu des échantillons, procédé par trois experts, agissant en commun, et dont deux seront nommés par les parties, et le troisième par le président du tribunal de première instance.

ART. 10 *amendé.*

Dans tous les cas où il y aura lieu d'évaluer la quantité de sucres au premier type, contenus dans les sirops et mélasses, et lorsque la régie et le fabricant ne pourront s'accorder pour cette évaluation, il y sera, sur le vu des échantillons, procédé: à Paris, par trois experts, agissant en commun, et dont deux seront nommés par les parties, et le troisième par le président du tribunal de première instance de la Seine.

ART. 11.

Les sucres achevés pourront être déposés, avec suspension de paiement du droit, dans des magasins appartenant au fabricant, dans la commune où est située la fabrique, ou dans les communes limitrophes et dont il aura fait la déclaration régulière.

Le compte de ces magasins sera suivi comme ceux de la fabrique, et les mêmes formalités seront observées pour les sorties.

Seront saisis tous les sucres, sirops et mélasses recélés dans la fabrique ou ses dépendances, ainsi que ceux appartenant aux fabricants, qui seraient trouvés dans des magasins ou dépôts non déclarés,

soit dans la commune où est située la fabrique, soit dans les communes limitrophes.

ART. 12.

La circulation des sucres indigènes et exotiques, libérés ou non libérés d'impôt, est soumise à la surveillance des préposés :

1° Dans l'étendue de l'arrondissement où est située une fabrique, et dans les cantons limitrophes de cet arrondissement.

Les cantons composés de fractions d'une même ville seront, ainsi que leurs parties rurales, considérés comme ne formant qu'un seul canton.

2° Aux entrées de toutes les villes assujetties à la perception du droit d'entrée sur les boissons, lorsqu'elles seront situées dans un département où il existera une fabrique de sucre.

Les sucres raffinés, libérés d'impôt, tant en pains que candis, enlevés de tout autre lieu que d'une fabrique ou de magasins appartenant à un fabricant, pourront circuler sans expédition, moyennant que le chargement soit accompagné d'une lettre de voiture indiquant le lieu d'enlèvement, celui de destination et le nom de l'expéditeur, sans préjudice des obligations imposées à la circulation dans le rayon des douanes.

ART. 13.

Les voituriers, bateliers et tous autres qui conduiront des chargements de sucres, seront tenus d'exhiber sur tous les points soumis à la surveillance, conformément à l'article précédent, et à l'instant même de la réquisition des employés des

contributions indirectes, des douanes ou des octrois, les expéditions de la régie et les lettres de voiture dont ils devront être porteurs.

Ces expéditions seront assujetties aux règles prescrites par la loi du 22 août 1791. Cependant la peine encourue, en cas de non rapport du certificat de décharge d'un acquit-à-caution, ne sera que d'un simple droit à titre d'amende, lorsque déjà un premier droit aura été payé par l'expéditeur, ou constaté à sa charge.

ART. 14.

Dans le cas où les colis de sucre devront être plombés, l'expéditeur remboursera les frais de cette opération, au taux qui sera déterminé par le Ministre des finances.

ART. 15.

Il sera établi des entrepôts réels pour les sucres dans les villes de Paris et de Lille.

Les frais de perception et de surveillance de ces entrepôts sont à la charge de l'Etat, conformément à l'article 11 de la loi du 10 août 1839.

Il pourra en être établi dans toutes les villes qui en feront la demande, en prenant l'engagement de pourvoir à tous les frais, conformément à l'article 10 de la loi du 27 février 1832.

TITRE II.

Des glucoses.

ART. 16.

Les fabricants de glucoses sont soumis aux

obligations imposées aux fabricants de sucres de betterave, par les articles 3, 4, 5, 9 et 11 de la présente loi.

Sont compris sous la dénomination de glucoses et assujettis au droit de 2 francs par 100 kilogr. fixé par la loi du 2 juillet 1843, tous les produits saccharins non cristallisables, quelle que soit la matière première dont ils seront extraits, lorsque ces produits sont concentrés à 25 degrés, ou exportés hors de la fabrique où ils ont été confectionnés.

ART. 17.

Les dispositions des articles 12, 13 et 14 de la présente loi, concernant la surveillance à la circulation des sucres cristallisables, sont applicables aux glucoses granulées.

Pour les glucoses à l'état de sirop ou à l'état concret, cette surveillance ne s'exercera que dans un rayon de mille mètres autour de la fabrique.

TITRE III.

Dispositions générales.

ART. 18.

Les fabricants de sucres cristallisables et de glucoses paieront, chaque mois, les droits dus sur les quantités dont l'enlèvement aura été effectué, ainsi que sur celles qui auront été reconnues manquantes aux charges; le tout sous déduction de deux pour cent du poids net pour bonification.

Les sommes dues pourront être payées en obli-

gations dûment cautionnées, à quatre mois de terme du jour où le droit sera exigible, pourvu que chaque obligation soit au moins de trois cents francs.

Les fabricants qui voudront se libérer au comptant, au lieu de souscrire des obligations, jouiront, pour le temps que celles-ci auraient à courir, d'un escompte calculé au même taux que pour les sucres coloniaux.

ART. 19.

Pour la pesée des sucres et des glucoses, lors des exercices, recensements et inventaires, ainsi que pour la vérification des chargements au départ ou à l'arrivée, les fabricants, les expéditeurs et les destinataires seront obligés de fournir les ouvriers, de même que les poids, balances et autres ustensiles nécessaires, à l'effet d'opérer la pesée et de reconnaître la nuance des sucres.

Les fabricants seront tenus également de fournir, sur la demande des employés, les ouvriers, l'eau, les vases et ustensiles nécessaires pour vérifier, au moyen de l'empotement, la contenance des vaisseaux par eux déclarés.

ART. 20.

Toute infraction aux dispositions de la présente loi sera punie d'une amende de 100 francs à 1.000 francs, et de la confiscation des sucres, glucoses, sirops et mélasses fabriqués, recélés, enlevés ou transportés en fraude.

En cas de récidive, l'amende pourra être portée au double.

ART. 21.

Les contraventions aux lois et règlements concernant la perception des droits imposés sur le sucre et sur la glucose, seront constatées et poursuivies dans les formes propres à l'administration des contributions indirectes.

Le produit net des amendes et confiscations prononcées par suite desdites contraventions, sera réparti conformément à l'article 126 de la loi du 25 mars 1817.

ART. 22.

Il sera pourvu, par des règlements d'administration publique, aux mesures nécessaires pour garantir l'uniformité et la conservation des types, pour déterminer les obligations des fabricants, les conditions de l'exercice dans les fabriques, les formalités à l'enlèvement et à la circulation des sucres, le paiement des droits, enfin pour assurer le recouvrement de l'impôt sur les sucres cristallisables et non cristallisables, et l'entière exécution de la présente loi.

Les contraventions aux prescriptions des règlements à intervenir, sont punies conformément à l'article 20 de la présente loi.

TITRE IV.

Dispositions transitoires.

ART. 23.

Pendant les trois mois qui suivront la pro-

mulgation de la présente loi, les ordonnances des 16 août 1842 et 7 août 1843 demeureront en vigueur dans tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions précédentes.

Les contraventions aux prescriptions desdites ordonnances seront punies conformément à l'article 20 ci-dessus.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 10 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. MÉRILHOU, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la suppression des droits et vacations accordés aux juges de paix.

MESSIEURS,

Vous avez renvoyé à l'examen de votre commission un projet de loi, présenté par le Gouvernement, et adopté par l'autre Chambre, et qui a pour objet de changer le mode de rémunération des juges de paix, et de leurs greffiers. On nous propose, quant aux greffiers, d'élever leur traitement; et quant aux juges de paix, d'abolir les droits et vacations perçus par eux directement sur les justiciables, et en les remplaçant par un traitement fixe, déterminé pour chaque catégorie de justices de paix.

Dans l'état actuel des choses, le traitement des juges de paix se compose de deux portions : une

* Cette commission était composée de MM. le baron FRÉTEAU DE PÉNY, le baron GIROD (de l'Ain), le président BOULLET, BARTHE, PÉDRE LA CAZE, le marquis DE BELBEUF, MÉRILHOU.

somme fixe payée par le Trésor public, et une rétribution exigible de chaque justiciable, pour certains actes de l'autorité de ces magistrats, d'après un tarif réglé par les décrets.

Cette situation, établie par les lois des 3-5 novembre 1790, et 6-27 mars 1791, présente des inconvénients reconnus depuis longtemps, mais dont la réforme toujours reconnue nécessaire a été jusqu'ici retardée par des considérations financières.

Ce droit donné aux juges de paix d'exiger certaines rétributions des justiciables qui recourent à leur autorité, a paru, avec raison, contraire au principe fondamental de notre organisation judiciaire, à savoir que *la justice est gratuite en France, et que les juges sont salariés par l'Etat.* Ce principe qui est proclamé par la loi même qui institue les juges de paix, ne peut se concilier avec l'obligation où est le justiciable, dans certains cas, de payer au magistrat un salaire ou indemnité pour tel ou tel acte qu'il vient requérir de son autorité. Ce genre de prestations ressemble trop aux anciennes épices de la magistrature; la situation des juges de paix à cet égard, comparée à celle des membres des tribunaux de première instance et des cours royales présente une différence peu compatible avec la considération qui doit entourer tous les degrés de la hiérarchie judiciaire. S'il est vrai que la justice est une dette de la société envers ses membres, il est évident que cette dette doit être acquittée, de manière à n'être pas un echarge pour le pauvre qui en réclame l'accomplissement.

La cessation de l'état des choses actuel est réclamée par les besoins du justiciable qui, souvent, est obligé de prendre sur les besoins de sa famille la somme nécessaire pour payer les vacations du juge de paix. C'est une charge dont il faut dégager les classes pauvres. Il est nécessaire, d'un autre côté, que celui qui rend la justice soit indépendant de celui qui la réclame, que sa légitime rétribution ne dépende pas de la mauvaise humeur d'un plaideur qui a perdu son procès, et que les actes de son autorité, auxquels s'attache une rétribution, au lieu d'être ce qu'ils sont en effet, le produit spontané de la conscience, ne paraissent pas aux yeux du justiciable le résultat d'une sordide spéculation du magistrat.

Sans relever tous les inconvénients de cette situation, il suffit de dire que le remplacement des vacations des juges de paix, par une augmentation de traitement, est un besoin public, dont tout le monde reconnaît l'urgence et la gravité.

C'est là l'objet du projet de loi proposé. Désormais les juges de paix n'auront droit à une indemnité que dans des cas très-rares, c'est-à-dire lorsqu'ils se transporteront à plus de cinq kilomètres du chef-lieu du canton.

La fixation de la base de l'augmentation de traitement de ces magistrats, en remplacement des vacations supprimées, demande quelques explications.

Il existe 2.847 juges de paix en France. Leur traitement fixe actuel fixé par la loi du 26 février 1799 (8 ventôse, an 7) est de 800 francs

dans 2.745 cantons. Pour les autres cantons, le traitement varie suivant la population du chef-lieu ; il est de 2.400 francs à Paris, de 1.600 francs à Bordeaux, de 1.200 francs à Lille, Nantes, Rouen, Strasbourg et Toulouse.

Si ce traitement était insuffisant, il y a quarante-six ans, si le législateur d'alors a compté sur le supplément que les juges de paix devaient trouver dans le produit des vacations, tout le monde comprendra que ce supplément est plus nécessaire que jamais, aujourd'hui que l'accomplissement de près d'un demi-siècle a presque doublé le prix des choses nécessaires à la vie.

La nature des recouvrements que les vacations procurent aux juges de paix, en rend le résultat très-variable d'une année à l'autre, et même d'un canton à un autre canton, par suite des remises intégrales ou partielles que font souvent les juges de paix, soit à tous leurs justiciables, soit à certains d'entre eux. Il est donc tout à fait impossible d'évaluer, d'une manière exacte, la perte que la suppression des vacations occasionnera à tel ou tel siége de justice de paix.

Au lieu de faire un calcul spécial pour chacun des 2.847 titulaires, on a cru, avec raison, devoir adopter pour la fixation du supplément une base générale analogue à celle qui avait été suivie primitivement pour la fixation du traitement principal, et d'après laquelle on règle les différences des traitements des divers fonctionnaires de l'ordre administratif et judiciaire. Cette règle c'est celle de la dépense plus ou moins forte, que doit

entraîner pour le juge de paix sa résidence au milieu d'une population plus ou moins nombreuse.

Le projet de loi pose un principe général et détermine les exceptions que ce principe doit recevoir. C'était la marche suivie par la loi du 8 ventôse, an 7.

De même que cette loi avait fixé comme règle générale le traitement des juges de paix à 800 fr. de même le projet actuel propose de le fixer à 1.200 francs. Ainsi, en général, l'augmentation est de 400 francs, somme qui représente la perte présumée, résultant de la suppression des vacations.

Voilà le principe; voici les exceptions :

Dans les villes où siégent des tribunaux de première instance, les juges de paix auront le traitement des juges de ces tribunaux. Cette assimilation élèvera les juges de paix dans l'opinion publique; l'importance que doit avoir un magistrat qui décide *seul* d'intérêts souvent fort graves, la multiplicité de ses rapports avec toutes les classes de la population, la nécessité d'attirer dans ces fonctions des hommes capables, qui se sentiraient toujours plus portés à rechercher l'entrée des tribunaux de première instance; tout cela motive assez l'assimilation proposée par le projet de loi.

D'un autre côté, le département de la Seine, à raison de l'importance de sa population et de l'immensité des affaires qui s'y présentent, a toujours été placé dans une position exceptionnelle. Aussi, les juges de paix de Paris réuniront à leur traitement personnel, qui est celui des juges de

première instance, un supplément de 1.500 francs pour un secrétaire, et les juges de paix de Sceaux et de Saint-Denis auront un traitement de 3.000 fr.

Dans les villes de 20.000 âmes et au-dessus, et à Mézières, le traitement des juges de paix sera de 1.800 francs. Mézières est, à cet égard, dans des conditions tout à fait spéciales. Cette ville, dont la population n'est que de 4.159 âmes, est un chef-lieu de département, mais dépend du tribunal de première instance de Charleville. Comme siége de la préfecture et de la plupart des autres autorités départementales, le séjour de cette ville doit entraîner plus de dépenses qu'un simple chef-lieu de canton.

Les mêmes motifs font proposer d'élever à 1.500 francs le traitement des juges de paix des villes et communes ayant plus de 3.000 âmes de population agglomérée, et des chefs-lieux d'arrondissement où ne siége pas un tribunal de première instance.

Les dépenses qu'entraînera l'augmentation de traitement des juges de paix s'élèveront à 1 million 500.000 francs; mais, d'une part, cette augmentation est plus apparente que réelle, puisque les justiciables qui ne sont autres que les contribuables eux-mêmes, seront par là dispensés de payer les vacations supprimées et qu'on évalue en masse à environ 1 million. D'autre part, les 500.000 fr. qu'on peut regarder comme constituant une dépense nouvelle, sans être une aggravation sensible aux charges publiques, rapprocheront le traitement des juges de paix fixé en 1799 du taux qu'il

doit atteindre un jour par comparaison avec tous les autres traitements fixés ou augmentés depuis cette époque.

La mesure proposée, éminemment utile au point de vue de la dignité de la justice, peu onéreuse au Trésor public, soulève dans l'intérêt personnel des juges de paix une objection qui exige une réponse.

Un grand nombre de juges de paix verront améliorer leur position par la substitution d'un traitement aux vacations; quelques autres resteront à peu près dans la même situation, mais un certain nombre y perdront.

Le fait est vrai, mais il ne faut pas s'en exagérer la gravité.

Sur 2.847 juges de paix, il y en aura 2.450 environ dont la position resterait stationnaire ou serait améliorée par le projet de loi actuel : ainsi, il y aurait à peu près 397 juges de paix pour lesquels la conservation des vacations rétribuées présenterait plus d'avantage que l'élévation projetée du traitement.

L'idée d'une indemnité individuelle pour cette classe de juges de paix, suggérée d'abord par des scrupules honorables, n'a pas tardé à être abandonnée; et elle devait l'être, car les fonctions publiques sont instituées dans des vues d'utilité générale, et non pour l'avantage personnel des titulaires. Ainsi l'Etat est toujours en droit de modifier les conditions d'exercice, et l'étendue des traitements qui en sont la suite. Dès lors on ne saurait admettre qu'un traitement déterminé puisse être l'objet d'un droit acquis, et que l'Etat perde la fa-

culté de le modifier, de le diminuer, de le restreindre.

Ainsi la seule question qu'il y ait à poser, c'est de savoir si l'intérêt général exige la substitution d'un traitement fixe à un système de vacations rétribuées. Or, l'affirmative n'est pas douteuse.

D'ailleurs, pour les juges de paix dont le traitement nouveau serait inférieur à l'ancien traitement réuni aux vacations, la perte sera moins grande qu'on ne le croit au premier coup d'œil. L'insolvabilité de plusieurs justiciables débiteurs des vacations, les remises volontaires que font souvent les juges de paix, réduisent considérablement la perte réelle qui sera le résultat du projet actuel. Le Gouvernement affirme qu'il y en aura seulement quelques-uns qui perdront au delà de 500 francs.

En s'occupant d'améliorer la situation de l'institution des juges de paix, il était naturel que le législateur portât aussi son attention sur le sort de leurs greffiers. L'insuffisance du traitement attribué à ces officiers ministériels était depuis longtemps signalée par des réclamations nombreuses, et par des témoignages dignes de foi.

En effet, d'après la loi du 21 prairial an 7 (9 juin 1799), et d'après le tarif du 16 février 1807, les greffiers des juges de paix reçoivent : 1° un traitement égal au tiers de celui de ces magistrats; 2° des vacations dont le montant est, d'après le tarif, les deux tiers de celles des juges de paix; 3° des droits d'expéditions et autres que détermine le chapitre II, livre 1 du même tarif.

Ainsi le traitement est de 800 fr. pour douze greffiers; de 533 fr. 33 c. pour dix-huit; de 400 fr. pour vingt-cinq; de 333 fr. 33 c. pour cinquante-un; de 266 fr. 67 c. pour deux mille sept cent quarante-un.

Le produit des droits et vacations est en général peu considérable dans les greffes dont les titulaires ont un traitement inférieur à 500 fr.

La situation des greffiers de justices de paix dont le traitement est supérieur à 500 fr. n'a pas paru nécessiter une amélioration; car cette somme ne fait que s'ajouter au produit des vacations, qui sont plus considérables dans cette classe de greffes que dans les greffes moins importants; ainsi l'existence de leurs titulaires a paru convenablement assurée. L'amélioration projetée a donc dû se borner aux greffiers dont le traitement sans les droits et vacations ne s'élève pas à 500 fr. Le nombre des greffiers qui appartiennent à cette catégorie est de 2.817.

La question de savoir s'il y avait lieu en ce cas de procéder par l'élévation du traitement ou bien d'assurer aux droits et vacations des greffiers un produit plus considérable, a donné matière à des discussions graves. Après avoir pesé avec maturité les motifs de préférence pour chacun de ces deux modes, on s'est arrêté à la simple augmentation du traitement, c'est-à-dire que c'est aux dépens du Trésor public *uniquement*, que les greffiers des juges de paix verront améliorer leur sort. La charge qui en résultera pour le Trésor sera de 6 à 700.000 fr.

En effet, le surhaussement du tarif n'aurait pu

se faire qu'en taxant des actes qui ne le sont pas encore, ou en élevant la rétribution des articles déjà tariffés : dans l'un et l'autre cas, il y aurait eu augmentation de charges pour les justiciables. Or, la juridiction des juges de paix, comme juges, s'appliquant principalement à des contestations de peu de valeur, et qui intéressent les classes pauvres, la politique et l'humanité exigeaient qu'on évitât d'aggraver leurs charges.

Ainsi le tarif du 16 février 1807 ne sera pas révisé; les greffiers des juges de paix continueront de percevoir, comme par le passé, les droits et vacations qui leur ont été jusqu'ici attribués.

Quant aux juges de paix, aucun d'eux ne recevra désormais aucune vacation, à l'exception toutefois de ceux qui effectueront des transports à plus de cinq kilomètres du chef-lieu du canton. Une ordonnance du Roi, rendue dans les formes des règlements d'administration publique, et qui en aura le caractère, déterminera le montant de l'indemnité due pour ce cas au juge de paix. Cette ordonnance graduera l'indemnité suivant les degrés d'éloignement du lieu du transport au chef-lieu du canton au delà de cinq kilomètres.

On avait demandé si le point de départ des cinq kilomètres devait être le chef-lieu du canton, ou bien la commune où réside le juge de paix. Mais l'article 88 du décret du 18 juin 1811, article 88 qui contient le tarif des frais en matière criminelle, prend en ce cas pour point de départ des transports des juges de paix, le chef-lieu du canton et non le domicile de ce magistrat. Il n'y a pas de motifs

graves pour établir une règle différente dans les transports en matière civile.

L'effet du projet actuellement en discussion est de décharger les justiciables du paiement des vacations qu'ils supportent aujourd'hui, et d'améliorer le sort de la classe la plus nombreuse des juges de paix et de leurs greffiers par une dépense de 2.200.000 fr., dont s'augmenteront les charges du budget. Peut-être plus tard la situation des finances permettra de compléter l'œuvre que l'on commence, et de supprimer, moyennant une légère augmentation de traitement, l'indemnité de déplacement à plus de cinq kilomètres.

La Chambre a renvoyé à l'examen de la commission plusieurs pétitions dont l'objet se rattachait aux matières qui sont l'objet du projet de loi. Nous devons rendre compte à la Chambre du résultat de cet examen.

Les pétitions n°s 116, 131, 132, 133, 134, 144, 152, 154, 198, 199, 223, 224 et 326 sont émanées des greffiers des justices de paix des arrondissements de Poitiers, Châlons-sur-Marne, Blois, Avesne, Saint-Brieuc, Lorient, Barbezieux, Lyon, Grenoble, Nantes, Ancenis, Châteaubriand, Savenay, et canton de Cabanes (Arriége).

Ces pétitions ont toutes le même objet, c'est-à-dire l'amélioration du sort des pétitionnaires. Le projet de loi a cru y pourvoir d'une manière suffisante par l'élévation du traitement de la classe la plus souffrante de ces officiers ministériels. Quant à l'élévation du tarif de leurs actes, et à l'introduction dans le tarif, d'actes qui n'en font pas partie, votre

commission a pensé qu'il n'y avait pas lieu d'accueillir les vœux des pétitionnaires. Il en est de même de la demande qu'ils font d'un privilége exclusif pour certaines ventes mobilières dans les communes où il n'existe pas de commissaires-priseurs. Votre commission pense aussi qu'à cet égard il n'y a pas lieu de changer la législation existante.

Une pétition d'un juge de paix inscrite sous le n° 130, a pour objet de combattre la suppression des vacations, par le motif du préjudice qu'en éprouveront certains juges de paix.

Votre commission s'est suffisamment expliquée sur ce point.

Elle m'a chargé de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi.

IMPRESSION
N° 115.
—
1845.

IMPRESSIONS
N° 115.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DE BOIS-LE-COMTE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la construction de trois édifices à affecter à des services d'intérêt général.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous a été présenté, le 30 mai dernier, par M. le Ministre des travaux publics, se divise en trois parties réunies dans une même opération : la translation du département des affaires étrangères sur le terrain qui sert de jardin à la Chambre des Députés; celle de l'administration du timbre et de l'enregistrement, sur un emplacement situé dans les dépendances de l'ancien couvent des Petits-Pères, et qui appartient également au domaine de l'Etat; celle enfin des archives de la cour des comptes à la place qu'occupent aujour-

* Cette commission était composée de MM. le vicomte D'ABANCOURT, le comte D'ARGOUT, BARTHE, le baron DE BOIS-LE-COMTE, le duc D'ESTISSAC, le vicomte DE FLAVIGNY, le comte DE RAMBUTEAU.

d'hui les deux maisons de la rue de Lille, nos 71 et 71 *bis*, dont le Gouvernement ferait l'acquisition.

En recevant la proposition remise à son examen, votre commission a d'abord désiré connaître les motifs qui ont engagé le Gouvernement à réunir dans un seul projet de loi des objets qui concernent trois ministères différents, à lier dans une même opération trois opérations qui se présentaient comme entièrement distinctes les unes des autres.

Elle a reconnu que le Gouvernement n'avait pas seulement cédé au désir de présenter aux Chambres un résultat général plus satisfaisant en compensant les dépenses à faire sur un point par les bénéfices obtenus sur un autre; mais qu'une mise en vente simultanée prêtait aux terrains contigus des archives des affaires étrangères et du timbre une plus value qui n'était pas estimée à moins de 400,000 francs.

Votre commission a dû chercher ensuite à apprécier les principes adoptés dans l'estimation des dépenses à faire et des recettes à recouvrer. Aidée et guidée par les renseignements antérieurement produits à l'appui d'un projet déjà présenté deux fois à la Chambre des Députés, elle s'est assurée que les bases d'évaluation employées prêtaient aux résultats établis autant de certitude, ou du moins de probabilité qu'il est permis d'en espérer de ces sortes d'études et de calculs posés à l'avance. Je craindrais d'occuper inutilement l'attention de la Chambre en reproduisant ici les détails de ces

recherches ; je passerai immédiatement à examiner chacune des trois parties dont se compose l'opération générale.

Département des affaires étrangères.

Vous connaissez tous, Messieurs, la position du ministère des affaires étrangères : cette administration est restée soumise depuis sa translation de Versailles à Paris, en 1789, à un établissement constamment réputé provisoire; l'attente continuelle d'un autre local n'a fait qu'augmenter pour elle, dans celui qu'elle occupe actuellement, des inconvénients que la plus simple inspection fait ressortir de tous côtés. Elle n'ose rien ajouter, rien compléter, rien réparer, se trouve pressée et hésitant entre les avertissements qui lui demandent des mesures de sûreté devenues urgentes et une juste répugnance à s'engager dans de plus grandes dépenses pour soutenir des bâtiments dont elle entrevoit, chaque année, l'abandon définitif. Il suffirait de cette considération pour vous engager à approuver une opération que tant d'autres motifs recommandent encore à votre suffrage.

L'emplacement assigné au nouvel établissement des affaires étrangères dans le projet du Ministre n'est pas celui dont le Gouvernement lui-même avait fait choix.

Le 3 mai 1844, M. le Ministre des travaux publics avait proposé à la Chambre des Députés d'établir les affaires étrangères à l'hôtel de La Reynière que l'on eût restauré et agrandi. La Chambre des

Députés indiqua un autre emplacement auquel elle seule pouvait penser avec une complète convenance, puisqu'il s'agissait d'un terrain dont l'usage lui avait été abandonné à elle-même.

Une fois ce changement indiqué, le Gouvernement ne tarda pas à en reconnaître les avantages.

L'hôtel de La Reynière appartient bien, en effet, à l'État; mais il remplit une destination à laquelle il eût fallu pourvoir autrement; on devait se servir de bâtiments existants, ce qui est toujours un obstacle à rien produire de complet; la configuration irrégulière du terrain, ajoutait à cet inconvénient; enfin, ce terrain n'ayant d'étendue que 4.500 mètres carrés, on y joignait deux propriétés dont le prix d'achat ne montait pas à moins de 1.800.000 francs, et l'on n'obtenait encore qu'une superficie totale de 8.500 mètres carrés. Le nouvel emplacement a, de superficie, 22.000 mètres carrés; l'architecte y déploie et y coordonne ses plans sur un terrain parfaitement libre, formant un parallélogramme de 110 mètres de longueur sur 194 mètres de largeur, et le Gouvernement ne se voit pas forcé à faire d'autres dépenses pour remplacer l'usage auquel la propriété dont il dispose était consacrée.

Ces avantages d'économie dans le montant de la dépense, d'augmentation dans l'étendue de la superficie, de liberté dans l'exécution des travaux ont surmonté quelques objections; que je crois devoir m'abstenir de reproduire ici. Ces objections, par leur nature, touchant plus directement celle des deux Chambres dont les terrains doivent recevoir le nouvel établissement.

M. le Ministre des travaux publics évalue à une somme de 4.968.000 francs la dépense des constructions à élever et de l'ameublement à fournir pour le service des affaires étrangères.

Moyennant cette dépense, on aura trois corps de bâtiments liés entre eux par un jardin intérieur, et ayant leurs façades établies : l'hôtel du Ministre sur le quai d'Orsay, celui des bureaux sur la rue d'Iéna, celui des archives sur la rue de l'Université. D'un seul côté, il y aura contiguïté avec d'autres bâtiments, ceux de la Présidence de la Chambre des Députés; mais les deux établissements seront séparés par une grille continue qui, n'ayant aucune ouverture pour communiquer de l'un à l'autre, les laissera parfaitement isolés et indépendants.

Les calculs, admis dans le rapport du Ministre, portent à 4.890.000 francs la somme que l'on retirera de la vente des 8.200 mètres de terrain occupés aujourd'hui par l'hôtel des affaires étrangères et par ses dépendances. La translation de ce département, isolée de toute autre combinaison, comporterait ainsi un excédant de dépense de 78.000 francs.

Direction du timbre et de l'enregistrement.

Si l'on ne considérait que sous le rapport financier les trois branches de l'opération qui vous est proposée, celle qui concerne la direction du timbre et de l'enregistrement, serait de beaucoup la plus profitable. La dépense totale n'est évaluée qu'à 1.298.000 francs, et la vente des 4.556 mè-

tres carrés de terrain occupés par le timbre donnera, d'après l'estimation admise de 537 francs le mètre, un produit de 2.433.700 francs.

Mais, en outre de cette considération, des motifs d'urgence non moins impérieux que ceux qui existent pour les affaires étrangères, pressent la translation indiquée. L'hôtel du timbre présente sur la rue de la Paix une façade solide, massive, régulière; mais ici la façade seule est neuve, et elle ne fait que voiler des bâtiments livrés à l'état de dépérissement le plus déplorable.

Le nouvel emplacement répond de la manière la plus heureuse à sa destination. Moyennant l'acquisition de 260 mètres de terrain que la Chambre des Députés a désiré que l'on y ajoutât, l'hôtel du timbre se trouvera posé sur deux rues, préservé d'un troisième côté par une cour de séparation, et ne tenant que par un seul côté à d'autres habitations. Il serait superflu de faire ressortir les avantages et les facilités de toute nature qu'il recevra de sa position centrale au milieu de Paris, dans le quartier le plus animé des affaires et de la circulation; sur une rue, en un mot, qui joindra la Banque de France à la Bourse. Tout cet entour de mouvement et d'activité convient à une administration qui résume dans ses opérations le mouvement de toutes les transactions entre les particuliers, de même qu'une position de silence et de retraite était plus naturellement indiquée pour le ministère des affaires étrangères.

Archives de la cour des comptes.

La translation des affaires étrangères et celle du timbre, liées essentiellement l'une à l'autre, procureront donc aux deux administrations, non-seulement sans charges, mais même avec bénéfice pour le Trésor, un établissement nécessaire; c'est, en style d'affaires, une bonne spéculation. La translation des archives de la cour des comptes, dont il me reste à parler, a un autre caractère: elle se résume en une dépense assez forte, nécessitée par les besoins pressants, absolus d'un des grands services de l'Etat.

Dans le plan qui vous est proposé, chacun des édifices nouveaux étant construit pour sa destination spéciale, y répondra d'une manière complète; c'est un avantage que la nécessité même dans laquelle nous sommes aujourd'hui, de voter l'achat d'un local particulier pour les archives de la cour des comptes, doit nous faire mieux apprécier.

Nous avons vu, en effet, le palais du quai d'Orsay, après avoir été successivement attribué à un usage, puis à un autre, pendant sa lente et laborieuse construction, finir par ne plus répondre à aucun, lorsqu'il s'est trouvé achevé. On avait abandonné l'idée d'y installer le ministère des affaires étrangères. On chercha quelle autre administration y porter. On indiqua la cour des comptes et le conseil d'Etat; mais quand la cour des comptes voulut y amener avec elle ses archives, on reconnut que l'espace manquait pour les recevoir

et que les planchers n'étaient pas assez forts pour les supporter, et l'on dut les laisser où elles étaient, dans un ancien couvent de Barnabites de l'île Notre-Dame. Depuis ce moment, ces deux parties d'un même service, séparées avec mille inconvénients, n'ont pas cessé de tendre à se réunir. C'est à ce besoin que vous êtes appelés, Messieurs, à satisfaire aujourd'hui.

L'adoption du projet du Gouvernement ne donnera pas encore un résultat complétement satisfaisant ; mais les inconvénients seront, autant que possible, atténués ou couverts ; si l'on ne peut transporter la totalité des archives dans l'hôtel du quai d'Orsay, on y réunira du moins les dossiers les plus nécessaires au service courant. On avait calculé qu'on pourrait ainsi y établir 12.000 casiers, les uns remplis, les autres destinés à recevoir la masse des papiers qu'y doit verser la comptabilité de chaque année.

Il restait à placer 12.000 autres casiers. Du moment où l'on ne pouvait les admettre dans l'hôtel même occupé par l'administration aux soins de laquelle ils étaient confiés, la condition à obtenir était de les en rapprocher le plus possible. Deux maisons situées dans la même rue que la cour des comptes, presque en face, celles marquées n° 71 et 71 *bis*, se sont trouvées à vendre. Le Gouvernement s'est assuré, par des accords provisoires, qu'il pourrait les avoir, l'une pour 250.000, l'autre pour 165.000 francs.

Les dépenses monteront, d'après cette combinaison :

Pour les achats de terrain à. . .	415.000 fr.
Pour les constructions à. . . .	750.000
Pour l'établissement de nouveaux casiers à.	30.000
Total de la dépense. . .	1.195.000
La vente de l'ancien couvent des Barnabites rendra.	450.000
Excédant de la dépense.	745.000 fr.

Résultat général.

En réunissant maintenant sous un même coup d'œil les trois opérations, nous y reconnaissons les résultats suivants :

	Crédits demandés.	Produits des ventes.
Affaires étrangères.	4.968,000 fr.	4.890.000 fr.
Timbre et enregistrement. . . .	1,298.000	2,433,700
Archives de la cour des comptes.	1.195.000	450.000
Total général.	7.461.000	7.773.700

Le résultat définitif donne donc un excédant de recette, ou un bénéfice, de 312.700 francs.

Le Trésor pourvoira aux avances à faire, au moyen des ressources de la dette flottante; il se remboursera plus tard par le produit de la vente des édifices et terrains aujourd'hui affectés aux administrations qui vont être transportées ailleurs.

Toutes les dispositions sont prises pour que les travaux commencent aussitôt que votre vote le permettra.

Dès la fin de la campagne prochaine, la direction du timbre et les archives de la cour des comptes, et, dans le courant de l'année 1848, les affaires étrangères, trouveront prêts à les recevoir les édifices qui leur sont destinés. Ainsi, Messieurs, en moins de quatre ans, et sans qu'il en coûte rien au Trésor public, vous aurez, au grand avantage du pays, acquis à trois des services les plus importants de l'État, la sécurité dans la conservation, par l'isolément des bâtiments, la facilité dans le travail par une distribution intérieure sagement combinée, la célérité dans l'expédition des affaires par le rapprochement des employés et des documents; et vous aurez assuré en même temps la convenance et la dignité de la représentation nationale vis-à-vis des étrangers.

C'est à ces titres, Messieurs, que votre commission vous propose d'adopter le projet de loi qui vous est présenté par M. le Ministre des travaux publics.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juin 1845.

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 relatif aux caisses d'épargne.

MESSIEURS,

Le projet de loi que vous nous avez chargés d'examiner, a pour but de modérer la progression croissante des sommes versées aux caisses d'épargne, et de prévenir les dangers qui pourraient naître un jour de l'obligation de leur remboursement immédiat. Pour en bien faire comprendre les motifs, il est nécessaire d'entrer dans quelques détails sur la nature et l'origine de ces établissements, et sur la législation qui les régit.

De tout temps, on a regretté de voir la classe laborieuse songer trop peu à l'avenir, et négliger

*Cette commission était composée de MM. ODIER, le baron DUPIN, le baron DE DAUNANT, le comte DARU, le comte D'ARGOUT, le président BOUILLET, le comte PELET DE LA LOZÈRE.

de faire des économies pour améliorer son sort ou pour subvenir aux mauvais jours. Les moralistes ont cherché à lui inspirer plus de prévoyance. Le sage Franklin lui a donné ses ingénieux conseils. Mais beaucoup de temps s'est écoulé avant que personne songeât à lui faciliter la pratique des vertus qu'on lui recommandait, en mettant à sa portée un moyen sûr et facile de placer ses économies et de les faire fructifier.

La première idée des caisses d'épargne est née, vers la fin du dernier siècle, en Allemagne et en Suisse; elle fut fille de l'esprit municipal. Quelques citoyens de Hambourg, de Berne, de Genève s'associèrent pour fonder une caisse dans laquelle les ouvriers et les domestiques pourraient verser leurs épargnes, pour les reprendre à volonté, grossies de l'intérêt. Cette idée se répandit en Angleterre et en Ecosse, et quelques établissements semblables y furent formés; mais la guerre de la Révolution française qui survint, et qui s'étendit à toute l'Europe, empêcha ce germe heureux de se développer.

Le retour de la paix, en tournant l'activité des esprits vers d'autres objets, donna naissance à une foule de choses utiles. L'œuvre interrompue des caisses d'épargne fut reprise. Plusieurs sociétés se formèrent à Londres, en 1815 et 1816, pour en établir dans cette capitale à l'instar de celles qui existaient dans des villes moins importantes, et ces institutions inspirèrent tant d'intérêt et parurent devoir être d'une utilité si générale que le Parlement s'en occupa, dès 1817, pour les aider dans

l'accomplissement de leur tâche et pour régulariser leurs opérations.

La France ne pouvait tarder de suivre cet exemple. Un certain nombre d'hommes généreux, appartenant à une société d'assurances de Paris, se réunirent, en 1818, pour former, dans cette ville, une caisse d'épargne. Ils demandèrent à se constituer en société anonyme pour mieux obtenir, par cette existence légale, la confiance de ceux dont ils voulaient servir gratuitement les intérêts, offrant de fournir un local pour l'établissement, et de donner une somme pour subvenir aux premiers frais qu'il occasionnerait. Une ordonnance approuva leurs statuts, et les constitua en société anonyme pour trente ans. Les statuts portaient que les sommes versées par les déposants seraient employées en achats de rentes sur l'Etat, au nom de la caisse (article 2); qu'aussitôt que le crédit d'un déposant représenterait le capital d'une rente de 50 francs (minimum des inscriptions délivrées par le Trésor). Cette rente serait transférée, en son nom, sur celles appartenant à la caisse (article 15). Le remboursement des dépôts non convertis en rentes était exigible en prévenant huit jours à l'avance (article 13). L'intérêt enfin fut provisoirement fixé à 5 pour 100, taux bien inférieur à celui que produisait alors la rente dont le cours flottait entre 64 et 70 f. (article 9). Du reste, point de limite pour le montant de la somme qu'il était permis de verser par semaine; point de limite non plus pour le capital qui pouvait être accumulé, tant on était loin de s'attendre au développement qu'ont pris les caisses

d'épargne ; et de prévoir les embarras qui pouvaient naître de l'importance de leurs versements.

Les recettes de la caisse d'épargne de Paris ne furent, dans le deuxième semestre de 1818 qui suivit sa création, que de. . . . . 54.867 fr.

Mais elles s'élevèrent, dès 1819, à. 980.515

En 1820, à. 2.585.368

En 1821, à. 5.861.717

Cette progression croissante alarma les fondateurs pour la responsabilité qui pesait sur eux. Ils convertissaient bien en rentes, au nom des déposants, les sommes qui permettaient de leur transférer 50 francs de rentes, et toute responsabilité cessait pour eux, à l'égard de cette partie des versements. Mais le restant formait encore une somme importante, qui n'était représentée que par les rentes achetées au nom de la caisse, et si, dans un moment de panique, celle-ci était obligée de les vendre pour subvenir aux remboursements, elle éprouverait nécessairement une perte par la baisse qui aurait lieu, et risquerait de ne pouvoir remplir ses engagements.

Cette crainte engagea l'un des fondateurs de la caisse d'épargne, qui était en même temps membre de la Chambre des Députés (1), à demander dans la discussion de la loi des finances de 1822, que le Trésor fût autorisé à délivrer des inscriptions de rentes de moins de 50 francs. Cette demande, dont

(1) M. le baron Benjamin Delessert.

il exposa les motifs, fut admise, et le minimum des inscriptions de rente abaissé à 10 francs. Une ordonnance, rendue en exécution de la loi, autorisa la caisse d'épargne à transférer des rentes au nom des déposants, toutes les fois que le dépôt représenterait le capital d'une rente de 10 francs. Six semaines furent données aux déposants pour déclarer s'ils consentaient à ce transfert ou s'ils aimaient mieux retirer leurs fonds; plus de la moitié consentirent (5.419.298 francs), le reste fut remboursé (4.723.721 francs), et la caisse se trouva déchargée des quatre cinquièmes de la responsabilité qui pesait sur elle.

Malgré la sécurité plus grande qui résultait de cette mesure, on crut devoir prendre des précautions contre l'excès des versements. Le maximum par semaine qui avait été fixé peu après la fondation de la caisse à 600 francs, fut abaissé à 100 francs, puis à 50 francs. Cette mesure eut aussi pour but de faire cesser un abus qui consistait en ce que de petits capitalistes versaient leurs fonds à la caisse d'épargne pour jouir de l'avantage de se faire transférer des rentes sans frais, et usurpaient ainsi une faveur qui ne leur était pas destinée.

L'effet de ces mesures restrictives fut de faire descendre les versements, en 1823, à 2 millions, et, jusqu'en 1826, ils n'atteignirent pas 4 millions; mais en 1827, ils reprirent leur progression ascendante et s'élevèrent en 1828 à plus de 6 millions. Le solde dû par la caisse aux déposants, à la fin de cette année, défalcation faite des rembour-

sements et des transferts de rentes, fut d'un peu plus de 2 millions.

Cette somme, toute faible qu'elle était, si on la compare à celles auxquelles on est arrivé aujourd'hui, excita de nouveau la sollicitude de la caisse, parce que l'élévation des rentes, montées au-dessus du pair, lui fit craindre, si elle était obligée de vendre, dans un moment critique, celles qui lui appartenaient, d'éprouver une perte plus considérable. Pour n'avoir pas à courir ce danger, elle demanda au Gouvernement de pouvoir placer, en compte courant, au Trésor tous les fonds qui lui seraient versés, ainsi que cela se pratiquait en Angleterre. Par là, elle n'aurait plus à craindre d'être obligée de vendre ses rentes à perte, et le succès de l'institution s'accroîtrait, parce que les déposants, n'ayant plus à subir la nécessité d'une conversion en rentes, chacun apporterait plus volontiers à la caisse, les épargnes qu'il ferait.

L'autorisation demandée devait avoir pour résultat de faire peser sur le Gouvernement la responsabilité dont la caisse d'épargne de Paris serait déchargée, et, si on l'accordait, on ne pouvait refuser la même faveur à celles des départements qui commençaient à se former (1). Cependant on l'accorda.

Une ordonnance du 3 juin 1829 autorisa le Trésor à recevoir en compte courant, à l'intérêt de quatre pour cent, les versements des caisses d'é-

---

(1) On en comptait onze dens les villes principales, Lyon, Bordeaux, Rouen, etc.

pargne (1) mais on s'attendait si peu à l'immense développement qu'ont pris ces versements et aux embarras qu'ils ont créés que le Ministre des finances, dans le rapport dont l'ordonnance est accompagnée dit, *qu'en venant se joindre aux autres ressources temporaires du Trésor, ils n'augmenteront que faiblement la dette flottante.* L'ordonnance, toutefois, prit certaines précautions. Elle statua que la faveur qu'elle accordait ne serait applicable qu'aux caisses d'épargne qui limiteraient les versements à 50 fr. par semaine pour chaque déposant, et son capital à 2.000 fr. La loi du budget de 1830 ratifia cette concession.

De cette ordonnance, et de cette loi, date la situation actuelle des caisses d'épargne, par rapport au Gouvernement. Ce fut une révolution complète dans leur régime. D'institutions particulières qu'elles étaient, elles devinrent, par le fait, une institution publique, et quoiqu'elles continuassent d'être régies par les sociétés qui les avaient fondées, elles passèrent sous la responsabilité du Gouvernement, et devinrent une de ses préoccupations.

L'effet de ce nouveau régime ne fut pas d'abord sensible sur le montant des versements, parce que s'il dispensait les déposants de subir la conversion en rentes, il maintenait le maximum de 50 fr.

---

(1) La même ordonnance, autorisa les caisses d'épargne à retenir jusqu'à demi pour 100, sur l'intérêt payé aux déposants, pour subvenir aux frais de gestion. Mais la retenue qui s'opère n'est que d'un quart pour 100, et n'a pas lieu partout.

pour les versements, et de 2.000 fr. pour les dépôts. La caisse d'épargne de Paris ne reçut en 1831 et 1832, que 2 ou 3 millions par année ; mais bientôt la latitude donnée aux déposants fut considérablement augmentée; une ordonnance du 16 juillet 1833, les autorisa à verser jusqu'à 300 fr. par semaine; et la loi du 5 juin 1835, en consacrant cette disposition, augmenta aussi le maximum des dépôts en le portant à 3.000 fr.

Sous cette législation, qui régit encore aujourd'hui les caisses d'épargne, leurs versements ont pris un rapide accroissement. Ils se sont montés, à Paris :

dès 1833, à.	8.733.340	francs.
en 1834, à.	17.259.215	»
en 1835, à.	23.585.494	»
en 1836, à.	27.059.331	»

Et un accroissement plus rapide encore a eu lieu dans le nombre des caisses d'épargne fondées dans les départements, et dans le montant de leurs versements. On comptait au 31 décembre 1835, première année dont le rapport a été publié, 159 caisses d'épargne dans les départements auxquelles il avait été versé 62.185.676 fr.

Le capital enfin, placé en compte courant au Trésor, qui n'était au 31 décembre 1832, que de 6.518.103 francs, s'est trouvé être au 31 décembre 1836, pour la caisse d'épargne de

Paris, de. . . . . 50.209.047 francs.
et pour les 191 caisses des départements, de . . . . . 46.367.802 „

Total 96.576.849 francs.

Un autre embarras alors s'est produit, différent de celui qui avait préoccupé la caisse d'épargne de Paris. Que faire d'une masse de fonds aussi considérable, et qui menaçait de s'accroître? comment lui faire produire un intérêt correspondant à celui qu'on était obligé de servir? La constitution du Trésor ne lui permettait pas d'en faire le placement en valeurs productives d'intérêt. Pour faire cesser cette situation embarrassante et coûteuse, une loi fut rendue le 31 mars 1837, qui statua que, désormais, les fonds des caisses d'épargne, au lieu d'être placés en compte courant, au Trésor, seraient versés à la caisse des depôts et consignations, pour être régis, et administrés, par elle; cette caisse pourrait les employer en rentes sur l'État, en actions des canaux, en prêts aux communes ou aux départements; et leur faire produire ainsi un intérêt correspondant à celui qu'elle servirait. Tel était le mode adopté en Angleterre où les fonds des caisses d'épargne étaient régis et employés par les commissaires de l'amortissement. Le trésor, d'ailleurs, ne demeurait pas moins garant du remboursement vis-à-vis des déposants.

Qui eût pensé qu'une telle loi, qui n'avait d'autre effet que de donner à ceux-ci deux garanties, au lieu d'une, et de faire gérer leurs fonds par une administration plus indépendante que celle du Tré-

sor, serait un sujet d'alarme pour eux ? Ce fut cependant ce qui arriva ; ils ne comprirent pas le but de ce transvasement d'une caisse dans une autre et coururent au remboursement comme s'ils avaient quelque chose à craindre pour leurs intérêts. Il fallut, pour arrêter ce mouvement, qu'un de nos honorables collègues, M. le baron Charles Dupin, avec l'autorité qui lui appartient dans cette matière, publiât une brochure, dans laquelle il expliqua le but de la loi, et dissipa de chimériques appréhensions.

Cette circonstance n'est pas la seule qui ait donné à réfléchir sur la facilité avec laquelle les déposants peuvent prendre l'alarme, et sur le danger d'une demande générale de remboursements. Les appréhensions de guerre qui suivirent le traité du 15 juillet 1840, firent retirer dix millions des caisses d'épargne, en deux mois. Les Préfets écrivaient des départements pour qu'on leur envoyât, en toute hâte, des fonds sans quoi ils ne répondaient pas de la tranquillité publique, et les demandes arrivaient dans un moment où le Gouvernement pouvait avoir besoin, au contraire que des fonds plus considérables lui fussent envoyés par les comptables des départements. Les appréhensions se dissipèrent bientôt, et les demandes de remboursement cessèrent ; mais que serait-il arrivé si la crise s'était prolongée, et, surtout, si l'honneur ou les intérêts de la France avaient exigé qu'elle fît la guerre ? La panique, alors n'aurait-elle pas été autrement vive, et une brochure aurait-elle suffi à l'arrêter ? Le Gouvernement, sans

doute, et la caisse des consignations, auraient fait tous leurs efforts pour remplir, envers les déposants, un engagement sacré. On aurait porté à la Bourse les rentes et les autres valeurs, représentant, dans la caisse des consignations, les sommes qui leur sont dues, mais ces ventes se seraient faites à perte, et auraient contribué, d'une manière fâcheuse, à précipiter la baisse. L'empressement des déposants à courir au remboursement eût jeté le trouble à Paris, et dans les départements, et ces complications seraient survenues dans le moment où le Gouvernement aurait eu le plus besoin de toutes ses ressources, et du calme intérieur, pour subvenir à la défense du pays !

Ces réflexions ont agi d'autant plus fortement sur les esprits que, depuis 1840, le nombre des caisses d'épargne, celui de leurs déposants, et le montant des versements opérés par elles, ont continué de s'accroître; on comptait au 31 décembre dernier, près de 350 caisses d'épargne, et leur situation, sous le rapport du nombre des déposants, et du capital, présentait les résultats suivants :

Paris	173.515	déposants,	112.061.915 f.
Départements.	350.000	—	271.718.329
Total. . .	523.515	—	383.780.244

Tout annonçait que ces chiffres s'accroîtraient encore et nul ne pouvait dire où ils s'arrêteraient puisqu'ils étaient le résultat d'une progression

constante de 30 à 40 millions par année (1).

En présence de cette situation, on s'est demandé s'il n'y aurait pas quelque chose à faire pour concilier l'intérêt des caisses d'épargne, et le but de cette institution, avec la sécurité dont a besoin le Gouvernement d'un grand État. Plusieurs fois le Ministre des finances, invité dans les deux Chambres à s'occuper de cet objet important, a déclaré qu'il partageait leur sollicitude, et qu'il s'en occuperait. Il a réuni, en effet, une commission, composée des hommes les plus compétents, pour en délibérer avec lui, et après un mûr examen, il a présenté à la Chambre des Députés un projet de loi plus restrictif, sur quelques points, des facultés laissées aux déposants, que celui sur lequel vous avez à délibérer.

Ce projet abaissait à 100 francs le maximun des versements, par semaine, dans les départements, et à 2.000 francs le maximum des dépôts, partout, avec faculté de capitaliser l'intérêt jusqu'à 3.000 francs.

Il statuait que les déposants pourraient demander le remboursement de 500 francs dans un délai de 15 jours; mais que le surplus ne serait exigible que dans un délai de deux mois.

Ces dispositions ont été écartées et remplacées par une seule qui réduit partout le maximum des

---

(1) Le capital des caisses d'épargne s'est accru en 1844 :

A Paris de.....	8 millions.
Dans les départements de.....	25
Total de l'augmentation.....	33 millions.

dépôts à 1.500 francs et à 2.000 francs, avec l'intérêt.

C'est la disposition importante du projet de loi, celle sur laquelle nous appellerons surtout votre attention.

Le Ministre, dans son exposé des motifs, vous dit qu'elle est, à ses yeux, *une compensation suffisante* de celles qu'il avait proposées; — *qu'elle constitue comparativement avec l'état des choses actuel une amélioration considérable, et que, pour la réduction du montant total des placements, elle agira plus efficacement que ne l'aurait fait le projet de loi qu'il avait présenté.*

Votre commission a examiné le projet avec tout le soin qu'il méritait, et la majorité a partagé l'avis du Ministre sur l'utilité de la réduction proposée dans le maximum des dépôts; mais d'autres opinions se sont manifestées dans son sein qui auraient eu pour résultat, soit de rejeter, soit d'amender la loi.

L'une préoccupée, avant tout, du désir de voir les caisses d'épargne grandir et s'étendre, et regardant comme un avantage ce qu'on regarde comme un danger, aurait voulu qu'on ne touchât point à leur constitution; elle craint que la réduction du maximum des dépôts ne leur porte préjudice, et la croit contraire à l'esprit de cette institution. Dans le cas, cependant, où on jugerait indispensable de se prémunir contre des demandes trop considérables de remboursement, elle serait disposée à proposer un moyen qui n'aurait pas l'inconvénient de réduire les versements, et qui

serait plus efficace contre le danger qu'on redoute; ce serait d'autoriser les caisses d'épargne à ne rembourser, dans un temps de crise, qu'une proportion déterminée de leur capital, par semaine. Cette proportion pourrait être fixée à trois pour 100. Cela donnerait aux esprits le temps de se calmer, ou à la caisse des consignations, celui de rassembler les fonds nécessaires pour satisfaire à leurs exigences.

Une autre opinion, préoccupée, au contraire, de la gravité du danger contre lequel la loi est dirigée, craint que celle-ci ne soit insuffisante. Quelques millions, que la réduction du maximum fera retirer des caisses d'épargne, seront bientôt remplacés, dit-elle, par de nouveaux versements, et on ne sera pas plus avancé. Ne valait-il pas mieux chercher un moyen plus efficace? On l'aurait trouvé, peut-être, dans la combinaison qui a été proposée, de donner deux livrets à chaque déposant, l'un s'arrêtant à une faible somme, à 500 francs, par exemple, qui seraient remboursables à volonté, et produiraient, à raison de cela, un moindre intérêt, l'autre pouvant s'élever à une somme plus forte, qui ne serait exigible qu'après un délai plus long, et produirait, par ce motif, un intérêt plus élevé. Si ce moyen était reconnu défectueux, on en chercherait un autre. C'était un problème dont il fallait trouver la solution. Mieux valait y mettre le temps, et tâcher de faire une loi suffisante, que de s'exposer à la nécessité de revenir sur un sujet auquel on ne doit pas toucher trop souvent.

Une troisième opinion, enfin, aurait désiré, que si on réduit le maximum des dépôts à 1.500 francs et 2.000 francs, on admît une exception en faveur des mineurs auxquels une succession plus forte serait échue.

La majorité de la commission n'a pas partagé ces opinions, et s'est prononcée pour l'adoption du projet de loi. Nous devons vous dire les motifs qui l'ont déterminée.

Sur la première opinion, qui est la plus opposée au projet, puisqu'elle nie le danger dont on est préoccupé, nous avons pensé que ce danger a été suffisamment manifesté par l'empressement avec lequel on a couru, dans deux occasions, au remboursement, et qu'il ne serait pas sage d'attendre d'en avoir la preuve par des événements plus graves. Le raisonnement d'ailleurs vient ici à l'appui des faits.

Que sont, en effet, les livrets des caisses d'épargne, si non des billets à vue et au porteur, semblables aux billets de banque, avec cette différence que ceux-ci ont pour répondre du remboursement, une réserve en argent, imposée par la loi, et des effets à courte échéance; or, comprendrait-on, quand la loi prend tant de précautions, dans un cas, qu'elle en prît si peu dans l'autre?

L'Angleterre, chez qui les caisses d'épargne ont pris aussi un grand développement, n'a pas négligé les précautions qu'elles exigent. Elle a fixé un maximum pour chaque versement, et un autre pour le capital, et même a limité la somme qui

pourrait être demandée aux commissaires de l'amortissement (1), et cependant l'Angleterre a moins à craindre que nous les paniques par sa situation insulaire, qui la préserve, en cas de guerre, de l'invasion, et par le caractère plus froid de ses habitants? La crise de 1840, qui a si fort augmenté les remboursements de nos caisses d'épargne, a été sans effet de l'autre côté du détroit.

Si le danger qu'on veut conjurer est réel, peut-on dire que le moyen proposé pour le prévenir soit mal choisi et contraire à l'esprit de l'institution? Nous ne le pensons pas. Dans quel but, en effet, les caisses d'épargne ont-elles été créées? A-t-on voulu se rendre le tuteur et l'économe de quiconque, riche ou pauvre, éclairé ou ignorant, ferait des épargnes, et recevoir celles-ci, à quelque somme qu'elles pussent s'élever, pour les faire valoir au profit des déposants? Ou bien a-t-on eu en vue seulement certaines classes de personnes, et des sommes plus ou moins limitées?

Il suffit, pour s'en éclaircir, de consulter les statuts primitifs de la société qui a fondé la caisse d'épargne de Paris, origine et modèle de toutes

---

(1) Le maximum des versements est fixé, en Angleterre, à 30 livres sterling (750 francs) par année, et celui des dépôts à 150 livres sterling (3.750 francs), on n'alloue aux déposants qu'un intérêt de 3 et demi pour 100; chaque caisse ne peut demander à la fois aux commissaires de l'amortissement que 10.000 livres sterling (250.000 francs). Le capital des caisses d'épargne, malgré ces précautions, n'a cessé de s'accroître. Il est aujourd'hui de près de 800 millions.

les autres. On y lit « qu'elle est destinée à recevoir en dépôt *les petites sommes* qui lui seront confiées par les *cultivateurs*, *ouvriers*, *artisans*, *domestiques*, et *autres personnes économes et industrieuses*, et que chaque dépôt devra être d'*un franc* au moins. » (Article 1er.)

Le président de cette société, M. le duc de La Rochefoucauld-Liancourt parlant, peu de temps après, dans son assemblée générale, disait : « dans quel lieu ces *malheureux ouvriers*, ces *fidèles domestiques*, auraient-ils pu trouver à placer *les petites épargnes* que leurs sacrifices auraient retranchées *de leurs modiques salaires?* Quel particulier, quel établissement aurait reçu *les vingt, les quarante sous* qu'ils auraient pu sauver, *par semaine* de la tentation naturelle de s'en divertir le dimanche, ou d'en augmenter un peu l'aisance de leur ménage (1). »

C'est donc *l'ouvrier*, *le domestique* ou *l'artisan* dont on s'est préoccupé. C'est l'épargne sur *le salaire* ou sur les petits profits de chaque jour, qu'on a voulu protéger contre le danger de la dissipation jusqu'à ce qu'une somme suffisante eût été accumulée pour qu'il fût possible d'en faire un emploi utile ou de lui trouver un autre placement. On a considéré deux choses, la somme et la personne; celle-ci incapable d'administrer elle-même ses économies, parce que le temps ou les lumières lui manquaient, celle-là trop faible pour être employée utilement aux besoins de la famille, ou

(1) Discours du duc de Liancourt, du 8 juillet 1824.

être placée dans l'agriculture, l'industrie ou le commerce. Les caisses d'épargne, dans cette limite, étaient une entreprise possible et digne de la sollicitude de leurs fondateurs. Mais sont-elles demeurées fidèles à l'esprit de leur institution, et n'ont-elles pas dépassé, soit dans la qualité des personnes, soit dans l'importance des sommes, le but pour lequel elles avaient été créées?

Il suffit, pour reconnaître qu'elles l'ont dépassé, d'ouvrir le rapport de la caisse d'épargne de Paris, pour 1844, dans lequel les déposants sont classés suivant leur profession; on trouve parmi eux des personnes appartenant aux situations les plus élevées de la société, *au corps diplomatique, aux tribunaux, aux administrations de toute sorte,* on y trouve *des propriétaires* et *des rentiers,* et si cet abus a lieu à Paris, où la caisse d'épargne a la sagesse de ne pas admettre un crédit de plus de 2.000 fr. au compte du même déposant, que doit-ce être dans les départements où toutes les caisses profitent de la faculté de recevoir 3.000 fr.?

Rien n'est plus curieux que de voir dans le rapport du Ministre du commerce, sur les caisses d'épargne, pour 1843, le classement des déposants par professions.

Division par professions.

PROFESSIONS.	LIVRETS.	CRÉDITS.	MOYENNE.
		f. c.	
Ouvriers.....	107.137	58.780.232 80	548 54
Domestiques.....	85.151	43.713.255 64	513 36
Employés.....	20.198	13.350.538 40	661 98
Militaires et marins...	20.823	18.095.757 87	869 02
Professions diverses ..	102.221	82.044.061 67	802 61
Mineurs	71.699	24.871.889 15	346 88
Sociétés de secours mut.	1.233	1.390.447 10	1.127 69
Totaux et moyenne gén.	408.482	242.246.182 63	593 03

Il en résulte que les professions diverses, *celles pour lesquelles*, dit le Ministre, *les caisses d'épargne n'ont pas été aussi spécialement instituées* (1), possèdent le quart des livrets et le tiers de la somme qu'ils représentent.

Le classement, établi suivant l'importance des sommes, n'offre pas des résultats moins frappants.

Division suivant les sommes.

CLASSES.	LIVRETS.	CRÉDITS.	MOYENNE.
		f. c.	—f. c.
de 1 à 500 francs.....	252.680	45.561.723 97	180 31
de 501 à 1.000.....	76.178	53.095.997 30	696 99
de 1.001 à 2.000.....	51.873	70.841.192 24	1.365 66
de 2.001 à 3.000.....	19.994	48.297.413 72	2.415 59
de 3.000 et au-dessus..	7.757	24.449.855 40	3.151 97
Totaux et moyenne gén.	408.482	242.246.182 63	593 03

Ainsi les déposants possédant plus de 2.000 fr., qui ne font pas la quinzième partie du nombre total, prennent près du tiers de la somme, et la

(1) Rapport pour 1842.

moyenne de leurs livrets est quinze fois plus élevée que la moyenne de la première classe, et près de cinq fois plus que la moyenne générale. Une partie de ces déposants peuvent être sans doute des ouvriers ou des domestiques dont les économies ont atteint cette somme; mais tout annonce qu'ils y sont en petit nombre, et que la plupart appartiennent à une classe plus aisée.

Il faut remarquer de plus que la catégorie des professions diverses, composée principalement de cette classe, est celle dont les dépôts croissent le plus rapidement. Elle possédait

au 31 décem. 1842 . . .	84.899 livrets,	faisant 66.529.992 fr.
et au 31 déc. 1843 . . .	102.221 livrets,	faisant 82.044.061
Augm. dans une année.	17.322 livrets,	15.514.069 fr.

En présence de ces documents, on est autorisé à croire un fait généralement affirmé; c'est que des familles riches ou aisées placent à la caisse d'épargne jusqu'à 15 ou 20.000 fr., en plusieurs livrets, pour jouir de l'avantage d'en disposer quand elles veulent, et d'un intérêt de 4 pour 100 qu'elles n'obtiendraient pas ailleurs à une pareille condition.

Les caisses d'épargne sont donc sorties de la sphère qui leur était destinée, et il devient urgent de les y ramener.

Tel est le but de la disposition du projet de loi qui réduit le maximum des dépôts à 2.000 fr. La désignation des classes auxquelles il serait permis d'apporter leurs épargnes, et l'exclusion des autres, étant choses difficiles, ce n'est que par les sommes qu'on peut atteindre le but. C'est en en limitant

plus étroitement la quotité qu'on écartera sinon en totalité, du moins en partie, ceux pour qui les caisses d'épargne n'ont point été faites, et qui spéculent sur les avantages qu'elles présentent : et, quant aux personnes en petit nombre de la classe ouvrière, dont les épargnes auraient atteint la somme de 2.000 fr., elles trouveront l'emploi ou le placement de ce petit capital, et le retireront pour acquérir le droit de déposer leurs nouvelles épargnes. Loin de nuire à l'institution, cette réforme la servira, en contribuant à la préserver d'une exagération qui pourrait lui être funeste.

Nous croyons ce moyen meilleur que celui qui consisterait à autoriser les caisses d'épargne à ne rembourser, dans les temps critiques, qu'une proportion déterminée de leur dette, car une telle faculté pourrait, dès à présent, alarmer les déposants, et le jour où on voudrait en faire usage, ce serait un signal qui leur serait donné d'accourir pour prendre leur rang et obtenir leur remboursement.

Nous avons en faveur de l'utilité de la loi, et de son opportunité, une autorité que nous ne devons pas négliger d'invoquer, car elle est de nature à faire une grande impression sur vos esprits; c'est l'opinion du président de la caisse d'épargne de Paris. Celle-ci ayant tenu son assemblée générale, peu de jours après le vote de la loi par la chambre élective, M. le baron Benjamin Delessert, dans le discours qu'il a prononcé, s'est exprimé ainsi : « Le grand succès qu'ont obtenu les caisses d'épargne, les sommes considérables versées par elles à la caisse

des dépôts et consignations, et qui montent à près de 400 millions, ont dû appeler la sollicitude du Gouvernement, qui a cherché les moyens de prévenir les inconvénients graves qui pourraient résulter, en cas de panique, de trop fortes demandes de remboursements. Il a présenté, à cet effet, un projet de loi qui a été l'objet de longues et sérieuses discussions à la Chambre des Députés; après avoir rejeté diverses mesures, qui auraient pu nuire au succès des caisses d'épargne, on s'est borné à une seule disposition importante, celle qui consiste à réduire le maximum des livrets à 1.500 fr. et à 2.000 fr., y compris les intérêts. La caisse d'épargne de Paris avait maintenu, depuis 1829, le maximum à 2.000 francs. La nouvelle fixation à 1.500 fr. se fera donc sentir principalement dans les départements, où les caisses d'épargne reçoivent jusqu'à 3.000 fr.; on sait que la possibilité, pour chaque déposant, d'atteindre ce dernier maximum, a donné lieu à quelques abus, de la part des petits capitalistes qui, en prenant plusieurs livrets, sous différents noms, ont en dépôt des sommes assez importantes, à l'intérêt de 4 pour 100, et remboursables à volonté, ce qui sort du but des caisses d'épargne, *instituées pour faciliter les versements des petites économies*. Cette mesure n'aura donc qu'un effet peu sensible sur les opérations de la caisse de Paris. »

Ainsi parle sur la loi, et sur la restriction qu'elle propose, un homme dont le nom est associé à la fondation des caisses d'épargne, qui en a fait une des occupations de son honorable vie, et qui ne

cesse de travailler à leur progrès. Approuverait-il ce qui serait contraire au but légitime de leur institution?

Mais cette réduction dans le maximum des dépôts sera-t-elle une mesure suffisante pour prévenir le danger dont on est préoccupé, et ne vaudrait-il pas mieux chercher des moyens plus efficaces? Telle est l'objection d'un autre ordre qui nous est faite, et à laquelle nous devons répondre.

Il est impossible de dire exactement quelle diminution cette mesure apportera dans les fonds des caisses d'épargne. Cela dépend d'une foule d'éléments difficiles à apprécier. Les personnes les plus versées dans cette matière estiment qu'elle pourra être d'environ 50 millions. Elles se fondent sur la somme que représentent les dépôts au-dessus de 2.000 fr. Ils se montaient au 31 décembre 1843 :

à Paris, à	36.178.472 fr.
et dans les départements, à. .	72.747.268
Total pour l'ensemble des caisses	108.925.740 fr.

On présume que la moitié de cette somme sera retirée. Mais l'effet de la mesure, dans l'avenir, sera plus grand encore, parce qu'elle éloignera des caisses d'épargne les personnes de la classe aisée qui n'y déposent leurs fonds que par la perspective d'y réunir, au moyen de plusieurs livrets, un capital plus ou moins considérable. Elles renonceront à ce placement, quand il ne pourra leur servir que pour une somme moitié moindre, et la progression des versements, pour la partie qui provient de cette cause, sera moins rapide.

Est-ce à dire que cette mesure suffira à tout jamais? Personne ne peut le garantir. Le Ministre dit, dans son exposé des motifs : « qu'il y aurait à revenir sur ce sujet si le nouveau système ne donnait pas le résultat attendu. » Mais cela n'empêche pas qu'il ne désire l'adoption de la loi. L'espoir de trouver mieux ne doit pas, en effet, faire rejeter ce qui est bien. Sait-on s'il serait possible de faire accepter aujourd'hui quelque chose de plus efficace? Les deux livrets ont souffert beaucoup d'objections. Ils compliqueraient le travail des caisses, et augmenteraient leur dépense. Commençons par essayer l'effet de la mesure proposée; si elle ne suffit pas, on aura pour soi l'expérience, et les esprits, mieux préparés, accueilleront plus facilement d'autres moyens. La législation sur les caisses d'épargne ne s'est pas faite, en Angleterre, en un jour. On compte sur cette matière sept à huit bills du Parlement.

Nous croyons avoir répondu aux objections principales dirigées contre la loi, de manière à établir qu'elle est nécessaire, qu'elle n'a rien que de conforme à l'esprit de l'institution, et qu'elle se présente avec des chances d'efficacité suffisantes pour déterminer votre approbation.

Quant à l'exception demandée en faveur des mineurs, nous n'avons pas cru, devoir l'admettre, et voici les motifs qui nous ont déterminés.

La loi admet trois exceptions :

L'une en faveur des remplaçants militaires;
L'autre en faveur des marins;

La troisième en faveur des sociétés de secours mutuels.

Les remplaçants pourront verser en une seule fois le prix du remplacement, à quelque somme qu'il s'élève, et le laisser à la caisse où il portera intérêt jusqu'à la fin de leur service.

Les marins inscrits aux contrôles de l'inscription maritime seront également admis à verser en une seule fois la somme qu'ils recevront, pour leur solde, au moment de leur embarquement ou de leur débarquement, sans pouvoir cependant dépasser le maximum déterminé de 2.000 fr.

Les sociétés de secours mutuels, enfin, continueront de pouvoir verser jusqu'à 6.000 fr., et leur crédit pourra s'élever à 8.000 fr. par la capitalisation des intérêts.

Qui ne voit les motifs tout spéciaux de ces exceptions? Si un remplaçant n'avait pu verser la somme qu'il vient de recevoir que par fractions, de semaine en semaine, il lui eût été impossible de profiter du bienfait des caisses d'épargne puisque la loi l'oblige de partir immédiatement pour joindre le corps auquel il appartient : on lui accorde une facilité que réclamait sa position.

Un marin montant à bord de son vaisseau était dans une situation semblable pour la solde qu'il venait de recevoir, et devait obtenir la même faveur, et quant à celui qui débarque et auquel on paie à la fois une forte somme, la loi lui ouvre une porte de salut, pour la conservation de ce pécule, en l'autorisant à le déposer, mais sans qu'il puisse

dépasser le maximum de 2.000 fr. qui forme la règle commune.

Indépendamment du motif tiré de la situation des personnes, il y avait ici une raison d'Etat. Le Gouvernement a intérêt à ce que les remplaçants et les marins ne dissipent pas un pécule qui est le gage de leur bonne conduite.

Quant aux sociétés de secours mutuels, qui sont en quelque sorte les auxiliaires des caisses d'épargne, on leur accorde aussi quelque facilité pour le dépôt de leurs fonds, à cause de l'usage auquel ils sont destinés, et on trouvera que la somme qu'elles peuvent verser est peu de chose si on la divise entre le nombre de personnes dont ces sociétés sont composées. Y a-t-il de pareils motifs d'exception pour les mineurs, et que peut-on demander à leur égard?

Est-ce la faculté de verser, en une seule fois, les donations ou les successions qui leur adviennent, à quelque somme qu'elles puissent s'élever? Mais, cette faculté, ils n'en jouissent pas aujourd'hui; ils sont soumis à la règle commune, et cependant des sommes importantes sont inscrites en leur nom. Serait-ce le moment d'ouvrir une porte plus large aux versements, quand on sent la nécessité de les restreindre? A combien d'abus l'exception demandée ne pourrait-elle pas donner lieu? Quel surcroît de travail pour les caisses d'épargne, qui seraient obligées d'examiner un grand nombre de titres pour constater les droits des mineurs?

Est-ce sur le maximum du dépôt que porterait l'exception, et voudrait-on que les mineurs pus-

sent continuer d'avoir jusqu'à 3.000 francs dans les caisses d'épargne? Mais, si on consulte les états qui nous ont été distribués, on verra que la moyenne des livrets appartenant aux mineurs n'est que de 346 francs. Quel intérêt y a-t-il à ce qu'ils puissent excéder 2.000 francs? Rarement les mineurs possèdent plus que cela dans la classe pour laquelle furent destinées les caisses d'épargne; craignons de favoriser dans une autre classe, un abus qui probablement existe déjà, et d'énerver une loi qu'on accuse d'être trop peu efficace. Il existe des lois spéciales pour protéger les intérêts des mineurs. Les caisses d'épargne ont une autre destination. Que chaque matière se gouverne par les règles qui lui sont propres.

Il nous reste à vous entretenir de deux autres dispositions de la loi, qui ne sont pas sans importance.

L'article 6 porte « que tout déposant dont le crédit sera de somme suffisante pour acheter une rente de 10 francs au moins, pourra obtenir, sur sa demande, par l'intermédiaire de l'administration de la caisse d'épargne, et sans frais, la conversion de sa créance en une inscription au Grand-livre de la dette publique. » Cette disposition a pour but, comme celle qui réduit le maximum des dépôts, de diminuer la somme dont les caisses d'épargne sont responsables, et dont le remboursement peut leur être demandé. Elle ne saurait avoir la même efficacité que les conversions d'office, qui s'opéraient avant 1829. La conversion ici sera facultative, tandis qu'elle était obligatoire. Mais on a

pensé que les déposants dont le livret excède 2.000 francs, ou ceux qui atteindront à l'avenir ce maximum, pourront être tentés d'entrer dans la rente, et qu'il fallait leur faciliter cet emploi, en les dispensant des soins et des frais qu'il entraîne. Cette conversion en rentes des sommes un peu élevées, serait avantageuse à tous égards, si elle pouvait se généraliser; mais l'habitude s'en est perdue depuis 1829, et il est à craindre qu'on ait peine à la faire renaître.

L'autre disposition, contenue dans l'article 7, porte « que le Ministre des finances est autorisé à faire inscrire au Grand-livre de la dette publique, en rentes 4 pour cent (à raison de 100 francs pour 4 francs de rentes), la somme de 100 millions, solde du crédit de 450 millions francs, ouvert par l'article 35 de la loi du 25 juin 1841. Et que ces rentes seront transférées, au pair, au nom de la caisse des dépôts et consignations, pour le compte des caisses d'épargne. »

Cette mesure n'est que la répétition de celle qui a été prise en 1837. On se souvient qu'alors une loi fut rendue qui fit passer les fonds des caisses d'épargne des mains du Trésor dans celle de la caisse des dépôts et consignations. Le Trésor devait aux caisses d'épargne une somme de 102.316.175 fr. Le Ministre des finances fut autorisé à faire inscrire cette somme au Grand-livre de la dette publique en une rente 4 pour 100 au pair de 4.092.647 fr. qu'il transféra à la caisse des dépôts et consignations, pour le compte des caisses d'épargne.

Depuis, les versements des caisses d'épargne ont

continué, et toutes les fois que la caisse des dépôts et consignations n'en a pas trouvé l'emploi en bonnes valeurs, le Trésor a été obligé, d'après la loi, de les recevoir, comme par le passé, en compte courant à 4 pour 100. Il se trouve débiteur aujourd'hui, envers la caisse des dépôts et consignations, pour le compte des caisses d'épargne, de 216.146.735 fr.

C'est pour se décharger d'une partie de cette somme que le Trésor, profitant d'un restant libre de 100 millions sur l'emprunt de 1841, va renouveler l'opération de 1837, et transférer cette somme à la caisse des dépôts et consignations, en une rente 4 pour 100 de 4 millions, c'est-à-dire lui donner le restant de l'emprunt.

Les fonds des caisses d'épargne se trouveront alors ainsi placés :

En compte courant au Trésor	116.146.735 fr.
En rentes 4 pour 100, 8.092.674 fr. de rente, représentant	202.316.175
En valeurs diverses à la caisse des consignations	78.413.469
Total.	396.876.379 fr.

C'est avec ces ressources que la caisse des consignations, et à son défaut, le Trésor, devraient dans un temps de crise faire face à tous les remboursements demandés (1).

---

(1) Le compte courant et les rentes 4 pour 100 conservent seuls leur affectation spéciale aux caisses d'épargne. Le res-

Les versements des caisses d'épargne, comme on voit, sont destinés, pour la plus grande partie, à venir se placer, en compte courant au Trésor, comme avant la loi de 1837, et à être convertis successivement en rentes. C'est un emprunt permanent de 30 ou 40 millions par année qui s'ajoute au produit des impôts, et favorise l'augmentation des dépenses publiques, un emprunt à un intérêt plus élevé que les autres, et qui n'est point soumis comme ceux-ci à la délibération et au vote des Chambres. N'y a-t-il pas là des motifs de plus pour empêcher que les versements des caisses d'épargne ne prennent un accroissement démesuré par l'abus qu'on fait de cette institution?

Nous devons dire, avant de finir, que pour être mieux à même de remplir la mission que la Chambre nous avait confiée, nous avons cru devoir visiter la caisse d'épargne de Paris, et prendre connaissance de ses règles et des procédés qui y sont employés. Nous avons été reçus par plusieurs de ses directeurs ou administrateurs, et par son agent-général, qui nous ont montré

---

tant des versements de celles-ci à la caisse des consignations s'y confond, quant au placement qu'on en fait et aux valeurs qui les représentent, avec les fonds provenant des autres origines. L'actif de la caisse des consignations formant le gage de tous ses créanciers, s'élevait au 30 avril dernier, y compris le compte courant des caisses d'épargne au Trésor et les rentes qui leur appartiennent, à 527 millions. Dans cet actif figurent des rentes sur le Grand-livre d'une autre origine; des actions des canaux, des prêts faits aux communes et aux départements, etc. (ceux-ci pour 55 millions).

tous les détails de ce vaste établissement. Si quelque chose avait pu ajouter à l'intérêt que nous inspire l'institution des caisses d'épargne, il se serait accru par tout ce dont nous avons été témoins. La caisse d'épargne de Paris est le plus grand établissement de ce genre qui existe daus le monde, parce qu'à Londres, la tâche est partagée entre dix-huit sociétés distinctes et indépendantes, sans rapport l'une avec l'autre. Tous les nombres sur lesquels opère la caisse de Paris sont gigantesques. — 175.000 déposants; — 2.500 volumes de comptes; — 900.000 quittances. — Elle a à faire, le même jour, à 5 ou 6.000 personnes pour leurs versements ou leurs remboursements; et tout cela se fait avec tant d'ordre, les écritures sont si bien tenues, et les procédés si ingénieux, qu'on a pu présenter, le 31 décembre, au soir, le compte de toutes les opérations de l'année, et que la vérification des 175.000 comptes, tenus en doubles, n'a produit qu'une légère différence de 63 centimes dont la cause a été promptement reconnue et réparée.

Et ce qu'il y a d'admirable c'est que tout cela se fait, sans le concours du Gouvernement, sous la seule direction des hommes généreux qui s'y dévouent, et qui, la plupart, sont chargés de beaucoup de soins publics ou privés, auxquels ils ne craignent pas de joindre ceux que leur impose cette bienfaisante institution. Plusieurs sont de service, chaque jour de versement, à la caisse d'épargne, et dans les seize succursales qu'elle a fondées pour les divers quartiers de Paris,

exemple remarquable du zèle que peut inspirer le dévouement à une grande et noble idée!

Nous terminerons ce rapport par quelques réflexions qui en seront le résumé.

Les caisses d'épargne sont une des plus belles créations de notre temps, une de celles qui lui font le plus d'honneur. Elles introduisent l'économie et la prévoyance dans les habitudes du peuple, améliorent ses mœurs, augmentent son bien-être et l'intéressent au maintien de l'ordre public; elles ne font pas moins de bien à ceux qui les dirigent qu'à ceux qui en profitent, en les accoutumant à l'amour de leurs semblables, et établissent des rapport précieux de bienveillance entre ces deux classes de la société. Mais les meilleures choses peuvent avoir leurs inconvénients et leurs abus; les établissements de charité, eux-mêmes, ont les leurs, quand ils ne sont pas bien réglés. Les caisses d'épargne, par les sommes considérables qu'elles reçoivent, et par l'obligation d'en opérer, en tout temps, le remboursement immédiat, peuvent occasionner, dans les crises politiques, de graves embarras. On n'a cessé, depuis l'origine, de s'en préoccuper, c'est cette pensée qui a déterminé la caisse d'épargne de Paris, en 1818, à insérer dans ses statuts la condition que les sommes versées par chaque déposant seraient converties en une rente de 50 francs en son nom aussitôt qu'elles pourraient suffire. C'est elle qui lui a fait demander, quatre ans après, en 1822, que le minimum des inscriptions, délivrées par le Trésor, fût abaissé

à 10 francs, afin de pouvoir y employer les sommes moins considérables et de dégager davantage sa responsabilité; c'est elle, enfin, qui lui a fait désirer en 1829, pour se décharger d'un poids qui lui pesait encore, de pouvoir verser toutes ses recettes au Trésor. Mais la responsabilité a pesé alors sur celui-ci, et elle est devenue bien plus considérable par le développement qu'ont pris les versements. La loi de 1837 n'y a rien changé, puisqu'elle n'a fait que transporter les fonds d'une caisse dans l'autre, on a été averti, en 1837 et 1840, des effets que pourrait avoir cette responsabilité dans des circonstances plus critiques. Le Gouvernement et les Chambres s'en sont émus, et une loi vous est présentée, qui doit avoir pour résultat, sinon de faire disparaître entièrement le danger, de l'atténuer. Nous sommes d'avis que cette loi doit être acceptée. Le moment est favorable pour cela, car tout est calme autour de nous. Qu'un événement quelconque survienne, qui répande l'alarme, et fasse prévoir des demandes considérables de remboursement, il serait trop tard pour s'occuper d'une loi sur les caisses d'épargne. On précipiterait la crise au lieu de la prévenir.

La commission vous propose, par ces motifs, d'adopter, purement et simplement, le projet de loi présenté par le Gouvernement.

ESSIONS
117.
—
1845.

ESSIONS
117.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. PÈDRE LA CAZE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de huit Projets de loi relatifs à divers changements de circonscriptions territoriales.

MESSIEURS,

Votre commission, chargée d'examiner huit projets de loi relatifs à divers changements de circonscriptions territoriales dans sept départements, a l'honneur de vous soumettre les propositions suivantes :

1er PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de Courbillac et de Herpes* (Charente).

La commune de Herpes, canton de Rouillac, arrondissement d'Angoulême, n'a que 267 habitants, et 71 francs de revenus pour faire face à

---

* Cette commission était composée de MM. le baron DE BRIGODE, le comte HARISPE, le duc DE PÉRIGORD, le comte DE SAINTE-HERMINE, le comte PÈDRE LA CAZE, le comte DE SAINT-PRIEST, le vicomte SÉBASTIANI.

736 francs de dépense. La commune de Courbillac, commune limitrophe, avec une population plus nombreuse, et un revenu supérieur, n'en est pas moins en déficit annuel. Toutes deux sont donc obligées de s'imposer extraordinairement chaque année. Enclavées l'une dans l'autre sur plusieurs points, elles ont déjà été réunies pour le culte et l'instruction primaire, et avec d'autant plus de raison que Herpes est dépourvu de toute propriété et de tout bâtiment communal. Dans cet état de choses, les autorités administratives, à l'avis desquelles ont adhéré unanimement le conseil d'arrondissement et le conseil général du département, ont pensé qu'une réunion complète de ces deux communes améliorerait leur position. Elle leur procurera, en effet, quelques économies et facilitera l'administration.

En conséquence, votre commission, après avoir apprécié les motifs d'opposition peu sérieux allégués par les deux communes, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

2ᵉ PROJET,

TENDANT *à rectifier la limite des cantons d'Ajaccio et de Bastelica sur le territoire des communes d'Ajaccio et d'Eccica-Suarella* (Corse).

Il ne s'agit dans ce projet que d'une étendue de cinq hectares, sans habitations, à distraire de la commune d'Eccica-Suarella pour la réunir à celle d'Ajaccio. C'est une simple rectification de limites approuvée par toutes les autorités, les conseils

municipaux des deux communes, et le conseil général du département de la Corse. Déjà cette mesure avait été, par erreur, l'objet d'une ordonnance royale qui a dû être rapportée. Les communes d'Ajaccio et d'Eccica-Suarella dépendant de cantons différents, l'affaire est du domaine des pouvoirs législatifs et a dû vous être soumise.

Rien ne s'oppose, d'ailleurs, à l'adoption du projet de loi.

3e PROJET,

TENDANT *à réunir en une seule les communes de Bailleul et de Chavigny* (Eure).

C'est principalement sous le point de vue administratif que M. le préfet du département de l'Eure a provoqué la réunion de la commune de Bailleul à celle de Chavigny. Bailleul n'ayant que 182 habitants répartis sur un territoire de 625 hectares, n'offre pas les éléments convenables pour la formation d'une bonne municipalité. Bien que ses dépenses ordinaires soient couvertes par ses revenus, on remarque que cette commune est dépourvue de bâtiments consacrés aux services publics.

Cet avantage se trouve, au contraire, dans celle de Chavigny, à laquelle Bailleul est déjà réuni pour le culte et l'instruction primaire. Le territoire de Chavigny est de 1.218 hectares ; sa population de 382 habitants; ses dépenses, de 912 francs, se balancent avec ses revenus. Ainsi Bailleul ne saurait scuffrir sous le rapport financier de la communauté d'intérêts qui existerait à l'avenir. Du

reste, les distances sont peu considérables et les communications faciles.

Néanmoins, le conseil municipal de Bailleul s'est opposé à la réunion ; il appréhende que la fusion administrative ne soit une cause de discorde entre les habitants. Cette opposition, qui ne s'appuie que sur une simple hypothèse, n'a pu paraître sérieuse ni aux autorités administratives, ni aux conseils électifs du département, qui ont donné l'assentiment le plus formel à la mesure.

Votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

4e PROJET,

TENDANT *à distraire la section du Coteau de la commune de Parigny* (Loire), *pour l'ériger en commune séparée.*

La commune de Parigny, canton de Pereux, arrondissement de Roanne, se compose de deux sections, l'une dite de Parigny où se trouve le chef-lieu, l'autre dite du Coteau. Celle-ci semble n'être qu'un faubourg de la ville de Roanne, dont elle n'est séparée que par un pont. De ce voisinage avec la ville résultent, pour la population du Coteau, des habitudes urbaines, des charges de police, de pavage, d'éclairage, qui absorbent la plus grande partie des impositions extraordinaires que la commune de Parigny tout entière doit voter chaque année. C'est contre cet état de choses que la section de Parigny réclame, en demandant que la section du Coteau soit érigée en commune séparée, Parigny conservant néanmoins

son individualité communale. Elle se fonde sur la diversité d'intérêts entre les deux sections : Parigny est essentiellement agricole, le Coteau presque exclusivement industriel ; sur seize membres du conseil municipal, quatorze appartiennent au Coteau, c'est la conséquence nécessaire d'une population plus nombreuse et plus riche; mais, de là, du moins, la possibilité que les dépenses soient inégalement réparties. Et, en fait, il paraît constant que la presque totalité des contributions extraordinaires, payées par la section Parigny, est dépensée au profit du Coteau. C'est ce qu'ont reconnu les autorités supérieures administratives du département, le conseil d'arrondissement et le conseil général qui sont d'avis de la séparation. On trouve le même assentiment dans la délibération des commissions syndicales, qui durent être nommées dans les deux sections pour l'examen de la question.

Quant au conseil municipal de Parigny, où dominent les habitants du Coteau, son opposition ne pouvait être douteuse, car il s'agissait d'abandonner une suprématie dont le Coteau recueille les avantages.

Sans doute, Messieurs, on ne peut admettre en principe absolu, que toutes les fois qu'il y a diversité d'intérêts entre plusieurs sections d'une même commune, inégalité d'avantages dans la répartition des dépenses municipales, il doive y avoir lieu à séparation. Cependant nous pensons que, lorsque cette inégalité est excessive, lorsqu'il s'ensuit une aggravation exagérée de charges ,

sans compensation pour une partie notable de la population, il y a lieu d'aviser. C'est ce qui arrive en ce qui concerne les positions respectives du Coteau et de Parigny.

Les deux communes séparées pourront au surplus pourvoir facilement aux conditions de leur existence. Le Coteau aura une population composée d'habitants industrieux et riches; et Parigny pourra suffire à ses dépenses ordinaires qui se trouveront diminuées par le seul fait de la séparation. Les deux sections possèdent déjà chacune une église et un presbytère; Parigny a, de plus, un hospice.

En conséquence, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

5e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Saint-Louis de la commune de Lemberg* (Moselle), *pour l'ériger en commune séparée.*

Une manufacture, établie en 1768 dans la section de Saint-Louis, commune de Lemberg (Moselle), s'est entourée rapidement de bâtiments et d'habitants; ce qui n'était qu'une ferme est actuellement un village qui aspire à devenir une commune, et, par conséquent, à se séparer de Lemberg. La population de ce village, dont le territoire a une étendue de 153 hectares, s'élève à 650 habitants. Elle a son église, son presbytère et sa maison d'école. Ses revenus sont suffisants et au delà pour subvenir à ses dépenses ordinaires. Les motifs de la séparation, allégués par Saint-

Louis, sont entre autres l'éloignement du chef-lieu, situé à plus de 3 kilomètres; la perte de temps qui résulte pour une population ouvrière, des déplacements nécessités par les déclarations pour actes civils, enfin l'opposition d'intérêts entre les deux sections.

Le conseil municipal de Lemberg, au contraire, demande le maintien de ce qui existe. Parmi les raisons qu'il fait valoir, une seulement a frappé votre commission : presque tout le territoire de la section de Saint-Louis est la propriété de la compagnie de la verrerie de Saint-Louis, et la population, presque toute composée d'ouvriers, est dans la dépendance des actionnaires de cette compagnie; l'administration n'éprouverait-elle pas des difficultés à organiser dans la nouvelle commune une autorité municipale librement constituée et indépendante dans son action? Votre commission, Messieurs, a été rassurée à cet égard : le Gouvernement déclare qu'il ne partage pas ces appréhensions; il considère d'ailleurs la création de la commune de Saint-Louis comme essentielle à la marche régulière de l'administration, et au maintien du bon ordre parmi de nombreux ouvriers. C'est également l'avis des conseils électifs du département.

Par ces considérations, nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

6e PROJET,

TENDANT *à distraire la commune de Vielle-Adour du canton de Tournay, pour la réunir au canton de Tarbes sud* (Hautes-Pyrénées).

Depuis long-temps la commune de Vielle-Adour demande à être réunie au canton de Tarbes (sud). Suivant elle, tout motive sa distraction du canton de Tournay dont elle fait partie : éloignement du chef-lieu, mauvais état des communications, inconvénients qui en sont la suite pour les justiciables, pour la surveillance et le service de la gendarmerie, absence de relations, soit d'industrie, soit de commerce, entre les deux localités. Tout l'appelle au contraire vers le canton de Tarbes, ses intérêts de tous les jours, la proximité du chef-lieu et la facilité des communications.

En effet, Messieurs, il suffit de jeter les yeux sur la carte pour voir que Vielle-Adour, situé dans la même plaine que Tarbes, à une distance peu considérable, est une dépendance plus naturelle de ce canton que de celui de Tournay, situé dans un autre bassin, auquel le territoire de Vielle-Adour ne tient que par une de ses extrémités.

M. le Garde des sceaux consulté par M. le Ministre de l'intérieur sur ce changement, a reconnu que l'expédition des affaires et les justiciables y gagneraient sous plus d'un rapport. Telle a été aussi l'opinion des conseils électifs du département, et notamment du conseil général. Quelques conseils municipaux ne s'y sont opposés qu'à

raison de la diminution de population que le canton devra souffrir. Mais ce fait est de peu d'importance: le canton de Tournay a près de 12.000 habitants, et Vielle-Adour n'en compte que 642.

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

7e PROJET,

TENDANT *à distraire la section d'Escondaux de la commune de Rabastens* (département des Hautes-Pyrénées), *pour l'ériger en commune séparée.*

En vous demandant d'ériger en commune séparée la section d'Escondaux qui fait actuellement partie de celle de Rabastens, le Gouvernement reconnaît que le chiffre de 250 âmes de cette section est bien faible et paraît justifier l'opposition du conseil municipal de Rabastens. Votre commission a dû faire la même remarque, et cependant elle n'a pas cru devoir s'arrêter devant cette considération. En effet, la position topographique des deux sections dont il s'agit est telle que la séparation semble en quelque sorte indiquée par la nature des lieux. Escondaux est situé à six kilomètres du chef-lieu actuel, et les deux territoires ne sont unis que par une pointe de terre extrêmement étroite. Cet éloignement a de sérieux inconvénients sous le rapport de la police, de l'instruction primaire et du culte.

Nous nous sommes assurés, d'ailleurs, que la nouvelle commune pourra par ses propres ressources suffire à ses dépenses obligatoires. Les intérêts de Rabastens n'en souffriront pas d'une

manière sensible, puisqu'il conservera encore 1.582 habitants et près de 4.000 de revenu, avec un territoire de 890 hectares.

Votre commission partage l'assentiment donné à cette séparation par le conseil d'arrondissement et le conseil général de département, et a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

8e PROJET,

TENDANT *à réunir à la commune de Châtellerault une partie du territoire de la commune de Naintré* (Vienne).

La commune de Naintré, département de la Vienne, s'étend jusqu'à la ville de Chatellerault, dont elle n'est séparée que par un pont. Cette portion de son territoire, où a été établie une manufacture royale d'armes, s'est bientôt couverte de maisons groupées autour de l'établissement. Elle compte actuellement 337 habitants. Cette population, toute composée d'ouvriers ou d'individus qui ont quitté Chatellerault pour en éviter les charges, est presque étrangère à la commune rurale de Naintré. Jouissant de tous les avantages de la ville elle échappe néanmoins à sa police, à ses règlements, à sa surveillance; et cette surveillance ne peut être efficacement suppléée par celle de Naintré dont le chef-lieu est éloigné de 8 kilomètres. Une forêt considérable sépare également cette section des autres habitations dépendant de la commune.

Le conseil municipal de Chatellerault, dans des vues d'ordre public et de sûreté, a donc demandé

l'adjonction de cette section à la ville. Le conseil municipal de Naintré d'autre part, et la commission syndicale nommée dans la section, se sont montrés contraires à la mesure; la commission syndicale, par le motif facile à prévoir qu'il est de l'intérêt de la section de ne point entrer dans le régime toujours plus sévère et plus onéreux d'une administration urbaine; la commune de Naintré, par le motif qu'elle a déjà subi des réductions dans sa circonscription territoriale et dans sa population.

Votre commission a examiné ces objections, mais, se rangeant à l'opinion du conseil d'arrondissement et du conseil général, elle les a trouvées sans fondement. Et d'abord, la portion qu'il est question de distraire de Naintré ne produit que 69 fr. en centimes additionnels, et n'a qu'une étendue de 57 hectares; l'importance de Naintré, dont le territoire a 3.260 hectares avec 1.197 f. de revenu, n'en sera donc pas notablement diminuée; et il est vrai de dire que les 337 habitants dont il s'agit, n'appartiennent pas réellement à la commune rurale; c'est une population urbaine, émanée en quelque sorte de la ville, et y ayant toutes ses habitudes. Les considérations d'ordre public, de police et d'administration, invoquées par le Gouvernement, nous ont au surplus semblé décisives dans la question.

Votre commission a donc l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

PRESSIONS
N° 118.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 13 juin 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

Aux chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 7 juin 1845, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département.

TITRE PREMIER.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

ARTICLE PREMIER.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à

procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Paris à Lyon.

ART. 2.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement un chemin de fer partant de Corbeil, et s'embranchant sur le chemin de Paris à Lyon, en un point qui ne pourra être plus éloigné que la station de Melun.

La compagnie concessionnaire du chemin de Paris à Lyon sera tenue de partager avec la compagnie concessionnaire de l'embranchement, la station à laquelle aboutira l'embranchement, si l'administration reconnait que cette mesure ne peut offrir aucun inconvénient.

La redevance à payer, dans ce cas, par la compagnie concessionnaire de l'embranchement, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration.

La faculté de libre parcours ne pourra être exercée par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lyon sur l'embranchement de Melun à Corbeil, ni par la compagnie concessionnaire de l'embranchement sur la ligne principale, que du consentement des deux compagnies et avec l'autorisation de l'administration supérieure.

TITRE II.

Chemin de fer de Lyon à Avignon.

ART. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Lyon à Avignon, avec embranchement sur Grenoble.

TITRE III.

Dispositions générales.

ART. 4.

Le Ministre des travaux publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra, dans aucun cas, excéder quarante-cinq ans pour le chemin de fer de Paris à Lyon;

Et cinquante ans pour le chemin de fer de Lyon à Avignon, avec embranchement sur Grenoble.

Les délais ci-dessus fixés courront à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

TITRE IV.

Dépenses.

ART. 5.

Pour subvenir aux avances que l'Etat aura en-

core à faire pour l'achèvement du chemin de fer de Dijon à Châlons, et le règlement définitif des comptes, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1845, un crédit de cinq millions de francs (5.000.000 francs).

TITRE V.

Voies et moyens.

Art. 6.

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

Fait au palais des Tuileries, le 11 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. Dumon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons présenter à vos délibérations et à vos suffrages un projet de loi déjà revêtu de l'assentiment de la Chambre des Députés et qui a pour objet de compléter la ligne de fer destinée à unir la Manche à la Méditerranée.

Déjà, Messieurs les Pairs, vous êtes saisis du projet de loi concernant le chemin de fer de Paris à Lille : celui que le Roi nous a donné l'ordre de vous apporter aujourd'hui concerne le chemin de Paris à Lyon et celui de Lyon à Marseille, ou plutôt à Avignon, puisque d'Avignon à Marseille les travaux sont déjà concédés.

Ainsi se trouvera réalisée dans tout son développement, si vous acceptez nos propositions, une grande voie de fer traversant la France du Nord au Midi dans le sens de son plus grand diamètre, parcourant nos principales vallées, la Seine, la Saône, le Rhône, et touchant les populations les plus nombreuses du Royaume, Lille, Paris, Lyon et Marseille.

Enoncer de pareils résultats, c'est presque avoir déjà justifié l'importance du projet que nous venons soumettre à votre examen.

Le chemin de Paris à Lyon a été classé, par la

loi du 11 juin 1842, au nombre des lignes pour l'exécution desquelles l'Etat devait garder à son compte le tiers du prix des terrains et les frais des terrassements et des ouvrages d'art. Vous savez, Messieurs les Pairs, quel a été le but de cette intervention du Trésor. Il s'agissait de ranimer le courage des capitalistes, et d'appeler leur concours en partageant avec eux le fardeau de l'entreprise des chemins de fer. L'industrie privée, qui d'abord était entrée avec un peu trop de précipitation dans cette carrière nouvelle, était tombée, par une réaction assez naturelle, dans un véritable abattement : et cependant l'Etat ne pouvait pas laisser languir trop longtemps la grande œuvre des chemins de fer : c'est alors qu'il s'est décidé à prendre à sa charge une partie des dépenses de ces vastes opérations. Mais maintenant, Messieurs les Pairs, les circonstances sont changées : l'heureuse expérience des chemins de fer d'Orléans et de Rouen a jeté de nouvelles lumières sur une question jusqu'alors trop peu explorée. Les faits obscurs ont été éclaircis; et ces deux inconnues du problème, la dépense et la recette, se sont un peu dégagées du mystère qui les entourait.

Il est constant que les chances de succès d'un chemin destiné à réunir Paris à Lyon ne sont pas moins certaines que celles des lignes de fer qui joignent la Capitale avec les villes d'Orléans et de Rouen. Cette confiance est aujourd'hui partagée par l'industrie privée, et nous avons reçu des offres qui tendent à décharger le Trésor des sacrifices que lui imposait la loi du 11 juin 1842. Nous avons

reconnu, d'ailleurs, que cette importante économie procurée à l'Etat ne serait pas achetée par une trop longue durée de concession. Il ne nous était plus permis dès lors d'hésiter, et nous nous sommes arrêtés au parti de confier à l'industrie privée l'exécution entière et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon.

Par la loi que vous avez votée l'année dernière, vous avez décidé, Messieurs les Pairs, que le chemin de Paris à Lyon se dirigerait par les vallées de la Seine et de l'Yonne, passerait à Dijon, et aboutirait à Lyon par la vallée de la Saône. Vous n'avez point oublié à la suite de quels solennels débats cette question a été résolue.

Toutefois, le point de départ de Paris n'avait pas été fixé, et d'un autre côté vous aviez laissé à l'administration le soin de choisir la vallée secondaire par laquelle la ligne de fer devait aboutir à Dijon.

Nous allons, Messieurs les Pairs, entrer dans quelques explications sur ces deux points.

En ce qui touche la sortie de Paris, le débat n'existe véritablement qu'entre deux questions bien distinctes.

Le chemin de fer de Paris à Lyon empruntera-t-il jusqu'à Corbeil le chemin déjà exécuté sur la rive gauche de la Seine entre Paris et Orléans, ou bien partira-t-il d'un point voisin de la place de la Bastille pour franchir la Seine, suivre pendant quelque temps la rive droite de cette rivière, et se porter sur Melun après s'être élevé sur les limites du plateau de la Brie?

C'est cette dernière solution que nous avons cru devoir adopter, et nos motifs de préférence ont été approuvés par la Chambre des Députés.

Nous avons dû considérer que la gare du chemin d'Orléans était déjà destinée à recevoir les provenances d'une grande partie de la France. Orléans, Tours, Angers, Nantes, Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Bayonne, Vierzon, Châteauroux, Limoges, Bourges, Nevers, Moulins, Clermont, toutes ces villes et beaucoup d'autres moins importantes, que nous ne citons pas, doivent y envoyer leurs voyageurs et leurs marchandises. Etait-il convenable, lorsqu'une aussi vaste clientelle est déjà assurée à cet établissement, était-il convenable d'augmenter encore les causes d'embarras et d'encombrement qui peuvent s'y présenter? Le chemin de Lyon qui à son tour doit recevoir les provenances du Midi et d'une partie des contrées de l'Est, n'est-il pas assez important pour voir ses intérêts et son service entièrement distincts des intérêts et du service du chemin d'Orléans? N'est-il pas utile que les origines des voies de fer qui doivent rayonner de Paris soient distribuées sur les divers points de la circonférence de cette grande Capitale?

Voilà, Messieurs les Pairs, pour ce qui regarde matériellement le chemin.

En ce qui touche le public, la ligne que nous préférons est plus courte : elle aboutit à un point de la Capitale plus favorable à la distribution des voyageurs et plus voisin des grands établissements du commerce : elle dessert entre Paris et Melun

des populations qui ne seraient atteintes par aucune autre ligne. La compagnie du chemin d'Orléans a offert, il est vrai, de faire compte de la plus grande longueur à parcourir : mais il reste encore d'une part l'économie du temps sur une ligne moins longue; et, d'autre part, l'avantage d'une arrivée à un point beaucoup moins excentrique.

Une troisième considération, qui mérite d'être appréciée au plus haut degré, c'est l'intérêt même de la future compagnie qui sera chargée de l'exploitation du chemin, intérêt qui se confond ici avec celui de l'Etat et du public. Il est évident, en effet, que si l'assignation d'une entrée spéciale au chemin de Lyon place la compagnie dans des conditions plus favorables, elle en tiendra compte quand il s'agira de déposer sa soumission : elle pourra se contenter d'une moindre durée de concession, et l'Etat, reprenant plus tôt la jouissance du chemin de fer, y trouvera lui-même une source de profits qui pourront tourner, soit à l'avantage du Trésor par un accroissement de recette, soit à celui du public par une modération dans les tarifs. La question examinée sous ce point de vue ne peut laisser aucun doute. Nous nous sommes livrés à des calculs dont nous mettrons tous les éléments sous vos yeux, et il en résulte que le tracé direct par la rive droite, comparé à celui qui emprunte le chemin de Corbeil, en faisant état des avantages concédés par la compagnie du chemin d'Orléans, laisse un bénéfice annuel notable à la compagnie de Lyon; et, veuillez bien remarquer, qu'à

l'expiration de la concession du chemin de Lyon, l'Etat sera mis en possession d'une tête de chemin qui ne lui aura rien coûté, et qui, à cette même époque, ne pourrait plus être entreprise qu'au prix des plus grands sacrifices.

Ajoutons enfin, pour dernier motif, que si le chemin d'Orléans, dont le prolongement jusqu'à Nevers est déjà autorisé, devait un jour être poussé jusqu'à Roanne, le chemin de Lyon par la Bourgogne trouverait alors une concurrence active dans la ligne du Bourbonnais, et qu'il pourrait y avoir un grave inconvénient à faire aboutir les deux chemins à la même gare, et à placer la compagnie concessionnaire de l'un sous la dépendance de la compagnie concessionnaire de l'autre.

C'est par toutes ces considérations que nous nous sommes décidés, Messieurs les Pairs, à établir près de la place de la Bastille l'origine du chemin de Lyon, et à diriger ce chemin sur Melun par un tracé à peu près direct.

Toutefois, nous ne pouvions rester insensibles aux doléances des habitants de Corbeil et des propriétaires des grands établissements de la vallée de l'Essonne. Les uns et les autres nous ont fait connaître qu'il était pour eux d'un très-grand intérêt de pouvoir communiquer avec la partie du chemin de fer située au delà de Melun; que si le chemin de Corbeil leur était utile pour envoyer à Paris les produits de leur travail, c'était de la partie supérieure de la Seine, de la Bourgogne, du Midi et même de Marseille, qu'ils recevaient les matières premières qu'ils mettaient en œuvre. Bien que ces

besoins soient en partie satisfaits par la navigation de la Seine et par les canaux qui débouchent dans son bassin, nous avons pensé, avec la commission de la Chambre des Députés, qu'il y avait lieu d'autoriser la concession d'un chemin de fer qui prolongerait jusqu'à Melun le chemin de Corbeil. Cette concession pourra être délivrée, soit à la compagnie du chemin de Lyon, soit à celle du chemin d'Orléans, soit même à toute autre : l'administration reste chargée d'en régler les conditions; mais, cependant, le projet de loi stipule formellement que la concession de l'embranchement de Corbeil à Melun ne pourra conférer à la compagnie qui l'exploitera, le droit de parcours commun sur la ligne principale.

Vous applaudirez, Messieurs les Pairs, à cette réserve qui est, il faut le dire, dans l'état actuel des choses, plutôt théorique que pratique, mais dont plus tard on pourrait peut-être se trouver dans le cas de regretter l'absence. Ce qui importe surtout c'est que les voitures de voyageurs et les wagons de marchandises puissent continuer leur marche au delà comme en deçà de Melun, sans rompre charge. Ce résultat ne peut manquer d'être atteint par le concert des deux compagnies, ou, à défaut de concert entre elles, par l'intervention du Gouvernement, qui trouvera dans le cahier des charges de la concession les pouvoirs nécessaires pour empêcher les transbordements que redoute le commerce.

De Melun à Joigny, et de Joigny à Aisy, le chemin de fer suivra le tracé général qui lui était assi-

gné l'année dernière, sauf diverses modifications qui ont pour but de l'améliorer, mais qui n'affectent aucunement sa première destination.

A partir d'Aisy il peut, ou se prolonger par la vallée de l'Armançon pour franchir le col de Pouilly et redescendre à Dijon par la vallée de l'Ouche, ou se porter plus directement vers cette ville par un tracé plus court qui emprunte les vallées de la Brenne et de l'Oze. C'est ce dernier tracé que nous présentions l'année dernière à votre approbation. Nous faisions observer alors que si l'on rencontrait sur son parcours des pentes un peu plus fortes, et un souterrain au lieu d'une simple tranchée, cette double circonstance était heureusement rachetée par une abréviation importante de 32 kilomètres qui procurait une grande économie de temps et d'argent. Quelques doutes se sont élevés sur la facilité d'exécution de ce tracé : on objectait que la vallée de l'Oze était impraticable, et que le creusement du souterrain présenterait des difficultés considérables. Les renseignements que nous possédions répondaient déjà victorieusement à ces objections. Toutefois, Messieurs les Pairs, nous avons fait visiter les lieux par une commission d'inspecteurs des ponts et chaussées, qui ont été assistés dans leurs explorations de l'un des membres les plus éminents du corps des mines, et le rapport très-étendu qu'ils ont soumis à l'administration se termine par les conclusions suivantes :

« L'exécution des travaux du chemin de fer « d'Aisy à Dijon, par les vallées de la Brenne et

« de l'Oze, ne peut rencontrer de difficultés sé-
« rieuses ; en particulier, la vallée de l'Oze, qui est
« presque rectiligne, et à pentes transversales gé-
« néralement fort douces, se prête de la manière
« la plus favorable à l'établissement de ce chemin.

« Le souterrain du faîte, près de Blaisy-Bas,
« qui sera ouvert dans des terrains absolument de
« même nature que ceux du souterrain de Pouilly,
« sur le canal de Bourgogne, peut être exécuté
« dans quatre ans au plus, et à un prix de revient
« par mètre courant qui, suivant toutes les proba-
« bilités, ne dépassera pas 1.600 francs, pourvu,
« toutefois, que les fonds nécessaires à sa con-
« struction soient alloués en temps utile.

« Les vallées par lesquelles est dirigé le tracé de
« M. Darcy, et notamment la vallée de l'Oze, sont
« riches et bien cultivées.

« Enfin, la population spécifique, le long de
« ces vallées, est beaucoup plus forte que suivant
« le tracé par l'Armançon et l'Ouche, soit que l'on
« considère seulement les communes traversées
« par les deux tracés, soit que l'on étende la com-
« paraison à des zones de 2, 4, 6 et 10 kilo-
« mètres de chaque côté des tracés. »

Sur le vu de ces conclusions, le conseil général des ponts et chaussées, qui, lors de son premier examen, n'avait adopté le tracé de l'Oze qu'à la majorité de douze voix contre cinq, s'est prononcé à l'unanimité pour le maintien de ce tracé.

Nous avons d'ailleurs fait étudier une autre direction qui prendrait son origine à Joigny et qui emprunterait la vallée du Serein; mais il a été

reconnu qu'elle n'offrirait aucune abréviation de trajet, qu'elle comporterait des travaux dispendieux, et qu'elle abandonnerait les populations dont l'importance et les intérêts avaient déterminé la préférence donnée à la vallée de l'Yonne sur celle de la Seine.

Nous venons donc vous proposer aujourd'hui, Messieurs les Pairs, comme nous le proposions l'année dernière, de faire aboutir le chemin de fer à Dijon par les vallées de la Brenne et de l'Oze.

De Dijon à Châlon les travaux sont déjà en cours d'exécution, au moyen des crédits que vous nous avez ouverts, et ils sont arrivés à ce point qu'il a paru convenable de confier à l'administration le soin de les terminer. La compagnie concessionnaire en remboursera les dépenses sur les comptes qui seront arrêtés par le Ministre.

De Châlon à Lyon le chemin suivra la rive droite de la Saône. La commission de la Chambre des Députés a demandé qu'il s'approchât du bourg de Senecey; nous avons adhéré à ce vœu avec empressement.

L'arrivée à Lyon et l'établissement des gares dans cette ville doivent donner lieu à des questions que l'état de l'instruction n'a pas encore permis de résoudre. Les divers projets que les ingénieurs préparent seront soumis à des enquêtes locales, et le cahier des charges impose à l'administration le devoir de faire un choix avant l'adjudication. Il importe en effet que les compagnies qui se présenteront au concours puissent apprécier exactement les charges de l'opération.

Le développement total du chemin, depuis la gare de Paris jusqu'à celle de Lyon, ne sera pas moindre de 512 à 515 kilomètres. Si l'on songe aux grandes dépenses qu'entraîneront les gares de départ et d'arrivée, les abords de Paris et de Lyon, le passage du faîte de Blaisy, si l'on suppute le prix considérable de la plus grande partie des terrains qu'il faudra traverser, enfin si l'on apprécie l'importance du matériel qu'exigera une exploitation aussi étendue et aussi active que devra l'être celle du chemin de Paris à Lyon, on trouvera que le prix moyen du kilomètre ne peut être fixé à moins de 350.000 fr. Si l'on ajoute à ce premier chiffre l'intérêt des sommes avancées pendant les travaux et un fonds convenable de roulement, on reconnaîtra que les compagnies qui se disposent à entrer dans cette entreprise en portant à 200 millions le montant du fonds social, ont justement mesuré les prévisions qui doivent servir de base à leurs calculs.

Quelle sera maintenant la durée de jouissance qu'il faudra concéder à la compagnie concessionnaire pour qu'elle puisse retrouver dans les revenus nets de l'exploitation l'intérêt et l'amortissement du capital qu'elle aura déboursé?

Nous avons pensé, Messieurs les Pairs, après nous être entourés de tous les renseignements qu'il nous avait été possible de recueillir, et que nous mettrons sous vos yeux, après avoir comparé ces renseignements avec les résultats de l'exploitation déjà établie sur les chemins d'Orléans et de Rouen, nous avons pensé, disons-nous, que l'on devait porter à quarante-cinq ans la durée de la conces-

sion. La Chambre des Députés a donné son assentiment à ce chiffre qui, veuillez bien le remarquer, n'est qu'un maximum qui pourra être abaissé par le rabais de l'adjudication.

Il est impossible, d'ailleurs, de ne pas considérer que le chemin de Lyon trouvera sur son parcours une concurrence redoutable dans la navigation à la vapeur, qui fréquente et vivifie les vallées de la Seine et de la Saône; que, de plus, le chemin que nous proposons d'exécuter aujourd'hui ne sera pas dans un avenir plus ou moins éloigné, le seul qui réunira les deux villes de Lyon et de Paris, et que la circulation que nous attribuons en ce moment à une ligne unique pourra peut-être, à un jour donné, se diviser entre des lignes rivales.

Enfin, Messieurs les Pairs, s'il est utile assurément, s'il est désirable que l'Etat rentre le plus tôt possible en possession des chemins, dont il aliène aujourd'hui la jouissance, il ne faudrait pas qu'une considération de cette nature nous fermât les yeux sur les risques considérables qui s'attachent à une entreprise, dont le coût ne s'élèvera pas à moins de deux cent millions, et sur le danger réel de préparer, par des conditions trop étroites, des chances fâcheuses aux compagnies qui ne craindront pas d'aborder d'aussi vastes opérations.

Le chemin de Lyon à Avignon forme la suite nécessaire du chemin de Paris à Lyon, et, en se soudant avec celui d'Avignon à Marseille, il complète, comme nous l'avons déjà dit, la grande ligne

du Nord au Midi, de l'Océan à la Méditerranée.

Des études sérieuses ont été faites sur la rive droite comme sur la rive gauche du Rhône. Le résultat de ces études et, nous pouvons le dire, celui de tous les examens qui ont eu lieu à diverses époques et à diverses reprises, a été constamment de reconnaître à la rive gauche des conditions meilleures pour l'établissement du chemin de fer.

Il faut remarquer d'abord, que c'est sur la rive gauche qu'existent les relations les plus anciennes et les plus nombreuses. La route royale n° 7, ouverte depuis de bien longues années sur cette rive, est fréquentée par un nombre considérable de colliers. Sur la rive droite, au contraire, on trouve la route n° 86, où la circulation est faible, et la route n° 88 qui, assurément, ne cédera pas à un nouveau chemin de fer les transports qu'elle a pu conserver jusqu'à ce jour, et que n'a pu lui ravir le chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne, qui marche dans le même sens, et dont l'exploitation date déjà de plus de douze années.

Sur la rive droite, les côteaux sont rapprochés et abruptes : il faudrait ou les traverser en souterrain, ou construire le chemin dans le lit même du fleuve sur de grandes longueurs. De Lyon à Givors, en particulier, la place est presque partout occupée par le chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne, dont l'entre-voie est trop peu large, et dont l'encombrement est tel qu'il serait bien difficile d'y admettre l'immense circulation que doit créer l'ouverture d'une voie de fer entre Lyon,

le Midi et le Nord, sans causer une grande gêne aux convois de voyageurs.

Enfin, pour arriver à Lyon par la rive droite, il faudrait élargir le souterrain de la Mulatière et passer sur le pont de ce nom. Or, ni le souterrain ni le pont n'appartiennent à l'Etat. Le souterrain fait partie de la concession perpétuelle du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne et le pont a été concédé, en 1829, pour cinquante ans.

Enfin, il est incontestable que les populations de la rive gauche sont plus considérables que celles qui, sur la rive droite, pourraient être utilement desservies par le chemin de fer.

On a aussi opposé la question stratégique : mais il suffira de répondre que cette question a été longuement examinée, et que le département de la guerre déclare n'apporter nulle opposition dans l'intérêt de la défense au projet préféré dans les intérêts civils.

C'est donc sur la rive gauche que le chemin sera établi, et il restera constamment sur cette rive, depuis sa sortie de Lyon jusqu'à son point de contact et de réunion avec le chemin d'Avignon à Marseille.

De toutes les villes qui peuvent se rattacher à la ligne principale entre Lyon et Marseille, Grenoble est, sans contredit, et à un haut degré, la plus importante. Capitale de l'ancien Dauphiné, et devenue par les travaux qu'on y a exécutés, dans ces derniers temps, un poste fortifié du plus grand intérêt, une foule de considérations tirées, soit de l'ordre civil, soit du point de vue militaire,

devraient porter le Gouvernement à comprendre la ville de Grenoble dans le réseau de chemins de fer dont les diverses ramifications doivent s'exécuter successivement. Dans les enquêtes qui ont eu lieu en 1837, l'embranchement de Grenoble a été vivement réclamé, et comme très-utile en lui-même, et comme dédommagement équitable du tort que le chemin de Lyon à Marseille peut éventuellement causer au département de l'Isère. En 1838, lorsque le Gouvernement a soumis aux Chambres un plan général de chemins de fer, l'embranchement de Grenoble n'y avait pas été omis. Le principe de l'utilité publique de cet embranchement ne peut donc être contesté. Il n'en est pas tout à fait de même de son tracé. Les études faites par M. l'ingénieur en chef de l'Isère indiquent neuf lignes différentes, mais qui se réduisent effectivement à cinq tracés principaux qu'on peut distinguer par les points auxquels ils aboutissent sur la ligne principale : ces points sont Lyon, Vienne, Saint-Rambert, Tain et Valence.

Le tracé qui se porte directement sur Lyon ne peut pas être considéré comme un embranchement sur le chemin de Lyon à Marseille. Ce serait plutôt un prolongement de la ligne de Paris sur Lyon, et par conséquent un chemin direct de Paris sur Grenoble.

Puisqu'il s'agit d'un embranchement, nous n'avons donc véritablement à choisir qu'entre les points de Vienne, Saint-Rambert, Tain et Valence. L'état des études ne permet pas encore d'arrêter ce choix. Des enquêtes préalables sont

nécessaires, et la Chambre des Députés a cru pouvoir laisser à l'administration le soin de résoudre cette question. Elle a considéré que l'embranchement de Grenoble, pris isolément, ne pouvait pas devenir l'objet d'une concession, tandis qu'en le confondant avec la ligne principale, il suffira de prolonger de quelques années la concession de cette ligne pour couvrir les nouvelles dépenses qui seront imposées à la compagnie. Tôt ou tard l'importance de la ligne de Grenoble aurait déterminé l'État à en provoquer l'exécution ; mais l'insuffisance de ses produits propres rendrait nécessaire une subvention à laquelle il est possible de pourvoir indirectement aujourd'hui sans demander au Trésor aucun sacrifice. C'est ainsi, Messieurs les Pairs, que vous avez procédé l'année dernière, pour Reims et pour Metz, pour Metz dont la situation présente tant d'analogie avec celle de Grenoble. Les motifs qui vous déterminèrent à rattacher Metz à la ligne de Strasbourg, même sous le régime de la loi du 11 juin 1842, doivent vous déterminer également à unir Grenoble à la ville de Lyon, au prix de quelques années de plus ajoutées à la durée de la concession de la ligne principale.

Il nous reste, Messieurs les Pairs, à vous entretenir du maximum de durée que, d'accord avec le Gouvernement, la Chambre des Députés a cru devoir assigner à la concession du chemin de fer de Lyon à Avignon, et de l'embranchement de Grenoble.

Le développement du chemin entre Lyon e

Avignon sera d'environ 230 kilomètres. Le prix moyen du kilomètre ne peut pas être évalué à moins de 320.000 francs.

L'embranchement de Grenoble doit avoir environ 90 kilomètres, et comme il pourra n'être posé qu'une seule voie de fer, on peut évaluer le prix moyen du kilomètre à 250.000 francs.

En tenant compte, d'ailleurs, de l'intérêt des sommes avancées pendant la durée des travaux, on se convaincra qu'il est juste de supputer pour le chemin de Lyon à Avignon une dépense totale de 80.000.000 fr.

Et pour l'embranchement de Grenoble, de. 26.000.000

Total. . . . 106.000.000

Les documents statistiques que nous avons recueillis sur la circulation actuelle, en supposant, d'ailleurs, qu'on attribue au chemin de fer, en doublant leur nombre, tous les voyageurs transportés aujourd'hui par les messageries, les malle-postes et les bateaux à vapeur, et les deux cinquièmes environ des transports exécutés par la navigation du Rhône, permettraient de porter à 50.000 francs environ le revenu brut moyen par kilomètre. Mais d'une part, peut-on supposer, sans crainte d'erreur, que la navigation à la vapeur ne conservera pas de voyageurs, et ne faut-il pas présumer, d'autre part, que pour le transport des marchandises, cette même navigation luttera souvent avec plus d'avantage qu'on ne semble le penser contre la nouvelle voie rivale? Ces dif-

férents motifs nous portent à croire qu'il est sage de ne compter que sur un revenu brut de 45.000 francs par kilomètre, qui, par la déduction ordinaire de 45 pour 100, pour tous frais d'exploitation, se réduit à 24.750 francs.

Ce chiffre qui correspond à un revenu d'environ 7 francs 33 centimes pour 100 pourrait nous conduire à fixer à 41 ans le maximum de durée de la concession, puisqu'en défalquant 6 pour 100 pour l'intérêt industriel de l'opération, il resterait un peu au delà de la somme nécessaire pour opérer l'amortissement, dans le laps de temps que nous venons d'indiquer; mais il ne faut pas oublier que nous comprenons dans la même concession l'embranchement de Grenoble dont le revenu net spécial n'est pas évalué à plus de 3 1/3 pour 100, en sorte que le revenu moyen de l'opération entière atteindra à peine 6 francs 60 centimes pour 100. Nous basant sur ce dernier chiffre, nous avons cru devoir admettre, avec la Chambre des Députés, une durée maximum de 50 ans.

Nous répéterons d'ailleurs ici ce que nous avons déjà dit au sujet du chemin de Paris à Lyon, l'intérêt véritable de l'Etat, l'intérêt du pays, c'est que l'entreprise ne soit pas exposée à succomber. Un calcul un peu large qui ouvre carrière et qui donne accès aux capitalistes sérieux est bien préférable à un calcul étroit qui n'effraierait pas les personnes qui ne se présentent qu'avec l'intention d'emporter l'affaire sauf à en sortir bientôt pour la livrer à toutes ses chances.

Nous pensons, Messieurs les Pairs, que vous partagerez cette manière de voir, et que vous accorderez vos suffrages au projet de loi dont voici la teneur.

(*Les cahiers de charges seront incessamment distribués.*)

A.

CAHIER DES CHARGES

Pour la concession du chemin de fer de Paris à Lyon.

TITRE PREMIER.

Définition de la concession.

Article premier.

Le chemin de fer de Paris à Lyon, qui fait l'objet de la présente concession, se compose de trois sections distinctes :

La première de Paris à Dijon ;

La seconde de Dijon à Châlon-sur-Saône ;

Et la troisième de Châlon-sur-Saône à Lyon.

TITRE II.

Clauses spéciales aux sections de Paris à Dijon, et de Châlon-sur-Saône à Lyon.

Art. 2.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et

périls, tous les travaux des sections de Paris à Dijon, et de Châlon-sur-Saône à Lyon, dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, et de manière que ces sections soient praticables dans toutes leurs parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Elle remboursera d'ailleurs, sur état arrêté par le Ministre des travaux publics, les dépenses qui auront été faites, soit en études, soit en travaux, soit en terrains, sur la ligne du chemin de fer.

Ces dépenses seront ajoutées aux comptes définitifs mentionnées à l'art. 29 ci-dessous.

Art. 3.

Le chemin de fer de Paris à Dijon partira de l'intérieur de Paris, d'un point situé sur la rive droite de la Seine, près des bassins de la Bastille ; il ira traverser les communes de Bercy et de Charenton, passera à Villeneuve-Saint-Georges, entre la ville et la Seine, s'élèvera sur le plateau de la Brie par la vallée de l'Yères, et se portera, en suivant ce plateau, sur la ville de Melun.

A partir de Melun, le chemin de fer se dirigera sur la ville de Fontainebleau, près de laquelle il passera. Il ira traverser la vallée du Loing, entre Moret et Saint-Mamet, puis, continuant de suivre la vallée de la Seine, il atteindra la ville de Montereau.

A Montereau, le chemin entrera dans la vallée de l'Yonne, qu'il suivra jusqu'à la Roche, ensuite dans la vallée de l'Armançon, qu'il remontera jusqu'à Aisy. A Aisy, il pénètrera dans la vallée de la Brenne, puis dans la vallée de l'Oze, traversera à Blaisy-Bas le faîte d'entre Seine et Saône, et arrivera à Dijon au point qui sera déterminé par l'Administration.

Le chemin de Châlon à Lyon sera établi sur la rive droite de la Saône; il passera près de Senecey, à Tournus et à Mâcon. Il traversera la ville de Lyon suivant le tracé qui sera ultérieurement déterminé par l'Administration avant l'adjudication publique. L'Administration déterminera en même

temps l'emplacement des gares et le point où finira le chemin de Paris à Lyon.

Art. 4.

A dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie devra soumettre à l'Administration supérieure, de deux mois en deux mois, et par section de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 7 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à 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.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 5.

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

Sa largeur en couronne est fixée pour deux voies à 8 mètres 30 cent. dans les parties en levées, et à 7 mètres 40 cent. dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 mètre 44 cent.) ou d'un mètre quarante-cinq centimètres.

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

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

Art. 6.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 1,000 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excèdera pas cinq millimètres par mètre. Toutefois, il pourra être porté à neuf millim. aux abords du souterrain de Blaisy-Bas.

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

Art. 7.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'Administration, après enquête préalable.

En ce qui touche la station de Montereau, la Compagnie sera tenue d'en partager l'usage avec la Compagnie du chemin de fer deMontereau à Troyes, si l'Administration reconnaît que cette mesure ne peut offrir aucun inconvénient.

La redevance à payer dans ce cas par la Compagnie du

chemin de fer de Montereau à Troyes, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'Administration.

La même faculté pourra être accordée aux Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires de chemins de fer d'embranchement autres que celui de Montereau à Troyes, pour les stations établies à l'origne desdits embranchements.

Art. 8.

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. 9.

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

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur, entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le

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

Art. 11.

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

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

Art. 12.

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

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13.

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

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

Art. 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en

vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

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

Art. 15.

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

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

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

Art. 16.

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

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

Art. 17.

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

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes

et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront sept mètres quarante centimètres (7 m. 40) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Par exception au paragraphe ci-dessus, le souterrain de Blaisy-Bas aura huit mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et sept mètres cinquante centimètres de hauteur sous-clef, à partir de la surface du chemin.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 19.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

Art. 20.

La Compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de ra-

diers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 21.

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. 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer 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 la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 3 mai 1841.

Art. 23.

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

que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

Art. 24.

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

Art. 25.

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

Art. 26.

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

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

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

Art. 27.

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

établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

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

Art. 28.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des réglements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

TITRE III.

Clauses spéciales à la section de Dijon à Châlon-sur-Saône.

Art. 29.

L'Administration reste chargée d'achever les travaux de la section de Dijon à Châlon, non compris les bâtiments des stations que la Compagnie construira elle-même.

La Compagnie s'engage à rembourser à l'État, sur les comptes qui seront définitivement arrêtés par le Ministre des travaux publics, le montant des dépenses de toute nature qui auront été faites pour ces travaux, et pour le règlement des comptes définitifs desdits travaux.

Sur les sommes à rembourser, huit millions sont versés au Trésor, immédiatement après l'adjudication ; le surplus sera payé après le réglement définitif des comptes mentionné au paragraphe précédent.

Art. 30.

Le chemin sera livré à la Compagnie par sections, et au fur et à mesure de l'achèvement de chacune de ces sections.

La livraison à faire à la Compagnie comprendra :

Tous les terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

Les travaux d'art et de terrassements de toute nature, exécutés sur la ligne du chemin de fer ;

La double voie de fer posée sur toute la longueur du chemin ;

Les changements de voie, excentriques, plates-formes tournantes, acquis et posés aux frais de l'État.

Avant la livraison, il sera dressé un état de lieux contradictoirement entre l'Administration et la Compagnie, et aux frais de cette dernière.

Dans l'année qui suivra l'entrée en jouissance, la Compagnie fera faire à ses frais, et sous la surveillance de l'Administration, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances.

Art. 31.

La Compagnie sera tenue de construire les stations, dont le nombre, l'étendue et l'emplacement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie entendue.

Art. 32.

Dans le délai d'un an, à dater de la livraison, la Compagnie sera tenue de mettre sur les rails le matériel nécessaire pour l'exploitation des parties de chemin qui lui seront successivement livrées.

Elle devra également, dans le même délai, approvisionner tous les objets mobiliers nécessaires au service des stations et du chemin de fer, et spécialement l'outillage des ateliers de réparation et des forges, et généralement tous les objets accessoires servant à l'exploitation.

Art. 33.

A dater de la prise de possession définie aux articles précédents, la Compagnie reste seule chargée de l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances.

TITRE IV.

Clauses communes aux trois sections du chemin de Paris à Lyon.

Art. 34.

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

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

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

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

Art. 35.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général de la Côte-d'Or, conformément à l'art. 61 ci-après.

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. 36.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle

sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, 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 somme de seize millions de francs, déposée ainsi qu'il sera dit à l'art. 64, à titre de cautionnement, par la Compagnie, pour les sections de Paris à Dijon et de Châlon à Lyon, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Il en sera de même jusqu'à concurrence du dixième des sommes qui auraient été versées au Trésor public, à valoir sur les remboursements à faire par la Compagnie, en exécution de l'art. 29 ci-dessus.

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

Art. 37.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, ou de les avoir amenés à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année, faute aussi par elle d'avoir satisfait en tout ou en partie, et aux époques indiquées, à l'un quelconque des termes de remboursement stipulés au présent cahier des charges; faute enfin par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par ledit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements de la Compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

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

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

La partie non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie, ainsi que toutes les sommes versées par elle au Trésor public, à valoir sur le capital à rembourser, deviendront la propriété de l'État, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

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

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

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 36 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, le retard dans l'exécution des engagements financiers de la Compagnie ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 38.

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 la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places, ne sera pré-

levé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 39.

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

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

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration, les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

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

Ar. 40.

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

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

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

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

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

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

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

Art. 41.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder quarante-cinq ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, 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 à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport, à ses frais et par ses propres moyens.

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

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne: ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, il paiera comme vingt kilogrammes; entre vingt et trente, il paiera comme trente kilogrammes, etc.

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

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

Par tête
et par
kilomètre

Par tonne
et par
kilomètre.

		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
	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.....	0,30	0,20	0,50
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 des marchandises.	3e Classe.— Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.....	0,08	0,06
		Houille, marne, fumier, engrais et cendres	0,06	0,04
	Objets divers.	Wagon et charriot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.....	0,06	0,06
		Toute 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
		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.....	0,13	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 la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

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

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle 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. 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. 42.

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. 43.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres ob-

jets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

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

Art. 44.

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

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

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

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

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

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

Art. 45.

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 (200) ;

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 de la Compagnie.

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

Art. 46.

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, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. 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, excèdera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilog. dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

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

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

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 47.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 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 quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 39 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. 48.

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

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

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

Art. 49.

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

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

Art. 50.

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

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

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

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'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 la Compagnie.

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

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'Administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents, chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution qui ne pourra excéder 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'excèdera 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.

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

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

Néanmoins, toutes les fois que, 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 règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

Art. 51.

La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employées au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées 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.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 52.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 53.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières

années, à dater du délai fixé par l'article 2 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 la Compagnie, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera 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, selon l'article 54 ci-après.

Art. 54.

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 de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans les art. 27 et 30.

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

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien, le chemin de fer, les ouvrages qui le composent, et ses dépendances, 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 des chemins de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, charriots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

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

Art. 55.

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 qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie 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 de chemin de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 56.

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 concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 57.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

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

B

CAHIER DES CHARGES

Pour l'établissement du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon, dans le délai de quatre années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le Ministre des travaux publics déterminera, avant l'adjudication, le point ou les points de départ du chemin dans la traversée de Lyon, et l'emplacement de la gare ou des gares.

A la sortie de Lyon, le chemin s'établira sur la rive gauche du Rhône, viendra gagner le coteau de Saint-Fond, passera à Vienne, aux Roches, à Saint-Vallier, Tain, Valence, près de l'Oriol, de Montélimart, à la Palud, Mondragon, dans la plaine d'Orange, et viendra aboutir à Avignon où il se rattachera au chemin de fer de Marseille à Avignon.

L'embranchement de Grenoble partira d'un point de la ligne principale situé entre Vienne et Valence, et suivra un tracé qui sera déterminé par l'Administration avant l'adjudication publique.

Art. 3.

A dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure, de trois mois en trois mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la posi-

tion 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.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4.

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

Quant à l'embranchement sur Grenoble, les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement 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. L'adjudicataire sera tenu, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie dès que l'insuffisance d'une seule voie, par suite de l'accroissement de la circulation, sera constatée par l'Administration; l'excédant de largeur acquis par l'adjudicataire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

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

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m,44$) à un mètre quarante-cinq centimètres.

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

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête

extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m,50) dans les parties en levées, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimun est fixé mille mètres (1000m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excèdera pas cinq millimètres par mètre.

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

Art. 6.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et 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.

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

Art. 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres (8 m.) pour la route royale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal.

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

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapet fixées à l'art. 8.

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

Art. 11.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou

départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 12.

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. 13.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'Administration supérieure.

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

Art. 14.

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 la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 15.

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

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

Art. 16.

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

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

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 17.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts

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

Art. 18.

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

Art 19.

La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moëllon dit d'*appareil*, sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes par mètre courant.

Art. 20.

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. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer 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 la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est

soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 3 mai 1841.

Art. 22.

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

Art. 23.

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

Art. 24.

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

Art. 25.

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

verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

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

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

Art. 26.

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

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

Art. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zône des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le Ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront cons-

tamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

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

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

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

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

Art. 29.

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

Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général du département du Rhône, conformément à l'art. 55 ci-après.

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. 30.

Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, 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 somme de dix millions déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 58, à titre de cautionnement par la Compagnie, de-

viendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

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

Art. 31.

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

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

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

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

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

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux

frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'art. 30 et du présent article ne seront pas applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, le retard dans l'exécution des engagements financiers de la compagnie ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32.

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 la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

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

Art. 33.

Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du Trésor.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

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

Art. 34.

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

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

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

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront les banquettes rembourrées ;

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

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglé es ou à régler pour les voitures qui servent aux transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

Art. 35.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder cinquante ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, 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 à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

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

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes, etc.

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

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

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

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
			f. c.	f. c.	f.
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	0,1
		Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,05	0,025	0,07
		Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)	0,05	0,025	0,07
	Bestiaux.	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,1
		Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
		Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0,01	0,01	0,02
Par tonne et par kilomètre.	Poissons.	Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.....	0,30	0,20	0,50
	Marchandises.	1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés.....	0,10	0,06	0,16
		2e Classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16

		TARIF.	PRIX DE péage.	PRIX DE transport.	TOTAL
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe.— Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes..... ...	0,08	0,06	0,14
		Houille, marne, fumier, engrais et cendres	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon et charriot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.....	0,06	0,06	0,12
		Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, toute machine locomotive ne traînant pas de convoi.....	0,15	0,10	0,25
		Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.....	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avee la vitesse des voyageurs, paieront à à raison de trente-six centimes la tonne.

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

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

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

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle 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. 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. 36.

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. 37.

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

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

Art. 38.

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 kilogrammes (4,500);

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

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

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

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

Art. 39.

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 200 kilogrammes ;

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

3° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédant de bagage pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédant de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de 50 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 de la Compagnie.

Au-dessus de 50 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. 40.

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 de charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

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, excèdera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Cette constatation sera faite sur la demande de l'expéditeur pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans

les deux jours qui en suivront la remise; toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

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

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

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41.

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

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 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. 42.

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

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

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

Art. 43.

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

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

Art. 44.

Les dépêches, accompagnées d'un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement, par les convois ordinaires de la Compagnie, sur toute l'étendue du chemin de fer.

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

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

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'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 la Compagnie.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux

lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'Administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents, chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

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

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

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

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

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 règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

Art. 45.

La Compagnie sera tenue 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 leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'Administration, gardiens, gendarmes ou prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et wagons sera gratuit.

Art. 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques ; de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 47.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières an-

nées, à dater du délai fixé par l'ar 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 la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera 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, selon l'art. 48 ci-après.

Art. 48.

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 de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

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

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien, le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, 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 la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

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

Art. 49.

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 qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 50.

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

Art. 51.

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

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

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Lyon à Avignon, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

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

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Lyon à Avignon, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans celui où la Compagnie concessionnaire 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 ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

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

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent.

Art. 52.

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 de la Compagnie.

Art. 53.

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

Art. 54.

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

Art. 55.

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

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie : pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, dans la caisse du receveur général du département du Rhône, une somme qui ne pourra excéder quarante mille francs.

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

Art. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas de non élection de domicile, toute signification ou notification adressée à la Compagnie sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Rhône.

Art. 57.

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

Art. 58.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a préalablement déposé une somme de dix millions (10,000,000 f.), en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie ainsi qu'il est dit à l'art. 30.

Art. 59.

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 11 juin 1845.

Le Ministre des travaux publics,

S. DUMON.

IMPRESSIONS

N° 119.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 13 juin 1845.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent le département du Jura à s'imposer extraordinairement, et les villes de Belleville et de Saint-Lô à contracter des emprunts;

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

1er PROJET. (Jura.)

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 3 juin 1845, 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 du Jura est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil gé-

néral, dans sa séance du 3 septembre 1844, à s'imposer extraordinairement 2 centimes additionnels, au principal des quatre contributions directes, pendant deux années, à partir du 1er janvier 1846.

Le produit de cette imposition est affecté à la dépense de construction d'un bâtiment spécial pour les archives départementales, avec une salle du conseil général et accessoires.

Donné au palais des Tuileries, le 13 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Il est d'une impérieuse nécessité d'ajouter à l'hôtel actuel de la préfecture du Jura un bâtiment spécial, pour assurer au service des archives l'espace et la disposition qui lui conviennent. Ces archives sont, en effet, dispersées aujourd'hui dans des combles et dans des emplacements humides.

A chacune de ses sessions, depuis 1838, le conseil général s'est vivement préoccupé de ce projet de construction, qui est maintenant arrivé à maturité. Le conseil, en conséquence, a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit pourvu tout

d'abord à l'exécution de ce projet par la voie d'une imposition extraordinaire de 2 centimes additionnels, qui serait perçue pendant quatre années.

D'après la délibération du conseil, le produit de cette imposition devait aussi être affecté à des constructions et travaux neufs de divers édifices départementaux; mais ces projets n'ayant point été jugés susceptibles d'une exécution immédiate, et de nouveaux plans et devis devant être produits, il nous a paru qu'il n'y avait point lieu d'accueillir intégralement le vote du conseil général, et que, quant à présent, la durée de l'imposition demandée devait être limitée à deux années, de façon à pourvoir seulement à la dépense des travaux d'agrandissement de l'hôtel de la préfecture.

La situation financière du département du Jura est, du reste, assez favorable pour que vous n'hésitiez pas, Messieurs les Pairs, à donner votre sanction à ce vote ainsi modifié.

Nous venons donc, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 3 juin courant, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Belleville.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Belleville (Seine) est autorisée :

1° A s'imposer extraordinairement, pendant dix

ans, dix centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes;

2° A emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de deux cent mille francs, applicable, ainsi que le montant de l'imposition ci-dessus, au paiement du prix principal des frais d'achat et des travaux d'appropriation des bâtiments affectés à l'usage de la mairie. Cet emprunt sera remboursé en dix ans, au moyen des revenus ordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La mairie de Belleville (Seine) est établie dans un bâtiment loué par la commune, et qui ne suffit plus à sa destination, depuis que l'accroissement de la population a donné à cette localité une importance telle que ses revenus dépassent aujourd'hui 100.000 fr. L'administration municipale s'est occupée des moyens de doter la commune d'une mairie convenable et suffisante pour les services qu'elle doit réunir. Elle demande, en conséquence, à acquérir une propriété assez vaste, et qui exigera fort peu de travaux d'appropriation. La dépense d'acquisition, les frais d'acte et ceux d'appropriation s'élèvent à 288.300 fr. Les intérêts à payer soit aux vendeurs, soit aux souscripteurs de l'emprunt, porteront cette dépense au chiffre de

356.992 fr. La ville est loin de posséder les ressources nécessaires pour acquiter une somme aussi considérable. Elle demande donc l'autorisation d'emprunter 200.000 fr., et de s'imposer extraordinairement, pendant dix ans, 10 centimes additionnels au principal de ses contributions directes. Le produit présumé de cette imposition sera de 140.000 fr. Un secours sollicité sur le fonds de réserve de l'octroi de banlieue compléterait les fonds dont elle a besoin.

L'emprunt serait remboursé en dix années, tant au moyen de l'imposition extraordinaire que par des prélèvements sur les revenus de la ville, qui dépassent ses dépenses ordinaires de 55.642 fr. environ chaque année; quelques dettes arriérées et des dépenses projetées pour l'amélioration du pavage s'opposent à ce que la ville fixe un terme plus rapproché à sa libération.

Rien ne semble s'opposer à ce que sa demande soit favorablement accueillie. En conséquence, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 3 juin courant.

3e PROJET. (Saint-Lô.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

La ville de Saint-Lô (Manche) est autorisée :
1° A emprunter, soit avec publicité et concurrence,

soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de deux cent vingt mille quatre cents francs, remboursable dans un délai de douze ans, et destinée à l'exécution de divers projets d'utilité publique énumérés dans la délibération municipale du 11 janvier 1844.

2° A s'imposer extraordinairement douze centimes additionnels au principal de ses contributions directes, pendant douze années, pour, le produit de cette imposition, être affecté, concurremment avec d'autres ressources, tant au paiement des dépenses projetées, qu'au remboursement de l'emprunt autorisé ci-dessus.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Depuis longtemps la population de Saint-Lô (Manche) appelle de ses vœux la réalisation de divers projets d'utilité publique. Les prétentions rivales des divers quartiers intéressés à ces travaux ont déterminé l'administration municipale à les exécuter simultanément.

Ces dépenses, qui concernent la construction d'un collége, d'un hôtel de ville, d'un marché couvert, l'agrandissement de la petite halle, l'acquisition de maisons à démolir pour démasquer le portail de l'église Notre-Dame, la réparation d'une flèche à l'église, une subvention pour l'Ecole nor-

male, enfin diverses améliorations de la voie publique ont été évaluées primitivement à 316.500 f. et dépasseront cette somme par suite de quelques modifications apportées aux projets.

La ville ne possédant pas les fonds nécessaires pour subvenir à une dépense aussi considérable, demande l'autorisation d'emprunter 220.400 fr., pour en payer une portion, le surplus devant être prélevé sur ses revenus. L'excédant de ses recettes sur ses dépenses ordinaires s'élève à une moyenne annuelle de 27.822 francs, qui sera, sous peu, portée à 33.000 fr. Toutefois ces ressources ne suffisant pas pour amortir rapidement l'emprunt sollicité, elle demande encore l'autorisation de s'imposer extraordinairement, par addition au principal de ses contributions directes, 12 centimes pendant douze ans. La ville n'est grevée que de dettes sans importance, et les états produits pour indiquer le mode d'amortissement de l'emprunt, prouvent qu'il n'y a aucun inconvénient à accueillir ses propositions.

En conséquence, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, adopté par la Chambre des Députés le 3 juin courant.

INPRES

№ 1

—

1845

IMPRESSIONS

Nº 120.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 17 juin 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit de 200.000 fr. pour la célébration du 15e anniversaire des journées de Juillet 1830;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, et qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 14 juin 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1845, un crédit de deux cent mille fr. (200.000 fr.) pour contribuer, avec les fonds four-

nis par la ville de Paris, à la célébration du quinzième anniversaire des journées de Juillet 1830.

ART. 2.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources affectées aux besoins de l'exercice 1845.

DONNÉ au palais des Tuileries, le 17 juin 1845.

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 venons, d'après les ordres du Roi, vous demander le crédit annuel de 200.000 francs pour la célébration du quinzième anniversaire des journées de Juillet. Le souvenir de cette époque glorieuse ne s'éteindra pas parmi nous; les fêtes que nous célébrons chaque année ont pour objet et pour caractère de consacrer le triomphe des lois et l'établissement d'une sage liberté. Nous ne doutons pas que la Chambre des Pairs, gardienne soigneuse de la sincérité de nos institutions, ne s'associe par son vote, comme dans les années précédentes, à la pensée du Roi et de la Chambre des Députés.

ESSIONS
121.
—
845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 17 juin 1845.

PROJET DE LOI

TENDANT à changer la circonscription des arrondissements de Louviers et des Andelys (Eure);

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 9 juin 1845, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Le territoire de l'île des Trois-Rois, circonscrit par un liseré rouge au plan annexé à la présente loi, est distrait de la commune de Tosny de Gaillon, canton de Gaillon, arrondissement de Louviers, département de l'Eure, et réuni à la commune

des Andelys, canton et arrondissement des Andelys, même département.

En conséquence, la limite entre les communes de Tosny et des Andelys est fixée suivant le cours de la Seine.

ART. 2.

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

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

DONNÉ au palais des Tuileries, le 17 juin 1845.

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 Roi nous a chargés de soumettre à la Chambre un projet de circonscription territoriale qui change la circonscription des arrondissements de Louviers et des Andelys (Eure), sur le territoire des communes de Tosny et des Andelys.

Ce projet a déjà été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 9 juin 1845.

Les communes de Tosny et des Andelys sont délimitées par le bras principal de la Seine, excepté à l'endroit où se trouve située l'île des Trois-Rois.

Cette île qui longe et avoisine la rive gauche du fleuve, est cependant administrée par la commune de Tosny située sur la rive droite.

Le conseil municipal des Andelys a demandé que l'île des Trois-Rois soit réunie au territoire de la commune dont elle est une dépendance naturelle.

Le conseil municipal des Andelys a intérêt à ce que cette réunion soit effectuée, car cette île sur laquelle il ne peut exercer aucune surveillance, est devenue l'entrepôt des fraudeurs qui cherchent à se soustraire à la perception des droits d'octroi.

La demande des Andelys est fondée et conforme aux principes d'après lesquels le cours des fleuves doit former la limite entre deux arrondissements.

Le changement proposé est d'ailleurs sans importance, pour la commune de Tosny; l'île qu'on lui enlève n'a que 10 hectares et point d'habitants.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi.

IMPRESSION
N° 122.
—
1845.

IMPRESSIONS
N° 122.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 17 juin 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A une imposition extraordinaire votée par le département de la Nièvre;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 9 juin 1845, 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 la Nièvre est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa séance du 1er septembre 1844, à s'imposer extraordinairement 9 centimes addition-

nels, au principal des quatre contributions directes, pendant dix années, à partir du 1er janvier 1847.

Le produit de cette imposition est affecté :

1° Jusqu'à concurrence de 3 centimes et demi, aux travaux des routes départementales et à l'agrandissement de l'asile départemental des aliénés;

2° Jusqu'à concurrence de 3 autres centimes et demi, à la construction d'un palais de justice, à Nevers, et de quatre prisons départementales, suivant le système cellulaire;

3° Jusqu'à concurrence de 2 centimes, à l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

L'emploi du produit de cette imposition sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales, rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

Donné au palais des Tuileries, le 17 juin 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Plusieurs services départementaux ont occupé la sollicitude du conseil général de la Nièvre, dans sa dernière session, et lui ont paru appeler des améliorations urgentes.

Ainsi, la plupart des routes départementales classées, sont loin d'offrir toutes les conditions désirables pour la facilité des transports et des relations commerciales ; des tracés vicieux doivent être rectifiés ; des pentes trop rapides adoucies ; des ouvrages d'art réparés.

L'asile d'aliénés de la Charité-sur-Loire exige une prompte réforme. Une confusion déplorable règne dans cet établissement, faute d'espace, et frappe d'impuissance les secours de l'art ; l'humanité commande de créer des salles distinctes pour chaque classe de malades.

Le palais de justice de Nevers ne satisfait ni aux besoins ni à la dignité des services judiciaires, et le conseil général a reconnu la nécessité de construire un édifice plus conforme à sa destination.

Le service des prisons départementales est également compromis d'une manière grave par l'insuffisance et la mauvaise distribution des bâtiments qui leur sont affectés. La reconstruction de ces

prisons est devenue d'une urgence que le conseil général n'a pu méconnaître. Le système de la séparation individuelle a été pris pour base des plans et devis qui ont été préparés et qui ont reçu l'adhésion des hommes compétents.

Enfin, les chemins vicinaux de grande communication ne sont pas encore terminés, et les ressources ordinaires ne permettraient point de les achever avant treize années ; ce délai serait préjudiciable aux premiers intérêts du département.

Une somme totale de 1.914.500 francs a été jugée nécessaire pour mettre le département à même de pourvoir à ces divers besoins, tous de premier ordre. Dans l'état d'insuffisance des ressources ordinaires départementales, le conseil général n'a trouvé d'autre moyen de réaliser cette somme que de recourir à la voie de l'imposition extraordinaire. Il a demandé, en conséquence, que le département de la Nièvre soit autorisé à s'imposer, pendant dix années, à partir de 1847, 9 centimes extraordinaires additionnels, au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté : 1° jusqu'à concurrence de 3 centimes et demi, aux travaux des routes départementales et à l'agrandissement de l'asile départemental des aliénés ; 2° jusqu'à concurrence de 3 autres centimes et demi, à la construction d'un palais de justice à Nevers, et de quatre prisons départementales ; 3° jusqu'à concurrence de 2 centimes, à l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication.

Vous remarquerez, Messieurs les Pairs, que

l'imposition ne devrait, selon le vote du conseil général, commencer qu'en 1847. Si, contrairement aux règles que nous nous sommes fait un devoir de suivre en matière d'imposition extraordinaire, nous vous proposons de sanctionner, dans cette session, un vote relatif à des travaux qui ne sont point susceptibles d'une exécution immédiate, c'est que des circonstances particulières nous ont paru réclamer cette exception. En effet, des acquisitions de terrains et de maisons devront être faites, et entraîneront sans doute les formalités toujours longues de l'expropriation; d'un autre côté, des transactions difficiles seront à régler entre l'administration des hospices, la ville et le département. Il faut donc que la loi d'imposition soit rendue pour que cette double procédure puisse être commencée; il faut en même temps qu'un intervalle suffisamment long sépare l'époque de la promulgation de cette loi de l'époque où cette même loi devra recevoir son effet.

D'après ces considérations, et la situation financière du département étant, d'ailleurs, assez favorable, nous venons, Messieurs les Pairs, soumettre à vos délibérations le projet de loi que le Roi nous a ordonné de vous présenter, et qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 9 juin.

IMPRESSIONS
N° 123.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 17 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron SERS, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de deux Projets de loi qui autorisent les villes de Limoges et d'Orléans à contracter des emprunts.

1er PROJET. (Limoges).

MESSIEURS,

La ville de Limoges demande à contracter un emprunt de 250.000 fr. pour subvenir à diverses dépenses d'intérêt public, dont voici l'énumération :

Acquisition d'un terrain pour l'agrandissement du quartier de cavalerie.	36.000 fr.
Agrandissement du collége royal.	56.000 »
Ouverture et assainissement du quartier du Verdurier.	15.000 »
Report.	107.000

* Cette commission était composée de MM. le marquis D'ARAMON, BERTIN DE VEAUX, le comte DE CHASTELLUX, le duc D'ESTISSAC, Félix FAURE, le baron SERS, le duc DE TRÉVISE.

A reporter.	107.000 fr.
Acquisition de maisons pour agrandir la Place royale.	50.000 »
Acquisition de terrains pour l'établissement des prisons départementales	32.000 »
Ouverture d'une porte auprès de celle de Tourny.	5.000 »
Prolongement de la rue du Collége.	38.000 »
Acquisition de maisons ou indemnité de reculement, à l'effet de dégager la cathédrale et l'évêché des constructions qui en obstruent les abords. .	20.000 »
Total de l'évaluation de la dépense	252.000 fr.

La différence de 2.000 fr. qui existe entre le montant de l'emprunt et celui des dépenses prévues, sera facilement supportée par les revenus ordinaires.

La ville de Limoges prétend rembourser l'emprunt nouveau qu'elle demande à contracter sur l'excédant de ses budgets; elle les évalue à 92.000 francs par an.

La situation financière de cette ville nous a paru satisfaisante; elle a déjà soldé un premier emprunt destiné à construire un abattoir, dont les produits viennent augmenter ses revenus. Un second emprunt ayant servi à construire une salle de spectacle, se rembourse avec exactitude et n'absorbe pas les fonds qui restent libres sur chaque exercice. La ville pourvoira simultanément à l'amor-

tissement de ses anciennes et de ses nouvelles dettes de manière à se trouver entièrement libérée en 1856.

Vo*a*s remarquerez peut-être, Messieurs, dans la nomenclature des acquisitions auxquelles l'emprunt est destiné à subvenir, qu'il en est deux dont la destination n'est pas municipale :

L'agrandissement du quartier de cavalerie, et l'acquisition d'un terrain pour l'établissement des prisons départementales.

Votre commission a demandé, sur ces deux articles, des éclaircissements au ministère de l'intérieur. Il résulte de ceux qui lui ont été donnés, que la ville de Limoges s'est engagée à fournir au ministère de la guerre les terrains nécessaires aux constructions projetées à l'effet d'augmenter les écuries du qnartier, devenues insuffisantes pour recevoir, comme autrefois, tous les chevaux du régiment, depuis qu'un règlement nouveau assigne à chaque cheval une place plus grande.

La ville étant intéressée à conserver dans son sein le plus grand nombre possible d'hommes et de chevaux, la dépense qu'elle fait pour faciliter l'agrandissement du quartier de cavalerie nous a paru justifiée.

Quant aux prisons, dont la dépense devrait concerner le département, il existe une ordonnance du Roi du 22 juin 1842, autorisant le département de la Haute-Vienne à accepter l'offre de la ville de Limoges de fournir une subvention pour la construction du palais de justice et des prisons.

C'est donc, Messieurs, par suite d'engagements

préexistants que des dépenses dont l'objet n'est pas communal, sont devenues obligatoires pour la ville de Limoges.

En conséquence, nous vous proposons d'adopter le projet de loi qui vous est présenté, tendant à autoriser la ville de Limoges à contracter un emprunt de 250.000 fr.

2e PROJET. (Orléans.)

Un projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés, vous est présenté dans le but d'autoriser la ville d'Orléans à contracter un emprunt de 480.000 francs, destiné à couvrir des dépenses dont la nécessité nous a paru bien démontrée. Elles consistent :

1° A solder la subvention promise aux hospices par la ville pour la construction d'un Hôtel-Dieu.	150.000 fr.
2° A réparer l'hôtel de ville. . . .	30.000
3° A agrandir le collége royal. . . .	250.000
4° A établir un nouveau cimetière.	50.000
Somme égale.	480.000 fr.

La ville a échelonné ses emprunts de manière à pouvoir les rembourser de 1854 à 1860, sur les excédants de ses revenus ordinaires, dont elle évalue la moyenne annuelle à 102.000 francs.

Cette ressource nous a paru incertaine. Les prévisions des conseils municipaux sont souvent en défaut, lorsqu'elles embrassent une période de plusieurs années. Il est presque impossible d'établir

avec exactitude, quinze ans à l'avance surtout, les recettes et les dépenses d'une grande ville.

S'il fallait un exemple à l'appui de cette opinion, la ville d'Orléans elle-même se chargerait de le fournir; elle avait compté sur ses économies pour solder des emprunts antérieurs, autorisés par les lois du 30 avril 1838 et du 13 juin 1841. Mais quand le moment de se libérer est arrivé, elle a dû solliciter de ses créanciers un ajournement qu'ils lui ont accordé.

Les nouvelles dettes qu'elle demande à contracter, prendront rang après les anciennes, qui pèsent encore presque en entier sur elle.

La ville objecte, il est vrai, que les excédants de recettes prévus, lors du vote des premiers emprunts, ont été absorbés, en partie, par les dépenses extraordinaires auxquelles le point d'arrivée du chemin de fer l'ont obligée.

Son octroi est deja grevé d'une taxe additionnelle de 10 centimes, jusqu'en 1852, par une ordonnance du Roi du 8 avril 1841.

Quant aux centimes additionnels extraordinaires que l'on aurait pu imposer, il n'a pas été possible d'en proposer le vote au conseil municipal, parce que la ville est surchargée, assure-t-on, avec tout l'arrondissement d'Orléans, dans la répartition des contributions directes, et qu'il n'eût pas été juste d'augmenter des charges déjà trop lourdes, si on les compare au revenu sur lequel elles sont prélevées.

Cet état de choses ne nous a pas permis d'insister pour qu'il fût assigné une ressource spéciale à

l'amortissement du nouvel emprunt. Si, comme nous l'avons craint, ses prévisions sont en défaut, la ville pourra toujours, plus tard, éteindre ses dettes en s'imposant.

Ainsi, Messieurs, à raison de l'urgence et de l'utilité des dépenses votées par le conseil municipal de la ville d'Orléans, nous vous proposons d'adopter le projet de loi tel qu'il vous a été présenté.

Nous ne pouvons pas laisser échapper cette occasion de vous faire remarquer combien il est fâcheux de grever les villes d'un droit proportionnel d'enregistrement, lorsqu'elles font des acquisitions ou qu'elles passent des marchés pour un service public improductif de revenu.

La ville d'Orléans, vous venez de le voir, aura beaucoup de peine à subvenir aux acquisitions projetées avec ses ressources ordinaires; elle aura à supporter, en outre, des droits d'enregistrement aussi élevés que ceux dont les capitalistes sont passibles, en devenant acquéreurs d'immeubles.

La loi du 16 juin 1824 (article 7) avait aboli le droit proportionnel d'enregistrement, en faveur des départements, des communes, des hospices et des autres établissements publics reconnus; ils étaient tenus seulement d'un droit fixe de 10 fr., lorsque les immeubles acquis ou donnés, devaient recevoir une destination d'utilité publique et ne pas produire de revenu. Le droit se réduisait à 1 franc, quand la valeur de l'immeuble était inférieure à 500 francs.

Ces dispositions furent abrogées par la loi du 17 août 1831 (article 17), relative aux contributions extraordinaires.

Les circonstances dans lesquelles cette dernière loi fut rendue suffisent pour en expliquer les rigoureuses prescriptions.

Maintenant, Messieurs, que le crédit public est rétabli dans toute sa splendeur, il serait temps de rendre aux communes les immunités que la loi de 1824 leur avait accordées.

Cette mesure serait accueillie avec satisfaction dans toute la France; elle est d'autant plus juste que beaucoup de communes sont obligées d'élever à grands frais les services publics laissés à leur charge, au niveau des améliorations entreprises par le Gouvernement et suivies partout avec une louable persévérance, dans les diverses branches de l'administration publique, dont les dépenses sont prélevées sur le budget de l'Etat.

IMPRESSIONS

N° 124.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 17 juin 1845.

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 297 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.

Astorg (M. le Comte d').
Atthalin (M. le Baron).
Barante (M. le Baron de).
Beaumont (M. le Comte de).
Bérenger (M. le Comte).
Bérenger, de la Drôme (M.).
Bergeret (M. le Vice-Amiral).
Bondy (M. le Comte de).
Bourgoing (M. le Baron de).
Brézé (M. le Marquis de).
Cambis-d'Orsan (M. le Marquis de).
Cordier (M.).
Dubouchage (M. le Vicomte).
Dupin (M. le Baron Charles).
Eckmuhl (M. le Prince d').
Gay-Lussac (M.).
Gérard (M. le Maréchal Comte).
Girod, de l'Ain (M. le Baron).
Harcourt (M. le Duc d').
Herwyn de Nevèle (M. le Comte).
Jessaint (M. le Vicomte de).
La Force (M. le Duc de).
La Grange (M. le Comte de).
Marchand (M. le Comte).
Mareuil (M. le Baron de).
Mérilhou (M.).
Molé (M. le Comte).
Montmorency (M. le Duc de).
Nemours (M. le Duc de).
Ornano (M. le Comte d').
Paturle (M.).
Pelet de la Lozère (M. le Comte).
Pelleport (M. le Vicomte).
Richebourg (M. le Comte de).
Rohault de Fleury (M. le Baron).
Rosamel (M. le Vice-Amiral de).
Saint-Aignan (M. le Comte de).
Sérurier (M. le Comte).
Teste (M. le Président).
Tilly (M. le Comte de).
Turenne (M. le Comte de).
Voirol (M. le Baron).
Zangiacomi (M. le Baron).

DEUXIÈME BUREAU.

Abancourt (M. le Vicomte d').
Andigné de La Blanchaye (M. le Marquis d').
Berthezène (M. le Baron).
Biron (M. le Marquis de).
Bois-le-Comte (M. le Baron de).
Brissac (M. le Duc de).
Bussierre (M. le Baron Edmond de).
Cayla (M. le Comte du).
Chanaleilles (M. le Marquis de).
Charbonnel (M. le Comte).
Cholet (M. le Comte).
Darriule (M. le Baron).
Decazes (M. le Duc).
Gascq (M. le Président de).
Gautier (M.)
Harcourt (M. le Marquis d').
Heudelet (M. le Comte).
Jacob (M. le Vice-Amiral Comte).
Jaubert (M. le Chevalier).
Jaubert (M. le Comte).
La Coste (M. de).
Laforest (M. le Comte de).
Laplagne-Barris (M.).
La Roche-Aymon (M. le Comte de).
Lascours (M. le Baron de).
Mackau (M. le Vice-Amiral Baron de).
Maillard (M.).
Mortemart (M. le Duc de).
Moskowa (M. le Prince de la).
Noailles (M. le Duc de).
Pèdre La Caze (M.).
Pernety (M. le Vicomte).
Pontécoulant (M. le Comte de).
Portalis (M. le Comte).
Rochambeau (M. le Marquis de).
Roguet (M. le Comte).
Roussin (M. l'Amiral Baron).
Saint-Simon (M. le Marquis de).
Saulx-Tavannes (M. le Duc de).
Talaru (M. le Marquis de).
Tascher (M. le Comte de).
Viennet (M.).
Villemain (M.).

TROISIÈME BUREAU.

Anthouard (M. le Comte d').
Aubusson de La Feuillade (M. le Comte d').
Aymard (M. le Baron).
Boissy-d'Anglas (M. le Comte).
Caffarelli (M. le Comte de).
Chastellier (M. de).
Colbert (M. le Comte de).
Compans (M. le Comte).
Cordoue (M. le Marquis de).
Crouseilhes (M. le Baron de).
Daru (M. le Comte).
Delort (M. le Baron).
Desroys (M. le Comte).
Duperré (M. l'Amiral Baron).
Estissac (M. le Duc d').
Faure (M. Félix).
Flavigny (M. le Vicomte de).
Foy (M. le Comte).
Fréville (M. le Baron de).
Girard (M.).
Grivel (M. le Vice-Amiral).
Guestier (M.).
Houdetot (M. le Comte de).
Istrie (M. le Duc d').
Kératry (M.).
Kerbertin (M. de).
La Moussaye (M. le Marquis de).
La Pinsonnière (M. le Comte de).
Laplace (M. le Marquis de).
Lebrun (M.).
Leclerc (M.).
Lesergeant de Monnecove (M.).
Montébello (M. le Duc de).
Nau de Champlouis (M. le Baron).
Pange (M. le Marquis de).
Pasquier (M. le Duc).
Passy (M.).
Raigecourt (M. le Marquis de).
Richelieu (M. le Duc de).
Sers (M. le Baron).
Teste (M. le Baron).
Vincens Saint-Laurent (M.).
Wagram (M. le Prince de).

QUATRIÈME BUREAU.

Alton-Shée (M. le Comte d').
Aragon (M. le Marquis d').
Aramon (M. le Marquis d').
Bellemare (M. de).
Berenger (M. le Comte Raymond de).
Bertin de Veaux (M.).
Besson (M.).
Bourdeau (M.).
Bourke (M. le Comte).
Broglie (M. le Duc de).
Chabot (M. le Vicomte de).
Chabrillan (M. le Marquis de).
Chastellux (M, le Comte de).
Courtarvel (M. le Marquis de).
Cousin (M.).
Curial (M. le Comte).
Dalmatie (M. le Maréchal Duc de).
Davillier (M. le Baron).
Dutaillis (M. le Comte).
Duval (M. le Baron).
Franck Carré (M.).
Fréteau de Pény (M. le Baron).
Gasparin (M. le Comte de).
Germain (M. le Comte).
Gouvion-Saint-Cyr (M. le Marquis de).
Harispe (M. le Comte).
Hugo (M. le Vicomte Victor).
Joinville (M. le Prince de).
La Tour-Maubourg (M. le Comte de).
Lemercier (M. le Comte).
Lombard (M. le Baron).
Malaret (M. le Baron de).
Massa (M. le Duc de).
Mortier (M. le Comte).
Périgord (M. le Duc de).
Petit (M. le Baron).
Reille (M. le Comte).
Ricard (M. de).
Séguier (M. le Baron).
Ségur-Lamoignon (M. le Vicomte de).
Valée (M. le Maréchal Comte).
Vaudreuil (M. le Comte de).

CINQUIÈME BUREAU.

Aboville (M. le Comte d').
Aubernon (M.).
Audiffret (M. le Marquis d').
Barthélemy (M. le Marquis de).
Baudrand (M. le Comte).
Beugnot (M. le Comte Arthur).
Bondy (M. le Vicomte de).
Bonet (M. le Comte).
Boullet (M. le Président).
Breteuil (M. le Comte de).
Brigode (M. le Baron de).
Canson (M.).
Castellane (M. le Comte de).
Crillon (M. le Duc de).
Dubreton (M. le Baron).
Duchâtel (M. le Vicomte).
Dupont-Delporte (M. le Baron).
Ferrier (M.).
Feutrier (M. le Baron).
Gourgaud (M. le Baron).
Halgan (M. le Vice-Amiral).
Ham (M. le Comte de).
Jacquinot (M. le Baron).
La Riboisière (M. le Comte de).
Lauriston (M. le Marquis de).
Lezay-Marnésia (M. le Comte de).
Merlin (M. le Comte Eugène).
Murat (M. le Comte de).
Oberlin (M. le Baron d').
Odier (M.).
Preissac (M. le Comte de).
Puységur (M. le Comte de).
Rambuteau (M. le Comte de).
Reinach (M. le Baron de).
Rouillé de Fontaine (M.).
Roy (M. le Comte).
Saint-Didier (M. le Baron de).
Alexis de Saint-Priest (M. le Comte).
Valençay (M. le Duc de).
Vandeul (M. de).
Vendeuvre (M. le Baron de).
Verhuell (M. le Vice-Amiral Comte).

SIXIÈME BUREAU.

Aligre (M. le Marquis d').
Argout (M. le Comte d').
Audenarde (M. le Comte d').
Aux (M. le Marquis d').
Boissy (M. le Marquis de).
Boyer (M. le Président).
Cadore (M. le Duc de).
Cambacérès (M. de).
Coigny (M. le Duc de).
Corbineau (M. le Comte).
Daunant (M. le Baron de).
Durosnel (M. le Comte).
Escayrac de Lauture (M. le Marquis d').
Exelmans (M. le Comte).
Flahault (M. le Comte de).
Gramont-d'Aster (M. le Comte de).
Greffulhe (M. le Comte de).
Grouchy (M. le Maréchal Marquis de)
Haussonville (M. le Comte d').
Hédouville (M. le Comte d').
Jaucourt (M. le Marquis de).
Klein (M. le Comte).
La Rochefoucauld (M. le Duc de).
La Villegontier (M. le Comte de).
Marbot (M. le Baron).
Mathieu de La Redorte (M. le Comte).
Molitor (M. le Maréchal Comte).
Mollien (M. le Comte).
Montesquiou-Fezensac (M. le Comte de).
Neigre (M. le Baron).
Persil (M.).
Plaisance (M. le Duc de).
Reggio (M. le Maréchal Duc de).
Romiguières (M.).
Rossi (M.).
Rumigny (M. le Marquis de).
Sainte-Hermine (M. le Comte de).
Saint-Priest (M. le Comte de).
Schramm (M. le Comte).
Sébastiani (M. le Vicomte Tiburçe).
Sparre (M. le Comte de).
Trévise (M. le Duc de).

SEPTIÈME BUREAU.

Achard (M. le Baron).
Albuféra (M. le Duc d').
Barthe (M.).
Beauvau (M. le Prince de).
Belbeuf (M. le Marquis de).
Boisgelin (M. le Marquis de).
Borrelli (M. le Vicomte).
Brancas (M. le Duc de).
Bresson (M. le Comte).
Cavaignac (M. le Vicomte).
Chevandier (M.).
Choiseul-Praslin (M. le Duc de).
Crillon (M. le Marquis de).
Cubières (M. de).
Dampierre (M. le Marquis de).
Delessert (M. Gabriel).
Dode (M. le Vicomte).
Fezensac (M. le Duc de).
Gabriac (M. le Marquis de).
Haubersart (M. le Comte d').
Jurien-Lagravière (M. le Vice-Amiral).
Lanjuinais (M. le Comte).
Martell (M.),
Montalembert (M. le Comte de).
Montalivet (M. le Comte de).
Montguyon (M. le Comte de).
Monthion (M. le Comte de).
Noé (M. le Comte de).
Pelet (M. le Baron).
Préval (M. le Vicomte de).
Rullière (M.).
Sabran (M. le Duc de).
Saint-Cricq (M. le Comte de).
Sainte-Aulaire (M. le Comte de).
Schonen (M. le Baron de).
Ségur (M. le Comte de).
Ségur (M. le Comte Philippe de).
Siméon (M. le Comte).
Thénard (M. le Baron).
Turgot (M. le Marquis).
Vérac (M. le Marquis de).
Villiers du Terrage (M. le Vicomte 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 duc de Nemours.
Vice-Président, M. le Duc de Montmorency.
Secrétaire, M. Mérilhou.
Vice-Secrétaire, M. Bérenger de la Drôme.

DEUXIÈME BUREAU.

Président, M. le Vicomte Pernety.
Vice-Président, M. le Duc Decazes.
Secrétaire, M. le Comte Cholet.
Vice-Secrétaire, M. Pèdre La Caze.

TROISIÈME BUREAU.

Président, M. le Marquis de Pange.
Vice-Président, M. Félix Faure.
Secrétaire, M. le Marquis de Raigecourt.
Vice-Secrétaire, M. le Duc d'Estissac.

QUATRIÈME BUREAU.

Président, M. le Prince de Joinville.
Vice-Président, M. le Marquis d'Aramon.
Secrétaire, M. le Vicomte Victor Hugo.
Vice-Secrétaire, M. le Marquis de Chabrillan.

CINQUIÈME BUREAU.

Président, M. le Vice-Amiral Halgan.
Vice-Président, M. le Comte Roy.
Secrétaire, M. le Comte Beugnot.
Vice-Secrétaire, M. le Baron Feutrier.

SIXIÈME BUREAU.

Président, M. le Comte d'Argout.
Vice-Président, M. le Président Boyer.
Secrétaire, M. de Cambacérès.
Vice-Secrétaire, M. le Comte d'Audenarde.

SEPTIÈME BUREAU.

Président, M. le Comte de Monthion.
Vice-Président, M. le Duc de Fezensac.
Secrétaire, M. le Comte de Ségur.
Vice-Secrétaire, M. Chevandier.

NOMINATION DU COMITÉ DES PÉTITIONS.

Les Membres nommés pour former ce Comité sont :

Pour le 1er Bureau, M. le Comte Pelet de la Lozère.
Pour le 2e, M. le Baron de Bois-le-Comte.
Pour le 3e, M. le Marquis de Laplace.
Pour le 4e, M. Franck Carré.
Pour le 5e, M. le Comte de Murat.
Pour le 6e, M. le Comte de La Villegontier.
Pour le 7e, M. le Marquis de Belbeuf.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. ROUILLÉ DE FONTAINE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif aux chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique, au littoral de la Manche et à Saint-Quentin.

MESSIEURS,

Le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec les embranchements qui s'y rattachent, formant le réseau du nord de la France, est incontestablement d'une haute importance, puisque, d'une part, il se porte sur deux de vos places fortes de l'extrême frontière de terre la plus rapprochée de la Capitale; de l'autre, qu'il atteint deux de vos ports sur la Manche, en face de l'Angleterre, et le seul port que la France possède dans la mer du Nord; enfin, que dans un

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE LAPLACE, LESERGEANT DE MONNECOVE, ROUILLÉ DE FONTAINE, le baron FEUTRIER, le vice-amiral GRIVEL, le marquis DE BELBEUF, le comte DARU.

délai assez court, il sera facile de prolonger l'embranchement dirigé sur Saint-Quentin pour aller se rallier, vers Charleroi, à un chemin belge, ce qui ouvrirait à votre commerce un débouché sur le Rhin, à Cologne. Cette importance s'accroît encore de ce que la ligne du Nord fait partie indispensable de cette grande artère qui, bientôt, traversera la France dans toute sa longueur, en unissant la Manche à la Méditerranée.

Le chemin du Nord, dans son parcours, traverse des contrées populeuses où l'agriculture est avancée; il rencontre plusieurs grandes villes, riches de leur commerce et de leur industrie. Enfin, le projet de loi qui concerne ce chemin contenant des dispositions générales qui devront s'appliquer à tous les autres chemins de fer qui seront concédés à l'avenir, mérite, à tous égards, votre plus sérieuse attention, comme il a excité la sollicitude de la commission que vous avez chargée de vous rendre compte de l'examen auquel elle s'est livrée.

Pour la troisième fois, Messieurs, le projet du chemin de fer de Paris à Lille, avec ses embranchements qui, actuellement, sont augmentés, est soumis à vos délibérations. Pour la troisième fois, le Gouvernement vient vous demander les moyens d'achever et d'exploiter cette ligne dont les travaux sont, au dire de M. le Ministre des travaux publics, dans l'exposé des motifs, à peu près terminés. Il est donc temps de prendre un parti.

La solution qui, dans l'origine, avait prévalu, la concession à une compagnie particulière, remboursant à l'Etat la totalité de ses dépenses en se

rémunérant par la perception d'un tarif pendant un temps déterminé, vous est, comme en 1838, proposée, avec cette différence, toutefois, qu'alors il s'agissait de la concession directe d'un chemin à un homme choisi par l'administration, sous la responsabilité du Ministre, et que sa haute capacité industrielle put recommander aux suffrages et à la confiance de tous. Maintenant le système de la concession directe est remplacé par celui de l'adjudication entre concurrents, agréés par le Ministre des travaux publics, et sous sa responsabilité. Est-ce là, Messieurs, un progrès? Votre commission ne l'a pas pensé.

Et d'abord, nous disons que cette idée n'est appliquée nulle part, ni en Angleterre, ni en Belgique, où cette année un si grand nombre de chemins ont été livrés à des compagnies, ni en Piémont, ni en Allemagne, ni aux Etat-Unis. Nulle part, nous le répétons, on ne procède de la sorte.

En France, si l'on en excepte quelques essais de chemins de fer soumis à la concurrence, non de la durée qui était perpétuelle, mais des tarifs, et dont plusieurs n'ont pas été heureux; on n'avait pas cru, avant 1844, qu'il fût possible de soumettre des affaires de cette nature aux chances de la concurrence. Personne n'avait imaginé de placer l'intérêt d'une réduction dans la durée des concessions au-dessus de celui d'une bonne gestion qui dépend à un aussi haut point, et l'on peut dire uniquement, des hommes auxquels la direction de cette entreprise est confiée. On vous le propose aujourd'hui : c'est l'objet de l'article 1er. C'est par l'examen de

cette question que nous devons donc commencer.

Le réseau du Nord, avec ses diverses branches sur Calais, Dunkerque, Boulogne et Saint-Quentin, ne doit pas coûter moins de 200 millions. Le chemin de fer de Lyon, non compris ses embranchements, exigera une dépense à peu près égale.

Quand on songe aux difficultés que présente le bon emploi d'un pareil capital, à l'intelligence qu'exige la judicieuse application de ce capital à la création d'un chemin de fer; quand on songe quels sont plus tard, et le chemin une fois construit, les peines et soins que réclame l'administration d'une propriété si précieuse, acquise à si grands frais, destinée au service de tous, qui fait partie intégrante du domaine de l'Etat, et doit exercer une si haute influence sur le développement général de la richesse publique, on ne peut se défendre d'appréhensions bien légitimes en voyant cette mission si délicate, si grande, si laborieuse; confiée non pas au plus digne mais au plus téméraire parmi tous les concurrents; non pas à celui que le Gouvernement eût désigné, s'il eût été libre dans son choix, mais à celui-là peut-être dont il craint le plus l'intervention sans oser le proscrire, qu'il admet aux enchères en le redoutant, qu'il ne peut pas exclure mais qu'il voudrait voir s'éloigner.

Enfin, lorsqu'on se dit que l'adjudication une fois passée, le concessionnaire peut, pendant trente, quarante ou soixante-quinze ans, être revêtu d'une fonction quasi gouvernementale, sans qu'on puisse rompre le contrat conclu et signé par

lui que pour des motifs bien graves ; qu'il peut en résulter des inconvénients de tous genres pour l'Etat et le public, et qui peuvent durer un demi-siècle, un siècle peut-être, il est permis de s'effrayer et de jeter sur l'avenir un regard inquiet.

On se préoccupe avec une grande sollicitude de la rédaction du cahier des charges ; on recherche avec le soin le plus minutieux les abus ; on descend jusque dans les plus petits détails, pour mettre à couvert l'intérêt de l'Etat, pour obtenir des conditions plus favorables, soit au public, soit au Trésor, par des stipulations plus ou moins rigoureuses, et l'on a raison de le faire ; mais toutes ces garanties valent-elles, nous le demandons, le choix d'une bonne compagnie, à la tête de laquelle se reconnaissent les noms des hommes connus dans le monde des affaires par leur expérience, leur moralité, la puissance de leur crédit et leur intelligence.

Ce principe a déjà produit de tristes conséquences. C'est à lui, c'est à la faculté qu'il donne à tous de se placer parmi les concurrents, que l'on doit la formation de cette multitude de sociétés éphémères, sans consistance et sans crédit, que nous voyons fabriquer et émettre des valeurs négociées avec primes, et qui semblent formées bien plutôt pour exercer cette industrie que pour exécuter réellement des chemins de fer. Cette exploitation en grand des illusions du public, voilà le premier fruit du système des adjudications.

Et s'il était vrai, comme on l'affirme, que parmi les classes laborieuses, beaucoup de petits capitaux accumulés par l'ordre et l'économie, et déposés à

la caisse d'épargne, en aient été retirés pour aller se placer dans ces entreprises aussi mal conçues qu'elles sont hasardeuses, combien ne devrait-on pas déplorer de voir ces classes si intéressantes sortir des habitudes d'ordre qu'elles avaient contractées pour se jeter dans des spéculations d'agiotage qui amèneront, nous le craignons du moins, la perte de ce qui avait été amassé avec tant de soins et de privations.

Le système des adjudications a déjà été appliqué à quatre lignes. Sur les quatre concours qui ont eu lieu, trois ont été de pure forme et n'ont pas amené les rabais que le Gouvernement eût probablement obtenus en traitant directement avec des compagnies. Dans le quatrième concours, la ligne a été chaudement disputée, la lutte a été vive et a amené une concession qui n'a que la durée de vingt-sept ans. Toutes les prévisions ont été trompées dans cette dernière adjudication, et nous doutons que M. le Ministre des travaux publics ait été très-satisfait d'un résultat aussi inattendu. Nous pourrions présenter les raisons sur lesquelles se fonde notre opinion à cet égard, mais la Chambre sentira que nous ne devons pas en dire davantage. Quand des intérêts privés sont une fois engagés, et qu'ils paraissent disposés à remplir les obligations qu'ils ont contractées, ils doivent être respectés.

En résumé, Messieurs, la pensée unanime de la commission est que la concession directe est en tout préférable au système des adjudications avec concurrence ; et, puisque tel était notre avis, nous

avons cru qu'il était de notre devoir de vous faire connaître les motifs sur lesquels se fondait cette préférence. Nous nous rendons très-bien compte des raisons qu'on peut faire valoir contre notre opinion, mais elles n'ébranlent pas nos convictions. Nous savons aussi que nous ne pouvons nous flatter de faire changer de suite les idées sur le système adopté en 1844, et qui se continue pour tous les chemins de fer qui seront, dans la session, soumis à vos délibérations ; mais rien n'étant immuable dans ce monde, et les systèmes sur les chemins de fer ayant déjà tant varié depuis qu'on s'en occupe, nous avons pensé que les réflexions que nous avons l'honneur de vous présenter, surtout si elles reçoivent votre approbation, pourraient dans l'avenir produire leurs fruits.

Il existe cependant un palliatif aux inconvénients que nous venons de signaler, et quoique sa complète efficacité nous paraisse douteuse, nous engageons néanmoins M. le Ministre des travaux publics à en faire usage avec la plus grande fermeté et sans ménagements, toutes les fois qu'éclairé comme il doit l'être, il croira devoir l'appliquer. Nous voulons parler du pouvoir discrétionnaire qui lui est donné de rejeter du concours ceux qui ne lui présenteraient pas les garanties qui peuvent les faire admettre à y participer ; investi par la loi de ce pouvoir, il en est responsable devant les Chambres et le pays, et s'il arrivait que des compagnies vinssent à manquer à leurs engagements les conséquences en seraient graves pour le Gouvernement.

Nous n'aurions rien à dire, Messieurs, sur le tracé du chemin et des deux embranchements compris dans l'article 1er de la loi, si, dans une autre enceinte, il ne se fût élevé une longue et grave discussion sur le tracé de la partie comprise entre Lille et Hazebrouck. Une rédaction sur ce tracé a fini par être adoptée; elle se trouve consignée dans l'article 8 du cahier des charges, et est ainsi conçue :

Le chemin de fer se détachera à Lille du chemin de Paris à la frontière belge, au point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration supérieure, et il se portera sur Hazebrouck, suivant le tracé qui sera adopté par ladite administration, par Armentières et en se rapprochant de Bailleul.

La commission a l'honneur de vous proposer d'adopter cette rédaction, s'il est bien entendu que par ces mots : *en se rapprochant de Bailleul,* on a l'intention de faire passer le chemin le plus près possible de cette ville. Nous ne pourrions comprendre que la ville la plus importante de l'arrondissement d'Hazebrouck, qui compte une population de 9.923 habitants est le centre d'un grand commerce, peut être laissée à un écart trop éloigné du chemin de fer.

Nous passons à l'article 2 qui autorise le Ministre à procéder, toujours dans les mêmes formes, à la concession d'un embranchement partant de Creil et allant à Saint-Quentin par Compiègne et Noyon. Jusqu'à cette dernière ville aucune difficulté ne s'est élevée sur le tracé. En présentant

le projet de loi à la Chambre des Députés le Ministre demandait à pouvoir déterminer le tracé à partir de Noyon, soit par Ham, soit par Chauny, les études n'étant pas encore assez avancées pour prendre une détermination définitive. La commission de l'autre Chambre qui a été nommée pour examiner ce projet de loi, a proposé, au contraire, de décider de suite la question en se prononçant pour le tracé par Ham comme offrant 10 kilomètres de moins de parcours. La Chambre n'a pas adopté cette proposition, et a laissé au Ministre le choix du tracé, en exigeant, toutefois, que l'adjudication ne pût avoir lieu qu'après que le tracé aurait été déterminé.

La commission, Messieurs, n'a aucune objection à vous présenter contre cette décision; au Ministre est remis le choix du tracé à partir de Noyon. C'est sous sa responsabilité qu'il exercera le droit qu'il a demandé et obtenu, il faut donc qu'il ait toute sa liberté, et nous avons pensé que nous ne devions faire valoir aucune des raisons qui pourraient motiver la préférence à accorder soit à l'une soit à l'autre direction. Seulement nous engageons l'administration avant de prendre une décision, à s'entourer de tous les documents qui pourront l'éclairer et qui lui manquent maintenant et à demander l'avis du conseil des ponts et chaussées et de la commission supérieure. Là on trouve plus d'impartialité que dans les renseignements donnés par les localités qui, d'ordinaire, ne consultent que leur intérêt. C'est une chose grave que la décision d'un tracé ;

s'il n'est pas bien choisi, le mal est presque irréparable. Nous devons de plus faire observer qu'il est fâcheux d'arriver avec des propositions de chemins de fer qui ont été si peu étudiées avant de les présenter aux Chambres.

L'article 3 ajoute encore un nouvel embranchement au chemin du Nord, c'est celui de Fampoux à Hazebrouck. Vous savez, Messieurs, comment cet embranchement a été introduit dans la loi. La Chambre des Députés a usé d'un droit qui lui appartient incontestablement, nous n'avons nullement l'intention d'en faire la critique. Nous reconnaissons d'ailleurs l'utilité de cet embranchement, non-seulement pour les villes de Calais et Dunkerque, mais aussi dans l'intérêt général de la circulation; car les communications entre Paris et ces deux villes eussent été assujetties à un grand détour s'il eût fallu passer par Lille. Le chemin d'Amiens à Boulogne, qui a été adjugé il y a quelques mois, pourrait élever peut-être des plaintes, mais elles seraient mal fondées, d'abord, parce que le Gouvernement en concédant un chemin de fer se réserve le droit d'en établir d'autres quand il le juge convenable, et en outre que le chemin de Boulogne est encore protégé par une différence de 65 kilomètres en comparant son parcours sur Paris avec celui partant de Calais. On peut considérer le tracé de l'embranchement de Fampoux à Hazebrouck, comme réglé par la loi, puisqu'il est dit (article 2 du cahier des charges) que ce chemin, qui n'a que 53 kilomètres, se dirigera sur Hazebrouck en passant près Lens et à Béthune.

L'article 4 ne nous paraît susceptible d'aucune observation. Nous n'avons pas d'objections à vous présenter sur le maximum de durée attribué à chacun des trois chemins. Les compagnies qui se présenteront pour concourir sont juges de ce qu'elles doivent faire. D'après ce que nous avons dit plus haut on peut présumer que nous leur conseillons la prudence; car nous ne saurions envisager comme un avantage bien réel pour l'État, tel rabais qui passerait toute proportion raisonnable.

En effet, il est facile de concevoir que des compagnies qui se laisseraient entraîner par la concurrence à se rendre adjudicataire d'un chemin à tout prix, s'exposeraient à un grand mécompte, et que ne trouvant pas dans l'entreprise l'intérêt légitime, qui doit leur revenir, il pourrait en arriver un résultat aussi fâcheux pour elles qu'il serait, en définitive, préjudiciable à l'intérêt public. Règle générale, pour que l'Etat soit bien servi, il faut que les compagnies fassent leurs affaires, dans une juste mesure, en le servant. M. le Ministre des travaux publics peut d'ailleurs trouver un moyen de parer au danger que nous signalons dans l'homologation qu'il peut donner ou refuser suivant qu'il le juge convenable.

Par l'article 5, il est demandé pour l'achèvement du chemin de Paris à la frontière de Belgique, un crédit de 19 millions, savoir: 13 millions sur l'exercice 1845, et 6 millions sur l'exercice 1846. C'est la conséquence naturelle de la détermination prise de livrer achevée, à la com-

pagnie qui sera adjudicataire, la ligne principale, et de ne la charger que de construire les embranchements.

Votre commission, Messieurs, croit utile de vous soumettre une observation sur le Titre VII de la loi, intitulé *dispositions générales* : elle commence par déclarer qu'elle donne son adhésion aux dispositions que renferme ce Titre, sans oser affirmer cependant qu'elles seront suffisantes pour prévenir ou réprimer les abus qu'on redoute. Mais elle n'a pu s'expliquer pourquoi on insérait dans une loi particulière des dispositions générales qui doivent s'appliquer à tous les chemins de fer qui seront concédés à l'avenir ; cela ne s'est jamais fait, que nous sachions, et doit paraitre d'autant plus extraordinaire que nous avons remarqué, que dans les lois présentées pour d'autres chemins, postérieurement à celui du Nord, les dispositions dont nous parlons n'ont pas été reproduites, et que même, aucune mention n'y est faite que les compagnies devront s'y conformer.

Nous avons pensé qu'il était bon que cette observation fût au moins consignée dans le rapport, afin qu'il fût bien constaté que les dispositions, dont il s'agit, sont applicables à toutes les autres compagnies.

Désirant faire connaître à la Chambre, autant que nous le pouvions, l'état d'avancement des travaux de la ligne de Paris à Lille et à Valenciennes, la commission a demandé à M. le Ministre des travaux publics, de vouloir bien lui communiquer les renseignements les plus récents

qu'il aurait eu sa possession; le Ministre s'est empressé de les lui transmettre. Voici ce qui résulte des documents qui nous ont été remis :

Sur la première section comprise entre Paris et Amiens, d'une longueur de 147.500 mètres, les terrassements sont terminés. Les ouvrages d'art, au nombre de 240, parmi lesquels il y en a de très-remarquables par leur importance et leur grandeur, sont complétement finis. Aujourd'hui les voies définitives peuvent être posées entre Paris et Amiens.

Les terrains pour l'établissement du chemin sont à peu près acquis, puisqu'il ne reste que 18 hectares qu'il faudra acheter encore. Un seul éboulement s'est opéré dans la tranchée d'Enghien où la nature argileuse du sol a forcé de revêtir de perrés une partie des talus. La levée établie dans les marais tourbeux qui précèdent la ville d'Amiens a subi des tassements considérables, et qui ont exigé une masse de remblais à peu près double de celle qui eût suffi sur un terrain solide. On a l'espoir que ces tassements ne se renouvelleront pas.

La gare de Paris est la seule qui soit en cours d'exécution; elle sera bientôt terminée; mais il reste à y construire plusieurs bâtiments accessoires. Les stations, au nombre de dix-sept, entre Paris et Amiens, ne sont pas encore adjugées, non plus que les maisons au nombre de soixante-dix, pour loger les gardiens des passages à niveau.

On espère pouvoir adjuger bientôt la gare d'Amiens, qui a une grande importance puisque

c'est là que doivent être placés les ateliers de constructions et grosses réparations du matériel roulant.

Les rails et coussinets adjugés sont fabriqués et reçus en grande partie soit sur la ligne, soit dans les usines. Il reste cependant encore à passer des adjudications pour 42.000 rails; les fournitures des traverses et autres objets sont fort avancés, quoiqu'il reste quelques adjudications à passer.

Quelques retards apportés par les maîtres de forge dans la fourniture des rails en ont empêché la pose, qui serait déjà effectuée entre Paris et Clermont; elle le sera dans deux mois.

Une adjudication a été faite pour douze machines locomotives, qui sont destinées à la première section; quatre peuvent être considérées comme terminées; la construction des autres est avancée. On n'a pu encore, faute de fonds, commander les diligences et les wagons des voyageurs et des marchandises.

La somme totale payée pour dépenses de la première section depuis l'organisation du service est de 18.315.000 fr.

Sur la seconde section d'Amiens à Lille et à Valenciennes, d'une longueur de 162.200 mètres, les travaux entre Arras, Lille et Valenciennes avancent rapidement. On éprouve des retards dans la pose de la voie par la difficulté de se procurer des bois pour des traverses. Il paraît que les mêmes difficultés ne seront pas moins grandes entre Amiens et Arras. Dans cette dernière partie du chemin les travaux sont bien moins avancés; les terrains sont

cependant acquis, les terrassements marchent et tous les ouvrages vont être poussés avec activité dans cette campagne.

La dépense effectuée de la seconde section est de 15.004.500 fr.

La Chambre peut voir, par l'aperçu que nous mettons sous ses yeux, que l'on doit espérer que cette grande ligne sera achevée dans un délai assez rapproché; il est par conséquent à désirer qu'une compagnie soit mise à même de prendre ses mesures pour pouvoir l'exploiter aussitôt qu'elle sera terminée.

Le commerce, l'industrie, les populations attendent avec impatience le moment qui leur permettra de se servir de cet admirable et si utile moyen de communication. Vous voudrez, Messieurs, le hâter autant qu'il sera en votre pouvoir, et c'est pour y parvenir que nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi tel qu'il vous a été présenté.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juin 1845.

PROJET DE LOI

TENDANT à accorder une pension annuelle et viagère à M. Vicat, ingénieur en chef;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 16 juin 1845, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'Etat au même département.

ARTICLE PREMIER.

Il est accordé, à titre de récompense nationale, une pension annuelle et viagère de six mille francs

à M. Vicat (Louis-Joseph), ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées.

ART. 2.

Cette pension sera inscrite au livre des pensions civiles du Trésor public, avec jouissance à partir du jour de la promulgation de la présente loi.

Elle sera réversible, en cas de décès du titulaire, jusqu'à concurrence de moitié, sur la tête de ses enfants.

ART. 3.

La pension concédée par la présente loi ne sera pas sujette aux lois prohibitives du cumul.

FAIT au palais de Neuilly, le 19 juin 1845.

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 et à vos suffrages un projet de loi, qui a reçu l'assentiment presque unanime de la Chambre des Députés, et qui a pour objet d'accorder, à titre de récompense nationale, une pension de six mille francs à M. Vicat, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées.

Nous avons la confiance que vous voudrez bien vous associer à ce haut témoignage de reconnaissance pour un homme qui, par ses admirables découvertes, a fait faire un pas immense à l'art des constructions, et qui a rendu au pays un service dont l'importance peut se mesurer par une économie annuelle de plusieurs millions.

M. Vicat, à l'aide du secret qu'il a surpris si heureusement à la nature, pouvait se créer une fortune considérable; il a mieux aimé faire à l'Etat et à la société tout entière l'abandon de ses découvertes et de ses procédés. Il est juste qu'à son tour l'Etat et le pays lui décernent une récompense, un peu tardive peut-être, d'un si rare dévouement.

Permettez-nous, Messieurs les Pairs, d'entrer ici dans quelques développements qui feront saisir toute la portée du service rendu par M. Vicat.

Vous connaissez tous le rôle important que jouent les mortiers dans les travaux de maçonnerie; c'est à l'excellente qualité des mortiers ou ciments employés dans diverses circonstances, que les Romains doivent principalement cette réputation d'habiles constructeurs, dont ils jouissent encore aujourd'hui parmi nous.

Naturellement portée à l'admiration des anciens, et d'ailleurs justement frappée du bel état de conservation de certaines maçonneries antiques, où le mortier se présente sous l'aspect d'une véritable gangue, l'opinion populaire s'est plu à supposer aux Romains, en fait de ciments, une science particulière, un secret qu'ils ne possédèrent malheureusement jamais.

Le dissentiment sur cette question longtemps controversée ne paraît plus en effet possible, depuis les recherches approfondies dont elle a été l'objet de la part de nos plus habiles constructeurs, et l'on est forcé de reconnaître, avec ces maîtres de l'art, que là où la nature leur offrit les éléments de bons mortiers, les Romains firent des constructions durables, mais que partout ailleurs ils ne furent guère plus heureux que leurs successeurs.

On pourrait même ajouter, en rapprochant la composition des ciments employés par eux dans quelques constructions, des préceptes qu'ils nous ont laissés dans leurs livres, que c'est moins à la

science *qu'au hasard* que les Romains durent, en certain cas, leurs succès.

La même observation s'applique à plusieurs édifices du moyen âge qui, par la dureté de leurs mortiers, ne le cèdent en rien aux édifices d'origine romaine, avec lesquels on les a quelquefois confondus.

Ce secret de fabriquer, à coup sûr, en tout pays, des mortiers à l'épreuve du temps, secret que ne connurent ni les Romains ni nos pères, c'est à notre époque, c'est à la France qu'était réservée la gloire d'en enrichir l'art des constructions, et cette gloire, Messieurs les Pairs, c'est aux recherches et aux découvertes de M. Vicat que nous en sommes redevables.

Les mortiers sont le résultat d'un mélange de chaux éteinte et de certaines substances tirées du règne minéral, telles que les sables de toute espèce, les poussières volcaniques dites pouzzolanes naturelles, et les imitations de ces pouzzolanes dites pouzzolanes artificielles, qu'on obtient par la cuisson des terres argileuses.

La nature particulière de la chaux et celle des substances avec lesquelles on la mélange, sont les deux causes principales qui influent sur la qualité des mortiers.

Les pierres calcaires dont la calcination produit la chaux des constructeurs, sont loin de présenter une composition identique; de cette différence dans leur composition, résultent, dans la manière dont les chaux qu'elles fournissent se compor-

tent comme agents de constructions, des différences extrêmement importantes.

Immergées sous l'eau à l'état de pâte, après leur extinction, les unes, en effet, restent constamment molles, tandis que les autres, au contraire, acquièrent une dureté plus ou moins grande après un certain laps de temps.

Comme les premières foisonnent en général beaucoup, on les a surnommées *chaux grasses;* par la raison inverse les autres ont été surnommées *chaux maigres.*

Aujourd'hui que l'expérience a démontré combien, en toutes circonstances, les chaux qui durcissent sous l'eau l'emportent sur les autres, dans la composition des mortiers, ces dénominations ont été remplacées par les qualifications plus précises et plus caractéristiques de chaux *communes* et de chaux *hydrauliques.*

Les chaux hydrauliques alliées aux sables purs composent des mortiers qui durcissent promptement sous l'eau.

Quant aux mortiers composés avec les chaux communes, ils n'acquièrent cette même propriété que par l'introduction de certaines pouzzolanes naturelles ou artificielles, dont la qualité se mesure par la promptitude et le degré de durcissement du mélange.

Cette remarquable propriété qu'ont les chaux hydrauliques de faire durcir les mortiers employés sous l'eau ne paraît pas avoir été soupçonnée des Romains; ils employaient et recommandaient d'employer de préférence, en toutes circonstances,

les chaux tirées des marbres les plus purs, c'est-à-dire les chaux les plus grasses et les plus communes; aussi ne connurent-ils de mortiers hydrauliques ou durcissant sous l'eau que ceux que l'on obtient par l'emploi des pouzzolanes. Leurs préceptes, à cet égard, firent la règle de tous les constructeurs modernes jusqu'à ces derniers temps, et si l'on en excepte cinq ou six localités où elles étaient réputées exclusivement bonnes pour les maçonneries placées sous l'eau, les chaux hydrauliques demeurèrent comme frappées d'une sorte de proscription.

En dehors de ces localités privilégiées on peut dire qu'il n'existait de certitude de durée pour les travaux exposés à l'action des eaux que par l'emploi dispendieux des pouzzolanes volcaniques tirées de l'Italie ou de l'Allemagne : nous disons certitude, car la qualité variable et d'ailleurs généralement fort médiocre des pouzzolanes artificielles employées à défaut de pouzzolanes naturelles, ne permettait guère de compter sur leur efficacité.

Tels étaient, il n'y a pas encore vingt-cinq ans, les seuls moyens que possédât, en France, l'art des constructions pour assurer la conservation des ouvrages soumis à l'action des eaux, lorsque M. l'ingénieur Vicat, alors chargé de la construction du pont de Souillac sur le Lot, publia, en 1818, ces belles recherches expérimentales qui, par la nouveauté des faits dévoilés, par le génie d'observation qu'elles révèlent et la précision des méthodes employées,

feront à jamais époque dans les annales de la science et de l'art.

Reconnaître d'abord par l'analyse chimique, dans toutes les pierres à chaux hydraulique alors connues la présence d'une certaine quantité d'argile ; remonter ensuite de l'analyse à la synthèse pour recomposer de toutes pièces des chaux hydrauliques, en traitant, par l'action du feu, un mélange intime de chaux grasse éteinte et d'argile, telle est, en peu de mots, Messieurs les Pairs, l'histoire de cette belle découverte des chaux hydrauliques *artificielles* qui résolut le problème, jusque-là vainement cherché, de faire, avec les matériaux propres à chaque pays, des mortiers capables de braver également et l'action des eaux et celle des intempéries atmosphériques.

Par cette belle découverte, l'art fut mis en possession de composer des ciments susceptibles d'acquérir en peu de mois une dureté, non-seulement comparable, mais encore supérieure à tout ce que l'antiquité nous a laissé de plus parfait en ce genre.

Bientôt après, dirigeant son examen sur la nature intime des pouzzolanes volcaniques, M. Vicat constatait leur identité, quant aux propriétés hydrauliques, avec nos argiles soumises à un degré particulier de calcination.

Grâces aux deux Mémoires que nous venons de rappeler et dont l'Académie des sciences s'empressa d'ordonner l'insertion dans ses recueils, l'art de fabriquer les mortiers, dégagé des langes où l'ignorance et les préjugés de la routine l'avaient

si longtemps retenu, s'éleva tout d'un coup à la hauteur d'une science aussi nouvelle que féconde en résultats économiques.

Les découvertes de M. Vicat se propagèrent rapidement en Europe et en Amérique ; ses divers Mémoires furent traduits en anglais, en allemand et en italien, et, dans tous les pays, les constructeurs mirent à profit les procédés nouveaux que notre célèbre ingénieur avait su si heureusement inventer.

La vraie composition des chaux hydrauliques était donc parfaitement connue ; mais il fallait un pas de plus, et ce pas fut un pas de géant. La géologie déclarait que toutes les formations calcaires du globe recélaient des couches composées comme l'indiquait la synthèse de M. Vicat. Ce fut un trait de lumière. M. Vicat reçut aussitôt la mission, qu'il n'a cessé de remplir avec autant de constance que de perspicacité, de rechercher dans chaque département, et principalement dans le voisinage des grands chantiers de construction, des carrières ou gisements de pierres à chaux hydraulique, et presque partout il a découvert, non-seulement des pierres à chaux hydraulique, mais aussi des pierres à ciments dits *romains*.

Stimulés par ce succès, les ingénieurs se mirent aussi à l'œuvre, et la France n'a plus rien à envier à l'Angleterre et à l'Italie; Pouilly, Vassy, Grenoble, Marseille et cent autres lieux virent s'élever des fabriques de ciment.

Sans doute depuis la grande révolution qui s'est opérée dans la science des mortiers, révolution

dont l'honneur revient, sans contestation et sans partage, à M. Vicat, d'autres que cet ingénieur ont concouru, par d'importants travaux, à agrandir le domaine de nos connaissances; mais il nous semble permis, sans être injuste à leur égard, de reporter à celui qui leur ouvrit la carrière une partie du mérite de ces mêmes travaux.

Peut-être même conviendrait-il de placer au nombre des principaux titres de M. Vicat à la reconnaissance du pays, cette vive impulsion qu'il a su donner tout à coup à une question capitale, longtemps restée stationnaire et comme oubliée au milieu des progrès de la chimie moderne.

Il nous reste, Messieurs les Pairs, à passer rapidement en revue avec vous les principales conséquences de l'application des découvertes de M. Vicat à l'art des constructions.

Si vous voulez bien considérer que, sans mortier hydraulique, il n'est pas de durée possible pour les ouvrages en butte à l'action des eaux, et qu'à l'égard des constructions exposées aux intempéries de l'atmosphère, dans lesquelles le mortier entre comme élément nécessaire de stabilité, c'est encore uniquement par l'emploi des mortiers hydrauliques, mais particulièrement de ceux qui doivent leur hydraulicité à la chaux, qu'elles peuvent braver les injures du temps, vous aurez une première idée de l'importance qui s'attache aux travaux de M. Vicat. Là, toutefois, ne se bornent point les avantages des chaux et des mortiers hydrauliques.

Remplacer, par de petits matériaux, ces parements dispendieux où la pierre de taille de forte

dimension n'a pour ainsi dire d'autre objet que de venir en aide à la mauvaise qualité des mortiers, et de les préserver du contact de l'air ou de l'eau;

Simplifier le mode de fondation des ouvrages hydrauliques en permettant, dans la plupart des cas, de substituer le coulage immédiat d'un béton prêt à durcir sous l'eau, à la méthode, aussi longue que coûteuse, des bâtardeaux avec épuisements, ainsi qu'à celle des caissons à fond fixe, échoués, ou bien des plates-formes en pilotis laborieusement recepés, etc.;

Procurer un moyen économique d'opposer aux vagues de la mer, à défaut de blocs naturels d'une dimension suffisante, des blocs artificiels en béton dont rien ne limite le volume, tels sont encore, sous le triple rapport de l'économie, de la célérité et de la simplicité dans l'exécution, les résultats que nous devons à l'emploi désormais vulgaire des chaux et des mortiers hydrauliques.

Grâce à ces heureuses innovations, telle écluse, tel mur de quai, tel pont, qui, au commencement de ce siècle, eût coûté des sommes considérables, en coûterait à peine aujourd'hui le tiers ou la moitié.

On peut affirmer que, sans la révolution opérée dans l'art de fonder, les trois quarts des ponts suspendus, à l'aide desquels nos principales rivières et nos torrents les plus impétueux sont maintenant franchis, n'auraient pu être exécutés par l'industrie privée.

La célérité avec laquelle le pays pourra être mis en possession des nouvelles communications à la

vapeur qui doivent exercer une si grande influence sur notre prospérité intérieure, sera encore l'un des bienfaits incontestables des découvertes de M. Vicat.

Sans doute, il serait difficile d'évaluer avec précision le chiffre des économies que, depuis vingt-cinq ans, ces belles découvertes ont procuré au Trésor public et à l'industrie. Mais nous avons l'intime conviction qu'en les estimant par aperçu à 182 millions, l'honorable et savant rapporteur du projet de loi, dans la Chambre des Députés, est loin d'avoir présenté un calcul exagéré. D'ailleurs, ce n'est pas seulement l'économie d'argent qu'il faut apprécier ici, c'est aussi l'économie non moins précieuse du temps. Il fallait autrefois dix et vingt ans pour exécuter un grand ouvrage qui, dans le laps de deux ou trois ans, peut arriver maintenant au terme de son exécution.

M. Vicat termine, en ce moment, un nouveau Mémoire qui jettera une vive lumière sur la théorie des pouzzolanes en général, et sur l'action exercée par l'eau de mer sur une certaine classe de bétons, action redoutable qui commande la plus grande prudence dans le choix des matériaux destinés à la confection des môles par blocs factices, et en général de tous les ouvrages avancés vers la mer. M. Vicat offre encore à l'État ce nouveau tribut de ses savantes méditations.

Nous pensons, Messieurs les Pairs, avoir suffisamment justifié le projet de loi que nous vous prions d'adopter. La Chambre des Députés a voulu que la pension proposée fût accordée *à titre de*

récompense nationale, entendant témoigner, par cette expression, qu'il s'agit bien plus d'une récompense honorifique que d'une récompense pécuniaire. Nous avons adhéré avec empressement à une pensée qui était d'ailleurs également la nôtre.

Voici la teneur du projet de loi.

IMPRESSION

N° 127.

—

1845.

IMPRESSIONS

Nº 127.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. PERSIL, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la police des chemins de fer.

MESSIEURS,

Nous venons vous entretenir, pour la troisième fois, du projet de loi relatif à la police des chemins de fer. Par la nécessité des formes constitutionnelles, c'est l'ensemble du projet qui vous a été présenté; dans la réalité des choses, toutes les dispositions sont convenues à l'exception d'une seule sur laquelle s'est élevé un dissentiment entre les deux Chambres. Vous approuverez, Messieurs, la détermination de votre commission de charger son rapporteur de ne vous parler que de celle-là.

L'article 5 du projet primitivement voté par la

---

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ARGOUT, le président BOULLET, le comte DARU, le baron FEUTRIER, FRANCK CARRÉ, le comte JAUBERT, PERSIL.

Chambre des Pairs, disposait qu'à l'avenir aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourrait être établie dans la distance de deux mètres d'un chemin de fer. Nous ne croyons pas nécessaire d'expliquer les motifs de cette interdiction. Tout le monde connaît les dangers que des constructions trop rapprochées d'une voie de fer peuvent faire courir aux convois. Vous n'aviez pas, Messieurs, parlé des constructions existantes à l'époque de la promulgation de la loi ou de l'établissement du chemin, parce qu'en réglant, par le paragraphe 1er de l'article 3, que ces chemins, comme tous les autres, seraient soumis aux lois de l'alignement, vous aviez dû entendre que les riverains de ces nouveaux chemins seraient traités comme les riverains de toutes les voies qui dépendent du domaine public. Votre commission, du moins, n'en avait pas douté, et la conséquence à ses yeux, comme aux vôtres, sans doute, de cette assimilation devait être que les propriétaires des constructions existantes dans les deux mètres d'un chemin de fer, au moment de la promulgation de la loi ou de l'établissement de ce chemin, avaient le droit de les conserver, dans l'état où elles étaient; de faire tout acte d'entretien à l'effet d'empêcher leur dégradation, mais non de les reconstruire ni même de les réparer. La raison en est que l'interdiction de bâtir ne peut pas avoir d'effet rétroactif; qu'elle est forcée de conserver ce qui est. Mais par la même, sous peine de devenir impuissante à toujours et inhabile à prévenir les dangers qu'elle a voulu éviter en frappant tous les riverains, les

propriétaires de terrains nus comme les propriétaires de terrains construits, il faut bien reconnaître à cette interdiction le droit de se défendre, si l'on peut ainsi parler, en empêchant de renouveler, soit par des constructions nouvelles, soit par des réparations successives, le bâtiment que le respect du droit acquis avait fait conserver.

Tels sont en substance les motifs par lesquels s'explique le silence gardé dans le premier vote à l'égard des constructions existantes au moment de la promulgation de la loi ou de l'établissement d'un chemin de fer. Ils ne purent pas, sans doute, convaincre la Chambre des Députés, puisqu'elle accueillit et inséra, dans l'article 5 du projet de loi, un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Toutefois, les constructions existantes au mo-
« ment de la promulgation de la présente loi, ou
« lors de l'établissement d'un nouveau chemin de
« fer, pourront être *entretenues*, RÉPARÉES ou
« RECONSTRUITES, *dans l'état où elles se trouveront*
« *à cette époque.* »

Approuvée par le Gouvernement, cette disposition fut soumise à la Chambre des Pairs. Votre commission l'examina avec toute la déférence due à cette double autorité, et, qu'il soit permis de le dire, avec le désir aussi ardent que sincère d'arriver à une conclusion impatiemment attendue de tous ceux qui n'ignorent pas la nécessité d'une police sagement dirigée sur les chemins de fer.

Mais notre bonne volonté ne put pas tenir devant le sentiment de nos devoirs, ni résister aux exigences de convictions profondes, conscien-

cieuses, unanimes. Après un long et attentif examen, votre commission jugea que, par l'adoption du paragraphe additionnel dont il s'agit, l'esprit de l'article 5 avait été changé, qu'à une servitude générale, nécessaire, sur tous les immeubles situés le long des chemins de fer, on avait substitué une servitude partielle sur les fonds non bâtis seulement : ménageant, ou plutôt, dispensant ainsi ceux sur lesquels reposaient des constructions souvent en mauvais état, et qui, par cela même, devaient faire courir des dangers à la sécurité publique. Que par le droit de *reconstruire*, accordé aux propriétaires de maisons existantes dans les deux mètres d'un chemin de fer, on perpétuait l'exception, on éternisait le danger. Que par le droit de les *réparer*, on atteignait le même résultat, parce qu'en faisant réparer successivement toutes les parties d'un même édifice, on le renouvelait, et l'on arrivait ainsi à le reconstruire en totalité, ce qui retardait indéfiniment, ce qui pouvait empêcher à toujours, la réalisation de la servitude qui, dans l'esprit de la loi, ne devait être que suspendue, ou simplement modifiée, pendant l'existence présumée de la construction. Par ces motifs, votre commission vous proposa de revenir au principe général applicable à toutes les constructions existantes sur des routes nouvellement établies, routes ordinaires comme chemins de fer, et d'y revenir, non plus par le silence de la loi, comme cela avait eu lieu lors du premier projet, mais en l'exprimant dans un paragraphe ainsi conçu :

« Les constructions existantes au moment de la « promulgation de la présente loi, ou lors de l'éta- « blissement d'un nouveau chemin de fer, *seront « soumises aux dispositions des lois et règlements « relatifs à l'alignement.* »

Par cette disposition, les maisons existantes dans les deux mètres d'un chemin de fer auraient pu être *entretenues* mais non *réparées*, et encore moins *reconstruites*. Les propriétaires seraient obligés d'avertir l'autorité, qui jugerait si leurs projets se renfermaient dans les limites d'un simple entretien. Dans le cas contraire, l'administration n'aurait pas autorisé à passer outre, et elle aurait poursuivi les contrevenants pour l'application des peines de voirie.

La Chambre des Pairs adopta cet amendement, et le Gouvernement le présenta à la sanction de la Chambre des Députés. Tout d'abord la commission de la Chambre élective reconnut : « Qu'en « autorisant *la reconstruction* d'un bâtiment exis- « tant dans la zone de la servitude, on avait dé- « passé le but qu'on s'était proposé. En effet, di- « sait son rapporteur..., lorsque arrivera l'époque « où, malgré l'entretien le mieux entendu, ces « constructions devront disparaître, condamnées « par le temps, le terrain sur lequel elles étaient « élevées ne se trouvera-t-il pas dans des conditions « identiques à celles des terrains limitrophes? Evi- « demment, le propriétaire ne saurait faire valoir « alors, en sa faveur, d'autres droits que ceux que « pourraient invoquer tous ses voisins; ce qu'il « possède est en tout semblable à ce qu'ils ont; les

« situations sont les mêmes ; le temps, par son « œuvre de destruction, a ramené l'égalité. Rien « ne motive donc plus l'exception, et la justice « veut des règles égales. »

Messieurs, nous ne vous disions pas autre chose, et vous n'eûtes pas besoin d'autre chose, vous-mêmes, pour vous décider à refuser aux propriétaires des bâtiments existants dans les deux mètres d'un chemin de fer, l'autorisation de les reconstruire. Mais nous aurions craint de n'être pas conséquents avec nous-mêmes, nous aurions méconnu ces principes si nous n'étions pas allés plus loin, si nous n'avions pas étendu l'interdiction au droit de *réparer* ces constructions, si nous ne l'avions pas rendue commune à ce moyen d'empêcher l'œuvre du temps, à l'aide de reconstructions successives de toutes ses parties, par lesquelles se conserve la même chose avec sa physionomie primitive, quoiqu'elle n'ait plus rien de ce qui constituait originairement son premier établissement.

Néanmoins cette prohibition de *réparer* mise sur le même rang que l'interdiction de *reconstruire*, auprès de laquelle en définitive elle est ce que la partie est au tout, avait rencontré des objections de la part de la commission de la Chambre élective ; elle assimilait les *réparations* au simple *entretien* qui appartient toujours aux propriétés grevées de servitude et qui consiste non à remplacer le mauvais par le bon, un mur vieux par un mur neuf et solidement établi, des fondations minées ou des voûtes écroulées par des bases plus sûres et en état de défier l'action des siècles. Non,

ce n'est pas là ce que l'on entend, dans le langage des affaires, par *entretenir*. L'autorisation d'entretenir est toute *préventive ;* elle est accordée pour laisser au propriétaire le moyen d'empêcher les dégradations et nullement pour lui donner les moyens de les *réparer* quand elles sont survenues. Ce serait une *nouvelle œuvre,* une reconstruction partielle, qu'il faut aussi bien interdire que la reconstruction totale, parce que l'une et l'autre conduiraient en définitive au même résultat ; parce que toutes les deux tendraient, comme le disait l'honorable rapporteur de la Chambre des Députés, à supprimer l'action du temps et à perpétuer l'inégalité entre les propriétaires riverains d'un même chemin de fer ; inégalité inévitable dès le principe, mais que le temps est destiné à faire cesser si les bâtiments existants ne peuvent pas être reconstruits ni réparés.

Ces idées ont paru à votre commission nettement rendues par la première partie de la rédaction adoptée par la Chambre des Députés, dans laquelle ne se trouvent plus l'autorisation de *reconstruire* ni le droit de *réparer*. En n'accordant au propriétaire des constructions existantes dans les deux mètres d'un chemin de fer que le droit de les *entretenir*, la Chambre des Députés ne nous a pas paru dire autre chose que ce que vous aviez vous-mêmes exprimé en les soumettant aux lois et règlements relatifs à l'alignement. Ces lois et ces règlements autorisent à *entretenir* les constructions placées dans la zone de la servitude, mais ils ne permettent pas autre chose. Ils ne donnent

pas le droit de les *réparer*, et c'est, nous le répétons, ce que la rédaction nouvelle nous paraît avoir sagement distingué. Voici au surplus cet amendement.

« Les constructions existantes au moment de la « promulgation de la présente loi, ou lors de l'éta- « blissement d'un nouveau chemin de fer, *pour- « ront être entretenues dans l'état où elles se trou- « veront à cette époque.*

« Un règlement d'administration publique dé- « terminera les formalités à remplir par les pro- « priétaires pour faire constater l'état desdites « constructions, et fixera le délai dans lequel ces « formalités devront être remplies. »

Cette rédaction ne présente aucune ambiguité. « Les constructions existantes.... *pourront être « entretenues...* » Ces mots, rapprochés de la rédaction première que vous aviez amendée dans laquelle se trouvaient implicitement, à côté du droit *d'entretenir*, le droit de *réparer* et de *reconstruire*, prouvent que la Chambre des Députés, par la suppression de ces deux mots, *réparer* et *reconstruire*, n'a pas voulu accorder aux propriétaires riverains autre chose que ce qu'ils tenaient déjà des lois générales sur l'alignement, c'est-à-dire, le droit *d'entretenir* les constructions placées dans la zone de la servitude.

Nous devons toutefois à la vérité de dire qu'à plusieurs reprises l'honorable rapporteur de la Chambre des Députés semble s'être efforcé de combattre cette interprétation. En séance publique il fut interpellé, et il répondit de façon à

ne pas laisser de doute sur l'extension qu'il entendait donner, pour son compte, au droit d'entrenir.

Nous croyons devoir rétablir cette partie de la discussion telle qu'elle se lit au *Moniteur* du 28 mai 1845.

« Je demanderai à la commission, dit un honorable membre, si par les mots : *pourront* « *être entretenues*, elle entend des travaux confortatifs. S'il en est ainsi, la rédaction ne serait « peut-être pas suffisante, et il faudrait dire : « *entretenues et réparées*. »

Le rapporteur répond : « Nous ne croyons pas « pouvoir accepter cette modification, qui n'ajou- « terait rien d'ailleurs à la portée de l'article....

« Pour rendre notre pensée nous avions devant « nos yeux un exemple qu'il était d'autant mieux « de suivre que la règle que nous voulons établir « n'avait, dans la pratique, donné naissance à « aucune difficulté. Je veux parler de la loi sur « les servitudes militaires.... Que dit cette loi? « Que les constructions existantes pourront être « entretenues dans leur état actuel. Mais quelle « est la portée de ces expressions?.... C'est que « les constructions existantes peuvent *être en-* « *tretenues*, *réparées* ; que les travaux *confortatifs* « sont autorisés, que *les reconstructions*, *par-* « *tielles* même, sont permises, à la charge toute- « fois de ne pas augmenter l'importance de ces « constructions. »

On le voit, la tendance du rapporteur, sa disposition, est de revenir à la doctrine que vous

n'aviez pas partagée, et par laquelle les propriétaires de constructions placées dans la zone de la servitude auraient le droit *de les entretenir, de les réparer* et même *de les reconstruire*. Cette faculté n'aurait de limite que la reconstruction totale de l'immeuble. On ne l'aurait pas exprimée aussi nettement que dans la première rédaction de l'article 5, où se lisaient les mots : *entretenir, réparer et reconstruire;* mais d'après l'interprétation du rapporteur, le mot *entretenir* aurait le même sens; il embrasserait à lui seul toutes les facultés comprises dans les deux autres, et l'on arriverait ainsi, successivement, à la reconstruction complète, de façon qu'à des époques plus ou moins périodiques la construction pût être entièrement renouvelée. Pourvu que son importance ne s'en fût pas accrue, le propriétaire serait resté dans son droit. Vous aurez à juger, Messieurs, si cette conclusion se concilie avec cette autre proposition que nous avons empruntée au rapport, savoir : « Qu'en autorisant la recon-« struction des bâtiments soumis à la servitude, « on créerait de la sorte, *à tout jamais,* un pri-« vilége que rien ne saurait justifier. » (Page 12 du rapport.)

Si tel était le but et la portée du nouvel amendement soumis à votre sanction, nous n'aurions pas pu vous proposer de l'accepter. Votre commission, fidèle aux doctrines que vous avez déjà adoptées vous-mêmes deux fois, persiste à penser que lorsqu'une loi nouvelle interdit aux propriétaires riverains d'élever des constructions, elle a le droit

d'atteindre et qu'elle atteint réellement, sans effet rétroactif et sans donner droit à indemnité, les constructions existantes; qu'elle n'en ordonne pas la destruction; qu'elle l'attend du temps dont les propriétaires peuvent prévenir et retarder l'action par des mesures d'*entretien*, sans jamais avoir le droit d'en réparer les désastres par des reconstructions totales, ou, sous le nom de réparations, par des reconstructions partielles dont l'effet serait le même; et c'est parce que le nouvel article 5 qui vous est soumis, en déclarant que les constructions existantes pourront être *entretenues*, ne dit pas autre chose, et qu'au contraire il confirme cette doctrine par la suppression des mots *réparer et reconstruire*, qui constituaient l'ancienne rédaction déjà repoussée, que votre commission n'a pas hésité à vous en proposer l'adoption.

Dans le langage des lois, en matière de servitudes, le mot *entretien* n'a jamais présenté d'équivoque. Les jurisconsultes et la jurisprudence ne l'ont regardé que comme un moyen de *prévenir* l'injure du temps et nullement de la réparer. Ici, moins qu'ailleurs, cette expression pourrait être entendue et confondue avec celles de *réparations* et de *constructions*, puisqu'elles ont été repoussées par l'une et l'autre Chambres, et par vous notamment, comme excédant les droits que vous entendiez maintenir aux propriétaires des constructions existantes dans la zone de la servitude. A la vérité, le rapport fait dans l'autre Chambre, au nom de sa commission, a paru ranger sous la même dénomination l'*entretien* et les *réparations*; mais

l'amendement n'en fait aucune mention, et entre son texte qui est clair et positif, et l'explication du rapport, quelque grave qu'elle soit, votre commission n'a pas pu hésiter. Le mot *entretien* rend parfaitement son opinion unanime. Il définit, il limite surtout, comme elle pense qu'il doit être limité, le droit du propriétaire. Elle aurait montré une vaine susceptibilité, disons mieux, elle ne ferait pas son devoir si elle ne concluait pas à l'adoption de l'amendement.

Nous conviendrons sans peine que cet amendement contient d'antres dispositions dont l'utilité ne nous est pas bien démontrée. Ainsi, il porte que « les constructions pourront être entre-
« tenues *dans l'état où elles se trouveront*, et
« qu'un règlement d'administration publique dé-
« terminera les formalités à remplir par les pro-
« priétaires pour faire constater l'état desdites
« constructions, et fixera le délai dans lequel ces
« formalités devront être remplies. »

Ces dispositions sont empruntées à la loi du 17 juillet 1819 et à l'ordonnance du 1er août 1821 sur les servitudes militaires. Elles appartiennent, par conséquent, à un autre ordre d'idées, et l'on n'en peut pas argumenter pour établir une assimilation entre ces charges diverses de la propriété, parce que les unes, les servitudes militaires, sont spéciales, peu nombreuses, et conservent aux propriétaires, suivant l'article 25 de l'ordonnance, le droit d'entretenir les constructions dans leur état actuel par des *réparations et des reconstructions partielles*, ce qui ne peut pas

avoir de graves inconvénients, puisque la loi réserve toujours au Gouvernement le droit de faire démolir tout ce qui pourrait gêner et contrarier la défense du pays, tandis que les servitudes nées de la construction des chemins de fer vont se multiplier et se généraliser de jour en jour davantage, et que, loin d'être établies comme les servitudes militaires, avec le droit de *réparer et de reconstruire*, comme l'autorise l'ordonnance du 1er août, ces expressions ont été déjà repoussées par la Chambre des Pairs, et qu'elles ne sont pas reproduites dans l'amendement de la Chambre des Députés, qui ne reconnaît au propriétaire des constructions existantes que le droit d'entretien.

D'après cela, il paraîtrait indifférent de parler *de l'état des constructions* au moment de la promulgation de la loi ou de l'établissement du chemin de fer, et de la nécessité de le faire constater. Quel que soit cet état, le droit du propriétaire ne variera pas. Si les constructions sont mauvaises, il ne pourra pas les réparer. Dans aucun cas, il ne pourra faire que des travaux d'entretien, recrépir, ravaler, badigeonner, ou autres choses de même nature, destinées, non à faire cesser un mauvais état, mais à le prévenir autant que cela est possible, sans nouvelle œuvre.

Dans la loi sur les servitudes militaires, il y avait intérêt à ce que l'état des constructions fût constaté. On ne voyait pas d'inconvénient à conserver ce qui était, il n'y en avait qu'à l'accroître, à donner aux constructions plus d'étendue, plus de superficie. Dans cette disposition, on peut

comprendre l'indispensable nécessité d'un état des lieux; mais il n'en serait pas de même des servitudes imposées aux riverains des chemins de fer. Si l'on pouvait, avec justice, faire disparaître sur-le-champ leurs constructions, on l'aurait fait à cause des risques qu'elles peuvent faire courir au public, mais comme on ne l'aurait pas pu sans indemniser les riverains, et que cette charge eût été trop lourde pour le pays, on a été forcé d'attendre de l'action du temps ce que l'on ne pouvait pas obtenir autrement; mais pour profiter de cette action, il n'est pas nécessaire de faire constater l'état des constructions ; par cela seul qu'elles sont dans la zone de la servitude, et soumises à l'alignement, on ne peut, d'après l'article 3 du projet, rien faire sans en avertir l'autorité, qui juge si les travaux projetés sont des travaux d'entretien : dans le cas contraire, elle s'oppose, et si l'on passe outre, comme si l'on néglige de la prévenir, la contravention sera constatée, jugée et punie par l'autorité compétente.

Il faut en outre remarquer ce qu'il y a d'extraordinaire et d'étrange dans cette obligation de constater, sur toutes les lignes de chemin de fer, l'état des constructions existantes. Cela peut se concevoir à l'égard des places de guerre ; mais l'étendue des chemins en construction ou en adjudication, ceux qui se feront dans les vingt années qui vont suivre, permettent-ils de supposer que cette mesure soit sérieusement praticable?

Il est au moins permis d'en douter, et votre commission croit ne rien hasarder en disant que

le procès-verbal destiné à constater l'état des constructions et le règlement d'administration publique qui en déterminerait les formes sont parfaitement indifférents. Elle les a trouvés également sans aucune sanction, puisqu'en en laissant l'initiative aux propriétaires le projet ne règle rien pour le cas où ils négligeraient cette formalité à laquelle ils n'ont aucun intérêt ou n'en ont que de contraires.

Mais, nous l'avons déjà dit, tout cela est sans influence sur le droit des propriétaires; et quel que soit l'état des constructions au moment de l'établissement du chemin ou de la promulgation de la loi, que cet état soit bon ou mauvais, constaté ou non constaté, suivant les formes déterminées par un règlement d'administration publique, ces droits doivent rester les mêmes et dépendre de ce que l'on s'est proposé en établissant la servitude. Si l'on a trouvé un danger quelconque à construire dans un certain rayon, il y en a un semblable, souvent il y en a un plus grand, à laisser subsister des constructions anciennes. A la rigueur l'on devrait en ordonner la destruction. On ne le peut pas tant que le péril n'est pas imminent, à moins d'une indemnité qui serait une trop grande charge pour le pays. Alors il faut prendre les choses dans l'état où elles sont; défendre au propriétaire de la construction d'y toucher pour autre chose que pour prévenir l'action du temps, par un légitime entretien, comme on interdit au propriétaire d'un terrain nu de le couvrir de constructions. Les choses sont égales. L'un est frappé

comme l'autre : chacun suivant sa position. L'inégalité ne commencerait que là où l'on frapperait à toujours le propriétaire de la terre non bâtie et où, par des reconstructions ou même des réparations successives, le propriétaire d'un bâtiment aurait le moyen de le garantir à perpétuité de la servitude. Tel ne peut pas être le but du projet. L'amendement qui vous est proposé dit le contraire, puisqu'il n'autorise que les travaux d'entretien, et c'est par ce motif, et par ce motif seul, que votre commission, à l'unanimité, vous propose son adoption.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 20 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre des Pairs et à la Chambre des Députés par la Commission de surveillance * de la CAISSE D'AMORTISSEMENT et de celle des DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, sur la situation de ces Établissements au 31 décembre 1844, en exécution des articles 114 et 115 de la loi du 28 avril 1816.

MESSIEURS,

Conformément aux dispositions de la loi du 28 avril 1816, nous avons l'honneur de venir vous soumettre, pour 1844, le rapport sur la direction morale et sur la situation matérielle de la caisse d'amortissement, et de celle des dépôts et consignations que la commission de surveillance créée près de ces établissements est chargée de présenter aux Chambres à leur session annuelle.

---

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

Caisse d'amortissement.

Recettes État n° 1.

Les recettes de la Caisse d'amortissement se sont élevées, en 1844, en y comprenant les sommes restant en caisse et en portefeuille, au 31 décembre 1843, à la somme de. . . . 134.897.841 fr. 51 c.

Emploi des fonds. Etats nos 1 et 5.

Cette somme a été employée en rachats de rentes 3 pour 100 pour 27.193.680 fr. 85 c.

Il a été consolidé sur la réserve appartenant aux 5, 4 et demi et 4 pour 100, 71.101.939 fr. 49 c.

Le surplus de 36.602.221 fr. 17 c. restant en caisse ou en portefeuille, au 31 décembre 1844, se compose de la somme de 8.447 fr. 49 c. en numéraire, et de celle de 36.593.773 fr. 68 c. en bons royaux provenant des fonds de réserve.

Les rentes 3 pour 100 rachetées et payées se sont élevées à 986.505 f. pour un capital de 27.193.680 f. 85 cent.

Etat n° 2.

Le taux moyen des rachats a été de 82 fr. 70 c.

Fonds en réserve. Etat n° 5.

Le fonds mis en réserve sur l'amortissement, aux termes de la loi du 10 juin 1833, s'est élevé en totalité à la somme de. . . . 678.009.400 fr. 15 c.

Dans laquelle somme le fonds mis en réserve, pour 1844, est compris pour celle de. 72.505.019 89

Moyens de rachat ou d'extinction de la dette inscrite en 1845.

Ainsi l'année 1845 s'est ouverte avec 139.152.250 francs 17 cent. pour moyens de rachat ou d'extinction de la dette inscrite.

Mais, sur cette somme, celle de 36.602.221 fr. 17 cent., appartenant aux rentes 5, 4 et demi et 4 pour 100, est représentée par des bons du Trésor qui peuvent éventuellement recevoir la destination autorisée par l'article 36 de la loi du 25 juin 1841. Etat n° 6.

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

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

Elle reçoit aussi les dépôts volontaires des particuliers, des départements et des communes, et les versements qui lui sont faits pour le service des pensions de retraite de la Légion-d'honneur, des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing, des Caisses d'épargne, de l'indemnité de Saint-Domingue, et pour un grand nombre d'autres services d'utilité publique, parmi lesquels celui des fonds appartenant aux Caisses d'épargne est le plus important.

Les sommes qui ont été versées à la Caisse des Recettes. Etat n° 1.

dépôts et consignations, concernant les différents services dont elle est chargée, se sont élevées, pendant le cours de l'année 1844, à. . . . . 200.766.893 fr. 04 c.

Dépenses. Etat n° 1.

Les remboursements auxquels elle a eu à pourvoir, dans la même année, montent à. 152.534.839 55

D'où il résulte que les sommes versées en 1844, présentent, sur les sommes remboursées, un excédant de. 48.232.053 49

Consignations.

Les sommes versées depuis 1816, à titre de *consignations judiciaires ou administratives*, s'élevaient, au 31 décembre 1844, à. . . 900.685.317 fr. 21 c.

Les remboursements effectués montaient à. 802.804.868 76

Etat n° 2.

Et elle restait encore dépositaire, à la même époque, de. 97.880.448 45

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

Caisses d'épargne.

Depuis la loi du 31 mars 1837, qui a confié à la Caisse des dépôts l'administration des fonds des Caisses d'épargne, les versements provenant de cette origine se sont élevés à. 492.077.031 fr. 31 c.

Les remboursements effectués par la Caisse des dépôts montaient à. 108.577.557 12

Et le solde restant dû par cette Caisse était, au 31 décembre 1844, de. 383.499.474 19

Etat n° 2.

Ce solde s'élevait, au 31 décembre 1843, à. 342.507.203 33

Ainsi il s'est accru, dans le cours de l'année 1844, de. . 40.992.270 86

Il s'élevait, au 30 avril 1845, date du dernier arrêté de compte, à la somme de. . 396.876.379 10

Les fonds provenant de cette origine, dont la Caisse des dépôts n'avait pu trouver l'emploi dans le cours de l'année 1844, ont été versés en compte courant au Trésor public, à l'intérêt de 4 pour 100, conformément à la faculté réservée à cette Caisse par la loi du 31 mars 1837.

Ils s'élevaient, au 23 avril 1845, date du dernier arrêté de compte, à. . . . 216.142.735 fr. 63 c.

Le nombre de Caisses d'épargne autorisées était, au 31 décembre 1843, de 339; et au 31 décembre 1844, de 346.

Il avait augmenté de 7, dans le cours de l'année 1844.

Pensions de retraites.

Les sommes qui ont été versées à la Caisse des dépôts pour le service des pensions de retraite des employés des ministères et administrations publiques, se sont élevées de 1816 à 1844, à 348.523.982 f. 16 cent.; et les paiements ont été de 345.649.951 f. 08 cent.

Le nombre des titulaires de pensions dont la Caisse des dépôts était chargée d'acquitter les arrérages était, en 1843, de 28.000. Il a été, en 1844, de 29.000

Indemnité des anciens colons de Saint-Domingue.

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

Etat nº 5.

Au 31 décembre 1844, les certificats *expédiés* s'élevaient en nombre à 22.106, et en somme à 125.264.073 fr. 33 c.

Les certificats délivrés, à la même époque, à 21.048, pour une somme de 121.997.843 fr. 20 c.; et les certificats restant en portefeuille, à la même date, s'élevaient à 1.058, pour une somme de 3.286.230 fr. 13 c.

La Caisse des dépôts et consignations est chargée de payer l'intérêt des sommes consignées, à raison de 3 pour 100; elle paie, en outre, aux receveurs des finances, demi pour 100 pour l'encaissement qu'ils font de ces sommes, et demi pour 100 pour les remboursements qu'ils effectuent.

Elle bonifie aux déposants aux Caisses d'épargne un intérêt de 4 pour 100 par an, pour les placements qu'ils font à ces Caisses; et ce n'est qu'en laissant à la charge de la Caisse des dépôts et con-

signations l'augmentation considérable des frais d'administration à laquelle ce service donne lieu, que la loi lui accorde la faculté de placer au Trésor, au même intérêt de 4 pour 100, les fonds provenant des Caisses d'épargne.

Enfin, la Caisse des dépôts et consignations doit subvenir à l'acquittement de toutes ses dépenses administratives, et de celles de la Caisse d'amortissement, frais de courtage, commissions et taxations, qui se sont élevés, de 1816 à 1844, à la somme de 14.320.039 fr. 99 c.

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

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

Et c'est ainsi qu'après l'acquittement de ses frais et de ceux de la Caisse d'amortissement ; la Caisse des dépôts et consignations a encore laissé sur ses bénéfices, en 1844, un excédant de 1.808.639 fr. 67 cent., et que, sur ceux qui ont été réalisés de 1816 à 1843, elle a fait au Trésor public le versement d'une somme de 32.831.686 fr. 38 c. Etat n° 7.

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

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

Etats nos 2 et 3. Les sommes prêtées, dont la Caisse restait créancière au 31 décembre 1844. s'élevaient en capital à. . . . . 55.113.941 fr. 68 c.
et en intérêts à. 9.407.898 19
ou, en tout, à. 64.521.839 87

Indépendamment, Messieurs, des observations que nous avons eu l'honneur de vous soumettre précédemment, nous devons encore appeler votre attention sur une circonstance qui a de l'importance.

Préoccupée du désir de prévenir les inconvénients désastreux qui pourraient résulter de l'incendie d'une partie des bâtiments de l'hôtel, rue de l'Oratoire, où sont placés les bureaux de la direction générale des Caisses d'amortissement et des dépôts et consignations, la commission de surveillance avait été d'avis, en 1843, de l'établissement de bornes-fontaines, amenant les eaux dans l'hôtel.

Ces précautions paraissaient suffisantes pour s'assurer de prompts secours, si quelque cas d'incendie se manifestait dans l'intérieur de l'hôtel.

Mais aux bâtiments affectés à l'établissement des Caisses des dépôts et consignations, se trouvent adossées, du côté de la rue du Coq, deux maisons, numéros 4 et 6, dont les caves occupent toute la partie inférieure de ces bâtiments, où sont placés les bureaux, et s'étendent sous la cour. La commission de surveillance a pensé, avec M. le directeur-général, que les mesures de précaution seraient toujours incomplètes, tant que les maisons situées sur la rue du Coq et unies aux bâtiments des Caisses continueraient d'être des propriétés particulières, puisque les mesures de surveillance arrêtées par l'administration pour son service intérieur ne pourraient être appliquées à des propriétés privées.

L'architecte de l'administration, chargé par M. le directeur-général de faire l'examen approfondi des localités, a aussi été d'avis que, pour l'entière sécurité des bâtiments affectés aux deux Caisses, il était indispensable de faire l'achat des maisons, numéros 4 et 6 de la rue du Coq, qui pourraient être occupées par des marchands d'huile, d'essences ou d'alcools qui, en cas d'incendie, exposeraient aux plus graves dangers les bâtiments des deux Caisses.

La commission de surveillance avait précédemment fait observer à M. le directeur-général que les bâtiments affectés au caissier et à la division du contentieux, situés au rez-de-chaussée étaient devenus tellement étroits et resserrés que le public qui y est appelé journellement, et qui s'accroît incessamment avec les attributions de la Caisse des

dépôts et consignations ne pouvait plus être placé que dans la cour, même dans les plus mauvais temps et les plus mauvaises saisons. L'acquisition des deux maisons donnerait encore les moyens de lui attribuer un emplacement convenable.

L'architecte de la direction générale a, au surplus, évalué à la somme de 480.000 fr. la dépense à laquelle pourrait donner lieu l'acquisition de ces bâtiments, en y comprenant les indemnités qui seraient dues aux locataires.

Cette dépense, qui serait d'ailleurs représentée par la propriété des deux maisons, paraîtra peu considérable, en comparaison de la somme de 32.831.000 fr., montant des bénéfices au 31 décembre 1843, dont le versement a été fait au Trésor par la Caisse des dépôts et consignations, indépendamment de la somme de 1.808.639 fr., pour ceux réalisés en 1844, et ceux à réaliser en 1845, au delà des évaluations.

Nous avons la confiance que M. le Ministre des finances appellera l'attention des Chambres sur cet important objet.

Dans tout le cours de l'année 1844, Messieurs, l'administration de la Caisse d'amortissement et de celle des dépôts et consignations a continué paisiblement et avec régularité, l'exercice des fonctions qui lui sont attribuées. Aucune plainte ne s'est élevée contre aucun de ses actes, contre aucune de

ses opérations ; et tous les services qui lui sont demandés ont été exactement accomplis.

Arrêté en commission, le 14 juin 1845.

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

Les États seront incessamment distribués.

TABLEAUX.

Imp. N° 128.

NOM

N° 1

N° 2.

N° 3.

N° 4.

N° 5.

N° 6

N° 1

N° 2

N° 3

N° 4

N° 5

N°

N°

N°

N°

CHAMBRE DES PAIRS.

CAISSES D'AMORTISSEMENT

ET

DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

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

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

N° 1. Compte des opérations de l'année **1844.**

N° 2. Développement des rachats de rentes journaliers opérés pendant l'année **1844.**

N° 3. État général des Recettes et des Dépenses de l'amortissement, du 1er juin **1816** au **31** décembre **1844.**

N° 4. Développement sur les Rentes rachetées du 1er juin **1816** au **31** décembre **1844.**

N° 5. Développement sur la consolidation des fonds d'amortissement mis en réserve du 1er juillet **1833** au **31** décembre **1844.**

N° 6. État de situation présentant le détail des ressources de la Caisse d'Amortissement au 1er janvier **1845.**

CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

N° 1. Compte des opérations de l'année **1844.**

N° 2. Bilan de la Caisse des Dépôts et Consignations, présentant sa situation au 1er janvier **1844**, ses opérations de l'année **1844**, et sa situation au **31** décembre **1844.**

N° 3. Développement des sommes restant dues au **31** décembre **1844**, sur les prêts faits aux départements, villes et communes, et à divers.

N° 4. Situation des Mandats délivrés et des Paiements effectués, au **31** décembre **1844**, sur l'indemnité affectée aux anciens colons de Saint-Domingue (premier cinquième).

N° 5. Situation, au **31** décembre **1844**, des certificats de liquidation délivrés en exécution de la loi du **18** mai **1840**, et de l'ordonnance royale du **26** du même mois, concernant l'indemnité affectée aux anciens colons de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes).

N° 6. Développement sur les fonds de retraites.

N° 7. Développement sur les profits et pertes.

N° 8. Budget des dépenses des deux Caisses pour l'exercice **1844.**

N° 9. Développement des inscriptions de rentes dont la Caisse était dépositaire au **31** décembre **1844.**

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 1.

COMPTE DES OPÉRATIO

RECETTES.

Valeurs en caisse et en portefeuille, au 1er janvier 1844..	Numéraire à la Banque.....	5,189 fr. 34c.	35,195,88
	Bons du Trésor (Fonds en réserve).	35,190,693 28	
Versements du Trésor en numéraire. (Loi du 10 juin 1833).....			27,198,93

	3 p. o/o.	4 1/2 p. o/o.	4 p. o/o.	3 p. o/o.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Sur les dotations.....	" "	" "	" "	13,423,211 "	13,423,211 "
Sur les rentes appartenant à la Caisse d'amortissement.....	" "	" "	" "	13,775,728 "	13,775,728 "
Sur les intérêts des bons du Trésor...	" "	" "	" "	" "	" "
TOTAUX.....	" "	" "	" "	27,198,939 "	27,198,939 "

Versements du Trésor en bons. (Loi du 10 juin 1833).....					72,305,01
	3 p. o/o.	4 1/2 p. o/o.	4 p. o/o.	3 p. o/o.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Sur les Dotations.....	32,035,779 "	246,254 "	821,439 "	" "	33,103,472 "
Sur les rentes appartenant à la Caisse d'amortissement.....	37,647,344 "	294,730 80	980,719 "	" "	38,922,793 80
Sur les intérêts des bons du Trésor.	463,251 15	3,588 11	11,915 15	" "	478,754 39
TOTAUX.....	70,146,374 15	544,572 61	1,814,073 15	" "	72,505,019 89

134,897,81

DE L

Paiem

Valeurs

DÉPENSES.

Paiements effectués sur le coût des rentes rachetées..... fr. c. 27,193,680 85

SAVOIR:

NATURE des RENTES.	MONTANT DES RENTES — RACHETÉES en 1843, livrées et payées en 1844.	MONTANT DES RENTES — RACHETÉES en 1844 et payées en 1844.	MONTANT DES RENTES — TOTAL des rentes livrées et payées en 1844.	COUT DES RENTES — RACHETÉES en 1843, livrées et payées en 1844.	COUT DES RENTES — RACHETÉES en 1844 et payées en 1844.	COUT DES RENTES — TOTAL des paiements faits sur les rentes livrées en 1844.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
5 p. %.....	"	"	"	"	"	"
4 1/2 p. %..	"	"	"	"	"	"
4 p. %.....	"	"	"	"	"	"
3 p. %.....	"	986,505	986,505 "	"	27,193,680 85	27,193,680 85
Totaux...	"	986,505 "	986,505 "	"	27,193,680 85	27,193,680 85

Paiements effectués sur le coût des rentes provenant des consolidations..... 71,101,959 49

SAVOIR :

NATURE des dotations.	NATURE des rentes.	ÉPOQUES de jouissance.	COURS moyens.	MONTANT des rentes.	COUT.
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
5 p. %.	3 p. %.	22 déc. 1843.	81 22 1/2	1,257,208 "	34,038,906 60
4 1/2 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	9,841 "	266,445 07
4 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	32,698 "	885,298 35
5 p. %.	3 p. %.	22 juin 1844.	82 87 1/2	1,262,462 "	34,749,266 35
4 1/2 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	9,723 "	267,625 37
4 p. %.	3 p. %.	22 *id.*	" "	32,494 "	894,397 35
				2,604,426 "	71,101,959 49

Valeurs en caisse et en portefeuille, au 31 décembre 1844. { En numéraire à la Banque..... 8,447 fr. 49 c. / En bons du trésor (Fonds en réserve)..... 36,593,773 68 } 36,602,221 17

134 897,841 81

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 2.

DÉVELOPPEMENT

DES RACHATS DE RENTES JOURNALIERS OPÉRÉS PENDANT L'ANNÉE 1844.

3 pour 100.

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c
1844. Janvier	2	3,234	82 10, 20, 25.	88,578 85
»	3	3,487	82 45, 50.	95,837 50
»	4	3,000	82 70 75.	82,728 30
»	5	3,219	82 60, 75.	88,738 30
»	6	3,194	82 60, 70.	88,021 40
»	8	3,125	82 45, 55, 60.	85,963 80
»	9	3,100	82 45, 55, 60.	85,329 10
»	10	3,135	82 35, 50.	86,136 45
»	11	3,400	82 35, 40, 50.	93,412 15
»	12	3,200	82 55, 60, 65, 60.	88,100 20
»	13	3,210	82 50, 55, 60.	88,065 65
»	15	3,330	82, 65, 70.	91,774 45
»	16	3,000	82 80, 85, 90.	82,836 10
»	17	3,200	82 80, 85.	88,336 55
»	18	3,200	82 75.	88,266 65
»	19	3,200	82 30, 35.	87,801 55
»	20	3,200	82 65.	88,160 »
»	22	3,200	82 55, 60.	88,086 10
»	23	3,200	82 50.	88,000 »
»	24	3,200	82 10, 40, 45.	87,832 10
»	25	3,200	82 05.	87,520 »
»	26	3,244	82 10.	88,777 45
»	27	3,275	82 10, 25.	89,724 95
»	29	3,200	82 15, 25.	87,704 85
»	30	3,260	82 10, 15.	89,242 50
»	31	3,000	82 20	82,200 »
				87,306 70
Février	1	3,200	81 85.	90,010 »
»	2	3,300	81 80, 85.	86,973 80
»	3	3,200	81 50, 55, 65.	89,520 25
»	5	3,290	81 60, 65, 75.	87,378 10
»	6	3,200	81 85, 90, 95.	87,203 35
»	7	3,200	81, 75, 80.	90,015 »
»	8	3,300	81 80, 85, 90.	87,415 25
»	9	3,200	81 95, 82 fr.	87,335 »
»	10	3,200	81, 85, 90.	89,187 60
»	12	3,263	81 95, 82 fr.	90,173 40
»	13	3,291	82 20.	
A REPORTER,.....		118,847		3,259,693 20

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES ACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.		118,847		3,259,693 20
1844. Février.	14	3,200	82 50.	88,000 »
»	15	3,371	82 35, 40.	92,536 80
»	16	3,151	82 35, 45, 50	86,574 10
»	17	3,100	82 40	85,146 70
»	19	3,200	82 25, 40	87,813 30
»	20	3,200	82 35.	87,840 »
»	21	3,200	82 35.	87,840 »
»	22	3,200	82 45, 50, 55.	87,995 70
»	23	3,200	82 50, 65.	88,080 »
»	24	3,190	82 40, 45.	87,662 85
»	26	3,200	82 25, 30.	87,779 65
»	27	3,200	82 20, 30.	87,733 30
»	28	3,101	82 25, 30, 35, 40.	85,079 70
»	29	3,300	82 35.	90,585 »
Mars.	1	3,348	82 30, 40, 45.	91,905 50
»	2	3,104	82 75, 80.	85,623 45
»	4	3,200	82 75.	88,266 65
»	5	3,200	82 65, 60.	88,140 »
»	6	3,200	82 30.	87,786 65
»	7	3,206	82 50.	88,165 »
»	8	3,264	82 40, 65, 70, 75.	89,971 70
»	9	3,100	82 80, 90	85,613 35
»	11	3,395	82 80, 90	93,808 65
»	12	3,200	82 70, 75.	88,240 »
»	13	3,000	82 90	82,900 »
»	14	3,220	83 10, 15	89,222 35
»	15	2,106	83, 83 fr. 05.	85,959 45
»	16	3,200	82 95, 83 fr. 05, 15	88,586 70
»	18	3,201	83 20, 25.	88,782 45
»	19	3,101	83 30, 35, 40.	86,135 85
»	20	3,200	83 25, 35, 40.	88,902 75
»	21	3,256	83 10, 15, 20.	90,222 15
»	22	3,100	83 10, 15.	85,890 55
»	23	3,200	83 fr.	88,533 35
»	25	3,200	83 10, 15, 20.	88,690 15
»	26	3,100	83, 83 fr. 05.	85,813 70
»	27	3,100	82 75, 80, 85, 90.	85,588 20
»	28	3,300	82 90, 95.	91,195 »
»	29	3,201	82 85.	88,400 95
»	30	2,960	83 05.	81,942 65
Avril.	1	3,414	83 05, 10.	94,526 85
»	2	3,236	83 05.	89,583 25
»	3	3,101	83 15.	85,949 40
A REPORTER.		256,073		7,0 44,707 »

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.....	256,073		7,044,707 »
1844. Avril. 4	3,200	83 15, 30..	88,701 »
» 5	3,200	83 fr.	88,533 35
» 6	3,100	83 fr. 83, 5..	85,791 65
» 8	3,200	83 20.	88,746 70
» 9	3,200	83 20, 25.	88,782 40
» 10	3,200	83 25, 30, 35.	88,850 55
» 11	3,200	83 30, 35.	88,878 15
» 12	3,100	83 35, 50.	86,205 80
» 13	3,165	83 45, 50.	88,063 05
» 15	3,200	83 50, 55..	89,116 65
» 16	3,100	83 45.	86,231 70
» 17	3,219	83 55.	89,649 15
» 18	3,100	83 55, 60, 65.	86,378 »
» 19	3,200	83 65, 70.	89,253 55
» 20	3,100	83 70, 75.	86,509 35
» 22	3,200	83 65, 70.	89,255 35
» 23	3,200	83 70, 75..	89,297 90
» 24	3,100	83 75	86,541 65
» 25	3,190	83 80, 85..	89,135 90
» 26	3,100	83 95	86,748 55
» 27	3,100	84 05..	86,864 50
» 29	3,200	84 45, 50.	90,108 55
» 30	3,000	84 25.	84,250 »
Mai. 2	3,302	84 25, 40.	92,749 80
» 3	3,100	84 50, 55.	87,345 55
» 4	3,139	84 20, 30, 35, 45.	88,219 90
» 6	3,170	84 55, 60.	89,342 15
» 7	3,000	84 55, 60.	84,595 25
» 8	3,210	84 65, 70.	90,577 80
» 9	3,100	84 40, 35.	87,186 65
» 10	3,100	84 35, 40.	87,188 15
» 11	3,100	84 40..	87,213 35
» 13	3,272	84 30, 40, 45.	92,075 »
» 14	3,000	84 30, 45.	84,375 »
» 15	3,300	84 40, 45, 50.	92,878 35
» 17	3,000	84 50, 55, 60.	84,550 »
» 18	3,000	84 45, 50.	84,478 80
» 20	3,200	84 45, 50, 55.	90,121 65
» 21	3,200	84 55, 60.	90,231 65
» 22	3,099	84 70.	87,495 10
» 23	3,100	84 70, 75.	87,549 15
» 24	3,100	84 85, 90..	87,704 20
» 25	3,090	84 80, 85..	87,369 75
» 27	3,200	84 55.	90,186 65
» 28	3,100	84 60, 65.	87,445 80
» 29	3,100	84 65, 70	87,497 50
» 30	3,100	84 70, 75.	87,549 60
» 31	3,100	84 80.	87,626 65
A REPORTER.....	406,829		11,270,136 95

3 pour 100.

DATES.		RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
		fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.....		406,829		11,270,136 95
1844.				
Juin.	1	3,100	84 60	87,420 »
»	3	3,200	84 30, 40, 45.	90,045 »
»	4	3,186	84 10, 15, 20	89,368 30
»	5	3,100	84 45.	87,265 »
»	6	3,091	84 30, 40, 45.	86,935 15
»	7	2,100	82 80.	85,560 »
»	8	3,291	82 35, 40, 50.	90,494 15
»	10	3,200	82 40, 50	87,986 40
»	11	3,232	82 35, 40	88,745 60
»	12	3,200	82 35, 40	87,866 65
»	13	3,201	82 55, 60	88,108 60
»	14	3,200	82 55, 60	88,072 50
»	15	3,200	82 50, 55.	88,008 35
»	17	3,200	82 40, 45	87,920 »
»	18	3,260	82 60, 65	89,762 70
»	19	3,100	82 60, 65	85,380 »
»	20	3,200	82 55, 60	88,078 85
»	21	3,200	82 55, 60	88,092 70
»	22	3,200	82 60	88,106 70
»	24	3,195	82 30, 35, 40	87,680 05
»	25	3,200	82 30, 45.	87,866 70
»	26	3,137	82 40	86,162 95
»	27	3,283	82 10, 15.	89,865 85
»	28	3,199	82 fr. 82, 05, ...	87,442 65
»	29	3,246	81 95.	88,669 90
Juillet.	1	3,300	81 85, 82 fr.	90,127 »
»	2	3,300	81 65, 80.	89,896 50
»	3	3,290	82 fr..	89,926 70
»	4	3,200	81 90, 82 fr..	87,449 40
»	5	3,300	81 85, 90.	90,074 35
»	6	3,300	81 85, 90.	90,039 80
»	8	3,300	81 70, 85	89,955 80
»	9	3,181	81 70, 75	86,630 35
»	10	3,380	81 75, 80, 85.	92,170 »
»	11	3,199	81 70.	87,119 45
»	12	3,368	81 85, 95.	91,978 95
»	13	3,200	81 80	87,253 35
»	15	3,300	81 75, 80	89,966 15
»	16	3,300	81 85, 90.	90,075 »
»	17	3,300	81 95	90,145 »
»	18	3,200	82 fr.	87,466 65
»	19	3,300	82 fr.	90,200 »
A REPORTER.....		542,268		14,991,516 15

3 pour 100.

DATES.			RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
			fr.		fr. c.
	REPORT.....		542,268		14,991,516 15
1844.	Juillet.	20	3,300	82 15..	90,365 »
	»	22	3,300	82 05, 10..	90,282 50
	»	23	3,300	81 70, 95..	90,124 95
	»	24	3,200	81 50, 55..	86,958 35
	»	25	3,300	81 75	89,925 »
	»	26	3,230	81 65, 70.	87,936 50
	»	27	3,400	81 50, 65..	92,451 70
	»	30	3,300	81 80..	89,965 75
	»	31	3,200	81 85	87,306 65
	Août.	1	3,300	81 65, 70, 80, 85, 82 fr.	89,897 60
	»	2	3,300	81 95..	90,145 »
	»	3	3,300	81 25, 40..	89,456 05
	»	5	3,303	81 15, 20, 25	89,411 »
	»	6	3,300	81 50, 55.	89,657 10
	»	7	3,300	81 45, 50, 60	89,674 75
	»	8	3,300	81 75, 80	89,942 20
	»	9	3,200	81 55.	86,986 65
	»	10	3,300	81 50, 65, 70, 75.	89,870 05
	»	12	3,300	81 60, 65, 70.	89,819 45
	»	13	3,571	81 60, 65.	97,158 70
	»	14	3,025	81 55, 60.	82,254 60
	»	16	3,300	81 15, 25, 30.	89,316 25
	»	17	3,287	81 10, 05, 81 fr.	88,793 40
	»	19	3,310	80 70, 50, 15.	88,735 85
	»	20	3,383	79 75, 80 fr. 20	90,185 25
	»	21	3,400	80 fr. 80, 10, 15	90,733 »
	»	22	3,425	80 15, 10	91,497 50
	»	23	3,349	80 15, 10.	89,465 80
	»	24	3,160	80 10, 15, 35.	84,431 05
	»	26	3,700	80 40, 45, 65.	99,247 15
	»	27	3,175	80 30, 35, 45, 50, 55.	85,182 50
	»	28	3,200	79 75, 80 fr. 05, 10, 15, 20.	85,351 40
	»	29	3,301	80 80 fr. 10, 15, 20..	88,115 65
	»	30	3,400	80 60, 70, 75.	91,456 90
	»	31	3,300	80 55, 60	88,652 55
	Septembre.	2	3,254	80 75, 90.	87,616 60
	»	3	3,400	80 60, 65, 70, 75.	91,589 85
	»	4	3,300	80 20, 25, 30, 35.	88,299 15
	»	5	3,400	80 95, 81 fr. 81, 05	91,810 65
	»	6	3,350	80 80, 90, 81 fr.	90,330 »
	»	7	3,236	81 60, 75	88,021 »
	»	9	3,700	81 80, 85, 90.	100,938 30
	»	10	2,900	81 70, 75	79,007 65
	A REPORTER....		684,527		18,839,682 90

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT.....	684,527		18,839,682 90
1844. Septembre 11	3,300	81 85.	90,035 05
» 12	3,200	81 65, 70.	87,107 60
» 13	3,320	81 75, 80	90,498 65
» 14	3,287	81 80, 85	89,655 50
» 16	3,200	82 10, 25.	87,708 35
» 17	3,590	81 80, 82 fr.	98,098 60
» 18	3,000	81 65, 70 75.	81,682 50
» 19	3,246	81 80, 85.	88,53[illegible] 85
» 20	3,300	81 85.	90,035 05
» 21	3,260	81 80, 85.	88,892 35
» 23	3,300	81 80, 85.	90,033 40
» 24	3,300	82 05, 82 fr. 82 05.	90,230 »
» 25	3,300	82 15, 20.	90,367 50
» 26	3,290	81 90, 95.	87,378 85
» 27	3,300	82 05, 10.	90,280 »
» 28	3,300	82 10.	90,309 95
» 30	3,300	82 15	82,150 »
Octobre. 1	3,500	81 90, 82 fr. 10	95,770 85
» 2	3,294	81 90.	89,926 20
» 3	3,300	81 95	90,144 95
» 4	3,200	81 75	87,200 »
» 5	3,300	81 60, 65, 70.	89,803 35
» 7	3,300	81 90, 95	90,117 80
» 8	3,300	81 90, 82 fr. 05.	90,172 50
» 9	3,300	82 10, 15, 20	90,368 35
» 10	3,300	82 fr. 82, 10, 15, 20.	90,372 25
» 11	3,260	82 05, 10, 15, 20.	89,212 35
» 12	3,200	82 30, 35.	87,813 35
» 14	3,200	82 25.	87,733 35
» 15	3,300	82 10, 15.	90,340 »
» 16	3,293	82 20, 25, 30.	90,278 20
» 17	3,212	82 25, 30	88,087 35
» 18	3,339	82 35.	91,655 55
» 19	3,200	82 20, 25.	87,705 »
» 21	3,300	82 10	90,309 95
» 22	3,325	82 15, 20.	91,078 35
» 23	3,200	82 15, 20.	87,655 »
» 24	3,200	82 25.	87,733 35
» 25	3,300	82 15	90,365 »
» 26	3,283	82 15, 20.	89,952 40
» 28	3,300	82 20, 25.	90,447 50
» 29	3,200	82 15, 20.	87,656 85
» 30	3,300	82 10	90,310 »
» 31	3,200	81 80.	87,253 35
A REPORTER....	828,336		22,772,141 25

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.	fr. c.	fr. c
REPORT.....	828,336		22,772,141 2
1844. Novembre. 2	3,305	81, 95.	90,281 5
» 4	3,300	82 10, 20	90,380 6
» 5	3,560	82 30, 35, 40..	97,737 9
» 6	3,000	82 55, 60, 65, 70	82,604 1
» 7	3,230	82 40, 45.	88,751 2
» 8	3,200	82 25, 40	87,813 3
» 9	3,303	82 40, 45, 50, 55.	90,757 7
» 11	3,200	82 50, 55, 70, 85.	88,088 4
» 12	3,300	82 90, 95.	91,242 2
» 13	3,200	82 85.	88,373 3
» 14	3,200	82 65, 70, 80	88,238 3
» 15	3,300	82 80, 90, 95	91,159
» 16	3,189	83 15, 20	88,407 2
» 18	3,300	83 10, 15, 20	91,457 2
» 19	3,200	83 15, 20, 25, 30.	88,763 5
» 20	3,200	83 10, 15.	88,664
» 21	3,200	82 90, 83 fr..	88,480 6
» 22	3,327	83 fr. 83 05..	92,072
» 23	3,200	83 fr. 83 05, 10	88,595 8
» 25	3,200	83 05.	88,586 6
» 26	3,200	83 05, 10.	88,588 2
» 27	3,450	83 20, 25, 30, 35.	95,790 1
» 28	3,110	83 55, 60	86,643 3
» 29	3,115	83 15, 40	86,467 2
» 30	3,200	83 15, 20, 25	88,760 8
Décembre. 2	3,210	84 fr. 84 05.	89,885
» 3	3,198	84 20, 25.	89,255 5
» 4	3,200	84 25, 35, 40, 60.	90,010 7
» 5	3,365	84 45, 50	94,755 85
» 6	3,000	84 50, 65.	84,612 55
» 7	3,100	83 20, 65.	86,318 50
» 9	3,472	85 fr. 85, 10, 55	98,420 95
» 10	2,993	85 85, 40	85,088 20
» 11	3,105	84 75	87,716 25
» 12	3,101	84 50, 60, 65	87,423 10
» 13	3,200	84 85	90,506 65
» 14	3,187	85 fr.	90,298 25
» 16	3,070	85 fr. 85, 10.	87,041 15
» 17	3,200	85 05, 10, ...	90,741 85
» 18	3,200	84 90, 95, 85 fr..	90,609 80
» 19	3,125	85 fr.	88,541 65
» 20	3,240	85 25..	92,070 05
» 21	3,100	85 35, 40..	88,233 45
» 23	3,210	85 60, 65	91,618 65
» 24	3,034	85 35, 50.	86,396 35
» 26	3,000	85 50, 60.	85,522 10
27	3,200	85 50.	91,200 »
A REPORTER...	978,835		26,975,642 25

3 pour 100.

DATES.	RENTES RACHETÉES.	TAUX DES RACHATS.	COUT.
	fr.	fr. c.	fr. c.
REPORT....	978,835		26,975,642 25
1844. Décembre. 28	3,170	85 45, 50.	90,313 60
» 30	3,000	85 25.	85,250 »
» 31	1,500	84 95.	42,475 »
	986,505	82 fr. 70 c. (Taux moyen).	27,193,680 85

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT Nº 3.

ÉTAT des Recettes et Dépenses de l'amortissement, du 1er juin 1816 au 31 décembre 1844.

RECETTES.

ÉPOQUES.	Dotations. 5 0/0	Dotations. 4 1/2 0/0	Dotations. 4 0/0	Dotations. 3 0/0	Dotations. Total.	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 5 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 4 1/2 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 4 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. 3 0/0	Arrérages des rentes appartenant à l'amortissement. Total.	INTÉRÊTS acquis à l'amortissement.	PRODUIT des ventes de bois (Loi du 25 mars 1817.)	TOTAL des recettes.
Exécution des lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Du 1er juin 1816 au 25 mai 1825.	366,420,552 90	"	"	"	366,420,552 90	145,642,388 50	"	"	"	145,642,388 50	"	87,585,694 94	599,648,636 34
Exécution de la loi du 1er mai 1825.													
Du 26 mai 1825 au 31 juillet 1830.	197,381,697 10	"	"	"	197,381,697 10	206,467,058 50	"	"	2,303,485 00	208,770,543 50	"	655,470 03	406,807,710 63
Suite de l'exécution de la loi du 1er mai 1825.													
Du 1er août 1830 au 30 juin 1833.	126,541,213 10	"	"	"	126,541,213 10	119,600,950 50	84,812 00	439,881 00	9,048,466 50	129,174,110 00	"	"	255,715,353 10
Exécution de la loi du 10 juin 1833.													
Du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1843.	336,573,679 50	2,585,667 00	8,625,109 50	124,706,845 50	472,293,301 50	238,751,351 50	1,910,784 00	6,647,465 00	96,916,022 50	344,225,923 00	20,288,606 73	"	836,807,831 23
Opérations de l'année 1844.	32,035,779 00	246,254 00	821,439 00	13,423,211 00	46,526,683 00	37,617,344 00	294,730 50	980,749 00	13,775,728 00	52,668,821 50	478,754 39	"	99,703,958 89
Totaux.....	1,058,754,921 60	2,831,921 00	9,446,548 50	138,130,056 50	1,209,163,447 60	748,109,093 00	2,290,356 50	8,067,765 00	122,044,302 00	880,511,516 50	20,767,361 12	88,241,164 97	2,198,683,490 19

DÉPENSES.

ÉPOQUES.	Capital des rentes rachetées et payées. 5 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 4 1/2 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 4 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. 3 0/0	Capital des rentes rachetées et payées. Total.	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 5 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 4 1/2 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. 4 0/0	Capital des bons du Trésor convertis en rentes. Total.	PRIMES d'anticipation, intérêts et frais payés sur le produit des bois vendus.	TOTAL des dépenses.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Du 1er juin 1816 au 25 mai 1825.	594,914,079 55	"	"	"	594,914,079 55	"	"	"	"	4,734,556 79	599,648,636 34
Du 26 mai 1825 au 31 juillet 1830.	128,723 50	156,007 36	661,527 55	405,518,730 43	406,464,988 84	"	"	"	"	41,269 20	406,446,258 04
Du 1er août 1830 au 30 juin 1833.	138,999,198 00	1,894,948 70	7,136,349 51	108,046,099 48	256,076,595 69	"	"	"	"	"	256,076,595 69
Du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1843.	685,449 03	852,859 41	8,141,866 90	221,620,296 29	231,300,471 63	560,334,476 71	3,508,419 46	6,470,790 81	570,313,686 98	"	801,514,158 61
Opérations de l'année 1844.	"	"	"	27,193,680 85	27,193,680 85	68,788,473 15	834,070 64	1,779,695 70	71,101,939 49	"	98,295,620 34
Totaux.....	734,727,450 08	2,903,815 47	15,879,743 96	762,378,807 05	1,515,889,816 56	629,122,949 86	4,042,490 10	8,250,486 51	641,415,626 47	4,775,825 99	2,162,081,269 02

RÉSUMÉ.

Recettes.....		2,198,683,490f 19c
Dépenses.....		2,162,081,269 02
Excédant de recettes	en numéraire. .. 8,447f 49c	36,602,221 17
	en bons du Trésor. 36,593,773 68	

Imp. Nº 128.

ÉTAT N° 4.

DÉVELOPPEMENT

SUR LES RENTES RACHETÉES.

et acquises à l'amortissement du 1er juin 1816 au 31 décembre 1844.

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

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

ETAT N° 4.

DÉVELOPPEMENT sur les rentes racheté

ANNÉES.	TAUX MOYEN DES RACHATS PAR ANNÉE.				RENTES RACHETÉES.				
	5 p. 100.	4 1/2 p. 100	4 p. 100.	3 p. 100	5 p. 100.	4 1/2 p. 100.	4 p. 100.	3 p. 100.	TOTAL
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.					
					Exécution des Lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.				
					fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr.
1816	87 33	" "	" "	" "	1,782,765 "	" "	" "	" "	1,782,765
1817	64 85	" "	" "	" "	3,322,114 "	" "	" "	" "	3,322,114
1818	70 51	" "	" "	" "	3,675,642 "	" "	" "	" "	3,675,642
1819	69 10	" "	" "	" "	4,854,776 "	" "	" "	" "	4,854,776
1820	75 53	" "	" "	" "	4,871,085 "	" "	" "	" "	4,871,085
1821	85 44	" "	" "	" "	4,841,262 "	" "	" "	" "	4,841,262
1822	89 89	" "	" "	" "	4,496,321 "	" "	" "	" "	4,496,321
1823	86 81	" "	" "	" "	4,368,056 "	" "	" "	" "	4,368,056
1824	100 83	" "	" "	" "	3,864,222 "	" "	" "	" "	3,864,222
1825 (6 1ers mois.)	103 07	" "	" "	" "	1,293,864 "	" "	" "	" "	1,293,864
					37,070,107 "	" "	" "	" "	37,070,107
					Exécution de la Loi du 1er mai 1825.				
1825 (6 ders mois.)	" "	" "	" "	77 31	" "	" "	" "	2,135,622 "	2,135,622
1826	" "	" "	" "	66 64	" "	" "	" "	3,508,701 "	3,508,701
1827	" "	" "	" "	70 41	" "	" "	" "	3,303,540 "	3,303,540
1828	" "	99 18	" "	71 60	" "	5,527 "	" "	3,242,483 "	3,248,010
1829	" "	" "	" "	79 97	" "	" "	" "	2,907,829 "	2,907,829
1830 (7 1ers mois.)	99 55	99 84	99 57	82 "	6,465 "	1,541 "	24,213 "	1,627,146 "	1,659,365
					6,465 "	7,068 "	24,213 "	16,725,321 "	16,763,067
					Suite de l'exécution de la Loi du 1er mai 1825.				
1830 (5 ders mois.)	95 54	87 18	84 76	69 23	261,677 "	4,463 "	30,842 "	742,052 "	1,039,034
1831	89 54	82 84	74 64	59 88	3,156,807 "	24,204 "	87,093 "	1,312,787 "	4,580,891
1832	97 10	89 37	81 47	68 22	3,213,535 "	26,811 "	83,654 "	1,096,132 "	4,420,132
1833 (6 1ers mois.)	100 80	99 91	93 15	77 71	198,169 "	37,450 "	117,234 "	1,535,720 "	1,888,573
					7,430,208 "	92,928 "	338,823 "	4,686,691 "	12,548,630
					Exécution de la Loi du 10 juin 1833.				
1833 (6 ders mois.)	100 81	99 97	91 60	77 85	34,198 "	11,859 "	38,359 "	494,868 "	579,284
1834	" "	100 22	92 97	71 16	" "	13,226 "	32,557 "	668,664 "	736,447
1835	" "	100 95	98 10	79 82	" "	4,730 "	31,861 "	671,690 "	728,281
1836	" "	" "	99 52	80 26	" "	" "	28,435 "	693,566 "	722,001
1837	" "	100 62	99 91	79 44	" "	1,463 "	45,374 "	727,948 "	774,787
1838	" "	" "	101 25	80 81	" "	" "	630 "	745,816 "	746,446
1839	" "	" "	" "	80 22	" "	" "	" "	775,885 "	775,885
1840	" "	98 80	95 46	80 27	" "	3,090 "	31,336 "	806,354 "	842,780
1841	" "	" "	90 08	78 04	" "	" "	30,3 1 "	861,930 "	942,351
1842	" "	" "	102 61	79 88	" "	" "	6,876 "	948,237 "	955,113
1843	" "	" "	" "	81 19	" "	" "	" "	968,692 "	968,692
1844	" "	" "	" "	82 69	" "	" "	" "	986,505 "	986,505
					34,198 "	38,370 "	335,799 "	9 350,205 "	9,758,572

rentes rachetées, etc.

SUMÉ.

5 p. 0/0.	4 1/2 p. 0/0.	4 p. 0/0.	3 p. 0/0.	TOTAL.	OBSERVATIONS.
fr. 37,070,107	fr. "	fr. "	fr. "	fr. 37,070,107	
6,465	7,068	24,213	16,725,321	16,763,067	
7,430,208	92,928	533,823	4,686,691	12,543,650	
54,198	38,370	535,799	9,350,203	9,758,572	
44,540,978	138,366	693,835	30,762,217	76,140,396	
32,000,000	7,068	9,740	16,003,286	48,020,094	
12,540,978	131,298	689,095	14,758,931	28,120,302	

SUITE DE L'ÉTAT N° 4.

DÉVELOPPEMENT sur les rentes rachetées, etc.

RÉSUMÉ.

	5 p. 0/0.	4 1/2 p. 0/0.	4 p. 0/0.	3 p. 0/0.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Du 1er juin 1816 au 5 mai 1825	37,070,107	"	"	"
Du 6 mai 1825 au 31 juillet 1830	6,465	7,068	24,213	16,725,521
Du 1er août 1830 au 30 juin 1835	7,430,203	92,928	333,823	4,636,691
Du 1er juillet 1835 au 31 décembre 1844	54,198	38,370	333,799	9,350,203
Rentes rachetées	44,540,973	138,366	698,838	30,762,217
Rentes annulées	32,000,000	7,068	9,740	16,003,286
	12,540,973	131,298	689,098	14,758,931

tion des Fonds

des 10 juin 1833

TOTAL.	
f.	c.
33,417,583	57
47,178 880	35
48,217 284	16
52,472 134	63
53,480 358	18
56,386 758	20
57,607 499	67
57,833 744	48
61,921,695	54
67,111,800	60
69,876,641	08
72,505,019	89
678,009,400	15

RÉSUMÉ.

.....	.....	678,009,400 fr.	15 c.
.....	.....	641,415,626	47
FÉRENCE.....	.....	36,593,773	68 représentée par les bons du Trésor en portefeuille.

SAVOIR :

%.	.....	35,397,118 fr.	13 c.
p. %.....	.....	276,961	55
%.....	.....	919,694	»
SOMME ÉGALE.....	.....	36,593,773	68

d'amortissement mis en réserve, du 1er juillet 1833 au 31 décembre 1844.

et 17 août 1835.)

EMPLOI DES FONDS RÉSERVÉS SUR L'AMORTISSEMENT.

DATES des ordonnances relatives aux CONSOLIDATIONS.	TAUX moyen des conversions.	RENTES REÇUES EN ÉCHANGE DES BONS DU TRÉSOR.			CAPITAL REPRÉSENTATIF DES RENTES.		
		4 p. %.	3 p. %.	TOTAL.	4 p. %.	3 p. %.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c	fr. c.
18 août 1835.....	97 25	3,750,776 "	" "	3,750,776 "	91,190,741 50	" "	91,190,741 50
23 septembre 1835..	97 80	1,015,035 "	" "	1,015,035 "	24,817,605 75	" "	24,817,605 75
25 mars 1836.....	81 25	" "	857,597 "	857,597 "	" "	23,226,585 42	23,226,585 42
30 juin 1836.....	80 40	" "	552,493 "	552,493 "	" "	14 806,812 40	14,806,812 40
29 septembre 1840..	95 »	6,242,357 "	" "	6,242,357 "	148,255,978 75	" "	148,255,978 75
29 juin 1841.....	98 »	4,286,252 "	" "	4,286,252 "	105,013,174 "	" "	105,013,174 "
23 juillet 1841....	78 525	" "	1,137,807 "	1,137,807 "	" "	29,023,560 21	29,023,560 21
2 janvier 1842....	78 35	" "	1,232,219 "	1,232,219 "	" "	32,181,452 88	32,181,452 88
1er juillet 1842.....	79 525	" "	1,256,179 "	1,256,179 "	" "	33,215,466 40	33,215,466 40
3 janvier 1843....	78 50	" "	1,295,401 "	1,295,401 "	" "	33,896,326 17	33,896,326 17
2 juillet 1843.....	79 275	" "	1,312,620 "	1,312,620 "	" "	34,685,983 50	34,685,983 50
11 janvier 1844....	81 225	" "	1,299,747 "	1,299,747 "	" "	35,190,650 02	35,190,650 02
12 juillet 1844.....	82 575	" "	1, ,679 "	1,304,679 "	" "	35,911,289 47	35,911,289 47
		15,294,420 "	10,248,742 "	25,543,162 "	369,277,500 "	272,138,126 47	641,415,626 47

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 5.

DÉVELOPPEMENT sur la Consolidation des Fonds

(Lois des 10 juin 1833

RECETTE DES FONDS RÉSERVÉS SUR L'AMORTISSEMENT.

ANNÉES.	5 p. %.	4 ½ p. %.	4 p. %.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	f. c.
1833	33,417,583 57	" "	" "	33,417,583 57
1834	47,178,880 35	" "	" "	47,178,880 35
1835	47,914,604 15	302,680 01	" "	48,217,284 16
1836	51,506,111 76	348,735 20	617,287 67	52,472,134 63
1837	52,964,320 41	395,937 95	120,099 82	53,480,358 18
1838	54,551,935 53	423,390 39	1,411,432 28	56,386,758 20
1839	56,194,381 59	406,131 43	1,006,986 65	57,607,499 67
1840	56,698,608 97	390,812 99	744,322 52	57,833,744 48
1841	61,262,783 62	477,101 96	181,809 76	61,921,695 34
1842	65,080,710 05	505,255 41	1,525,835 14	67,111,800 60
1843	67,603,473 86	524,833 70	1,748,333 52	69,876,641 08
1844	70,146,374 13	544,572 61	1,814,073 15	72,505,019 89
	664,519,767 99	4,319,451 65	9,170,180 51	678,009,400 15

RÉSUMÉ.

La recette est de.....

La dépense est de.....

DIFFÉRENCE.....

SAVOIR :

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

— — — du 4 ½ p. %. .....

— — — du 4 p. %. .....

SOMME ÉGALE.....

Caisse d'amortissement

AMORTISSEMENT DES RENTES

er JANVIER 1845.

NTES VENANT DE conversion. l'état n° 5.)	TOTAL.	TOTAL GÉNÉRAL.
fr.	fr.	fr. c.
660,178	70,314,354	105,711,472 15
59,877	545,846	822,807 55
523,107	1,818,405	2,738,099 1
"	29,871,424	29,879,871 49
543,162	102,550,029	139,152,250 17

est représentée par les inscriptions d

294,420 fr.
248,742 } 25,543,162 fr.

CAISSE

DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

COMPTES DES OPÉRATIONS DE L'ANNÉE 1844.

CAISSE
D'AMORTISSEMENT.

ÉTAT N° 6.

ÉTAT présentant le détail des ressources de la Caisse d'amortissement au 1er Janvier 1845.

NATURE des RENTES auxquelles appartiennent les Fonds.	SOLDE AU 1er JANVIER 1845.			FONDS AFFECTÉS A L'AMORTISSEMENT DES RENTES AU 1er JANVIER 1845.				
	NUMÉRAIRE en CAISSE.	BONS du TRÉSOR EN PORTEFEUILLE.	TOTAL.	DOTATIONS ANNUELLES.	RENTES PROVENANT DES RACHATS (Voir l'état n° 4.)	RENTES PROVENANT DE la consolidation. (Voir l'état n° 5.)	TOTAL.	TOTAL GÉNÉRAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr. c.
5 p. %.	" "	35,397,118 13	35,397,118 13	32,035,779	13,218,397	25,060,178	70,314,354	105,711,472 13
4 1/2 p. %.	" "	276,961 55	276,961 55	246,254	139,715	159,877	545,846	822,807 55
4 p. %.	» »	919,694 »	919,694 »	821,439	673,859	323,107	1,818,405	2,738,099 »
3 p. %.	8,447 49	"	8,447 49	15,783,093	14,088,331	"	29,871,424	29,879,871 49
	8,447 49	(A) 36,593,773 68	36,602,221 17	48,886,565	(B) 28,120,302	(C) 25,543,162	102,550,029	139,152,250 17

(*A*) Ces bons représentent la réserve acquise à l'amortissement (*Loi du* 10 *Juin* 1833) et doivent recevoir la destination indiquée par la loi des finances du 25 juin 1841, art. 36.

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

5 p. %...	12,540,978 fr.	28,120,302 fr.
4 1/2 p. %	131,298	
4 p. %...	689,095	
3 p. %...	14,758,931	

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

4 p. %....	15,294,420 fr.	25,543,162 fr.
3 p. %....	10,248,742	

DÉPENSES.

			fr. c.	fr. c.	fr. c
Créances actives.	Prêts à divers		12,463,033 63		
	Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts		2,031,345 18		
	Versements en compte courant au Trésor 3 p. 100		71,852,777 64	223,815,165 68	
	Id. 4 p. 100 (compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne		48,663,073 91		
	Id. aux receveurs généraux		88,804,931 32		
	Créances à recouvrer		*n* *n*		
Créances passives.	Remboursements aux Caisses d'épargne et de prévoyance		25,165,312 75		
	Id. aux Caisses d'épargne des instituteurs primaires communaux		239,915 49		
	Id. sur consignations judiciaires et administratives.		82,380,212 31		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (premier cinquième)		325,962 61		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes)		1,739,918 21		
	Id. sur les dépôts volontaires		4,488,730 08		
	Id. de successions et fonds de masses de militaires		1,548,704 21		
	Id. à d'anciens donataires du domaine extraord.		*n* *n*		
	Paiements pour le service de la Légion-d'Honneur		7,523,938 04		
	Id. pour le service des Compagnies des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing		1,817,628 97	152,534,839 88	
	Service des retraites — Paiements des pensions de retraite	19,252,989 f. 25 c.			
	Service des retraites — Achats des rentes affectées à ce service	699,477 13	19,952,466 38		473,410,583 30
	Paiements sur les fonds appartenant à divers établissements publics		2,090,364 99		
	Id. de produits divers pour le service des retraites du Ministère des finances		3,616,871 49		
	Id. sur les fonds provenant de la vente des monnaies d'or, etc., envoyées par la République d'Haïti (traité du 12 février 1838)		1,613,114 02		
Effets à payer.	Receveurs généraux, leur compte de transfert de fonds des Caisses d'épargne		12,465,108 27		
	Mandats acquittés par les comptables		24,835,091 24	38,344,421 87	
	Traites des receveurs généraux acquittées par le caissier		21,024,222 36		
Profits et pertes.	Paiements sur les intérêts acquis à divers		15,809,972 62		
	Bénéfices appliqués aux dépenses de l'État		2,059,387 50		
	Frais de négociation, d'escompte, d'intérêts, de commissions, etc.		17,945,236 94		
	Dépenses adminis. des deux Caisses (solde de l'exer. 1843)		12,201 72		
	— — (Solde de l'exercice 1844)		452,266 67	38,716,158 20	
	Remboursements d'intérêts par suite de paiements d'effets avant leur échéance		5,499 97		
	Bénéfices à réaliser en 1844 et années suivantes		2,127,341 71		
	Id. en 1843, et qui n'ont été réalisés qu'en 1844		303,301 27		
	Caissier central à Paris.				
Valeurs en caisse et en portefeuille au 31 décembre 1844.	Numéraire en caisse		727,440 37	1,071,320 62	
	Id. à la Banque de France		344,380 25		
	Effets à recevoir sur Paris — en bons du Trésor		1,523,476 25	9,067,965 87	
	Effets à recevoir sur Paris — en effets sur divers		7,744,489 62		
	Effets publics appartenant à la Caisse des dépôts — [illegible]		[illegible]		259,647,029 44
	603,665 *Id.* 3 p. % *Id.*		366,616 81		
	4,092,647 *Id.* 4 p. % provenant des fonds des Caisses d'épargne		13,078,140 79		
	1,405,292 *Id.* 3 p. %		102,316,178 *n*	249,308,141 93	
	12,816 actions et 12,832 primes des quatre canaux		38,399,461 92		
	4,137 *Id.* et 4,137 primes des trois canaux		15,981,090 *n*		
	145 *Id.* du canal de Bourgogne		5,137,783 78		
			153,750 *n*		
					733,058,313 74

ÉTAT N° 1.

RECETTES.

			fr. c.	fr. c.	fr. c.
Valeurs en caisse et en portefeuille au 31 décembre 1843.	*Caissier central à Paris.*				
	Numéraire	En Caisse.	335,404 51	339,353 32	
		A la Banque	204,128 81		
	Effets à recevoir sur Paris.	en bons du Trésor	10,962,000 »	14,135,938 98	
		en effets sur divers	3,173,938 98		
	Effets publics appartenant à la Caisse des dépôts.	3,668,378 f. de rente 3 p. % ayant coûté	74,054,923 98		264,749,464 28
		16,653 » rente 4 ½ p. % ayant coûté.	366,816 31		
		603,663 » *Id.* 4 p. % *Id.*	13,078,140 79		
		4,092,647 » *Id.* 4 p. % (proven. des fonds des Caisses d'épargne)	102,316,175 »		
		1,403,292 » *Id.* 3 p. % ayant coûté	38,393,461 92		
		13,193 actions et 13,198 primes des quatre canaux	16,131,390 »	250,073,891 95	
		4,226 actions et 4,226 primes des trois canaux	5,244,033 75		
		134 *Id.* du canal de Bourgogne	162,750 »		
Créances actives.	*Receveurs généraux.*				
	Effets envoyés en recouvrements		» »	100 »	
	Fonds remis en compte courant par le Trésor à 3 p. o/o.		72,207,933 72		
	Id. *id.* *id.* 4 p. o/o (compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne)		» »		
	Id. *Id.* par les receveurs gener.		87,312,739 64	169,548,487 62	
	Versements sur les prêts faits à des établissements publics et à divers		7,775,447 87		
	Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts		2,246,016 39		
	Créances à recouvrer		6,350 »		
Créances passives.	Versements des Caisses d'épargne et de prévoyance		64,155,783 61		
	Id. des Caisses d'épargne des instituteurs communaux		396,224 73		
	Id. sur consignations judiciaires et administratives		92,586,930 89		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (premier cinquième)		102,978 86		
	Id. sur l'indemnité de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes)		1,636,550 77		
	Id. sur les dépôts volontaires		5,410,280 17		468,309,05
	Id. sur successions et fonds de masses des militaires		1,572,666 47		
	Id. sur les produits de l'ancien domaine extraordinaire		200,766,893 04		
	Id. sur les revenus de la Légion-d'Honneur		» »		
	Id. des Compagnies des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing		7,351,759 28		
	Id. sur les fonds de retraites		1,204,052 39		
	Id. de divers établissements publics		17,020,380 60		
	Id. de produits divers pour le service des retraites du Ministère des finances		1,929,232 55		
	Id. des fonds provenant de la vente des monnaies d'or, etc., envoyées par la république d'Haïti (traité du 12 févr. 1838)		5,616,871 49		
			1,382,661 23		
Effets à payer.	Receveurs généraux, leur compte de transfert des fonds des Caisses d'épargne		12,413,830 74	37,927,324 25	
	Mandats délivrés sur les comptables		24,813,023 17		
	Traites des receveurs généraux		20,700,470 34		
Profits et pertes.	Intérêts acquis à divers		17,470,241 21		
	Bénéfices réalisés		20,515,194 52	40,066,344 53	
	Id. à réaliser en 1844 et années suivantes		2,078,201 33		
	Frais administratifs 1844		2,707 52		
					733,058,5

DÉPENSES.

			fr. c.	fr. c.	fr. c
Créances actives.	Prêts à divers		12,463,033 63		
	Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts		2,031,345 18		
	Versements en compte courant au Trésor 5 p. 100		71,852,777 64	225,315,163 68	
	Id.	4 p. 100 (compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne	48,663,075 91		
	Id.	aux receveurs généraux	88,804,931 32		
	Créances à recouvrer		" "		
Créances passives.	Remboursements aux Caisses d'épargne et de prévoyance		23,165,312 75		
	Id.	aux Caisses d'épargne des instituteurs primaires communaux	239,915 49		
	Id.	sur consignations judiciaires et administratives.	82,380,212 31		
	Id.	sur l'indemnité de Saint-Domingue (premier cinquième)	325,962 61		
	Id.	sur l'indemnité de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes)	1,789,918 21		
	Id.	sur les dépôts volontaires	4,488,730 08		
	Id.	de successions et fonds de masses de militaires,	1,548,704 21		
	Id.	à d'anciens donataires du domaine extraord.	" "		
	Paiements pour le service de la Légion-d'Honneur		7,523,938 04	152,554,839 55	
	Id.	pour le service des Compagnies des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing	1,817,628 97		
	Service des retraites	Paiements des pensions de retraite 19,232,989 f. 28 c.			
		Achats des rentes affectées à ce service 699,477 13	19,932,466 38		473,410,383 50
	Paiements sur les fonds appartenant à divers établissements publics		2,090,864 99		
	Id.	de produits divers pour le service des retraites du Ministère des finances	5,616,871 49		
	Id.	sur les fonds provenant de la vente des monnaies d'or, etc., envoyées par la République d'Haïti (traité du 12 février 1838)	1,613,114 02		
Effets à payer.	Receveurs généraux, leur compte de transfert de fonds des Caisses d'épargne		12,465,108 27		
	Mandats acquittés par les comptables		24,855,091 24	58,544,421 87	
	Traites des receveurs généraux acquittées par le caissier		21,024,222 36		
Profits et pertes.	Paiements sur les intérêts acquis à divers		15,809,972 62		
	Bénéfices appliqués aux dépenses de l'État		2,059,587 30		
	Frais de négociation, d'escompte, d'intérêts, de commissions, etc.		17,945,236 94		
	Dépenses adminis. des deux Caisses (solde de l'exer. 1843)		12,201 72		
	— —	(Solde de l'exercice 1844)	452,266 67	38,716,158 20	
	Remboursements d'intérêts par suite de paiements d'effets avant leur échéance		3,499 97		
	Bénéfices à réaliser en 1844 et années suivantes		2,127,841 71		
	Id.	en 1843, et qui n'ont été réalisés qu'en 1844	305,801 27		
	Caissier central à Paris.				
Valeurs en caisse, et en portefeuille au 31 décembre 1844.	Numéraire en caisse		727,440 37	1,071,820 62	
	Id.	à la Banque de France	344,380 25		
	Effets à recevoir sur Paris	en bons du Trésor	1,323,476 23	9,067,963 37	
		en effets sur divers	7,744,489 62		
	Effets publics appartenant à la Caisse des dépôts.	[illegible] f. de rente 5 p. % ayant coûté	[illegible]		239,647,928 44
		16,653 *Id.* 4 ½ p. % *Id.*	366,816 81		
		605,663 *Id.* 4 p. % *Id.*	15,078,140 79		
		4,092,647 *Id.* 4 p. % provenant des fonds des Caisses d'épargne	102,316,175 "	249,308,141 93	
		1,405,292 *Id.* 3 p. %	38,399,461 92		
		12,816 actions et 12,832 primes des quatre canaux	15,981,090 "		
		4,137 *Id.* et 4,137 primes des trois canaux.	5,137,783 75		
		145 *Id.* du canal de Bourgogne	133,750 "		
					733,088,315 74

ÉTAT N° 1.

RECETTES.

			fr. c.	fr. c.	fr.
Valeurs en caisse et en portefeuille au 31 décembre 1843.	*Caissier central à Paris.*				
	Numéraire	En Caisse.	335,404 31	339,353 32	
		A la Banque	204,128 81		
	Effets à recevoir sur Paris.	en bons du Trésor	10,962,000 »	14,135,938 98	
		en effets sur divers	3,173,938 98		
	Effets publics appartenant à la Caisse des dépôts.	3,668,378 f. de rente 3 p. % ayant coûté	74,054,923 98		264,749,464 2
		16,655 » rente 4 ½ p. % ayant coûté.	366,816 51		
		605,665 » *Id.* 4 p. % *Id.*	13,078,140 79		
		4,092,647 » *Id.* 4 p. % (proven. des fonds des Caisses d'épargne)	102,316,175 »		
		1,405,292 » *Id.* 3 p. % ayant coûté	38,399,461 92		
		13,193 actions et 13,198 primes des quatre canaux	10,431,390 »	250,073,891 95	
		4,226 actions et 4,226 primes des trois canaux	5,244,033 75		
		134 *Id.* du canal de Bourgogne	162,750 »		
	Receveurs généraux.				
	Effets envoyés en recouvrements		» »	100 »	
Créances actives.	Fonds remis en compte courant par le Trésor à 3 p. o/o.		72,207,933 72		
	Id. *id.* *id.* 4 p. o/o (compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne)		» »		
	Id. *Id.* par les receveurs gener.		87,312,739 64	169,548,437 62	
	Versements sur les prêts faits à des établissements publics et à divers		7,775,447 37		
	Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts		2,246,016 39		
	Créances à recouvrer		6,350 »		
Créances passives.	Versements des Caisses d'épargne et de prévoyance		64,135,783 61		468,309,06
	Id.	des Caisses d'épargne des instituteurs communaux	596,224 73		
	Id.	sur consignations judiciaires et administratives	92,586,930 89		
	Id.	sur l'indemnité de Saint-Domingue (premier cinquième)	102,978 36		
	Id.	sur l'indemnité de Saint-Domingue (quatre derniers cinquièmes)	1,636,350 77		
	Id.	sur les dépôts volontaires	5,410,280 17		
	Id.	sur successions et fonds de masses des militaires	1,572,666 47		
	Id.	sur les produits de l'ancien domaine extraordinaire	» »	200,766,893 04	
	Id.	sur les revenus de la Légion-d'Honneur	7,331,739 28		
	Id.	des Compagnies des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing	1,204,052 39		
	Id.	sur les fonds de retraites	17,020,380 60		
	Id.	de divers établissements publics	1,929,232 55		
	Id.	de produits divers pour le service des retraites du Ministère des finances	5,616,371 49		
	Id.	des fonds provenant de la vente des monnaies d'or, etc., envoyées par la république d'Haïti (traité du 12 févr. 1838)	1,382,661 23		
Effets à payer.	Receveurs généraux, leur compte de transfert des fonds des Caisses d'épargne		12,413,830 74	57,927,324 25	
	Mandats délivrés sur les comptables		24,813,023 17		
	Traites des receveurs généraux		20,700,470 34		
Profits et pertes.	Intérêts acquis à divers		17,470,241 21		
	Bénéfices réalisés		20,313,194 52	40,066,344 58	
	Id.	à réaliser en 1844 et années suivantes	2,078,201 33		
	Frais administratifs 1844		2,707 52		
					733,058,31

AN DE LA CAISSE DES

nvier 1844, *ses Opérations*

OPÉRATIONS de l'année 1843.			
RECETTES.		DÉPENSES.	
fr.	c.	fr.	c.
2,207,933	72	71,852,777	64
"	"	48,663,075	91
7,775,447	87	12,403,035	65
2,246,016	39	2,031,345	18
6,350	»	"	"
7,312,739	64	88,804,931	51
4,155,783	61	23,163,512	7[illegible]
596,224	75	259,915	4[illegible]
2,586,950	89	82,380,212	5[illegible]
102,978	86	323,962	6[illegible]
1,656,550	77	1,789 918	21
1,204,052	39	1,817,628	9[illegible]
5,410,280	17	4,488,730	08
»	»	»	»
1,929,232	55	2,096,864	9[illegible]
7,331,759	28	7,523,938	0[illegible]
1,572,666	47	1,548,704	[illegible]
7,020,880	60	19,932,466	[illegible]

DÉPOTS ET CONSIGNATIONS

de l'année 1844 *et sa Situation au* 31 *décembre* 1844.

EXCÉDANT		SITUATION au 31 décembre 1844.		OBSERVATIONS.
DE RECETTE.	DE DÉPENSE.	ACTIF.	PASSIF.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
355,156 08	" "	11,972,734 98	" "	
" "	48,663,075 91	193,051,735 63	" "	
" "	4,687,587 76	55,113,941 68	" "	
214,671 21	" "	9,407,898 19	" "	
6,350 "	" "	76,950 18	" "	
" "	1,492,191 68	2,508,164 78	" "	
40,992,270 86	" "	" "	383,499,474 19	
356,309 24	" "	" "	3,591,328 56	
10,206,738 58	" "	" "	97,880,448 45	
" "	220,983 75	" "	1,137,421 20	
" "	133,367 44	" "	1,822,287 79	
" "	613,576 58	" "	1,181,092 44	
921,550 09	" "	" "	5,634,466 23	
" "	" "	" "	200,391 85	
" "	161,632 44	" "	61,985 13	
" "	192,178 76	" "	2,619,156 71	
23,962 26	" "	" "	435,789 15	
" "	2,911,585 78	" "	2,874,031 08	

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 2.

BILAN DE LA CAISSE DES DÉPOTS ET C

Présentant sa situation au 1er janvier 1844, ses Opérations de l'année 184

DÉSIGNATION des ARTICLES.	SITUATION au 1er janvier 1844. ACTIF.	SITUATION au 1er janvier 1844. PASSIF.	OPÉRATIONS de l'année 1843. RECETTES.	OPÉRATIONS de l'année 1843. DÉPENSES.	EXCÉ DE RECETTE.
CRÉANCES ACTIVES.					
Trésor public, son compte courant à 3 pour 100 l'an.....	fr. c. 12,327,891 6	fr. c. " "	fr. c. 72,207,933 72	fr. c. 71,852,777 6	fr. c. 355,156 08
Id. compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne à 4 pour 100 l'an.....	144,388,659 72	" "	" "	48,663,075 9	" "
Prêts à divers établissem. et à divers.	50,426,353 92	" "	7,775,447 87	12,403,055 6	" "
Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts.....	9,622,569 40	" "	2,246,016 39	2,031,345 1	214,671 21
Créances à recouvrer.....	83,300 18	" "	6,350 »	" "	6,350 "
Receveurs généraux, leur compte courant 1844.....	1,015,973 10	» »	87,312,739 64	88,804,931 3	" "
CRÉANCES PASSIVES.					
Caisses d'épargne et de prévoyance.	" "	342,507,203 33	64,155,783 61	23,163,512 7	40,992,270 86
Caisses d'épargne des instituteurs primaires communaux.....	" "	3,235,019 32	596,224 75	239,915 4	356,309 24
Consignations.....	" "	87,673,709 87	92,586,950 89	82,380,212 5	10,206,738 58
Indemnité de Saint-Domingue (premier 5e).....	" "	1,358,404 95	102,978 86	323,962 6	" "
id. (4 derniers 5es)...	" "	1,955,655 23	1,656,550 77	1,789,918 2	" "
Compagnie des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing.....	" "	1,794,669 02	1,204,052 39	1,817,628 9	" "
Dépôts volontaires.....	" "	4,712,916 14	5,410,280 17	4,488,730 0	921,550 09
Domaine extraordinaire.....	" "	200,391 85	» »	» »	" "
Établissements publics.....	" "	225,617 57	1,929,232 55	2,096,864 3	" "
Légion-d'Honneur.....	" "	2,811,335 47	7,331,759 28	7,523,938 0	" "
Militaires décédés ou congédiés...	" "	411,826 89	1,572,666 47	1,548,704	23,962 26
Retraites.....	" "	5,785,616 86	17,020,880 60	19,932,466	" "

DE LA CAISSE DES

ier 1844, ses Opérations

DÉPOTS ET CONSIGNATIONS

de l'année 1844 et sa Situation au 31 décembre 1844.

OPÉRATIONS de l'année 1843.				EXCÉDANT		SITUATION au 31 décembre 1844.		OBSERVATIONS.
RECETTES.		DÉPENSES.		DE RECETTE.	DE DÉPENSE.	ACTIF.	PASSIF.	
fr. c.		fr. c.		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
107,933	72	71,852,777	64	355,156 08	" "	11,972,734 98	" "	
"	"	48,663,075	91	" "	48,663,075 91	193,051,735 63	" "	
775,447	87	12,463,055	63	" "	4,687,587 76	55,113,941 68	" "	
246,016	39	2,031,345	18	214,671 21	" "	9,407,898 19	" "	
6,350	»	"	"	6,350 "	" "	76,950 18	" "	
312,739	64	88,804,931	32	" "	1,492,191 68	2,508,164 78	" "	
155,783	61	23,163,512	75	40,992,270 86	" "	" "	383,499,474 19	
596,224	75	239,915	49	356,309 24	" "	" "	3,591,328 56	
586,950	89	82,380,212	31	10,206,738 58	" "	" "	97,880,448 45	
102,978	86	323,962	6	" "	220,983 75	" "	1,137,421 20	
656,550	77	1,789 918	2	" "	133,367 44	" "	1,822,287 79	
204,052	39	1,817,628	9	" "	613,576 58	" "	1,181,092 44	
410,280	17	4,488,750	0	921,550 09	" "	" "	5,634,466 23	
»	»	»		" "	" "	" "	200,391 85	
929,252	55	2,090,864		" "	161,632 44	" "	61,985 13	
331,759	28	7,523,938		" "	192,178 76	" "	2,619,156 71	
572,666	47	1,548,704		23,962 26	" "	" "	435,789 15	
020,880	60	19,932,466		" "	2,911,585 78	" "	2,874,031 08	

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 2.

BILAN DE LA CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS

Présentant sa situation au 1er janvier 1844, ses Opérations de l'année 1844 et sa Situation au 31 décembre 1844.

DÉSIGNATION des ARTICLES.	SITUATION au 1er janvier 1844.		OPÉRATIONS de l'année 1843.		EXCÉDANT		SITUATION au 31 décembre 1844.	
	ACTIF.	PASSIF.	RECETTES.	DÉPENSES.	DE RECETTE.	DE DÉPENSE.	ACTIF.	PASSIF.
CRÉANCES ACTIVES.								
Trésor public, son compte courant à 3 pour 100 l'an.....	fr. c. 12,327,891 6	fr. c. " "	fr. c. 72,207,933 72	fr. c. 71,852,777 64	fr. c. 355,156 08	fr. c. " "	fr. c. 11,972,734 98	fr. "
Id. compte de placement des fonds non employés des Caisses d'épargne à 4 pour 100 l'an.....	144,388,659 72	" "	" "	48,663,075 91	" "	48,663,075 91	193,051,735 63	"
Prêts à divers établissem. et à divers.	50,426,353 92	" "	7,775,447 87	12,463,035 63	" "	4,687,587 76	55,113,941 68	"
Intérêts sur obligations souscrites en garantie de prêts.....	9,622,569 40	" "	2,246,016 39	2,031,345 18	214,671 21	" "	9,407,898 19	"
Créances à recouvrer.....	83,300 18	" "	6,350 "	" "	6,350 "	" "	76,950 18	"
Receveurs généraux, leur compte courant 1844.....	1,015,973 10	" "	87,312,739 64	88,804,931 32	" "	1,492,191 68	2,508,164 78	"
CRÉANCES PASSIVES.								
Caisses d'épargne et de prévoyance.	" "	342,507,203 33	64,155,783 61	23,163,512 75	40,992,270 86	" "	" "	383,499,474
Caisses d'épargne des instituteurs primaires communaux.....	" "	3,235,019 32	596,224 75	239,915 49	356,309 24	" "	" "	3,591,328
Consignations.....	" "	87,673,709 87	92,586,950 89	82,380,212 51	10,206,738 58	" "	" "	97,880,448
Indemnité de Saint-Domingue (premier 5e).....	" "	1,358,404 95	102,978 86	323,962 61	" "	220,983 75	" "	1,137,421
id. (4 derniers 5es).....	" "	1,955,655 23	1,656,550 77	1,789 918 21	" "	133,367 44	" "	1,822,287
Compagnie des canaux du Midi, d'Orléans et du Loing.....	" "	1,794,669 02	1,204,052 39	1,817,628 91	" "	613,576 58	" "	1,181,092
Dépôts volontaires.....	" "	4,712,916 14	5,410,280 17	4,488,730 "	921,550 09	" "	" "	5,634,466
Domaine extraordinaire.....	" "	200,391 85	" "	"	" "	" "	" "	200,391
Etablissements publics.....	" "	223,617 57	1,929,232 55	2,090,864 "	" "	161,632 44	" "	61,985
Légion-d'Honneur.....	" "	2,811,335 47	7,331,759 28	7,523,938 "	" "	192,178 76	" "	2,619,156
Militaires décédés ou congédiés...	" "	411,826 89	1,572,666 47	1,548,704 "	23,962 26	" "	" "	435,789
Retraites.....	" "	5,785,616 86	17,020,880 60	19,932,466 "	" "	2,911,585 78	" "	2,874,031

OPERATIONS de l'année 1844.		EXCÉDANT		SITUATION au 31 décembre 1844.		OBSERVATIONS.
RECETTES.	DÉPENSES.	DE RECETTE.	DE DÉPENSE.	ACTIF.	PASSIF.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
70,241 21	15,809,972 62	1,660,268 59	" "	" "	18,378,631 29	
16,871 49	5,616,871 49	" "	" "	" "	" "	
82,661 23	1,618,114 02	" "	35,452 79	" "	78,183 46	
13,023 17	24,855,091 24	" "	42,068 07	" "	A. 465,406 70	
00,470 34	21,024,222 36	" "	323,752 02	" "	571,097 09	
13,830 74	12,465,108 27	" "	51,277 53	" "	84,291 98	
515,194 52	C 20,462,640 88	52,555 64	" "	" "	1,808,639 67	
78,201 33	2,127,841 71	" "	49,640 38	" "	9,452,523 59	
" "	303,501 27	" "	303,501 27	" "	" "	
" "	12,201 72	" "	12,201 72	" "	" "	
2,707 52	" "	2,707 52	" "	" "	D. 2,707 52	
509,049 49	473,410,585 30	54,792,538 07	59,894,073 88	272,131,425 44	531,779,353 88	
5,101,535 81		5,101,535 81		259,647,928 44	" "	
				531 88	531,779,353 88	

A. Cette somme de 465,406 fr. 70c. se compose de

	fr.	c.	
1°	1,000	"	ordonnancés pour le compte des dépôts volontaires.
2°	92	50	de divers établissements publics.
3°	43,904	50	—— de l'indemnité de Saint-Domingue (1er 5e).
4°	20,409	70	Caisse des fonds de Retraites.
	465,406	70	

B. Cette somme se compose de :

1°	303,501 27	Bénéfices 1843 réalisés en 1844.
2°	20,211,693 25	Bénéfices 1844, réalisés en 1844.
	20,515,194 52	

C. Cette somme de 20,462,640 fr. 88 c. se compose de :

1°	2,069,587 30	Montant des bénéfices de l'exercice 1843 versés au Trésor public en 1844.
2°	16,742,784 99	Frais et pertes acquittés en 1843
3°	1,660,268 59	Différence entre le solde du compte de divers, leur compte d'intérêts échus et exigibles, s'élevant, au 31 décembre 1844, fr. c. à..... 18,378,631 29 et qui, au 31 décembre 1843, ne s'élevait qu'à..... 16,718,362 70
	20,462,640 88	1,660,268 59

D. Cette somme est destinée à faire face aux frais administratifs 1844 non acquittés au 31 décembre 1844.

DÉSIGNATION des ARTICLES.	SITUATION au 1er janvier 1844. ACTIF.	SITUATION au 1er janvier 1844. PASSIF.	OPERATIONS de l'année 1844. RECETTES.	OPERATIONS de l'année 1844. DÉPENSES.	EXCÉDANT DE RECETTE.	EXCÉDANT DE DÉPENSE.	SITUATION au 31 décembre ACTIF.	SITUATION au 31 décembre P
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
Divers, leur compte d'intérêts échus et exigibles.....	" "	16,718,362 70	17,470,241 21	15,809,972 62	1,660,268 59	" "	" "	18,3
Ministère des finances, son compte de produits divers pour le service des retraites.....	" "	" "	5,616,871 49	5,616,871 49	" "	" "	" "	
République d'Haïti, fonds provenant de la vente des monnaies d'or et d'argent (traité du 12 février 1838).....	" "	113,636 25	1,582,661 23	1,618,114 02	" "	35,452 79	" "	
EFFETS A PAYER.								
Mandats sur Paris et les departements.....	" "	507,474 77	24,813,023 17	24,855,091 24	" "	42,068 07	" "	*A.* 4
Traites à payer.....	" "	894,849 11	20,700,470 34	21,024,222 36	" "	323,752 02	" "	5
Receveurs généraux, leur compte de transfert des fonds des Caisses d'épargne.....	" "	135,569 51	12,413,830 74	12,465,108 27	" "	51,277 53	" "	
PROFITS ET PERTES.								
Profits et pertes.....	" "	1,756,086 03	20,515,194 52	c20,462,640 88	52,553 64	" "	" "	1,8
Bénéfices à réaliser en 1844 et années suivantes.....	" "	9,502,163 77	2,078,201 33	2,127,841 71	" "	49,640 38	" "	9,4
Bénéfices à réaliser en 1843, et qui n'ont été réalisés qu'en 1844....	" "	303,501 27	" "	303,501 27	" "	303,501 27	" "	
Frais administratifs 1843.....	" "	12,201 72	" "	12,201 72	" "	12,201 72	" "	
id. 1844.....	" "	" "	2,707 52	" "	2,707 52	" "	" "	*D.*
	217,864,747 38	482,614,211 63	468,309,049 49	473,410,585 30	54,792,538 07	59,894,073 88	272,131,425 44	531,7
Valeurs de caisse et de portefeuille.	264,749,464 25	" "					259,647,928 44	
			5,101,535 81		5,101,535 81		531	
							88	531,7
	482,614,211 63	482,614,211 63						

t dues au 31 décembre 1844,
illes, communes et autres.

DÉSIGNATION des GARANTIES.
Loi du 14 août 1822.
— 30 juin 1835.
— 24 avril 1837.
— 17 juillet 1840.
— 4 avril 1838.
— 22 juillet 1843.
— 9 juillet 1836.
— 9 juillet 1836.
— 23 mai 1841.
— 24 juillet 1843.
— 25 juin 1840.
— 4 avril 1838.
— 16 juin 1843.
— 24 avril 1837.
— 16 juin 1843.
— 29 avril 1842.
— 29 avril 1842.
— 4 juin 1842.
— 6 août 1839.
— 4 juin 1842.
— 4 juin 1844.
— 29 juillet 1840.
— 29 juillet 1840.
— 6 juin 1838 et 6 août 1839.

DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Finistère (2e prêt).....	270,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	Loi du 4 juin 1842.
Gironde	174,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 7 août 1839.
Ille-et-Vilaine (1er prêt).....	1,055,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 24 avril 1837.
— (2e prêt).....	500,000	//	4 1/2 p. %	1851 à 1853.	— 11 juin 1842.
Indre-et-Loire (1er et 2e prêts)...	2,450,260	17	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 19 avril 1835 et 4 avril 1838.
— (3e prêt).....	329,321	94	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 24 juillet 1839.
Isère (1er prêt).....	420,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 30 juin 1835 et 9 juillet 1836.
— (2e prêt).....	560,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 26 juillet 1839.
— (3e prêt, 1re et 2e portions).	355,000	//	4 1/2 p. %	1851 à 1854.	— 23 juin 1840.
— (3e prêt, 3e portion)	30,000	//	4 1/2 p. %	1848.	— 23 juin 1840.
Jura (1re portion).....	20,000	//	4 1/2 p. %	1846.	— 11 juin 1842.
— (2e portion).....	72,029	47	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 11 juin 1842.
Loire.....	510,000	//	4p. % et 4 1/2 p. %	1845 à 1859.	— 25 mai 1835.
Loire-Inférieure	810,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 5 juillet 1838.
Loiret (1re portion.....	200,000	//	4 1/2 p. %	1847 et 1848.	— 11 juin 1842.
— (2e et dernière portion).	200,000	//	4 1/2 p. %	1848 et 1849.	— 11 juin 1842.
Loir-et-Cher.....	520,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 6 août 1839.
Lot (1re et 2e portions).....	615,000	//	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 6 août 1839.
— (3e portion).....	190,000	//	4 1/2 p. %	1850 et 1851.	— 6 août 1839.
Lot-et-Garonne (1er prêt)	187,500	//	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 24 avril 1837.
— (2e prêt).....	400,000	//	4 1/2 p. %	1848 à 1851.	— 5 août 1840.
— (3e prêt, 1re portion).....	41,000	//	4 1/2 p. %	1848.	— 11 juin 1842.
— (3e prêt, 2e portion).....	41,000	//	4 1/2 p. %	1848 et 1849.	— 11 juin 1842.
Maine-et-Loire (1er prêt).....	750,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 24 avril 1837.
— (2e prêt, 1re portion).....	100,000	//	4 1/2 p. %	1846.	— 15 juin 1843.
— (2e prêt, 2e portion).....	115,000	//	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 15 juin 1843.
Manche.....	535,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 23 juin 1840.
Marne (1re et 2e portions)....	470,000	//	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 4 juin 1842.
— (3e portion).....	235,000	//	4 1/2 p. %	1848.	— 4 juin 1842.
Mayenne (2e portion).....	50,000	//	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 11 juin 1842.
Nièvre (1er prêt).....	210,000	//	4 p. %	1845 et 1846.	— 4 avril 1838.
— (2e prêt).....	207,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 4 avril 1838.
Nord.....	105,290	//	4 1/2 p. %	1845.	— 5 août 1840.
Orne (1re, 2e et 3e portions)...	600,000	//	4 1/2 p. %	1846 à 1849.	— 17 juillet 1840.

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 3.

DÉVELOPPEMENT des sommes restant dues au 31 décembre 1844, sur les Prêts faits aux départements, villes, communes et autres.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Divers.....	2,000,000 "	4 ½ p. %	1848.	
	2,640,000 "	4 p. %	1845.	
	800,000 "	4 p. %	1845.	
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.				
Navigation du Tarn (Tarn)...	563,993 74	5 p. %	1845 à 1860.	Loi du 14 août 1822.
Port de Boulogne (2e prêt) (Pas-de-Calais).....	540,160 78	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 30 juin 1835.
DÉPARTEMENTS.				
Aisne.....	1,122,808 "	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 24 avril 1837.
Allier.....	272,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 17 juillet 1840.
Alpes (Basses) (1er prêt).....	40,000 02	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 4 avril 1838.
— (2e prêt, 1re portion).....	166,000 "	4 ½ p. %	1847 à 1849.	— 22 juillet 1843.
Ardèche (1re portion).....	669,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 9 juillet 1836.
— (2e portion).....	82,625 81	4 ½ p. %	1853.	— 9 juillet 1836.
Ardennes.....	686,500 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 23 mai 1841.
Ariège (première portion)....	80,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 24 juillet 1843.
Aube.....	272,827 95	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 23 juin 1840.
Bouches-du-Rhône (premier prêt).....	200,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 4 avril 1838.
— (3e prêt).	112,500 "	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 16 juin 1843.
Charente-Inférieure.....	809,500 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 24 avril 1837.
Cher (première portion).....	260,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 16 juin 1843.
Côte-d'Or (première portion)..	133,333 33	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 29 avril 1842.
— (deuxième portion).	99,999 99	4 ½ p. %	1848 à 1850.	— 29 avril 1842.
Côtes-du-Nord.....	61,720 "	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 4 juin 1842.
Dordogne (premier prêt).....	600,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 6 août 1839.
— (deuxième prêt, première portion)...	545,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 4 juin 1842.
— (2e prêt, 2e portion).	245,000 "	4 ½ p. %	1850.	— 4 juin 1844.
Eure (1re, 2e et 3e portions)....	870,000 "	4 ½ p. %	1847 à 1849.	— 29 juillet 1840.
— (quatrième portion).....	150,000 "	4 ½ p. %	1849 et 1850.	— 29 juillet 1840.
Finistère (1er prêt).....	210,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 6 juin 1838 et 6 août 1839.

DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT	RE
	fr. c.		
Finistère (2e prêt).....	270,000 "	4 ½ p. %	1
Gironde.....	174,000 "	4 ½ p. %	1
Ille-et-Vilaine (1er prêt).....	1,055,000 "	4 ½ p. %	1
— (2e prêt).....	500,000 "	4 ½ p. %	1
Indre-et-Loire (1er et 2e prêts)...	2,450,260 17	4 ½ p. %	1
— (3e prêt).....	329,321 94	4 ½ p. %	1
Isère (1er prêt).....	420,000 "	4 ½ p. %	1
— (2e prêt).....	560,000 "	4 ½ p. %	1
— (3e prêt, 1re et 2e portions).	355,000 "	4 ½ p. %	1
— (3e prêt, 3e portion).....	50,000 "	4 ½ p. %	
Jura (1re portion).....	20,000 "	4 ½ p. %	
— (2e portion).....	72,029 47	4 ½ p. %	1
Loire.....	510,000 "	4p. % et 4 ½ p. %	1
Loire-Inférieure.....	810,000 "	4 ½ p. %	1
Loiret (1re portion.....	200,000 "	4 ½ p. %	1
— (2e et dernière portion).	200,000 "	4 ½ p. %	1
Loir-et-Cher.....	520,000 "	4 ½ p. %	1
Lot (1re et 2e portions).....	615,000 "	4 ½ p. %	1
— (3e portion).....	190,000 "	4 ½ p. %	1
Lot-et-Garonne (1er prêt).....	187,500 "	4 ½ p. %	1
— (2e prêt).....	400,000 "	4 ½ p. %	1
— (3e prêt, 1re portion).....	41,000 "	4 ½ p. %	
— (3e prêt, 2e portion).....	41,000 "	4 ½ p. %	1
Maine-et-Loire (1er prêt).....	750,000 "	4 ½ p. %	1
— (2e prêt, 1re portion).....	100,000 "	4 ½ p. %	
— (2e prêt, 2e portion).....	115,000 "	4 ½ p. %	1
Manche.....	535,000 "	4 ½ p. %	1
Marne (1re et 2e portions)....	470,000 "	4 ½ p. %	1
— (3e portion).....	235,000 "	4 ½ p. %	
Mayenne (2e portion).....	30,000 "	4 ½ p. %	1
Nièvre (1er prêt).....	210,000 "	4 p. %	1
— (2e prêt).....	207,000 "	4 ½ p. %	1
Nord.....	105,290 "	4 ½ p. %	
Orne (1re, 2e et 3e portions)...	600,000 "	4 ½ p. %	1

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Andrézieux (commune), Loire.	2,223 70	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	Ordonn. royale du 10 janvier 1842.
Angers (ville), Maine-et-Loire.	197,800 "	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 25 mai 1835.
Anglade (commune), Gironde.	3,500 "	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 22 août 1840.
Angoulême (ville), Charente..	200,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 25 juin 1841.
Annappes (commune), Nord (1er prêt).....	8,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 22 déc. 1838.
Annappes (commune), Nord (2e prêt).....	5,100 »	4 1/2 p. %	1850 à 1852.	— 31 mai 1841.
Araujuzon (commune), Basses-Pyrénées.....	1,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 4 février 1843.
Arçais (commune), Deux-Sèvres.....	1,300 »	4 1/2 p. %	1846.	— 29 nov. 1840.
Arveyres (commune), Gironde.	5,143 20	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 22 juin 1842.
Asques (commune), Gironde..	538 25	4 p. %	1845.	— 21 août 1839.
Auch (ville), Gers (1re portion).	24,000 »	4 1/2 p. %	1849.	— 4 février 1844.
Aurillac (ville), Cantal.....	7,500 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 19 juillet 1840.
Auvernaux (commune), Seine-et-Oise.....	857 50	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 6 décemb. 1842.
Auxey-le-Grand (commune), Côte-d'Or.....	1,950 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 29 nov. 1840.
Auxonne (ville), Côte-d'Or (1re portion).....	62,562 50	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 31 mai 1844.
Avallon (ville), Yonne.....	100,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 1er mars 1840.
Avenières (commune des), Isère.....	12,000 »	4 p. %	1845 et 1846.	— 22 août 1840.
Avignon (ville), Vaucluse....	92,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 8 nov. 1842.
Avize (commune), Marne....	5,432 »	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 30 déc. 1838.
Awoingt (commune), Nord...	1,995 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 13 février 1844.
Baillet (commune), Seine-et-Oise.....	1,104 65	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 6 décemb. 1843.
Bailleul (ville), Nord (1re portion).....	30,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 29 mai 1841.
Bailleul (ville), Nord (2e portion.....	30,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 29 mai 1841.
Bailleul (ville), Nord (3e et dernière portion).....	5,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1850.	— 29 mai 1841.
Baisieux (commune), Nord...	13,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 7 févr. 1842.
Barbery (commune), Calvados.	3,357 50	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 5 mai 1842.
Barcelonnette (commune), Basses-Alpes (1er prêt).....	12,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 22 nov. 1842.
Barcelonnette (commune), Basses-Alpes (2e prêt).....	30,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 25 mai 1844.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Orne (4e portion)	200,200 "	4 1/2 p. %	1850 et 1851.	Loi du 17 juillet 1840.
Pyrénées (Basses-) (1er prêt)	383,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 25 mai 1835.
— (2e prêt, 1re et 2e portions)	185,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1848.	— 13 juin 1841.
— (2e prêt, 3e portion)	100,000 "	4 1/2 p. %	1848 et 1849.	— 13 juin 1841.
Rhône (1er prêt)	392,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 2 août 1839.
— (2e prêt)	487,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 6 août 1839.
Saône-et-Loire	71,568 44	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 4 juin 1842.
Sarthe	179,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 13 juillet 1838.
Seine-Inférieure	984,592 "	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 25 juin 1841.
Seine-et-Marne (2e prêt, 1re portion	43,000 "	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 3 août 1844.
Tarn	1,450,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 4 avril 1838.
Vaucluse	128,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 4 avril 1838.
Vendée (1er prêt)	255,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 9 juillet 1836.
— (2e prêt, 1re portion)	64,000 »	4 1/2 p. %	1845.	— 24 juillet 1843.
Vienne	355,000 »	4 1/2 p. %	1847 à 1852.	— 9 août 1839.
VILLES ET COMMUNES.				
Abeilhan (commune), Hérault.	725 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	Ordonn. royale du 19 janvier 1839.
Agen (ville), Lot-et-Garonne.	65,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850	Loi du 17 juin 1840.
Agon (commune), Manche	40,000 »	4 1/2 p. %	1848.	Ordonn. royale du 22 octobre 1842.
Aigre (commune), Charente	17,352 30	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 11 sept. 1842.
Ailly-sur-Noye (commune), Somme	4,500 »	4 1/2 p. %	1848 à 1852.	— 11 sept. 1842.
Aimargues (commune), Gard (1er prêt)	3,000 »	4 1/2 p. %	1845.	— 5 juin 1841.
Aimargues (commune), Gard (2e prêt)	7,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 25 mai 1843.
Alais (ville), Gard	240,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 18 juin 1839.
Allemans (commune des), Ariège	1,200 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 30 nov. 1840.
Allières et Risset (commune), Isère	4,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 7 juillet 1843.
Alluets-le-Roi (commune), Seine-et-Oise	2,600 »	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 30 nov. 1840.
Andilly (commune), Seine-et-Oise	869 30	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 6 déc. 1843.
Andilly-les-Marais (commune), Charente-Inférieure	3,800 »	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 3 juin 1844.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Bonneville-sur-le-Bec (commune), Eure.....	2,614 35	4 ½ p. %	1845 à 1847.	Ordonn. royale du 4 juillet 1842.
Bouffemont (commune), Seine-et-Oise.....	3,500 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 11 mai 1839.
Bouillargues (commune), Gard.	12,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 20 mai 1844.
Bouquelon (commune), Eure..	500 "	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 1er mars 1840.
Bourbon-Vendée (ville), Vendée (1er prêt).....	18,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 13 septemb. 1841.
Bourbon-Vendée (ville), Vendée (2e prêt, 1re portion)...	27,500 "	4 ½ p. %	1845 à 1855.	— 9 janvier 1844.
Bourg-du-Péage (commune), Drôme.....	14,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 4 septemb. 1843.
Bousselanges (commune), Côte-d'Or.....	4,500 "	4 ½ p. %	1849.	— 27 décemb. 1840.
Boussières (commune), Nord..	5,425 90	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 7 juillet 1843.
Boussy-Saint-Antoine (commune), Seine-et-Oise.....	1,498 25	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 30 septemb. 1842.
Boutigny (commune), Seine-et-Oise.....	5,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 12 mai 1844.
Brain-sur-Allonnes (commune), Maine-et-Loire.....	7,335 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 26 mars 1843.
Bréauté (commune), Seine-Inférieure.....	8,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1856.	— 1er mars 1840.
Bréhemont (commune), Indre-et-Loire.....	52,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 29 juin 1842.
Bretteville-sur-Laize (commune), Calvados.....	2,511 »	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 14 février 1842.
Brignemont (commune), Haute-Garonne.....	400 »	4 p. %	1845.	— 1er mars 1840.
Brignolles (ville), Var. (1er prêt).	2,000 »	4 ½ p. %	1845.	— 27 décemb. 1840.
Brignolles (ville), Var. (2e prêt).	9,532 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 6 décemb. 1842.
Brignolles (ville), Var. (3e prêt).	5,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 21 juin 1841.
Brueil (commune), Seine-et-Oise.....	2,001 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Brunoy (commune), Seine-et-Oise.....	2,463 25	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 30 sept. 1842.
Buc (commune), Seine-et-Oise.....	5,252 95	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 30 octobre 1843.
Bussac (commune), Dordogne.	5,100 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 1er décemb. 1843.
Cabourg (commune), Calvados	18,800 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 20 mai 1844.
Cadoul (commune), Tarn	1,665 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 7 juillet 1843.
Cadours (commune), Haute-Garonne.....	3,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 novemb. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Bar-sur-Seine (ville), Aube (1er prêt)	1,800 //	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	Ordonn. royale du 4 janvier 1841.
Bar-sur-Seine (ville), Aube (2e prêt)	4,000 //	4 1/2 p. %	1848 à 1851.	— 11 nov. 1842.
Bastia (ville), Corse (1er prêt).	70,000 //	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 9 février 1840.
Bastia (ville), Corse (2e prêt).	146,666 65	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 3 juillet 1842.
Baulne (commune), Seine-et-Oise	1,331 //	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 19 juillet 1840.
Bazemont (commune), Seine-et-Oise	2,846 //	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 30 novemb. 1840.
Bazoche (commune), Seine-et-Oise	2,147 //	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 30 septemb. 1842.
Beaufort (ville), Maine-et-Loire	81,818 20	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 29 novemb. 1841.
Beaulieu-sous-Bourbon-Vendée (commune), Vendée	1,300 //	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 25 octobre 1843.
Beaumais (commune), Calvados	3,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 3 avril 1843.
Beaumont-sur-Sarthe (commune), Sarthe	4,333 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 5 sept. 1843.
Beauvilliers (commune), Eure-et-Loir	475 »	4 1/2 p. %	1845.	— 7 mars 1841.
Behoust (commune), Seine-et-Oise	3,714 10	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 1er février 1842.
Belvès (commune), Dordogne	6,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 12 mai 1840.
Benon (commune), Charente-Inférieure	3,150 »	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 9 octobre 1843.
Bercy (commune), Seine (2e prêt)	35,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 7 novemb. 1843.
Bergerac (ville), Dordogne	22,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 18 juin 1839.
Bernède (commune). Gers	800 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 25 juillet 1843.
Beurre (commune), Doubs	10,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 18 août 1844.
Beuvillers (commune), Calvados	4,800 »	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 7 avril 1841.
Bléré (commune), Indre-et-Loire	4,666 67	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 3 avril 1839.
Blois (commune), Jura	8,000 »	4 1/2 p. %	1848.	— 29 mai 1841.
Boën (ville), Loire	4,375 »	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 30 août 1841.
Boinville-le-Gaillard (commune), Seine-et-Oise	1,937 90	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 9 décemb. 1841.
Boiry-Becquerelle (commune), Pas-de-Calais	5,359 85	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 6 février 1843.
Boissy-Saint-Léger (commune), Seine-et-Oise	6,337 »	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 6 octob. 1841.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Châteauneuf - sur-Loire (commune), Loiret (1re portion) .	16,500 »	4 1/2 p. %	1848 à 1852.	Ordonn. royale du 25 juillet 1843.
Châteauroux (ville), Indre.....	76,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 26 avril 1839.
Châtellerault (ville), Vienne. ..	9,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 16 sept. 1841.
Châtillon – sur – Loing (commune), Loiret.....	10,128 30	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 10 juin 1842.
Chaudenay (commune), Saône-et-Loire	2,992 40	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 9 octobre 1843.
Chavenay (commune), Seine-et-Oise	3,951 »	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 6 décemb. 1842.
Chereng (commune), Nord....	2,000 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 11 mai 1839.
Chevigny - en - Valière (commune), Côte-d'Or.....	6,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 octob. 1842.
Chevreuse (commune), Seine-et-Oise.	11,200 »	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 6 déc. 1842.
Chézelle (commune), Allier....	347 30	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 22 octob. 1842,
Chinon (ville), Indre-et-Loire. (2e prêt).....	16,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 12 juillet 1837.
Chirat-l'Église (commune), Allier.....	1,200 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 22 août 1840.
Chomérac (commune), Ardèche.	9,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 6 avril 1842.
Civray (ville), Vienne.....	5,000 »	4 1/2 p. %	1843 à 1850.	— 11 mai 1840.
Clarensac (commune), Gard..	6,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 7 octob. 1841.
Clayes (les) (commune), Seine-et-Oise	1,456 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 24 octob. 1841.
Clermont-Ferrand (ville), Puy-de-Dôme (1re portion).....	277,800 »	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	Loi du 13 juin 1841.
Clermont-Ferrand (ville), Puy-de-Dôme (2e portion).....	50,000 »	4 1/2 p. %	1849.	— 13 juin 1841.
Cloyes (ville), Eure-et-Loir....	13,875 »	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	Ordonn. royale du 1er févr. 1842.
Coignières (commune), Seine-et-Oise.....	1,257 55	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 22 novemb. 1842.
Commeny (commune), Seine-et-Oise	3,300 »	4 1/2 p. %	1846.	— 27 décemb. 1840.
Compiègne (ville), Oise (1re portion).....	27,500 »	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	Loi du 11 juin 1842.
Compiègne (ville), Oise (2e portion).....	30,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 11 juin 1842.
Comps (commune), Gard.....	6,200 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	Ordonnance royale du 22 oct. 1842.
Condom (ville), Gers.....	18,375 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 20 avril 1843.
Conliège (commune) Jura	3,200 »	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 6 déc. 1842.
Corbeil (ville), Seine-et-Oise..	45,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 10 sept. 1841.
Corbelin (commune), Isère....	2,874 55	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 11 nov. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Caen (ville), Calvados.....	40,000	"	4 1/2 p. %	1845.	Loi du 18 juillet 1838.
Cairon (commune), Calvados .	3,000	"	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	Ordonn. royale du 12 mars 1843.
Cambes (commune), Gironde .	7,000	"	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 25 octobre 1843.
Cappelle (commune), Nord....	12,255	"	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 6 décembre 1842.
Carignan (commune), Gironde.	2,600	"	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 25 octobre 1843.
Cartigny-Tesson (commune), Calvados	1,000	"	4 1/2 p. %	1845.	— 16 janv. 1843.
Castelnau-Médoc (commune), Gironde.....	1,170	"	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 16 sept. 1841.
Castel-Sarrazin (ville), Tarn-et-Garonne.....	14,400	»	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 31 déc. 1839.
Castres (ville), Tarn (1er prêt).	34,724	50	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	Loi du 24 juillet 1839.
Castres (ville), Tarn (2e prêt).	115,000	»	4 1/2 p. %	1845 à 1856.	— 24 juillet 1843.
Caudebec-lez-Elbeuf (commune), Seine-Inférieure....	8,982	41	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	Ordonn. royale du 11 mai 1839.
Caujac (commune), Haute-Garonne.....	1,340	»	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 19 juillet 1839.
Cérilly (commune), Allier 1re portion.....	4,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1852.	— 27 nov. 1843.
Cernay-la-Ville (commune), Seine-et-Oise.....	3,307	15	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 11 janvier 1842.
Châlon-sur-Saône (ville), Saône-et-Loire (1re portion)....	141,935	67	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	Loi du 25 juin 1841.
Châlons-sur-Saône (ville), Saône-et-Loire, (2e portion).	68,000	»	4 1/2 p. %	1849 à 1851.	— 25 juin 1841.
Champagnac-la-Prune (commune), Corrèze.....	680	»	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	Ordonn. royale du 4 juillet 1842.
Champigné (commune), Maine-et-Loire.....	6,500	"	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 12 mai 1843.
Chantelle (commune), Allier..	1,252	»	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 22 octobre 1842.
Chareil (commune), Allier....	643	»	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 22 octobre 1842.
Charleville (ville), Ardennes (1re portion).....	43,000	»	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 25 juillet 1843.
Charleville (ville), Ardennes (2e portion)	50,000	»	4 1/2 p. %	1850 à 1855.	— 25 juillet 1843.
Chartres (ville), Eure-et-Loir..	10,000	»	4 1/2 p. %	1849.	Loi du 18 juillet 1838.
Chastang (commune), Corrèze.	1,900	»	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	Ordonn. royale du 25 mai 1844.
Châtain (commune), Vienne.	3,244	15	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 27 nov. 1843.
Château-Gonthier (ville), Mayenne.....	25,000	»	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 21 juin 1837.
Château-Lavallière (ville), Indre-et-Loire.....	4,000	»	4 p. %	1845.	— 30 nov. 1840.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts. ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Desaignes (commune), Ardèche.	818 75	4 ½ p. %	1845.	Ordonn. royale du 19 juin 1842.
Deuil (commune), Seine-et-Oise.	8,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 3 avril 1839.
Dieppe (ville), Seine-Inférieure.	76,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1853.	Loi du 25 juin 1841.
Dijon (ville), Côte-d'Or (1er prêt).....	108,000 »	4 ½ p. %	1849 à 1851.	— 13 juin 1841.
Dijon (ville), Côte-d'Or (2e prêt, 1re portion).....	70,000 »	4 ½ p. %	1847 et 1848.	— 20 juillet 1843.
Dijon (ville), Côte-d'Or (2e prêt, 2e portion).....	50,000 »	4 ½ p. %	1847 et 1848.	— 20 juillet 1843.
Dinan (ville), Côtes-du-Nord..	42,098 »	4 ½ p. %	1845 à 1853.	Ordonn. royale du 31 juillet 1842.
Dion (commune), Allier.....	2,300 »	4 ½ p. %	1843 à 1853.	— 25 octobre 1843.
Dôle (ville), Jura (1re portion).	54,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 24 juillet 1843.
Domont (commune), Seine-et-Oise	2,104 55	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 12 mai 1843.
Donzac (commune), Gironde..	2,150 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 6 octobre 1841.
Douai (ville), Nord.	200,000 »	4 ½ p. %	1849 et 1850.	Loi du 12 juillet 1837.
Dourdan (commune), Seine-et-Oise	7,000 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	Ordonn. royale du 9 décemb. 1841.
Draguignan (ville), Var.....	40,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 9 février 1840.
Dunes (commune), Tarn-et-Garonne, 1er prêt).....	2,000 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 6 avril 1842.
Dunes (commune) Tarn-et-Garonne (2e prêt)	3,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 9 juillet 1844.
Dunkerque (ville), Nord.....	268,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1856.	Loi du 22 juillet 1837.
Dun-le-Poêlier (commune), Indre).....	6,424 15	4 ½ p. %	1845 à 1850.	Ordonn. royale du 30 nov. 1840.
Eaubonne (commune), Seine-et-Oise.....	2,180 30	4 p. %	1845 à 1847.	— 22 juin 1842.
Ecquevilly (commune), Seine-et-Oise	5,200 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 15 juillet 1844.
Elbeuf (ville), Seine-Inférieure. (1er prêt.).....	6,000 »	4 ½ p. %	1845.	Loi du 17 juin 1840.
Elbeuf (ville), Seine-Inférieure. (2e prêt.).....	235,000 »	4 ½ p. %	1847 à 1853.	— du 25 juin 1841.
Emmerin (commune), Nord...	6,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	Ordonn. royale du 12 juillet 1840
Empeaux (commune), Haute-Garonne.....	315 »	4 ½ p. %	1845.	— 19 juillet 1840.
Épernay (ville), Marne. (1er prêt.)	20,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 28 septemb. 1836.
Épernay (ville), Marne. (2e prêt.).....	60,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 27 juillet 1838.
Epinay-sous-Sénard (commune), Seine-et-Oise.....	461 20	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 30 septemb. 1842.

DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Cordey (commune) Calvados..	3,200 //	4 ½ p. %	1845.	Ordonn. royale du 9 octobre 1843.
Corné (ville), Maine-et-Loire.....	38,400 //	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 12 juillet 1840.
Cornil (commune), Corrèze....	100 //	4 ½ p. %	1845.	— 23 mai 1843.
Cornille (commune), Dordogne.	2,400 //	4 ½ p. %	1847.	— 30 nov. 1840.
Corrèze (commune), Corrèze...	3,000 //	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 29 mai 1841.
Coulibœuf (commune), Calvados.....	820 //	4 ½ p. %	1845.	— 25 juillet 1841.
Coulommiers (ville), Seine-et-Marne.....	54,000 //	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 30 nov. 1840.
Courances (commune), Seine-et-Oise.....	247 35	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 oct. 1842.
Courtenay (commune), Loiret.	37,697 //	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 10 juin 1842.
Courtenot (commune), Aube..	1,600 //	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 25 juillet 1841.
Courtivron (commune), Côte-d'Or.....	10,000 »	4 ½ p. %	1846 et 1851.	— 30 nov. 1840.
Cousance (commune), Jura....	20,000 »	4 ½ p. %	1853.	— 25 juillet 1841.
Coussac-Bonneval (commune), Haute-Vienne.....	12,590 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 5 sept. 1839.
Coutances (ville), Manche (1re portion).....	55,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 12 avril 1843.
Coutiches (commune), Nord..	14,600 »	4 ½ p. %	1848 à 1854.	— 24 juin 1844.
Cozes (commune), Charente-Inférieure.....	6,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 25 juin 1839.
Gras (commune), Lot.....	2,800 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 18 mars 1844.
Crest (ville), Drôme.....	38,394 »	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 4 août 1838.
Creuzier-le-Vieux (commune), Allier.....	1,484 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 15 juillet 1844.
Crocy (commune), Calvados...	5,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 3 avril 1843.
Cubnezais (commune), Gironde.	500 //	4 ½ p. %	1845.	— 20 mars 1842.
Cubry (commune), Doubs	7,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 30 sept. 1842.
Cuzzon (commune), Vendée ..	1,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 7 juillet 1843.
Cusset (commune), Allier.....	18,000 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 11 mai 1839.
Damery-sur-Marne (commune), Marne.....	21,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 28 janvier 1832.
Dampierre (commune), Seine-et-Oise.....	873 35	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 11 janvier 1842.
Deneuille (commune), Allier..	239 58	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 oct. 1842.
Déols (commune), Indre (1er prêt).....	1,400 »	4 ½ p. %	1845.	— 21 août 1839.
Déols (commune), Indre (2e prêt).....	8,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 6 oct. 1841.

DÉSIGNATIO des PARTIES.

Desaignes (commune),
Deuil (commune), Sein
Dieppe (ville), Seine-I
Dijon (ville), Côte-
prêt).....
Dijon (ville), Côte-
prêt, 1re portion)..
Dijon (ville), Côte-d'O
2e portion).....
Dinan (ville), Côtes-
Diou (commune), All
Dôle (ville), Jura (1re
Domont (commune),
Oise .....
Donzac (commune),
Douai (ville), Nord.
Dourdan (commune)
Oise .....
Draguignan (ville),
Dunes (commune),
Garonne, 1er prêt).
Dunes (commune)
Garonne (2e prêt)
Dunkerque (ville), N
Dun-le-Poêlier (comm
dre).....
Eaubonne (commune
et-Oise.....
Ecquevilly (commune
et-Oise .....
Elbeuf (ville), Seine-
re. (1er prêt.).....
Elbeuf (ville), Seine-
re. (2e prêt.).....
Emmerin (commune)
Empeaux (commune
Garonne.....
Épernay (ville), M
prêt.) .....
Épernay (ville), M
prêt.).....
Epinay-sous-Sénard (c
Seine-et-Oise.....

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Forcalquier (ville), Basses-Alpes.....	2,600 "	4 ½ p. %	1845.	Ordonn. royale du 9 décemb. 1841.
Fougères (ville), Ille-et-Vilaine.....	9,000 "	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 20 décemb. 1838.
Fourille (commune), Allier...	367 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 octobre 1842.
Fourneaux (commune), Calvados.....	200 "	4 ½ p. %	1845.	— 6 octobre 1841.
Fretin (commune), Nord.....	7,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 1er mars 1840.
Gagny (commune), Seine-et-Oise	8,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1853.	— 27 novem. 1843.
Gaillon (commune), Seine-et-Oise.....	596 20	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Gandelu (commune), Aisne...	1,300 »	4 ½ p. %	1845.	— 13 juillet 1838.
Gannat (ville), Allier.....	6,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 13 mai 1841.
Garancières (commune), Seine-et-Oise.....	9,714 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 1er février 1842.
Gasques (commune), Tarn-et-Garonne.....	2,000 »	4 ½ p. %	1845.	— 22 mars 1841.
Gastins (commune), Seine-et-Marne.....	3,000 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 11 janvier 1841.
Gillonnay (commune), Isère...	1,550 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 22 octobre 1842.
Gouvernes (commune), Seine-et-Marne.....	4,333 32	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 1er mars 1840.
Gouvix (commune), Calvados (1re portion).....	2,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 20 mai 1844.
Gouy-sous-Bellonne (commune), Pas-de-Calais.....	1,490 25	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 6 juin 1842.
Gradignan (commune), Gironde.....	2,749 70	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 12 avril 1843.
Granville (ville), Manche....	86,250 »	4 ½ p. %	1845 à 1856.	— 12 mars 1843.
Gray (ville), Haute-Saône....	180,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 11 février 1839.
Grenelle (commune), Seine...	46,400 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 3 août 1840.
Grenoble (ville), Isère (1er prêt).	60,000 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 22 juillet 1837.
Grenoble (ville), Isère (2e prêt).	240,000 »	4 ½ p. %	1847 à 1854.	Loi du 11 juin 1842.
Guéret (ville), Creuse (1er et 2e prêt).....	7,500 »	5 p. % et 4 ½ p. %	1845 à 1847.	Ordonn. royale des 30 décemb. 1831 et 23 juin 1835.
Guéret (ville), Creuse (3e prêt).	12,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	Ordonn. royale du 4 janvier 1841.
Guinkirchen (commune), Moselle	1,400 »	4 ½ p. %	1850.	— 9 octobre 1843.
Hardricourt (commune), Seine-et-Oise.....	256 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Harfleur (ville), Seine-Inférieure.....	6,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 16 janvier 1843.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts. ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHEANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Ermont (commune), Seine-et-Oise.....	778 60	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	Ordonn. royale du 22 juin 1842.
Escoville (commune), Calvados.	2,850 "	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 4 septemb. 1840.
Espagnac (commune), Corrèze.	1,003 55	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 29 mai 1841.
Estissac (commune, Aube....	15,000 "	4 1/2 p. %	1850 à 1854.	— 9 oct. 1843.
Estival (commune), Corrèze...	1,510 "	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 3 juillet 1842.
Etais-la-Sauvin (commune), Yonne.....	6,000 "	4 1/2 p. %	1847.	— 12 mars 1843.
Etang-la-Ville (commune), Seine-et-Oise.....	8,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 25 décemb. 1839.
Etauliers (commune), Gironde.	3,600 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 11 mai 1839.
Eysines (commune), Gironde..	2,594 60	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 19 mars 1844.
Faches (commune), Nord.....	10,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 25 juillet 1841.
Falaise (ville), Calvados (1er prêt).....	9,137 40	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 26 mars 1843.
Falaise (ville), Calvados (2e prêt)	53,166 65	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 26 mars 1843.
Fauguerolles (commune), Lot-et-Garonne.....	333 34	4 1/2 p. %	1845.	— 29 septemb. 1841.
Favrieux (commune), Seine-et-Oise.....	1,267 40	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Feugarolles (commune), Lot-et-Garonne.....	1,091 95	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 1er mars 1843.
Feurs (commune), Loire (1re portion).....	5,428 75	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 9 octobre 1843.
Fèves (commune), Moselle....	3,000 »	4 1/2 p. %	1847.	— 12 mars 1843.
Flacourt (commune), Seine-et-Oise.....	781 75	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Fleurance (commune), Gers (1re portion).....	10,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 19 mars 1844.
Fleuriel (commune), Allier....	256 "	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 22 octobre 1842.
Flines-les-Marchiennes (commune), Nord.....	22,600 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 15 décemb. 1839.
Fontenay-le-Comte (ville), Vendée (1er prêt.).....	26,800 "	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 27 juillet 1838.
Fontenay-le-Comte (ville), Vendée (2e prêt.).....	80,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 22 mars 1841.
Fontenay-le-Comte (ville), Vendée (3e prêt, 1re portion).	13,000 »	4 1/2 p. %	1851 à 1853.	— 31 mai 1844.
Fontenay-le-Fleury (commune), Seine-et-Oise.....	1,992 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 5 mai 1842.
Fontenay-Mauvoisin (commune), Seine-et-Oise.....	755 40	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 novemb. 1842.
Fontenay-Saint-Père (commune), Seine-et-Oise.....	1,767 35	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 nov. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
La Motte d'Aveillans (commune), Isère.....	2,700 "	4 ½ p. %	1845 à 1853.	Ordonn. royale du 25 juillet 1843.
La Motte-Saint-Martin (commune), Isère.....	2,400 "	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 16 janvier 1843.
Lannion (ville), Côtes-du-Nord.	8,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 2 sept. 1842.
Lapalisse (ville), Allier.....	29,865 04	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 14 sept. 1855.
Largentière (ville), Ardèche...	15,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 4 juillet 1842.
La Rochelle (ville), Charente-Inférieure (1re portion).....	100,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 14 juin 1844.
La Roche-Posay (commune), Vienne.....	7,500 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 17 oct. 1838.
La Selle-des-Bordes (commune), Seine-et-Oise.....	11,038 10	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 11 janv. 1842.
La Tour de France (commune), Pyrénées-Orientales.....	2,996 05	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 9 octobre 1843.
La Tremblade (commune), Charente-Inférieure).....	2,760 75	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 12 octobre 1842.
La Tronche (commune), Isère.	4,500 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 5 sept. 1839.
Lavercantière commune), Lot.	1,900 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 20 mai 1844.
La Verrière (commune), Seine-et-Oise.....	560 95	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 6 février 1843.
Lectoure (ville), Gers.....	30,000 "	4 ½ p. %	1854.	— 29 juin 1842.
Leoynau (commune), Gironde.	4,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 29 janvier 1844.
Lescout (commune), Tarn	4,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 16 janvier 1843.
Lesparre (ville), Gironde....	12,466 65	4 ½ p. %	1845 à 1855.	— 11 sept. 1842.
Leychert (commune), Ariège..	1,790 »	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 27 novem. 1843.
Lézigneux (commune), Loire..	680 »	4 ½ p. %	1845.	— 4 juillet 1842.
L'Ile-Bouchard (ville), Indre-et-Loire.....	4,571 15	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 4 sept. 1840.
Limoges (ville), Haute-Vienne.	200,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	Loi du 22 juillet 1837.
Limours (commune), Seine-et-Oise.....	5,080 70	4 ½ p. %	1845 à 1849.	Ordonn. royale du 9 décemb. 1841.
Lisieux (ville), Calvados.....	50,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	Loi du 18 juillet 1838.
L'Isle-Adam (commune), Seine-et-Oise	7,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	Ordonnance royale du 31 mai 1841.
L'Isle-Jourdain (commune), Vienne.....	3,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 30 septem. 1839.
Loge-Fougereuse (commune), Vendée.....	1,680 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 5 mai 1842.
Longues (commune), Seine-et-Oise.....	5,331 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Lons-le-Saulnier (ville), Jura (2e prêt, 1re portion).....	61,364 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 22 juin 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Hâvre (ville), Seine-Inférieure (1re portion, son compte provisoire).....	179,333 33	4 1/2 p. %	1845.	Loi du 24 juillet 1843.
Hâvre (ville), Seine-Inférieure (1re portion, son compte valeurs au porteur).....	34,000 »	4 1/2 p. %	1845.	— 24 juillet 1843.
Hendecourt—lez—Cagnicourt (commune), Pas-de-Calais..	2,400 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	Ordonn. royale du 25 juillet 1841.
Herbeville (commune), Seine-et-Oise.....	6,126 40	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 9 octobre 1843.
Honfleur (ville), Calvados (1er prêt)	64,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 21 août 1839.
Honfleur (ville), Calvados (2e prêt, 2e portion)	66,200 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 2 août 1843.
Hostens (commune), Gironde.	4,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 6 février 1844.
Houplin (commune), Nord....	16,200 »	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 11 août 1841.
Ingouville (ville), Seine-Inférieure.....	115,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 27 juillet 1838.
Isigny (ville), Calvados.....	15,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 6 janvier 1843.
Issoire (ville), Puy-de-Dôme..	10,000 »	4 1/2 p %	1845 à 1849.	— 15 février 1843.
Jouars-Pontchartrain (commune), Seine-et-Oise (1er prêt).	2,836 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Jouars-Pontchartrain (commune), Seine-et-Oise (2e prêt)..	4,906 »	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 6 février 1843.
Lacanau de Médoc (commune), Gironde.....	300 »	4 1/2 p. %	1845.	— 30 sept. 1843.
La Chapelle Baton (commune), Vienne.....	2,350 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 3 sept. 1841.
La Ciotat (ville), Bouches-du-Rhône	13,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 12 mai 1843.
La Croix-Rousse (ville), Rhône.	70,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	Loi du 29 juillet 1840.
Ladignac (commune), Corrèze.	1,500 »	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	Ordonn. royale du 25 mai 1844.
La Flèche (ville), Sarthe....	13,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 14 sept. 1840.
La Française (commune), Tarn-et-Garonne.....	5,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 24 avril 1837.
Lagny (ville), Seine-et-Marne..	14,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 4 sept. 1840.
La Guillotière (ville), Rhône..	200,000 »	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	— 11 juin 1842.
La Hoguette (commune), Calvados.....	1,660 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 17 octobre 1841.
La Lande de Cadillac (commune), Gironde.....	4,602 50	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 16 janvier 1843.
Lalogne (commune), Basses-Pyrénées.....	2,455 70	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 25 octob. 1843.
Lamarque (commune), Gironde.....	4,000 »	4 1/2 p. %	1846.	— 19 juillet 1840.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Margency (commune), Seine-et-Oise.....	571 20	4 ½ p. %.	1845 à 1848.	Ordonn. royale du 30 octob. 1843.
Marseillan (commune), Hérault.....	3,000 »	4 ½ p. %	1845.	— 7 mars 1841.
Marseille (ville), Bouches-du-Rhône. (Son compte, valeurs à son ordre.).....	5,000,000 »	4 ½ p. %	1847 à 1854.	Loi du 7 août 1839.
Marseille (ville), Bouches-du-Rhône. (Son compte, valeurs au porteur.).....	2,000,000 »	4 ½ p. %	1854 et 1855.	— 7 août 1839.
Martel (commune), Lot	4,800 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	Ordonn. royale du 28 mai 1843.
Martizay (commune), Indre...	3,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 21 juin 1844.
Marvejols (ville), Lozère.....	11,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 25 février 1842.
Masny (commune) Nord.....	17,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1855.	— 2 août 1844.
Masseube (commune), Gers...	2,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 18 février 1842.
Matha (commune), Charente-Inférieure.....	15,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 13 mai 1841.
Maule (commune), Seine-et-Oise.....	6,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 30 nov. 1840.
Maurepas (commune), Seine-et-Oise.....	2,285 25	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 6 février 1843.
Mauroux (commune), Lot....	800 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 30 nov. 1840.
Mayac (commune), Dordogne.	3,670 »	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 6 déc. 1842.
Mayenne (ville), Mayenne.....	50,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 11 mai 1840.
Mayet de Montagne (commune), Allier	2,780 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 20 mai 1844.
Mée (commune), Mayenne....	2,254 65	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 26 avril 1843.
Mende (ville), Lozère.....	11,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 16 avril 1840.
Ménessaire (commune) Côte-d'Or.....	20,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 25 juillet 1843.
Menetou, Salon et Vignoux-sous-les-Aix (commune), Cher.....	5,000 »	4 ½ p. %	1850.	— 1er mars 1840.
Mennenet (commune), Aisne..	1,802 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 7 juillet 1843.
Merignac (commune), Gironde.	6,300 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 8 mars 1841.
Meschers (commune), Charente-Inférieure	2,867 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 27 novem. 1843.
Mesnil-Auzouf (commune), Calvados.....	1,968 »	4 ½ p. %	1847 à 1850.	— 4 juillet 1844.
Mesnil-Saint-Denis (commune), Seine-et-Oise.....	3,695 50	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 22 nov. 1842.
Meynes (commune), Gard....	3,600 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 15 juillet 1844.
Mézières (commune), Indre...	20,800 »	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 11 mai 1839.
Milly (commune), Seine-et-Oise	785 10	4 ½ p. %.	1845 à 1847.	— 22 octob. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Lons-le-Saulnier (ville), Jura (2e prêt, 2e portion).....	75,000	»	4 1/2 p. %	1849 à 1854.	Ordonn. royale du 22 juin 1842.
Lorbrie (commune), Vendée..	2,080	»	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 22 juillet 1843.
Louhans (ville), Saône-et-Loire (1er prêt).....	33,000	»	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 29 août 1843.
Louhans (ville), Saône-et-Loire (2e prêt).....	30,000	»	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 31 mai 1844.
Louviers (ville), Eure.....	7,500	»	4 p. %	1845 et 1846.	— 22 août 1840.
Luçon (ville), Vendée (2e prêt).	12,000	»	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 30 sept. 1842.
Luçon (ville), Vendée (3e prêt).	8,333	30	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 6 février 1843.
Lumbin (commune), Isère....	7,875	»	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 16 septem. 1841.
Lunel (ville), Hérault.....	21,000	»	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 5 août 1839.
Lusignan (ville), Vienne.....	4,200	»	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 30 juillet 1841.
Lyon (ville), Rhône (1er prêt)..	200,000	»	4 1/2 p. %	1851.	Loi du 18 juillet 1838.
Lyon (ville), Rhône (2e prêt)..	900,000	»	4 1/2 p, %.	1847 à 1849.	— 24 juillet 1839.
Lyon (ville), Rhône (3e prêt)..	280,000	»	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 4 juin 1842.
Macau (commune), Gironde...	504	»	4 1/2 p. %	1845.	Ordonn. royale du 16 sept. 1842.
Mâcon (ville), Saône-et-Loire.	199,464	55	4 1/2 p. %	1845 à 1856.	Loi du 11 juin 1842.
Maffliers (commune), Seine-et-Oise.....	1,229	40	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	Ordonn. royale du 6 décem. 1843.
Magnanville (commune), Seine-et-Oise.....	541	10	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Magny-les-Hameaux (commune), Seine-et-Oise.....	5,598	60	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 3 juin 1844.
Maillezais (commune), Vendée.	2,340	»	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 11 juin 1840.
Mandres (commune), Seine-et-Oise.....	2,072	»	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Manosque (ville), Basses-Alpes.	31,762	»	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 9 avril 1841.
Mans (ville), Sarthe (1er prêt.)..	220,035	54	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	Loi du 18 juillet 1838.
Mans (ville), Sarthe (2e prêt.)..	50,000	»	4 1/2 p. %	1846 à 1855.	— 14 juillet 1843.
Mansles (commune), Charente.	2,723	»	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	Ordonn. royale du 26 avril 1843.
Mantes-la-Ville (ville), Seine-et-Oise.....	781	75	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Marcillac (commune), Gironde.	5,200	»	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 17 oct. 1841.
Marcillat (commune), Allier..	280	65	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 28 mai 1843.
Marclatour (commune), Corrèze.....	1,400	»	4 1/2 p. %	1847 à 1854.	— 2 mai 1844.
Mareil-Marly (commune), Seine-et-Oise.....	2,487	60	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 août 1840.
Marennes (ville), Charente-Inférieure (1re portion).....	5,000	»	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 11 sept. 1842.
Marennes (ville), Charente-Inférieure (2e portion).....	5,000	»	4 1/2 p. %	1847 et 1848.	— 11 septem. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Morhange (commune), Moselle	1,820 "	4 ½ p. %	1845.	Ordonn. royale du 16 sept. 1841.
Morlaix (ville), Finistère	35,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 18 février 1842.
Mortagne (ville), Orne	55,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 mars 1838.
Moulins (commune des), Nord.	73,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1856.	— 27 sept. 1837.
Moulins-les-Metz (commune), Moselle	3,000 "	4 ½ p. %	1847 à 1849.	— 30 nov. 1840.
Muzillac (commune), Morbihan	6,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 25 mai 1843.
Nainville (commune), Seine-et-Oise	585 40	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 6 déc. 1842.
Nancy (ville), Meurthe	229,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	Loi du 18 juillet 1838.
Nantes (ville), Loire-Inférieure (1re et 2e portions)	640,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 11 juin 1842.
Nantes (ville), Loire-Inférieure (3e portion)	100,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 11 juin 1842.
Narp (commune), Basses-Pyrénées	1,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	Ordonn. royale du 1er mars 1840.
Ners (commune), Calvados	1,270 30	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 3 avril 1843.
Neufchâteau (ville), Vosges	20,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 16 sept. 1842.
Nevers (ville), Nièvre	184,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1852.	Loi du 15 juin 1841.
Niort (ville), Deux-Sèvres	49,000 »	4 ½ p. %	1846 et 1847.	— 25 juin 1841.
Nizan (commune), Gironde	2,360 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	Ordonn. royale du 20 mars 1842.
Noisy-le-Grand (commune), Seine-et-Oise	17,747 40	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 10 juin 1842.
Noyant (commune), Maine-et-Loire	7,290 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 19 juillet 1840.
Oinville (commune), Seine-et-Oise	2,315 25	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Oisemont (commune), Somme	3,400 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 5 juillet 1842.
Orgelet (ville), Jura	35,000 »	4 ½ p. %	1846 à 1852.	— 25 juillet 1843.
Orgerus (commune), Seine-et-Oise	9,714 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 1er février 1842.
Orgeval (commune), Seine-et-Oise	4,680 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 30 nov. 1840.
Ornolac (commune), Ariège	1,341 20	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 30 nov. 1840.
Orsonville (commune), Seine-et Oise	1,452 40	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 9 déc. 1841.
Orthez (ville), Basses-Pyrénées	82,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 1er mars 1840.
Ouilly-le-Basset (commune), Calvados	2,000 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 11 mai 1839.
Ouistreham (commune), Calvados (1re portion)	5,500 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 16 sept. 1841.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Miremont (commune), Haute-Garonne	4,915 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	Ordonn. royale du 4 janv. 1841.
Miribel (commune), Ain	11,428 55	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 7 mai 1841.
Moissel (commune), Seine-et-Oise	2,187 90	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 6 décem. 1843.
Mombrier (commune), Gironde	6,050 "	4 ½ p. %	1845 à 1855.	— 9 octobre 1843.
Monastier (le) (commune), Haute-Loire	5,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 20 mai 1844.
Monbarla (commune), Tarn-et-Garonne	1,320 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 30 septem. 1842.
Mondreville (commune), Seine-et-Oise	2,268 90	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 22 novem. 1842.
Monnerville (commune), Seine-et-Oise	375 "	4 ½ p. %	1845.	— 22 juin 1842.
Monsoult (commune), Seine-et-Oise	740 70	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 6 décem. 1843.
Montaigu (ville), Tarn-et-Garonne	9,300 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 2 février 1837.
Montaigu (commune), Vendée.	10,500 "	4 ½ p. %	1845 à 1856.	— 1er mars 1840.
Montbrison (ville), Loire (3e prêt.)	18,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 15 déc. 1839.
Monteeaux-l'Etoile (commune), Saône-et-Loire	2,550 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 6 avril 1842.
Montcorbon (commune), Loiret	8,212 75	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 10 juin 1842.
Montet-aux-Moines (commune), Allier	1,081 80	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 4 juillet 1842.
Monteynard (commune), Isère.	2,400 »	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 11 sept. 1842.
Montignac (commune), Dordogne	18,750 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 30 juillet 1841.
Montjoy (commune), Tarn-et-Garonne	1,000 »	4 ½ p. %	1845.	— 30 nov. 1840.
Montlignon (commune), Seine-et-Oise	3,414 »	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 6 déc. 1843.
Montmirail (ville), Marne.	6,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 6 avril 1842.
Montmorillon (commune), Vienne (1er prêt.)	5,333 34	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 14 juillet 1836.
Montmorillon (commune), Vienne (2e prêt)	4,800 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 30 juillet 1841.
Montpont (commune), Saône-et-Loire	19,273 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 16 janv. 1843.
Montret (commune), Saône-et-Loire	4,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 janv. 1842.
Morainvilliers (commune), Seine-et-Oise	814 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 30 nov. 1840.

DESIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Pont-sur-Yonne (ville), Yonne.	12,600 "	4 1/2 p. %	1846.	Ordonn. royale du 31 mai 1841.
Portets (commune), Gironde (1re portion.....	25,500 "	4 1/2 p. %.	1845 à 1847.	— 18 avril 1843.
Porge (commune), Gironde...	1,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 27 novem. 1843.
Pouzanges(commune), Vendée.	3,750 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 15 mai 1842.
Privas (ville), Ardèche.....	28,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 10 juin 1840.
Pugnac (commune), Gironde..	1,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1846.	— 23 juin 1842.
Pussay (commune), Seine-et-Oise.....	282 50	4 1/2 p. %	1845.	— 22 juin 1842.
Quesnoy (ville du), Nord....	5,836 10	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 12 avril 1843.
Quetigny (commune), Côte-d'Or.....	14,000 "	4 1/2 p. %	1847 à 1853.	— 22 mars 1842.
Rambouillet (ville), Seine-et-Oise.....	4,462 35	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 11 janv. 1842.
Razimet (commune), Lot-et-Garonne.....	400 "	4 p. %	1845.	— 25 déc. 1839.
Rennes (ville), Ille-et-Vilaine. (1er prêt.).....	322,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	Loi du 25 juin 1841.
Rennes (ville), Ille-et-Vilaine. (2e prêt.).....	65,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 23 juin 1840.
Reulle-Vergy (commune), Côte-d'Or.....	300 "	4 1/2 p. %	1845.	Ordonn. royale du 14 sept 1840.
Reyniès (commune), Tarn-et-Garonne.....	2,500 "	4 1/2 p. %.	1845 à 1848.	— 25 novem. 1843.
Riez (commune), Basses-Alpes (1re portion).....	8,000 "	4 1/2 p. %	1845.	— 9 octobre 1843
Romans (ville), Drôme.....	12,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 25 juillet 1841.
Romorantin (ville), Loir-et-Cher.....	2,500 "	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 6 décem. 1842.
Ronchin (commune), Nord ..	8,000 "	4 1/2 p. %	1846 à 1851.	— 5 juin 1841.
Roquepine (commune), Gers..	1,339 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 16 janv. 1843.
Roubaix (ville), Nord.....	116,805 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	Loi du 15 juillet 1840.
Ruaudin (commune), Sarthe..	1,200 "	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	Ordonn. royale du 10 sept. 1841.
Ruffey-les-Echirey (commune), Côte-d'Or.....	22,000 "	4 1/2 p. %	1849 à 1853.	— 14 novem. 1843.
Sablé (ville), Sarthe.....	20,000 "	4 1/2 p. %	1847 à 1855.	— 25 juillet 1840.
Sailly (commune), Seine-et-Oise.....	1,381 55	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Sailly-la-Bourse (commune), Pas-de-Calais.....	2,925 "	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 3 juin 1844.
Sainghin-en-Mélantois (commune), Nord.....	4,354 "	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 25 avril 1837.
Saint-André (commune), Eure.	30,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 16 sept. 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Ouistreham (commune), Calvados (2e portion).....	1,500 //	4 1/2 p. %	1848 et 1849.	Ordonn. royale du 16 sept. 1841.
Pampelonne (commune), Tarn.	4,000 //	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 27 novem. 1843.
Parai-sous-Briaille (commune), Allier.....e..	4,500 //	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 22 octobre 1842.
Pariset (commune), Isère.....	5,400 //	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 18 mars 1844.
Parthenay (ville), Deux-Sèvres.....	4,000 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 10 juin 1840.
Pau (ville), Basses-Pyrénées..	125,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	Loi du 25 juin 1841.
Péault (commune), Vendée...	2,400 »	4 1/2 p. %.	1845 à 1848.	Ordonn. royale du 9 octobre 1843.
Péchaudier (commune), Tarn.	5,000 »	4 1/2 p. %.	1845 à 1847.	— 19 mars 1844.
Pecq (ville), Seine-et-Oise ...	2,500 »	4 1/2 p. %.	1845 à 1849.	— 16 janv. 1842.
Pecqueuse (commune), Seine-et-Oise.....	3,295 35	4 1/2 p. %.	1845 à 1849.	— 9 déc. 1841.
Périers (commune), Manche..	24,000 »	4 1/2 p. %.	1845 à 1847.	— 20 sept. 1841.
Périgny-sur-Yères (commune), Seine-et-Oise.....	2,107 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Perrigny (commune), Allier..	551 75	4 1/2 p. %	1845.	— 22 juin 1842.
Pian-sur-Garonne (commune), Gironde.....	2,750 »	4 1/2 p. %.	1845 à 1847.	— 1er février 1843.
Pins-Justarret (commune), Haute-Garonne.....	2,057 20	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 9 octobre 1843.
Plaisia (commune), Jura.....	5,000 »	4 1/2 p. %	1851.	— 16 sept. 1841.
Plaisir (commune), Seine-et-Oise.....	2,800 »	4 1/2 p. %	1851.	— 24 oct. 1841.
Poissy (ville), Seine-et-Oise...	3,800 »	4 p. %	1845.	— 29 nov. 1840.
Polignac (commune), Haute-Loire.....	9,055 »	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 22 juin 1842.
Pommerieux (commune), Mayenne.....	1,315 »	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 25 mai 1843.
Pontcharra (commune), Isère.	5,000 »	4 1/2 p. %	1845.	— 25 juin 1839.
Pont-de-Vaux (ville), Ain (1er prêt.).....	10,000 »	4 1/2 p. %	1845.	— 11 mai 1839.
Pont-de-Vaux (ville), Ain (2e prêt.).....	10,000 »	4 1/2 p. %	1846.	— 22 nov. 1842.
Pontivy (ville), Morbihan....	23,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 12 avril 1843.
Pont-l'Evêque (ville), Calvados.....	24,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 30 août 1841.
Pontoise (ville), Seine-et-Oise (1re portion).....	20,000 »	4 1/2 p. %	1846 et 1847.	— 19 juin 1842.
Pontoise (commune), Seine-et-Oise (2e portion).....	20,000 »	4 1/2 p. %	1849 à 1851.	— 19 juin 1842.
Pontrieux (commune), Côtes-du-Nord.....	30,000 »	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 18 mars 1844.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	CHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Saint-Jean-l'Herm (commune), Haute-Garonne.....	2,032 20	4 ½ p. %	1845 à 1850.	Ordonn. royale du 1er mars 1840.
Saint-Julien-le-Faucon (commune), Calvados.....	3,400 "	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 19 juin 1842.
Saint-Lactencin (commune), Indre.....	1,217 25	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 11 nov. 1842.
Saint-Laurent-la-Conche (commune), Loire.....	4,022 "	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 6 avril 1842.
Saint-Laurent-le-Minier (commune), Gard.....	1,500 "	4 p. %	1845 et 1846.	— 1er mars 1840.
Saint-Leu (commune), Seine-et-Oise.....	1,105 75	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 6 décem. 1843.
Saint-Malo (ville), Ille-et-Vilaine.....	16,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 5 juillet 1838.
Saint-Mars-la-Jaille (commune), Loire-Inférieure..	1,800 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 7 février 1842.
Saint-Martin-de-Brétencourt (commune), Seine-et-Oise..	2,321 80	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 9 déc. 1841.
Saint-Martin-du-Bu (commune), Calvados.....	600 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 6 oct. 1841.
Saint-Martin-ès-Vignes (commune), Aube.....	7,800 "	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 11 janv. 1841.
Saint-Maurice-sur-Aveyron (commune), Loiret.....	17,717 90	4 ½ p. %	184 à 1849.	— 10 juin 1842.
Saint-Méard-de-Gurçon (commune), Dordogne (1er prêt).	3,500 "	4 ½ p. %	1847.	— 7 mars 1841.
Saint-Méard-de-Gurçon (commune), Dordogne (2e prêt)..	3,900 "	4 ½ p. %	1847.	— 20 mai 184 .
Saint-Merd-les-Oussines (commune), Corrèze.....	1,700 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 30 oct. 1842.
Saint-Nicolas-du-Pelem (commune), Côtes-du-Nord.....	2,500 "	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 19 mars 1844.
Saint-Omer (ville), Pas-de-Calais.....	8,000 "	4 ½ p. %	1845.	— 24 sept. 1838.
Saint-Porchaire (commune), Charente-Inférieure.....	1,181 "	4 ½ p. %	1846 à 1849.	— 22 août 1840.
Saint-Priest-les-Fougères (commune), Dordogne.....	3,050 65	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 26 mars 1843.
Saint-Prix (commune), Seine-et-Oise.....	2,144 65	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 6 décem. 1843.
Saint-Puy (commune), Gers..	700 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 10 janv. 1842.
Saint-Rambert-l'Ile-Barbe (commune), Rhône.....	10,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 9 juillet 1844.
Saint-Sardos (commune), Tarn-et-Garonne (1er prêt).....	3,600 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 22 juin 1842.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Saint-Barthélemy-de-Séchilienne (commune), Isère....	600 »	4 ½ p. %	1845.	Ordonn. royale du 1er déce. 1843.
Saint-Bonnet (commune), Hautes-Alpes.....	36,458 05	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 4 juillet 1842.
Saint-Brice (commune), Gironde.....	2,100 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 15 déc. 1839.
Saint-Clair (commune), Manche.....	3,160 »	4 ½ p. %	1846 à 1850.	— 9 octobre 1843.
Saint-Claude (ville), Jura....	35,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 13 mars 1837.
Saint-Cyr-l'Ecole (commune), Seine-et-Oise (1re portion)..	3,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 25 octobre 1843.
Saint-Denis-des-Murs (commune), Haute-Vienne.....	2,790 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 13 mai 1841.
Saint-Estèphe (commune), Gironde.....	12,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 16 sept. 1841.
Saint-Etienne (ville), Loire. (1er prêt.).....	20,000 »	4 ½ p. %	1845.	Loi du 6 mars 1841.
Saint-Etienne (ville), Loire. 2e prêt).....	330,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1855.	— 11 juin 1842.
Saint-Florentin (ville), Yonne, (1re portion).....	8,972 50	4 ½ p %	1845 à 1850.	Ordonn. royale du 3 juillet 1842.
Saint-Florentin (ville), Yonne (2e portion).....	11,845 95	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 3 juillet 1842.
Saint-Flour (ville), Cantal...	9,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 3 sept. 1841.
Saint-Forget (commune) Seine-et-Oise.....	1,150 70	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 22 nov. 1842.
Saint-Galmier (commune), Loire.....	17,100 »	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 21 août 1839.
Saint-Georges (île d'Oleron) (commune), Charente-Inférieure.....	31,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 10 sept. 1841.
Saint-Georges-de-Montaigu (commune), Vendée.....	1,000 »	4 p. %	1845.	— 12 fév. 1840.
Saint-Germain—le—Rocheux (commune), Côte-d'Or.....	2,103 »	4 ½ p. %	1852.	— anv. 1842.
Saint-Gervais (commune), Vendée.....	2,320 »	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 6 oct. 1841.
Saint-Hippolyte (commune), Haut-Rhin.....	15,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 16 janv. 1843.
Saint-Jean-d'Angely (ville), Charente-Inférieure (1re por.)	77,000 »	4 ½ p. %	1847 à 1849.	— 1er juin 1843.
Saint-Jean-d'Etreux (commune), Jura.....	1,808 05	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 11 septem. 1842.
Saint-Jean-du-Bruel (commune), Aveyron.....	5,690 68	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 3 avril 1843.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	CHÉANCE des REMBOURSEMENTS
	fr. c.		
Saint-Jean-l'Herm (commune), Haute-Garonne.....	2,032 20	4 ½ p. %	1845 à 1850.
Saint-Julien-le-Faucon (commune), Calvados.....	3,400 »	4 ½ p. %	1845 à 1850
Saint-Lactencin (commune), Indre.....	1,217 25	4 ½ p. %	1845 et 1846
Saint-Laurent-la-Conche (commune), Loire.....	4,022 »	4 ½ p. %	1845 à 1850.
Saint-Laurent-le-Minier (commune), Gard.....	1,500 »	4 p. %	1845 et 1846
Saint-Leu (commune), Seine-et-Oise.....	1,105 75	4 ½ p. %	1845 à 1848
Saint-Malo (ville), Ille-et-Vilaine.....	16,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1848
Saint-Mars-la-Jaille (commune), Loire-Inférieure..	1,800 »	4 ½ p. %	1845 à 1849
Saint-Martin-de-Brétencourt (commune), Seine-et-Oise..	2,321 80	4 ½ p. %	1845 et 1846
Saint-Martin-du-Bu (commune), Calvados.....	600 »	4 ½ p. %	1845 à 1847.
Saint-Martin-ès-Vignes (commune), Aube.....	7,800 »	4 ½ p. %	1845 à 1852
Saint-Maurice-sur-Aveyron (commune), Loiret.....	17,717 90	4 ½ p. %	184 à 1849
Saint-Méard-de-Gurçon (commune), Dordogne (1er prêt).	3,500 »	4 ½ p. %	1847.
Saint-Méard-de-Gurçon (commune), Dordogne (2e prêt)..	3,900 »	4 ½ p. %	1847.
Saint-Merd-les-Oussines (commune), Corrèze.....	1,700 »	4 ½ p. %	1845 à 1848
Saint-Nicolas-du-Pelem (commune), Côtes-du-Nord.....	2,500 »	4 ½ p. %	1845 et 1846
Saint-Omer (ville), Pas-de-Calais.....	8,000 »	4 ½ p. %	1845.
Saint-Porchaire (commune), Charente-Inférieure.....	1,181 »	4 ½ p. %	1846 à 1849
Saint-Priest-les-Fougères (commune), Dordogne.....	3,050 65	4 ½ p. %	1845 à 1852.
Saint-Prix (commune), Seine-et-Oise.....	2,144 65	4 ½ p. %	1845 à 1848.
Saint-Puy (commune), Gers..	700 »	4 ½ p. %	1845 à 1851
Saint-Rambert-l'Ile-Barbe (commune), Rhône.....	10,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854
Saint-Sardos (commune), Tarn-et-Garonne (1er prêt).....	3,600 »	4 ½ p. %	1845 à 1848

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Steenworde (commune), Nord.	195 55	4 ½ p. %	1845.	Ordonn. royale dn 20 juin 1838.
Tain (commune), Drôme.....	6,000 "	4 ½ p. %	1845.	— 25 sept. 1839.
Tanay et Taniot (commune), Côte d'Or.....	6,500 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 25 juillet 1843.
Tarascon (ville), Bouches-du-Rhône (2e prêt, 1re portion).	11,000 "	4 ½ p. %	1845.	— 15 sept. 1842.
Tarascon (ville), Bouche-du-Rhône (2e prêt, 2e portion) .	35,000 "	4 ½ p. %	1846 à 1848.	— 15 sept. 1842.
Tarascon (ville). Bouches-du-Rhône (3e prêt, 1re portion).	75,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1852.	— 12 juillet 1844.
Taussac (commune), Aveyron.	2,055 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 11 septem. 1842.
Taverny (commune), Seine-et-Oise (2e prêt)	1,104 25	4 ½ p. %	1845 à 1848.	— 6 décem. 1843.
Taxat (commune), Allier....	799 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 oct. 1842.
Tertre-Saint-Denis (commune), Seine-et-Oise.....	781 75	4 ½ p. %	1845 à 1850.	— 22 nov. 1842.
Thiers (ville), Puy-de-Dôme..	30,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 juillet 1837.
Thun-l'Evêque (commune), Nord.....	2,227 80	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 12 mars 1843.
Tourcoing (ville), Nord.....	30,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 24 juillet 1843.
Tournon (ville), Ardèche....	24,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 12 avril 1843.
Tours (ville), Indre-et-Loire..	248,200 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	Loi du 13 juin 1841.
Trauzault (commune), Indre..	1,322 40	4 ½ p. %	1845 et 1846.	Ordonn. royale du 25 mai 1843.
Tremblay (commune), Seine-et-Oise.....	2,440 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Triaize (commune), Vendée (2e prêt).....	4,000 "	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 1er mars 1840.
Troarn (commune), Calvados..	4,041 "	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 3 nov. 1840.
Troche (commune), Corrèze...	5,900 "	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 26 décem. 1843.
Troyes (ville), Aube.....	25,000 "	4 ½ p. %	1845.	Loi du 15 juin 1836.
Tudel (commune), Corrèze...	1,900 "	4 ½ p. %	1845 à 1848.	Ordonn. royale du 5 mars 1841.
Ussel (commune), Allier.....	743 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 1er mars 1841.
Vaison (commune), Vaucluse..	3,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	— 22 oct. 1842.
Valeilles (commune), Tarn-et-Garonne.....	817 "	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 5 mai 1843.
Valence (ville), Drôme.....	19,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1847.	Loi du 22 juin 1837.
Valenciennes (ville), Nord....	100,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 3 juin 1837.
Valfin - sur - Valouze (commune), Jura.....	1,767 75	4 ½ p. %	1845 à 1851.	Ordonn. royale du 21 juin 1841.
Vannes (ville), Morbihan (1er prêt).....	30,000 "	4 ½ p. %	1847 à 1850.	Loi du 30 avril 1838.
Vannes (ville), Morbihan (2e prêt).....	30,000 "	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 24 juillet 1839.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCE des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Saint-Sardos (commune), Tarn-et-Garonne (2e prêt).....	2,525 "	4 1/2 p. %	1848 à 1850.	Ordonn. royale du 17 août 1844.
Saint-Servan (ville), Ille-et-Vilaine (1re portion).....	16,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 10 mai 1840.
Saint-Yrieix (ville), Haute-Vienne.....	6,200 "	4 1/2 p. %	1845.	— 5 sept. 1839.
Saint-Yrieix (ville), Haute-Vienne (2e et dernière portion).....	4,400 "	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 16 septem. 1842.
Sainte-Féréole (commune), Corrèze.....	5,500 "	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 19 juillet 1840.
Sainte-Geneviève-des-Bois (commune), Seine-et-Oise..	1,744 "	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 30 septem. 1842.
Sainte-Mesme (commune), Seine-et-Oise.....	1,558 85	4 1/2 p. %	1845 à 1846.	— 9 décem. 1841.
Saligny (commune), Allier....	2,755 "	4 1/2 p. %	1845 à 1846.	— 25 octobre 1843.
Salomé (commune), Nord....	8,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 21 mai 1843.
Sancourt (commune), Nord...	1,000 "	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 22 juin 1842.
Sannois (commune), Seine-et-Oise.....	2,847 20	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 22 juin 1842.
Sarlat (ville), Dordogne.....	40,000 "	4 3/4 p. %	1845 à 1849.	— 24 févr. 1837.
Saujon (commune), Charente-Inférieure.....	5,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 3 juin 1839.
Saurat (commune), Ariège (2e prêt.).....	7,000 "	4 p. %	1845.	— 19 mars 1840.
Sazeray (commune), Indre....	2,100 "	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 1er mars 1840.
Segré (ville), Maine-et-Loire.....	7,500 "	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 30 nov. 1840.
Seilhac (commune) Corrèze (1er prêt).....	4,500 "	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 7 août 1842.
Seilhac (commune), Corrèze (2e prêt).....	3,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 26 janvier 1844
Senlisse (commune), Seine-et-Oise.....	873 35	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 11 janv. 1842.
Sens (ville), Yonne.....	73,000 "	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	Loi du 11 juin 1842.
Seyches (commune), Lot-et-Garonne.....	7,200 "	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 17 sept. 1838.
Sinard (commune), Isère.....	2,522 90	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 16 sept. 1842.
Soindres (commune), Seine-et-Oise.....	1,990 75	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 22 nov. 1842.
Soisy-sur-École (commune), Seine-et-Oise.....	369 45	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 22 octobre 1842.
Soumont (commune), Calvados.	1,000 "	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 11 nov. 1842.
Sourdeval (commune), Manche.	4,800 "	4 1/2 p. %	1848.	— 6 octobre 1841.

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.	TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr. c.			
Bourbon-Lancy (hospice de), Saône-et-Loire.....	25,254 //	4 ½ p. %	1845 à 1855.	Ordonn. royale du 21 fév. 1843.
Grignon (syndicat des digues de), Isère.....	30,000 //	4 ½ p. %	1845 et 1846.	— 25 sept. 1842.
Mérindol (syndicat de la commune de), Vaucluse.....	10,970 //	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 31 juillet 1842.
Moirans (digues de), Isère (1er prêt).....	44,000 //	4 ½ p. %	1845 à 1849.	— 9 sept. 1839.
Moirans (digues de), Isère (2e prêt).....	50,000 //	4 ½ p. %	1850 à 1852.	— 23 mai 1843.
Montpellier (séminaire diocésain de), Hérault.....	52,049 59	4 ½ p. %	1845 à 1851.	— 10 juin 1841.
Orléans (hospices civils), Loiret (1re portion).....	125,000 //	4 ½ p. %	1847 à 1853.	— 9 septem. 1844.
Orléans (hospices civils), Loiret (2e portion)	50,000 //	4 ½ p. %	1854 et 1855.	— 9 septem. 1844.
Saint - Nazaire (syndicat du mandement de), Drôme....	9,000 //	4 ½ p. %	1845 à 1853.	— 25 juillet 1843.
Saint-Savin (commission syndicale de la vallée de), Hautes-Pyrénées.....	100,000 »	4 ½ p. %	1845 à 1854.	— 6 juin 1842.
TOTAL.....	55,113,941 68			

DÉSIGNATION des PARTIES.	MONTANT des sommes restant dues sur les prêts ET AVANCES.		TAUX de L'INTÉRÊT.	ÉCHÉANCES des REMBOURSEMENTS.	DÉSIGNATION des GARANTIES.
	fr.	c.			
Vannes (ville), Morbihan (3e prêt, 1re portion).....	72,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	Loi du 24 juillet 1843.
Vannes (ville), Morbihan (3e prêt, 2e portion).....	16,900	//	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 24 juillet 1843.
Vence (ville), Var.....	1,087	//	4 p. %	1845.	Ordonn. royale du 5 août 1839.
Vernantois (commune), Jura..	8,091	//	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 23 fév. 1842.
Véronnes-les-Petites (commune), Côte-d'Or.....	300	//	4 1/2 p. %	1845.	— 14 sept. 1840.
Versailles (ville), Seine-et-Oise.	219,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	Loi du 25 juin 1841.
Veurdre (commune), Allier...	2,100	//	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	Ordonn. royale du 16 sept. 1841.
Vic-le-Comte (commune), Charente-Inférieure.....	16,500	//	4 1/2 p. %	1845 à 1854.	— 4 juillet 1844.
Vienne (ville), Isère.....	133,333	40	4 1/2 p. %	1846 à 1850.	Loi du 9 juillet 1836.
Vieux-Fumé (commune), Calvados.....	2,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	Ordonn. royale du 5 sept. 1839.
Villandraut (commune), Gironde.....	8,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1856.	— 24 novem. 1843
Villecomte (commune), Côte-d'Or.....	10,500	//	4 1/2 p. %	1851.	— 12 mars 1843.
Villefort (commune), Lozère..	7,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 30 nov. 1840.
Villejust (commune), Seine-et-Oise.....	5,802	50	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 16 août 1844.
Villers-Canivet (commune), Calvados.....	4,000	//	4 1/2 p. %	1845 à 1848.	— 6 fév. 1843.
Villette Serpaize et Chuzelle (commune), Isère.....	18,337	50	4 1/2 p. %	1845 à 1855.	— 9 octobre 1843
Villiers-le-Sec (commune), Nièvre.....	1,797	//	4 1/2 p. %	1845 à 1850.	— 25 juillet 1843
Villiers-sur-Yonne (commune), Nièvre.....	10,000	//	4 1/2 p. %	1851.	— 5 mai 1842.
Villy (commune), Calvados...	2,600	»	4 1/2 p. %	1845 à 1851.	— 20 avril 1843.
Vivône (commune), Vienne..	2,000	//	4 1/2 p. %	1845 et 1846.	— 30 août 1841.
Vouneuil-sur-Vienne (commune), Vienne.....	3,229	93	4 1/2 p. %	1845 à 1853.	— 9 octobre 1843.
Wasquehal (commune), Nord.	7,500	//	4 1/2 p. %	1845 à 1849.	— 7 mars 1841.
Xertigny (commune), Vosges.	33,750	//	4 1/2 p. %	1845 à 1047.	— 16 janv. 1842.
Yères (commune), Seine-et-Oise.	1,614	40	4 1/2 p. %	1845 à 1847.	— 30 sept. 1842.
Yzeure (commune), Allier....	4,485	//	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	— 22 oct. 1842.
Boulogne (Chambre de commerce de), Pas-de-Calais.....	37,400	//	4 1/2 p. %	1845 à 1852.	Loi du 6 juillet 1840.

COLONS DE SAINT-DOMINGUE (PREMIER CINQUIEME.)

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

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

SOMMES PAYÉES.	OBSERVATIONS.
fr. c.	
30,550,569 89	(*A*) Le nombre des mandats délivrés sur le premier cinquième au 31 décembre 1844 s'élevait à 23,627. Savoir : en 1844..... 342 ; antérieurement. 23,285 ; Total égal..... 23,627
293,327 05	(*B*) Cette somme se compose : 1° de 29,300,000 f. 00 c. versés par Haïti. 2° de 452,857 04 prélevés sur les intérêts dus par la Caisse. (Art. 1er de la loi du 25 mai 1834.) et 3° de 8,008 59 à prendre sur une somme de 8,392 fr. 31 cent., restée disponible sur le prélèvement effectué pour faire face aux frais de liquidation, dont le Trésor public a fait le versement.
	Ensemble 29,760,865 63
(*D*) 30,843,696 94	d'où il faut déduire... 15,315 05 annulés en vertu de la décision ministérielle du 17 mai 1839, dont une portion est rentrée au crédit : indemnité de Saint-Domingue. — *Versements sans imputation.*
	Somme égale au premier 5e 29,745,550 58

SOMMES PAYÉES.	
fr. c.	
509,327 56	(*D*) La différence de 33,671 f. 80 c. qui existe entre ces deux sommes de 30,877,368 f. 74 c. et 30,843,696 f. 94 c., Et la différence de 10,232 70 qui existe entre ces deux sommes de 366,368 45 et 356,335 75 ; Ensemble..... 43,904 50 sont comprises dans les 465,406 f. 70 c. restant à payer sur les mandats ordonnancés. (Voir l'état n° 2.)
47,008 19	(*E*) Des mandats de paiement seront délivrés, 1° pour ces 1,313,849 f. 93 c. restant à ordonnancer sur le premier 5e ; 2° pour ces 193,441 32 restant à ordonnancer sur le complément du premier 5e, lorsque les colons ou leurs ayant-cause auront adressé une demande en paiement à la Direction, en justifiant de leurs droits, et en rapportant la main-levée des oppositions qui arrêtent le paiement.
(*D*) 356,335 75	(*F*) Le nombre des mandats délivrés sur les 702,009 fr. 07 c. formant le complément du 1er cinquième, au 31 décembre 1844, s'élevait à..... 8,931
	Savoir : En 1844..... 605 ; Antérieurement..... 8,326 } 8,931

INDEMNITÉ AFFECTEE AUX ANCIENS

ÉTAT N° 4.
31 décembre 1844.

SITUATION, au 31 décembre 1844, des Mandats délivrés et des Paiements

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

PREMIER CINQUIÈME.

	MONTANT des liquidations opérées.	SOMMES MISES EN PAIEMENT.			MONTANT DES MANDATS DÉLIVRÉS (*A*).		
		CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.	CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Situation au 31 décembre 1843....	148,726,752 88	29,745,350 58	2,613,353 18	32,358,703 76	28,599,147 02	1,998,743 07	30,597,890 09
Intérêts dus (année 1844).....	" "	" "	32,514 91	32,514 91			
Mandats délivrés et paiements effectués en 1844....	" "	" "	" "	" "	181,368 45	98,110 20	279,478 65
Situation au 31 décembre 1844....	148,726,752 88	(*B*) 29,745,350 58	(*C*) 2,645,868 09	32,391,218 67	(1) 28,780,515 47	2,096,853 27	(*D*) 30,877,368 74
Sommes restant à ordonnancer au 31 décembre 1844, sur le premier cinquième.....					964,835 11	549,014 82	(*E*) 1,513,849 93
Total égal aux sommes affectées, à la date du 31 décembre 1844, au paiement du premier cinquième de l'indemnité.....					29,745,350 58	2,645,868 09	32,391,218 67

COMPLÉMENT DU PREMIER CINQUIÈME.

	CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.	CAPITAL.	INTÉRÊTS.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Situation au 31 décembre 1843.	708,410 10	47,810 16	756,220 26	496,214 71	26,029 78	522,244 49
Intérêts dus (année 1844).....	" "	5,789 71	5,789 71	" "	" "	" "
Mandats délivrés et paiements effectués en 1844.....	" "	" "	" "	39,615 30	4,708 66	44,323 96
Situation au 31 décembre 1844...	708,410 10	53,599 87	(*F*) 762,009 97	535,830 01	30,738 44	(*D*) 566,568 45
Sommes restant à ordonnancer, au 31 décembre 1844, sur le complément du premier cinquième.....				172,580 09	22,861 43	(*E*) 195,441 52
Total égal aux sommes affectées, à la date du 31 décembre 1844, au paiement du complément du premier cinquième de l'indemnité.....				708,410 10	53,599 87	762,009 97

SUMÉ.

£.....	29,500,000f.	00 c.,
.....	252,857	104
face au paiement du premier cinquième		
.....	8,008	89
Ensemble	29,760,865	93
Durocher.....	15,515	05
.....	29,745,350	88 (*B*)
.....	28,780,515	47 (1)
.....	964,835	11
..... 172,580 f. 09 c.	172,586	09
..... 6 »		
TOTAL...	1,137,421	20, égal au solde constaté par le bilan.

SUITE DE L'ÉTAT N° 4.

RÉ

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

1° En numéraire.....

2° Prélèvement sur les intérêts.....

3° Prélèvement sur les 8,592 f. 81 c. versés par le Trésor pour faire d'indemnités liquidées dans les années 1838 à 1840.....

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

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

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

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

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

2° Le remboursement d'une portion de l'indemnité de Mme Tauzin, et portée au compte : Versement sans imputation.....

SUMÉ.

e.....	29,500,000f.	00 c.,
.....	252,857	104
face au paiement du premier cinquième		
.....	8,008	59
Ensemble	29,760,865	63
Durocher.....	15,515	05
.....	29,745,350	58 (*B*)
.....	28,780,515	47 (1)
.....	964,833	11
..... 172,580 f. 09 c.	172,586	09
..... 6 »		
TOTAL...	1,137,421	20, égal au solde constaté par le bilan.

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

1° En numéraire.....

2° Prélèvement sur les intérêts.....

3° Prélèvement sur les 8,592 f. 51 c. versés par le Trésor pour fair
d'indemnités liquidées dans les années 1838 à 1840.....

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

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

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

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

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

2° Le remboursement d'une portion de l'indemnité de Mme Tauzin, et portée au compte : Versement
sans imputation.....

ANCIENS COLONS DE SAINT-DOMINGUE (4 DERNIERS CINQUIÈMES.)

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1844 :

Exécution de la loi du 18 mai 1840, et de l'ordonnance royale du 26 du même mois.

Des annuités dues par le Gouvernement d'Haïti, en exécution du traité du 12 février 1838.

RECOUVREMENTS ET CAISSE

RECETTE.

Versements effectués par le Gouvernement d'Haïti.	Intérêts dus par la Caisse des dépôts, au 31 décembre 1844.
fr. c.	fr. c.
3,500,000 00	448,677 [illegible]
1,600,000 00	54,634 [illegible]
(1) 9,100,000 00	503,511 87
9,603,311 87	

PAIEMENTS EN NUMÉRAIRE FAITS PAR LA CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

DÉPENSE.		SOLDES DUS PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS AU 31 DÉCEMBRE 1844.	
Payé sur le capital.	Payé sur les intérêts.	En capital.	En intérêts.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
5,544,544 77	242,702 53	"	"
1,733,367 44	55,830 77	"	"
7,277,712 21	298,533 30	1,822,287 79	204,778 57
7,576,245 51		2,027,066 36	

OBSERVATIONS.

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

(1) Sur le montant des 30 annuités à verser par le Gouvernement d'Haïti de 1838 à 1867, ensemble... 60,000,000 fr.

Il a été versé antérieurement au 1er janvier 1844, pour les cinq premières annuités..... 7,500,000f

Il a été versé en 1844..... 1,600,000 } 9,100,000

Reste à verser par le Gouvernement d'Haïti pour les 24 dernières annuités..... 50,900,000

Les 9,100,000 fr. ci-dessus, montant des six annuites versées par le Gouvernement d'Haïti, donnent droit à la répartition ci-après entre les porteurs de certificats de liquidation.

Dates des avis insérés au Moniteur (Art. 8 de l'ordonnance du Roi du 26 mai 1840.)	Numéros d'ordre des annuités.	Années de l'échéance des annuités.	Montant des annuités échues.	Dividende à payer pour chaque annuité.	Dates à partir desquelles la Caisse des Dépôts paie les intérêts à 3 p 100 (60 jours déduits)
	1	1838	1,500,000	« 01e f.c.	
15 sept. 1840.	2	1839	1,500,000	« 01	5 Août 1839.
	3	1840	1,500,000	« 01	
10 juin 1841.	4	1841	1,500,000	« 01	28 Juil. 1841.
16 juillet 1842.	5	1842	1,500,000	« 01	14 Sept. 1842.
8 mai 1844..	6	1843	1,600,000	« 01,11860	6 Mai 1844.
			9,100,000		

CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

INDEMNITÉ AFFECTÉE AUX ANCIENS COLONS DE SAINT-DOMINGUE (4 DERNIERS CINQUIÈMES.)

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1844 :

ÉTAT N° 5.

31 décembre 1844.

1° Des certificats de liquidation délivrés en exécution de la loi du 18 mai 1840, et de l'ordonnance royale du 26 du même mois.

Et 2° des recouvrements et paiements faits sur les annuités dues par le Gouvernement d'Haïti, en exécution du traité du 12 février 1838.

	CERTIFICATS DE LIQUIDATION.						RECOUVREMENTS ET PAIEMENTS FAITS PAR LA CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.				
	EXPÉDIÉS.		DÉLIVRÉS aux ayant droit.		RESTANT en portefeuille.		RECETTE.		DÉPENSE.		SOLDES DUS PAR LA CAISSE DES DÉPÔTS AU 31 DÉCEMBRE 1844.	
	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.	Nombre.	Sommes.	Versements effectués par le Gouvernement d'Haïti.	Intérêts dus par la Caisse des dépôts, au 31 décembre 1844.	Payé sur le capital.	Payé sur les intérêts.	En capital.	En intérêts.
		fr. c.		fr. c.		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Antérieurement au 1er janvier 1844.	20,312	116,989,427 12	19,104	113,427,278 10	#	#	7,500,000 00	448,677 [illegible]	5,544,544 77	242,702 53	#	#
Pendant l'année 1844.....	1,794	8,274,646 21	1,944	8,550,565 10	#	#	1,600,000 00	54,634 [illegible]	1,733,367 44	55,830 77	#	#
Situation au 31 décembre 1844.	22,106	125,264,073 33	21,048	121,977,843 20	1,058	3,286,230 13	(1) 9,100,000 00	503,311 87	7,277,712 21	298,533 30	1,822,287 79	204,778 87
							9,603,311 87		7,576,245 51		2,027,066 36	

Le montant total d
lois des 30 avril 1826 e

(1) Sur le montant
nement d'Haïti de 18
Il a été versé anté
vier 1844, pour les
tés.....
Il a été versé en 184
Reste à verser par l
pour les 24 dernières

Les 9,100,000 fr. c
sées par le Gouverner
tion ci-après entre les

Dates des avis insérés au Moniteur (Art. 8 de l'ordonnance du Roi du 26 mai 1840.)	Numéros d'ordre des annuités.
15 sept. 1840.	1
	2
	3
10 juin 1841.	4
16 juillet 1842.	5
8 mai 1844..	6

ÉTAT, N° 7.

DÉVELOPPEMENT

SUR LES PROFITS ET PERTES,

AU 31 DÉCEMBRE 1844.

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 6.
31 décembre 1844.

DÉVELOPPEMENT SUR LES FONDS DE RE TRAITE.

DESIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.		SOMMES. SOLDES débiteurs. fr. c.	SOMMES. SOLDES créanciers. fr. c.
Ministères.	Affaires étrangères		122,814 72
	Finances et administrations		537,670 23
	Guerre		117,212 42
	Intérieur		38,862 67
	Travaux publics (Ponts-et-chaussées)		145,111 25
	Agriculture et Commerce		9,350 12
	Justice		427,059 54
	Cultes		912 81
	Instruction publique (Université)		151,693 70
Administrations.	Collèges communaux		80,738 84
	Courriers des postes		216,699 12
	Ecoles d'arts et métiers		4,400 78
	Ecoles d'artillerie, du génie, etc		23,144 60
	Ecoles royales militaires		15,767 28
	Ecole Polytechnique		6,029 43
	Haras et écoles vétérinaires		44,071 55
	Imprimerie royale		19,779 46
	Octroi de Paris		104,054 39
	Poids et mesures		13,212 77
	Poudres et salpêtres		20,291 81
	Préfecture de police		62,279 37
	Préfecture de la Seine		36,020 07
	Prisons		29,037 58
	Subsistances militaires		49,110 14
	Préfectures, mairies et octrois		179,150 96
Établissements publics.	Académie royale de Musique		49,146 93
	Caisse des Dépôts et Consignations		1,717 36
	Caisse de vétérance (Loi du 29 juin 1835)		297,725 10
	Conservatoire de musique		3 382 61
	Cour des comptes		3,380 08
	Hôpitaux et hospices civils de Paris		34,148 36
	Légion-d'Honneur		13,987 56
	Manufacture des tabacs de Paris		1,500 14
	Mont-de-Piété de Paris		14,567 35
			2,874,031 08
	Total.....	2,874,031 08	

DÉPENSES.

						fr.	c.
Versements au Trésor des bénéfices nets appliqués au budget, savoir :							
De l'exercice 1823.	Ordonce. royale du 29 sept. 1824.	Versement au Trésor du 5 octobre 1824....				6,000,000	"
— 1831.	Loi du 16 octobre 1831.....	30 octobre 1831...	4,000,000	"			
		30 novembre 1831.	2,000,000	"		8,000,000	"
		30 décembre 1831.	2,000,000	"			
— 1834.	Loi du 28 juin 1833.....	31 mars 1834.....				5,000,000	"
— 1835.	Loi du 24 mai 1834.....	20 janvier 1835....				1,000,000	"
— 1836.	Loi du 17 août 1835.....	30 mars 1836.....				1,000,000	"
— 1836.	Décision du Ministre des finances, du 27 avril 1836..	3 juin 1836.....				586,164	98
— 1835.	*Idem.*	30 novembre 1836.				1,296,416	64
— 1836.	*Idem.*	28 novembre 1837.	1,000,000	«		1,302,821	06
— 1836.	*Idem.*	29 décembre 1837..	302,821	06			
— 1837.	*Idem.*	18 octobre 1838 ...				224,781	91
— 1838.	*Idem.*	7 novembre 1839..				583,856	17
— 1839.	*Idem.*	18 novembre 1840..				1,302,609	84
— 1840.	*Idem.*	22 décembre 1841..				1,335,441	10
— 1841.	*Idem.*	17 novembre 1842..				1,395,161	08
— 1842.	*Idem.*	20 novembre 1843..				1,744,846	30
— 1843.	*Idem.*	21 novembre 1844..				2,059,587	30
						32,831,686	38
Frais et pertes de l'année 1844.	Frais administratifs.....		452,266	67			
	Frais judiciaires et autres.....		3,434	58			
	Frais de quittances notariées.....		32,414	93			
	Escomptes et intérêts bonifiés à divers.....		5,499	97			
	Intérêts payés sur consignations.....		2,048,634	91			
	— sur dépôts volontaires.....		120,327	69			
	— sur les fonds des Caisses d'épargne.....		13,345,186	30			
	— *Idem*, des instituteurs communaux.....		130,917	06			
	— sur les fonds de l'indemnité de Saint-Domingue. (1er cinquième).....		102,818	86		16,742,784	99
	— *Idem. Idem.* (4 derniers cinquièmes)..		55,830	77			
	— sur les fonds du domaine extraordinaire.....		"	"			
	— de la République d'Haïti.....		6,257	03			
	— bonifiés à la Légion-d'Honneur, aux compagnies des canaux et autres.....		86,396	29			
	Taxations et frais de transport de fonds alloués aux receveurs généraux.....		352,797	03			
	Diverses pertes.....		2	90			
Intérêts mis en réserve.....						1,660,268	59
						51,234,739	96
Excédant de recette représentant les bénéfices libres au 31 décembre 1844.....						1,808,639	67
						53,043,379	63

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÈTAT Nº 7.

DÉVELOPPEMENT sur les Profits et Pertes,

RECETTES.

				fr.	c.
Produit des bénéfices de la Caisse des dépôts et consignations pendant l'année.....		181(		165,071	21
—		1817		629,828	86
—		1818		969,004	57
—		1819		2,892,399	72
—		1820		674,956	09
—		1821		814,190	75
—		1822		3,234,421	10
—		1823		310,428	99
—		1824		615,153	53
				10,305,454	82
A déduire, pour être transporté à un compte distinct, et être mis en réserve, le montant des intérêts dus par la Caisse, au 31 décembre 1824, sur les capitaux restant à rembourser, conformément à la lettre de M. le Ministre des finances, du 25 septembre de la même année..				2,152,398	02
				8,153,056	80
Produit net des bénéfices de la Caisse des Dépôts et Consignations pendant l'année		1825		1,151,493	73
—		1826		2,323,171	79
—		1827		828,849	70
—		1828		1,181,508	90
—		1829		1,245,014	31
—		1830		1,397,087	56
—		1831		1,005,155	11
—		1832		1,689,711	97
—		1833		1,440,621	70
—		1834		1,170,493	41
—		1835		1,296,416	64
—		1836		1,302,821	06
—		1837		224,781	91
—		1838		583,856	17
—		1839		1,302,609	84
—		1840		1,335,441	10
—		1841		1,395,163	08
—		1842	1	1,744,846	30
—	303,501 27	1843	1	1,059,587	30
—	1,756,086 03		2		
			32,	831,686	38
Produit brut des bénéfices de 1844.	Bénéfices d'escomptes, intérêts des prêts réalisés en 1844.	2,389,205f	04c		
	Commissions.....	303	11		
	Arrérages de rentes appartenant à la Caisse.....	9,788,635	//		
	Semestres d'actions des canaux appartenant à la Caisse.	874,050	//	20,2	1,693 25
	Courtages sur les négociations faites pour le compte de divers.....	2,927	49		
	Intérêts en compte courant avec le Trésor public.....	7,154,853	55		
	Divers bénéfices.....	1,719	06		
				53,04	3,379 63

Dépôts et Consignations, au 31 décembre 1844.

l'amortissement et des

CRÉDIT ouvert pour l'exercice 1844, par l'ordonnance royale du 6 janvier 1844.	TOTAL.	PAIEMENTS EFFECTUÉS EN 1844 sur l'exercice 1845.	PAIEMENTS EFFECTUÉS EN 1844 sur l'exercice 1844.	RESTANT A PAYER au 31 décembre 1844.	OBSERVATIONS.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
55,000 »					(A) Le traitement des chefs et employés de tous grades, compris dans le chapitre III, avait été fixé par l'ordonnance du Roi du 6 janvier 1844, pour la dite année 1844, à la somme de..... fr. 298,900 »
600 »					Desquels il faut déduire..... 50 »
					Représentant (du 1er novembre au 31 décembre), sur une somme de 300 fr. distraite le dit jour, 1er novembre du chap. III, et ajoutée au chapitre VII, pour augmenter le traitement des contrôleurs; ce qui réduit le montant du chapitre III, à..... 298,850 »
(A) 298,850 »					(B) Le traitement du directeur-général adjoint et des contrôleurs, compris dans le chapitre VII, avait été fixé par l'ordonnance du Roi précitée, pour l'année 1844, à la somme de..... 23,700 »
					A laquelle il faut ajouter..... 50 »
		.....	392,266 67		Représentant deux mois (du 1er novembre au 31 décemb. 1844), sur une augmentation annuelle de 300 fr. accordés le dit jour 1er novembre, à trois contrôleurs, et dont le montant a été prélevé sur le chapitre III (Voir l'observation A).
	393,200 »				Ce qui fait élever le montant du chapitre VII, à..... 23,750 »
16,100 »					
350,350 »					
13,200 »					
363,750 »					
5,700 »					
(B) 23,750 »					
393,200 »					
		12,201 72			
»	12,201 72	.....	57,292 48	2,707 52	
60,000 »	60,000 »				
453,200 »	465,401 72				
		12,201 72	449,559 15	2,707 52	
.....	933 33				
	464,468 39		464,468 39		

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

ÉTAT N° 8.

BUDGET des Dépenses des Caisses d'Amortissement et des Dépôts et Consignations, au 31 décembre 1844.

NUMÉROS DES CHAPIT.	NOMBRE des chefs, employés et agents de l'Administration.	NATURE DES DÉPENSES.			RESTANT à payer sur l'exercice 1843, au 31 déc. de la dite année 1843.	CRÉDIT ouvert pour l'exercice 1844, par l'ordonnance royale du 6 janvier 1844.	TOTAL.	PAIEMENTS EFFECTUÉS EN 1844 sur l'exercice 1843.	PAIEMENTS EFFECTUÉS EN 1844 sur l'exercice 1844.	RESTANT A PAYER au 31 décembre 1844.
				fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c	fr. c.
		PREMIÈRE PARTIE. — PERSONNEL DE L'ADMINISTRATION.								
1.	2.	Traitement du directeur général		20,000	.....	35,000 »				
		— et indemnité au caissier général		15,000						
2.	«	Indemnité pour les travaux de la Commission de surveillance			.....	600 »				
3.	115.	13 Caisse centrale		36,800	.....	(A) 298,850 »	395,200 »	.....	392,266 67	
		73 Comptabilité.	2 Chef de division et son adjoint	18,000						
			6 Bureau du grand-livre et des écritures générales	17,100						
			12 Bureau des comptes courants avec les receveurs généraux	31,400						
			18 Bureau des consignations	37,700	191,650					
			11 Bureau des retraites	27,500						
			25 Bureau des Caisses d'épargne et des dépôts divers	30,700						
			4 Secrétariat et archives	9,250						
		27 Contentieux, chefs et employés	14 Premier bureau	36,400	0,400					
			13 Second bureau	34,000						
4.	14.	Gens de service au nombre de 14			.....	16,100 »				
						330,350 »				
5.	2.	Abonnements d'un agent de change et d'un avoué conseil		12,000 » / 1,200 »	.....	13,200 »				
						363,750 »				
6.	«	Gratifications et indemnités pour travaux extraordinaires en 1844			.....	5,700 »				
		DEUXIÈME PARTIE. — PERSONNEL DU CONTRÔLE DE LA CAISSE CENTRALE.								
7.	6.	1 Traitement du directeur adjoint chargé spécialement du contrôle		12,000	.....	(B) 23,750 »				
		5 — des contrôleurs		11,750						
		Total des dépenses du personnel			.....	393,200 »				
		TROISIÈME PARTIE. — MATÉRIEL.								
	«	Solde de l'exercice 1843			12,201 72	»	12,201 72	12,201 72		
8.	«	Dépenses ordinaires.	Fournitures de bureaux, impressions, etc	28,000	.....	60,000 »	60,000 »	.....	37,292 48	2,707 82
			Bois et lumière	15,000						
			Entretien des bâtiments et du mobilier	17,000						
					12,201 72	453,200 »	465,401 72	12,201 72	449,559 15	2,707 82
		A déduire pour sept mois (du 1er juin au 31 décembre 1844) sur une somme de 1,600 f., différence entre le traitement de 3,000 fr. dont jouissait un employé de troisième classe, et la moyenne des emplois de cette classe, qui est de 1,400 fr.			.....	.....	933 33			
	137						464,468 39		464,468 39	

(A) Le traitement … chapitre III, avait été … la dite année 1844, à l…
Desquels il faut déd…

Représentant (du … somme de 300 fr. distra… et ajoutée au chapitre … trôleurs ; ce qui réduit…

(B) Le traitement du… leurs, compris dans le c… du Roi précitée, pour…
A laquelle il faut ajo…

Représentant deux m… sur une augmentation … 1er novembre, à trois co… levé sur le chapitre III (…
Ce qui fait élever le m…

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 1/2 p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Report.....	4,208,213	16,653	4,698,312	1,405,292
Paris (l'École de Pharmacie de).....	1,072	"	"	"
Hôtel royal des invalides (l').....	124	"	"	"
Académie royale de France à Rome (fonds provenant du legs fait par le sieur Jarry aux élèves architectes de l').....	1,228	"	"	"
Ordre royal de la Légion-d'Honneur.....	6,746,653	"	"	"
DIVERS.				
Armée française (Dotation faite à l') par M. le général baron de Feuchères.....	3,864	"	"	"
Bertrand (Henri-Gatien) (le comte), remploi de dotation...	1,606	"	"	"
Cavalerie française (Legs fait par M. le lieutenant général comte Fournier Sarlovèze en faveur de la).....	904	"	"	"
Corps royal du génie (Legs de Perrin Brichambault en faveur du).....	3,000	"	"	"
Enfants de troupe (Rente destinée à fonder à perpétuité un prix annuel en faveur des).....	396	"	"	"
Majorats et dotations (Compte d'accroissement des).....	206,055	"	"	"
Dito.....	"	"	"	64
Masse de réserve des prisonniers de la Seine.....	1,940	"	"	"
Martinière (Institution charitable dite de la), délivrance des prisonniers pour dettes, à Lyon..	12,345	"	"	"
Martinière (Institution charitable dite de la), Établissement d'une maison de bien public.....	15,258	"	"	"
Successions de militaires décédés. (Divers.).....	260	"	"	"
Divers (Rentes reçues en consignations pour le compte de)..	640,950	"	2,550	177,735
SERVICE DES RETRAITES.				
Les employés et fonctionnaires de l'Université de France...	60,000	"	"	"
Les principaux et régents des collèges communaux.....	12,000	"	"	"
Le fonds de pension de la Légion-d'Honneur, institué par l'ordonnance royale du 16 mai 1816.....	26,500	"	"	"
Les employés de l'école royale Polytechnique.....	4,550	"	"	"
" — du Ministère de l'intérieur.....	6,600	"	"	"
Les agents des prisons.....	11,000	"	"	"
Les employés des écoles d'arts et métiers d'Angers et de Chalons.....	3,600	"	"	"
Les employés de la vérification des poids et mesures.....	11,800	"	"	"
Les fonctionnaires de l'ordre judiciaire et les employés du Ministère de la justice.....	1,382	"	"	"
Les employés et ouvriers de l'Imprimerie royale.....	57,000	"	"	"
Les employés de la cour des comptes.....	2,915	"	"	"
" de la direction des caisses d'amortissement et des Dépôts et Consignations.....	26,665	"	"	"
Caisse des secours mutuels des ouvriers de la manufacture royale des tabacs de Paris.....	2,816	"	"	"
Les courriers de la direction générale des postes aux lettres.	55,600	"	"	"
Les employés de la préfecture du département de la Seine et administrations municipales.....	81,200	"	"	"
Les employés de la préfecture de police du département de la Seine.....	33,000	"	7,000	"
A Reporter.....	12,240,496	16,653	4,707,862	1,583,091

CAISSE DES DÉPOTS
ET CONSIGNATIONS.

DÉVELOPPEMENT sur les Rentes existant au 31 *décembre* 1844.

ÉTAT N° 9.

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 1/2 p. 100	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	fr.
Caisse des Dépôts et consignations (Son compte particulier.)	3,668,378	16,653	605,665	1,405,292
Idem. (fonds provenant des Caisses d'épargne, reçus par le Trésor antérieurement à la loi du 31 mars 1837)	"	"	4,092,647	"
ÉTABLISSEMENTS PUBLICS.				
Université de France (Dotation de l')	522,195	"	"	"
— Fondation de madame veuve de Beaumont, au profit de la Faculté de droit de Paris	2,327	"	"	"
— Fondation de M. le baron Dupuytren, au profit de la Faculté de médecine de Paris	7,000	"	"	"
— Fondation de madame la marquise de Montcalm au profit de l'église de la Sorbonne	526	"	"	"
— Legs fait par madame de Barkow, née Guilbert (à l'), destiné à aider des jeunes gens à faire de bonnes études, etc	2,000	"	"	"
— Concession provisoire au profit du collège communal de Toul (Meurthe)	669	"	"	"
— — au profit du collège communal de Bar-le-Duc (Meuse)	286	"	"	"
— — au profit du collège communal de Verdun (Meuse)	176	"	"	"
— — au profit des écoles de charité de Luzy (Nièvre)	153	"	"	"
Université royale (l'), fondation Bellanger, créée en faveur de deux étudiants de Château-Thierry (Aisne)	112	"	"	"
Commission de l'instruction publique, rente fondée par M. le comte de Père au profit du collège communal de Mezin (Lot-et-Garonne)	600	"	"	"
Beaune, le collège communal de (Côte-d'Or)	99	"	"	"
Sainte-Menehould (l'instruction publique pour le collège communal de) (Marne)	168	"	"	"
Sainte-Menehould (l'instruction publique pour l'école primaire de) (Marne)	168	"	"	"
Angers (l'École royale d'arts et métiers d') (Maine-et-Loire), legs de la veuve Leprince	1,632	"	"	"
Châlons-sur-Marne, (l'Ecole royale d'arts et métiers de) (Marne), legs de la veuve Leprince	1,608	"	"	"
Châlons-sur-Marne (l'Ecole royale d'arts et métiers) (Marne), Legs Fromont	116	"	"	"
A RE PORTER	4,208,213	16,653	4,698,312	1,405,292

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 1/2 p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
	fr.	fr.	fr.	
Report.....	12,479,867	16,653	4,713,232	1,584,457
Les empl. de la préfect. du dép. du Gers.....	2,745	"	"	"
" " de la Gironde.....	5,947	"	"	"
" " du Jura.....	2,582	"	"	"
" " des Landes.....	3,819	"	"	"
" " de la Loire (Haute-).....	1,487	"	"	"
" " de la Manche.....	4,147	"	"	"
" " de la Marne.....	4,584	"	"	"
" " de la Marne (Haute-).....	3,876	"	"	"
" " de la Meurthe.....	3,862	"	"	"
" " de la Nièvre.....	2,606	"	"	"
" " du Nord.....	9,481	"	"	"
" " des Pyrénées (Basses-).....	4,085	"	"	"
" " des Pyrénées-Orientales.....	2,616	"	"	"
" " du Rhin (Bas-).....	4,163	"	"	"
" " du Rhône.....	6,708	"	"	"
" " de la Saône (Haute-).....	3,999	"	"	"
" " de Saône-et-Loire.....	4,113	"	"	"
" " de la Sarthe.....	2,918	"	"	"
" " de Seine-et-Marne.....	4,010	"	"	35
" " de Seine-et-Oise.....	6,530	"	"	"
" " des Sèvres (Deux-).....	2,534	"	"	"
" " de la Somme.....	3,813	"	"	601
" " du Tarn.....	3,639	"	"	"
" " de Vaucluse.....	"	"	"	2,176
" " de la Vienne.....	3,846	"	"	"
" " de la Vienne (Haute-).....	3,829	"	"	"
" " des Vosges.....	2,910	"	"	"
La Caisse obligatoire d'épargne et de prévoyance des employés de la préfecture du département d'Indre-et-Loire.....	3,244	"	"	"
La Caisse des retraites des employés et gens de service des préfecture et sous-préfectures du départ. de Loir-et-Cher....	2,178	"	"	"
La Caisse spéciale de retenues et d'épargnes des employés de la préfecture du département de la Loire.....	1,165	"	"	"
Les employés et gens de service de la préfecture et de la sous-préfecture de Gourdon, département du Lot.....	1,066	"	"	"
Les employés de l'octroi de la ville d'Abbeville.....	576	"	"	"
" " d'Aix.....	1,210	"	"	"
" " d'Amiens.....	54	"	"	"
" " d'Angers.....	546	"	"	"
" " d'Autun.....	96	"	"	"
" " de Bayeux.....	823	"	"	"
" " de Bayonne.....	577	"	"	"
" " de Besançon.....	738	"	"	"
" " de Bordeaux.....	7,348	"	"	"
" " de Caen.....	2,866	"	"	"
" " de Cambrai.....	1,121	"	"	"
" " de Châlons-sur-Marne.....	428	"	"	"
" " de Clermont-Ferrand.....	1,310	"	"	"
" " de Dijon.....	440	"	"	"
" " de Dunkerque.....	1,344	"	"	"
" " d'Évreux.....	165	"	"	"
" " de Fougères.....	171	"	"	"
A Reporter.....	12,612,092	16,653	4,713,232	1,587,269

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.			DÉSIGNATION DES RENTES.			
			5 pour 100.	4 1/2 p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100
			fr.	fr.	fr.	fr.
		REPORT.....	12,240,496	16,653	4,707,862	1,583,091
Les administrateurs et employés des hôpitaux et hospices civils de Paris.....			15, 00	"	"	"
Les employés de l'administration du Mont-de-Piété de la ville de Paris.....			4 59,40	"	"	"
Les employés de la préfecture et le principal employé de chaque sous-préfecture du département de l'Ain.....			3,409	"	"	"
"	"	du Calvados....	4,846	"	"	"
"	"	du Morbihan...	4,202	"	"	"
Les employés de la préfecture et des sous-préfectures du département de l'Aisne.....			12,710			
"	"	de l'Ardèche.....	1,370	"	"	"
"	de la préfecture et des sous-préfectures du département des Ardennes.....		5,402	"	"	"
"	"	des Bouches-du-Rhône....	6,098	"	"	"
"	"	du Cantal.....	"	"	2,196	"
"	"	de la Corrèze.....	"	"	575	"
"	"	de la Dordogne.....	3,020	"	"	"
"	"	du Doubs.....	4,955	"	"	"
"	"	de la Drôme.....	2,665	"	"	"
"	"	de la Haute-Garonne.....	3,750	"	"	"
"	"	de l'Hérault.....	3,009	"	"	"
"	"	de l'Indre.....	3,386	"	"	"
"	"	de la Loire-Inférieure	"	"	"	1,273
"	"	du Loiret.....	3,580	"	"	"
"	"	de Lot-et-Garonne.....	2,508	"	"	"
"	"	de Maine-et-Loire.....	3,452	"	"	"
"	"	de la Meuse.....	5,554	"	"	"
"	"	du Pas-de-Calais.....	6,460	"	"	"
"	"	du Puy-de-Dôme.....	5,105	"	"	"
"	"	des Hautes-Pyrénées.....	2,781	"	"	"
"	"	du Haut-Rhin.....	4,633	"	"	"
"	"	de la Seine-Inférieure.....	10,098	"	"	"
"	"	de Tarn-et-Garonne.....	2,792	"	"	"
"	"	du Var.....	3,937	"	"	"
"	"	de l'Isère.....	2,768	"	"	"
"	"	de l'Orne.....	4,599	"	"	"
"	"	de la Vendée.....	1,539	"	"	"
Les employés de la préfecture		du départ. de l'Allier.....	1,967	"	"	"
"	"	des Alpes (Basses-).....	2,383	"	"	"
"	"	des Alpes (Hautes-).....	2,678	"	"	"
"	"	de l'Ariège.....	3,275	"	"	"
"	"	de l'Aube.....	3,939	"	"	"
"	"	de l'Aude.....	3,506	"	"	"
"	"	de l'Aveyron.....	1,007	"	"	"
"	"	de la Charente.....	4,234	"	"	"
"	"	du Cher.....	3,091	"	"	"
"	"	de la Corse.....	3,234	"	"	93
"	"	de la Côte-d'Or.....	3,997	"	"	"
"	"	des Côtes-du-Nord.....	1,080	"	"	"
"	"	de l'Eure.....	4,013	"	"	"
"	"	d'Eure-et-Loir.....	"	"	2,599	"
"	"	du Finistère.....	3,383	"	"	"
"	"	du Gard.....	4,152	"	"	"
		A REPORTER.....	12,479,867	16,653	4,713,232	1,584,457

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 ½ p. 100	4 pour 100.	3 pour 100
	fr.	fr.	fr.	fr.
REPORT.....	12,732,348	16,653	4,713,232	1,589,323
Les employés de l'administr. municipale de la ville d'Amiens.	2,379	"	"	"
» de l'administration municipale de la ville de Rennes.....	2,419	"	"	"
» de l'administration municipale et communale				
» de la ville de Limoges	1,398	"	"	"
» de l'hospice de bienfaisance de la ville d'Aix...	204	"	"	"
» des hospices de la ville d'Aix	556	"	"	"
» de la ville de Bordeaux	1,617	"	"	"
» des hôpitaux et hospices de la ville de Marseille.	1,243	"	"	"
» de l'administration du bureau de bienfaisance représentant la Grande Miséricorde de la ville de Marseille.....	438	"	"	"
Les employés et médecins des hospices de la ville de Nantes.	"	"	"	852
Les agents salariés du bureau de charité de la ville de Reims.	185	"	"	"
Les employés de l'hospice royal de la ville de Saint-Germain-en-Laye.....	290	"	"	"
» du bureau de charité de la ville de Toulon..	89	"	"	"
» de l'hospice royal de la ville de Versailles...	247	"	"	"
Les employés des octrois des communes. d'Angoulême, La Rochefoucauld, Vart, Lavalette, Barbezieux, Cognac, Confolens, Ruffec, Rouillac, Verteuil, Mansle, Aigre, Jarnac et Châteauneuf.	1,066	"	"	"
Les employés de la halle aux grains de la ville d'Amiens.....	309	"	"	"
Les gardes-pompiers de la ville du Puy.....	127	"	"	"
Les sapeurs-pompiers de la ville de Lunéville.....	242	"	"	"
Les employés et salariés de la ville de Marseille.....	4,089	"	"	"
» de la ville de Versailles.....	5,176	"	"	"
» du Mont-de-Piété de la ville de Versailles....	170	"	"	"
La Caisse obligatoire de retraites au profit des employés de l'hospice de la ville d'Alençon.....	213	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenue et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la mairie de la ville d'Alençon.....	286	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la mairie de la ville du Blanc.....	59	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres employés salariés de la ville de Caen	1,084	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenue et de prévoyance des employés de l'octroi de la ville de Chartres...	239	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Chartres.....	227	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Châteaudun.....	197	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Clermont-Ferrand.....	1,176	"	"	"
La caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville du Mans.....	379	"	"	"
TOTAUX.....	12,763,249	16,653	4,713,232	1,590,175

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.			DÉSIGNATION DES RENTES.			
			5 pour 100.	4 ½ p. 100.	4 pour 100.	3 pour 100.
			fr.	fr.	fr.	fr.
		REPORT.....	12,612,092	16,653	4,713,232	1,587,269
Les employés de l'octroi de la ville		de Grenoble.....	166	"	"	1,091
"	"	de la Croix-Rousse.....	283	"	"	"
"	"	de la Rochelle.....	924	"	"	"
"	"	de Lille.....	3,200	"	"	"
"	"	de Limoges.....	616	"	"	"
"	"	de Lisieux.....	1,465	"	"	"
"	"	de Lyon.....	14,812	"	"	"
"	"	de Marseille.....	7,606	"	"	"
"	"	de Montreuil.....	"	"	"	45
"	"	de Moulins.....	1,248	"	"	"
"	"	de Nantes.....	10,673	"	"	"
"	"	d'Orléans.....	1,975	"	"	"
"	"	de Péronne.....	12	"	"	"
"	"	de Reims.....	5,153	"	"	"
"	"	de Rouen.....	1,664	"	"	"
"	"	de Saint-Chamond.....	356	"	"	"
"	"	de Saint-Étienne.....	2,272	"	"	"
"	"	de Saint-Germain-en-Laye	636	"	"	"
"	"	de Sedan.....	924	"	"	"
"	"	de Toulouse.....	3,820	"	"	"
"	"	de Valenciennes.....	2,123	"	"	"
"	de la mairie et de l'octroi de la ville	de Bourges	200	"	"	"
"	"	de Brest.....	1,675	"	"	12
"	"	de Condé.....	237	"	"	"
"	"	de Dieppe.....	991	"	"	367
"	"	de Douai.....	3,513	"	"	"
"	"	du Hâvre.....	702	"	"	"
"	"	de Lunéville.....	1,091	"	"	"
"	"	de Metz.....	3,669	"	"	"
"	"	de Nancy.....	2,671	"	"	78
"	"	de Toul.....	80	"	"	246
"	"	de Troyes.....	3,239	"	"	215
"	de la mairie de la ville	d'Aix.....	2,549	"	"	"
"	"	d'Angers.....	847	"	"	"
"	"	d'Angoulême.....	356	"	"	"
"	"	de Bordeaux.....	5,494	"	"	"
"	"	de Châteauneuf.....	33	"	"	"
"	"	de Châteauroux.....	200	"	"	"
"	"	de Dinan.....	305	"	"	"
"	"	d'Évreux.....	581	"	"	"
"	"	de La Rochefoucauld....	66	"	"	"
"	"	de Lille.....	8,653	"	"	"
"	"	de Lyon.....	10,130	"	"	"
"	"	de Perpignan.....	1,151	"	"	"
"	"	de Reims.....	5,320	"	"	"
"	"	de Rouen.....	833	"	"	"
"	"	de Ruffec.....	79	"	"	"
"	"	de Saint-Germain-en-Laye.	634	"	"	"
"	"	de Tarbes.....	173	"	"	"
"	"	de Toulon.....	545	"	"	"
"	"	de Toulouse.....	2,195	"	"	"
"	et agents salariés de la ville	de Mulhausen....	2,116	"	"	"
		A REPORTER.....	12,732,348	16,653	4,713,232	1,589,325

Certifié le présent compte-rendu pour l'année 1844, conforme, dans toutes ses parties, aux résultats inscrits sur les livres de la comptabilité des deux établissements, et contrôlé avec les comptes individuels établis sur pièces justificatives fournies par les comptables, pour être soumis au jugement de la cour des comptes.

Le chef de la division de comptabilité,

Signé F. DE MONSEIGNAT.

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

Signé J. PASQUIER.

Vu et vérifié par la Commission de surveillance.

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

DÉSIGNATION DES PROPRIÉTAIRES.	DÉSIGNATION DES RENTES.			
	5 pour 100.	4 ½ p. 100.	4 pour 100.	3 pour
	fr.	fr.	fr.	
Report.....	12,758,452	16,653	4,713,232	1,59
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Saint-Étienne.....	795	"	"	
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Saint-Lô.....	85	"	"	"
La caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie et de l'octroi de la ville de Soissons...	1,275	"	"	"
La Caisse obligatoire d'épargne et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Tours.....	492	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés et autres agents salariés de la ville de Verdun.....	495	"	"	"
La caisse obligatoire de retenues et de prévoyance des employés de la mairie de la ville de Vannes.....	1,302	"	"	"
La Caisse obligatoire de retenues et de prévoya ce des employés de la ville de Poitiers.....	353	"	"	"
Totaux.....	12,763,249	16,653	4,713,232	1,59

SSIONS
129.

15.

F

SSIONS
129.

15.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Prince D'ECKMUHL, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen des Projets de loi qui autorisent le département du Jura à s'imposer extraordinairement, et les villes de Belleville et de Saint-Lô à contracter des emprunts.

1er PROJET. (Jura.)

MESSIEURS,

Le conseil général du Jura, s'occupe depuis longtemps de la nécessité où il se trouve de reconstruire les bâtiments où sont renfermées les archives départementales. En 1838, on y songeait déjà; on avait adopté, sauf modifications, les plans de l'architecte Dourchot, se montant à 86.000 fr., et voté deux centimes sur les quatre contributions

---

* Cette commission était composée de MM. le prince D'ECKMUHL, le comte D'HÉDOUVILLE, le duc D'ISTRIE, le comte LANJUINAIS, LESERGEANT DE MONNECOVE, le marquis DE RAIGECOURT, le duc DE TRÉVISE.

directes, mais ces fonds ont été absorbés par une autre destination. En 1840, on y est revenu; l'administration indiquait les inconvénients qu'entraînait le mauvais choix indiqué dans le projet, pour l'emplacement de l'édifice. Une nouvelle étude fut ordonnée et soumise au conseil général qui, en 1841 et 1842, a été obligé d'ajourner sa détermination, faute de ressources suffisantes pour couvrir la dépense. Enfin, en 1843, il a aussi ajourné par la même raison l'exécution d'un projet, qui lui paraissait préférable à tous les autres. Il offrirait en effet, toutes les garanties possibles de salubrité et de sûreté; de plus, il serait placé sous la surveillance immédiate du concierge de la préfecture, aux bâtiments de laquelle il ferait suite, et dont le portique lui servirait d'entrée.

Dans la session de 1844, séance du 3 septembre, le conseil général adoptait définitivement le projet de l'architecte Perrard, pour la construction des archives départementales, sauf quelques modifications tendant à donner plus de solidité et de durée aux travaux à exécuter. Dans la même séance, le conseil général, songeant à exécuter de suite différentes constructions nouvelles, et à améliorer divers édifices départementaux, avait demandé, pour pourvoir à ces dépenses évaluées en tout à la somme de 258.000 francs, que le département du Jura fût autorisé à s'imposer extraordinairement deux centimes par franc, sur les quatre contributions directes, pendant quatre ans, à partir de 1846.

M. le préfet du Jura écrivit à M. le Ministre de l'intérieur le 20 septembre 1844, en lui transmet-

tant la délibération du conseil général. Tout en approuvant les vues du conseil, et en admettant l'urgence des dépenses à faire, il reconnaissait cependant que le projet du bâtiment d'archives était le seul complet et rédigé conformément aux prescriptions du règlement ministériel du 6 mars 1843, sur le service des archives.

Ces considérations décidèrent M. le Ministre de l'intérieur à ajourner toutes les demandes du conseil général, autres que celle du bâtiment des archives, en restreignant à deux années l'imposition demandée.

Le conseil général des bâtiments civils, au ministère des travaux publics, consulté, avait donné également un avis favorable à la reconstruction du bâtiment des archives, dont l'impérieuse nécessité lui paraissait évidente, et il avait approuvé les plans, sauf quelques modifications. La dépense projetée lui semblait aussi renfermée dans de justes limites, puisqu'il ne s'agissait plus que d'une somme de 78.519 francs 92 centimes.

Par tous ces motifs, M. le Ministre de l'intérieur s'est décidé à présenter un projet de loi que la Chambre des Députés a déjà voté et dont votre commission vient aujourd'hui, Messieurs les Pairs, vous proposer l'adoption.

2e PROJET. (Belleville.)

La commune de Belleville (Seine), a acquis depuis quelques années une importance considérable. Sa population, qui était il n'y a pas longtemps, fort

peu nombreuse, dépasse maintenant le nombre de 20.000 individus, comme le constate le dernier recensement. Ses revenus ont subi un accroissement proportionnel à celui de sa population, car ils dépassent tous les ans 100.000 francs, et doivent s'augmenter encore. Cependant elle ne possède pas d'hôtel de ville, et sa mairie est renfermée dans un espace étroit, insuffisant et mal sain, qu'elle n'occupe qu'à titre de location. Depuis longtemps déjà, le conseil municipal avait l'intention de sortir de cet état provisoire, fâcheux, et dès l'année 1838 il avait commencé à s'en occuper; à toutes ses sessions annuelles, à partir de cette époque, cette même question avait été agitée. On était entré en marché avec un sieur Cotelet; son terrain avait été évalué à la somme de 95.000 f., mais les frais de construction se seraient élevés à plus de 200.000 fr., et on recula devant cette énorme dépense, d'autant que la position n'était pas bien choisie.

D'autres propositions de ventes de terrains avaient été faites au conseil municipal qui ne les avait pas agréées, quand M. le maire de la commune de Belleville vint lui soumettre les offres qui lui avaient été faites par un sieur Delouvain, qui voulait vendre sa propriété au prix de 272.000 fr. Une commission, nommée dans le conseil, conclut à l'unanimité en faveur de la convenance de l'acquisition. Un sous-seing privé, daté du 25 août 1844, fut passé entre M. le maire de Belleville et le sieur Delouvain. Il s'engageait à vendre à la commune de Belleville, qui voulait y établir le siége de sa mai-

rie, la propriété dite l'Ile-d'Amour, aux charges et conditions exprimées dans ledit acte.

Examinons maintenant quelles sont les ressources de la commune. Son excédant annuel et disponible de recette est de 55.642 francs : si on y ajoute le produit de la vente de quatre lots de terrains communaux, dont le paiement sera totalement opéré, au plus tard en 1849, et se monte à 6.733 francs, la commune se procurera en dix ans, au moyen de cet excédant et de cette vente, un capital total de 563.153 francs.

La commune avait demandé de plus un secours de 50.000 francs pour l'achat du terrain et la construction de la nouvelle mairie; il en a été accordé 45.000. Enfin, pour le complément de ses dépenses, le conseil municipal a voté, le 7 janvier, une imposition extraordinaire de 10 centimes additionnels, au principal des quatre contributions directes, qui devra donner 147.000 francs en dix ans.

Tous ces chiffres ont été bien établis et approuvés par les autorités supérieures. Leur opinion est que la commune de Belleville aura, en dix années, 755.153 francs de recettes disponibles. Si on en retranche le prix de l'acquisition et de l'emplacement de la nouvelle mairie, et les frais accessoires évalués en tout à 356.992 francs, il lui restera encore 398.171 francs pour pourvoir à l'amélioration de ses voies publiques et à ses autres dépenses imprévues, et l'emprunt qu'aura fait la ville sera entièrement remboursé au moyen de ses revenus ordinaires.

C'est pourquoi, Messieurs les Pairs, votre com-

mission a l'honneur de vous demander de vouloir bien donner votre sanction à un projet de loi qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés.

3e PROJET. (Saint-Lô.)

La ville de Saint-Lô était depuis longtemps préoccupée de l'idée d'accomplir divers travaux très-importants, et tous d'une plus ou moins grande urgence. Mais des rivalités de quartier, des discussions sur les emplacements que devaient occuper les différentes constructions, avaient amené des modifications successives dans les projets, et rien n'avait été adopté.

En 1844, la nécessité de s'entendre et de se mettre d'accord pour arriver à un résultat, se fit comprendre. Tous les intérêts particuliers furent mis de côté, et l'intérêt général seul fut consulté: chacun fit des concessions, et, grâce au patriotisme sincère et éclairé des principaux habitants de Saint-Lô, on arriva à prendre, à l'unanimité, une résolution qui n'était qu'une honorable transaction entre toutes les opinions, et satisfaisait en même temps tout le monde.

C'était le 11 janvier que cette délibération fut prise. Plus tard, le 23 juin 1844 et le 17 avril 1845, le conseil municipal, ferme dans sa résolution, approuva les plans et devis définitifs, et s'occupa de créer toutes les ressources nécessaires à l'exécution de ses projets.

Le travail le plus urgent était la reconstruction du collége, que M. le Ministre de l'instruction pu-

blique avait déjà plusieurs fois menacé de fermer, à cause de son état de ruine. Sa reconstruction, sur l'emplacement où il est actuellement, a été votée à l'unanimité, ainsi que cinq autres projets d'une nécessité moins absolue peut-être, mais cependant très-urgente. Les voici dans l'ordre où ils ont été adoptés :

1° La reconstruction du collége sur l'emplacement qu'il occupe ;

2° La restauration de l'une des flèches de l'église paroissiale ;

3° L'achat et la démolition de plusieurs maisons qui masquent le portail de cet édifice ;

4° La construction de marchés couverts ;

5° La construction d'un hôtel de ville ;

6° L'agrandissement de la halle aux menus grains.

Toutes les délibérations du conseil municipal de Saint-Lô ont été mises sous les yeux de votre commission, qui a pu se convaincre que tout avait été mûrement pesé et examiné. Après s'être rendu compte de la nature et du montant des dépenses à faire, on a dû se demander comment on y subviendrait? 118.000 francs ont été affectés par le conseil municipal à la reconstruction du collége actuel; 7.000 francs à la réparation de l'une des flèches de l'église; 18.500 francs à l'achat et à la démolition de plusieurs maisons qui masquent le portail de l'édifice ; 40.000 francs à la construction d'un marché sur l'emplacement des halles et boucheries ; 80.000 francs à la construction d'un hô-

tel de ville sur la place de la Préfecture; 19.000 fr. au prolongement de la petite halle aux grains.

La dépense totale de ces différentes constructions, en y ajoutant les sommes déjà votées à l'avance par le conseil municipal, savoir : une subvention de 10.000 fr. pour la construction d'une école normale; 15.000 francs pour l'achèvement de la route de Tépy, et enfin une subvention de 10.000 fr. pour la démolition des maisons qui obstruent la route royale, dans la traverse de Saint-Lô, au lieu dit le Gronais; la dépense, dis-je, se monte à 347.500 francs.

Les revenus libres de la ville sont loin d'être assez considérables pour payer, à mesure de leur exécution, les grands travaux qu'elle se propose d'entreprendre. Aussi demande-t-elle l'autorisation d'emprunter à la caisse des dépôts et consignations, une somme de 220.400 francs, afin de pouvoir y subvenir. Le reste de la dépense sera pris sur les ressources ordinaires. En effet, l'excédant de ses recettes est maintenant de 27.822 fr. par an, et doit atteindre et dépasser très-prochainement le chiffre de 33.000 francs.

Il n'est donc pas difficile pour la ville de consacrer tous les ans 24.000 francs à l'acquittement de travaux; mais il lui faudrait un temps énorme pour amortir l'emprunt qu'elle veut contracter. Aussi demande-t-elle à s'imposer extraordinairement 12 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, pendant douze ans.

Votre commission, Messieurs les Pairs, a examiné attentivement les états dressés par l'adminis-

tration locale, et qui expliquent les résultats de l'opération financière, et elle a pu s'assurer qu'au moyen de l'impôt extraordinaire et de ses ressources ordinaires que la réalisation de ses projets tend du reste à accroître encore, la ville de Saint-Lô pourra, en douze ans, solder ses travaux et rembourser le capital et les intérêts de l'emprunt. Nous avons pu voir, en outre, que jamais la ville de Saint-Lô n'a supporté de dépenses extraordinaires, et elle sera infiniment moins grevée par la charge qu'elle demande à s'imposer, que ne le sont la plupart des villes chef-lieux de départements.

Tous ces motifs, Messieurs les Pairs, ont déterminé votre commission à vous demander l'adoption d'un projet de loi présenté par le Ministre de l'intérieur, et qui a déjà obtenu la sanction de la Chambre des Députés.

ESSIONS

130.

—

845.

ESSIONS
130.
—
845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE RAIGECOURT, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de deux Projets de loi relatifs, le premier à une imposition extraordinaire votée par le département de la Nièvre ; et le second à un changement de circonscription territoriale dans le département de l'Eure.

1er PROJET. (Nièvre.)

MESSIEURS,

La commission à laquelle vous avez renvoyé divers projets de loi d'intérêts locaux, a l'honneur de vous présenter le rapport sur le projet de loi relatif à une imposition extraordinaire votée par le conseil général de la Nièvre.

Ce département était, il y a quinze ans, un des plus mal partagés sous le rapport des communi-

* Cette commission était composée de MM. le prince D'ECKMUHL, le comte D'HÉDOUVILLE, le duc D'ISTRIE, le comte LANJUINAIS, LESERGEANT DE MONNECOVE, le marquis DE RAIGECOURT, le duc DE TRÉVISE.

cations. Grâce aux efforts du conseil général, environ 600 kilomètres de routes départementales sont à l'état d'entretien, et la viabilité est généralement satisfaisante. Mais, dans le légitime empressement de faire jouir promptement les populations de leurs sacrifices, quelques tracés imparfaits ont été conservés, quelques pentes trop abruptes adoptées; d'anciens ponts exigent une reconstruction immédiate. Cependant, Messieurs, toutes les ressources disponibles ont été épuisées, jusques et y compris le produit de l'imposition extraordinaire, qui expire le 31 décembre 1846. 592.500 francs sont encore nécessaires pour terminer et perfectionner les routes départementales, et reconstruire ou réparer les ponts. Les chemins vicinaux de grande communication actuellement classés ne pourraient, avec les ressources ordinaires, être terminés avant treize années; il a semblé juste au conseil général de la Nièvre, et votre commission a partagé cet avis, il a paru juste, disons-nous, de faire participer le plus tôt possible au perfectionnement de la viabilité les communes qui ne possèdent pas de routes départementales, et qui cependant ont contribué, avec les autres, à en doter le département. Le conseil général a demandé à être autorisé à imposer pendant dix ans, 2 centimes extraordinaires au principal des quatre contributions directes, lesquels centimes seraient appliqués aux chemins vicinaux de grande communication actuellement classés, et permettraient de les terminer dans l'espace de six années.

D'un autre côté, le département ayant de pré-

férence porté toutes ses ressources sur le service qui intéressait le plus directement la généralité des habitants, il en est résulté que d'autres intérêts départementaux sont restés en arrière, et il est temps de s'en occuper.

En première ligne vient l'asile départemental de la Charité, qui, destiné maintenant à recevoir les aliénés, a besoin d'avoir un local agrandi et approprié à sa destination.

Les prisons sont toutes dans un état déplorable, et la sécurité publique est aussi compromise que la santé des détenus; il devient urgent de les reconstruire.

Enfin la ville de Nevers ne possède pas de palais de justice. La cour d'assises et le tribunal de première instance sont logés trop à l'étroit dans l'ancien palais ducal, dont une partie appartient à la ville et est affecté au service municipal.

Le conseil général a autorisé le préfet, sous réserve de l'approbation de l'autorité supérieure, à traiter avec le conseil municipal de Nevers, pour que la ville devînt seule propriétaire de l'ancien palais ducal, qui deviendra ainsi un hôtel de ville convenable, mais à la condition que la ville de Nevers fournira gratuitement, à titre d'échange, les terrains nécessaires aux nouvelles constructions et contribuera, dans une proportion déterminée, à la construction du palais de justice.

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le dire plus haut, Messieurs, l'achèvement des routes départementales exige une somme de. 592.500 f.

La subvention aux chemins vici-

Report.	592.500 f.
naux de grande communication actuellement classés exige celle de. . .	380.000
L'amélioration de l'asile départemental coûtera, suivant les devis approuvés	150.000
La dépense pour la construction du palais de justice, pour la partie à la charge du département.	310.000
La dépense de la prison départementale de Nevers, calculée pour 90 cellules.	270.000
Et celle des trois autres prisons, savoir : Château-Chinon, Clamecy et Cosne, montera à.	212.000
Total.	1.914.500 f.

Pour pourvoir à ces dépenses, dont l'utilité a paru parfaitement constatée à votre commission, le conseil général a voté pour dix ans, qui commenceront à courir au 1er janvier 1847, un impôt extraordinaire de 9 centimes additionnels aux quatre contributions directes.

Une objection se présente naturellement à l'esprit. Au premier abord, on ne voit pas pourquoi on voterait, dès 1845, un impôt dont la perception ne doit commencer qu'en 1847.

Cette objection, Messieurs, votre commission se l'est faite, mais elle a trouvé la réponse dans le dossier qui lui a été remis à l'appui du projet en question ; cette réponse lui a paru péremptoire.

En effet, l'agrandissement de l'asile de charité

exige de longues négociations, peut-être même l'expropriation des lieux dont l'adjonction devient nécessaire à cet établissement.

De longues négociations seront aussi nécessaires, tant avec la ville de Nevers qu'avec des particuliers pour arriver à la conclusion de l'échange, dont nous avons eu l'honneur de vous entretenir, et à l'acquisition de quelques terrains qui pourront devenir necessaires à l'établissement du palais de justice et de la prison de Nevers. Ces négociations diverses ne pourront se suivre utilement que lorsque les fonds seront assurés par une loi, et ce n'est pas trop d'une année pour les mener à bonne fin.

Nous devons encore, Messieurs, vous faire observer que cette imposition extraordinaire ne sera pas une charge nouvelle pour le département ; il paie en ce moment 13 centimes. Ainsi, si vous adoptez le projet de loi, comme votre commission a l'honneur de vous le proposer, à partir du 1er janvier 1847, le département sera exonéré de 4 centimes.

En donnant la sanction législative à la délibération du conseil général de la Nièvre, vous aurez, Messieurs, assuré des services importants, et bien mérité d'un département jadis si arriéré, et qui a fait d'utiles et heureux efforts pour prendre un rang élevé dans le pays.

2e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des arrondissements de Louviers et des Andelys, sur le territoire des communes de Tosny et des Andelys. (Eure.)*

MESSIEURS,

La commune des Andelys demande la distraction de la commune de Tosny, et l'adjonction à son territoire de l'île des Trois-Rois.

Le conseil d'arrondissement des Andelys et le conseil général de l'Eure appuient cette demande : le conseil d'arrondissement de Louviers, le conseil municipal de Tosny et trente-huit habitants de cette commune s'y opposent.

L'inspection du plan joint au dossier montre la convenance de la réunion demandée par le conseil municipal des Andelys. L'île des Trois-Rois paraît devoir faire naturellement partie du territoire des Andelys, car elle n'en est séparée que par un petit bras de la Seine qui se comble tous les jours, tandis qu'elle est séparée de la commune de Tosny par la largeur de la rivière principale.

Peut-être, cette convenance locale ne serait-elle pas suffisante pour autoriser l'adjonction proposée, mais le motif principal tant de l'opposition de la commune de Tosny que de la demande en adjonction faite par la commune des Andelys paraît être l'espèce de franchise dont jouit cette petite île, par laquelle il devient facile d'introduire en contrebande, au détriment de l'octroi des Andelys, les marchandises passibles des droits.

Des intérêts de cette nature n'ont pas paru mériter qu'on s'y arrêtât; d'ailleurs, cette île n'a qu'une étendue de 10 hectares, et son produit est presque nul.

Votre commission a donc l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE SAINTE-HERMINE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de onze Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires et à des emprunts votés par six départements** et par les villes d'Angoulême et de Saint-Omer, et à un changement de circonscription territoriale dans le département de Saône-et-Loire.

MESSIEURS,

Sur les onze projets soumis à votre sanction, dix regardent plus ou moins les intérêts financiers des départements de l'Allier, du Loiret, du Rhône, de la Sarthe, de Seine-et-Marne, de la Vienne et des villes d'Angoulême et de Saint-Omer.

Avant de vous faire connaître l'opinion de votre

---

* Cette commission était composée de MM. le duc DE CHOISEUL-PRASLIN, le comte DUROSNEL, le président DE GASCQ, le comte DE MONTESQUIOU, ROUILLÉ DE FONTAINE, le comte DE SAINTE-HERMINE, le comte SIMÉON.

** Allier (2 projets), Loiret, Rhône (2 projets), Sarthe, Seine-et-Marne, Vienne.

commission sur chacun d'eux, je suis chargé de vous exprimer en son nom le regret qu'elle a éprouvé de voir qu'en général la Chambre était saisie trop tard, surtout en aussi grand nombre, de demandes susceptibles, par leurs conséquences, de charger démesurément les contribuables; que dans l'occurence, un pareil retard s'explique d'autant moins que les dossiers paraissent être plus ou moins en état depuis plusieurs mois, et qu'il ne s'accorde guère avec les motifs d'urgence mis en avant; que les pièces produites laissent, entre autres, à désirer des indications précises de chiffres, sans lesquelles il est impossible de se bien fixer sur l'importance totale des sommes réclamées, comme sur les suites que peuvent entraîner leur vote; qu'une telle façon de procéder a encore le désavantage de nuire aux travaux bien entendus de la Chambre, en ce sens que le temps manque pour les étudier convenablement.

Ceci dit avec l'espoir qu'à l'avenir M. le Ministre compétent saura prendre des mesures pour que les inconvénients signalés ne se renouvellent plus, je vais remplir le devoir dont m'a chargé votre commission.

1er PROJET. (Allier.)

Depuis longtemps, la situation du service des aliénés dans ce département avait provoqué la sollicitude de l'administration sur l'urgence de dispositions convenables pour la complète exécution des prescriptions de la loi du 20 juin 1838.

Les bâtiments où se trouvent recueillis ces malheureux appartiennent aux hospices de Moulins, auxquels le département paie un prix de location, en vertu d'un bail expirant le 1er avril 1847 et dont la prolongation pouvait être refusée.

En outre la notoire insuffisance de ce local et sa mauvaise disposition compromettent gravement le service.

Il ne peut donc s'élever le moindre doute sur la nécessité de posséder un asile spécial, approprié à sa destination réelle, dans ce département qui, d'ailleurs, compte malheureusement un nombre considérable d'individus atteints d'aliénation mentale et d'épilepsie.

La dépense de l'établissement projeté est évaluée à 350.000 francs. C'est pour la couvrir qu'on vous demande l'autorisation de recourir à une imposition extraordinaire pendant 10 ans, à partir de 1846, de deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, et à un emprunt de 50.000 francs, dont le taux d'intérêt ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, réalisable dès cette année, afin de faciliter notamment le commencement immédiat des travaux, et remboursable en 10 ans sur le produit de ladite imposition qui devra rendre annuellement 37.000 francs environ.

Votre commission, du reste, a reconnu que l'état financier de l'Allier permettait que ce sacrifice, qui intéresse à un si haut degré l'humanité, lui fût imposé. Elle vous propose, en conséquence, Messieurs, d'adopter le projet de loi.

2e PROJET. (Allier.)

Le même département demande l'autorisation de contracter un emprunt de 230.000 fr. pour l'affecter aux travaux des chemins vicinaux de grande communication, et de s'imposer extraordinairement, pendant dix ans, à partir de 1846, 1 centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, pour l'amortissement de l'emprunt et le service des intérêts.

A raison des charges que le premier projet impose à l'Allier, votre commission a recherché de plus près s'il est possible, si cette nouvelle dépense était utile et si elle était réalisable sans trop grever l'avenir des contribuables.

D'abord l'utilité de la dépense lui a paru justifiée par les faits et considérations que voici :

Les chemins de grande communication classés dans l'Allier sont au nombre de vingt-huit, et présentent une longueur totale de 976 kilomètres, sur lesquels 496 kilomètres seulement sont parvenus à l'état d'entretien, entretien qui absorbe et absorbera de plus en plus une forte part des allocations annuelles.

Une somme totale de 1.722.000 fr. serait nécessaire pour le complet achèvement de ces voies de communication.

Or, les ressources ordinaires du département, tant en prestations qu'en centimes communaux et subventions départementales, ne devant produire pendant cinq années qu'un million applicable aux

travaux neufs, indépendamment de 140.000 fr. pour frais d'entretien, il est donc en cas de pourvoir à un déficit de 722.000 fr.

Par conséquent l'emprunt de 230.000 fr. ne sera qu'un faible contingent eu égard aux besoins. Il permettra simplement de s'occuper de quelques ouvrages d'art important, qui requièrent une rapide et immédiate exécution, dans une contrée où presque toutes les rivières sont torrentielles, et de hâter l'ouverture des lignes de la montagne, partie du département qui se trouve entièrement dépourvue de voies de communication; enfin, il aura pour effet de seconder l'élan des populations qui ont offert spontanément des souscriptions particulières et communales.

Quant à la situation financière du département elle est loin de s'opposer à ce qu'il soit donné suite à la demande du conseil général, et ses intérêts semblent exiger qu'elle soit sanctionnée. Les centimes spéciaux créés par la loi du 21 mai 1836, étant tout à fait insuffisants pour la satisfaction des besoins urgents de l'Allier, en ce qui regarde le service des voies de grande communication, il convient de lui fournir à cet égard des moyens extraordinaires.

Le centime et demi, pendant dix années, donnera environ 270.000 fr. qui couvriront et au delà le capital et les intérêts de l'emprunt.

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

3e PROJET. (Loiret.)

Une loi du 5 août 1840 a autorisé le département du Loiret à s'imposer extraordinairement pour contribuer, jusqu'à concurrence de 100.000 fr., à l'édification d'un Hôtel-Dieu à Orléans, dont la dépense totale était évaluée alors à 1.050.000 fr., non compris l'acquisition des terrains nécessaires et l'achat du mobilier.

Il n'y a eu de constructions exécutées par l'administration des hospices de la ville d'Orléans que pour loger 300 malades. Mais l'augmentation sans cesse croissante des malades, et l'admission des militaires dans l'établissement, pour le traitement des maladies syphilitiques ou psoriques, par suite d'un pacte avec le Ministre de la guerre, ont déjà démontré l'insuffisance de ces constructions en même temps que la nécessité d'une annexe destinée à recevoir 100 malades de plus.

C'est pour concourir à cette dépense nouvelle, dont le chiffre n'est révélé par aucun des documents joints au projet, que le conseil général du Loiret a demandé l'autorisation de s'imposer extraordinairement, jusqu'à concurrence de 75.000 fr., pendant les trois années 1846, 1847 et 1848, 84 centièmes de centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

En présence d'une situation financière favorable et des sentiments de haute humanité qui ont animé le conseil général du Loiret, votre commission croit devoir vous proposer l'adoption du projet de loi en question.

4e PROJET. (Rhône.)

Par une loi du 23 mai 1841, ce département a été autorisé à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir du 1er janvier 1842, 4 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être consacré à l'achèvement des routes départementales.

Il est constaté, par la statistique fournie par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qu'il ne faudrait pas moins de 1.092.000 francs, si, tant était qu'ils y suffisent, pour parvenir à l'achèvement complet de ces voies de communication, au nombre de dix, d'une longueur totale de 276 kilomètres.

Les travaux qui restent à exécuter n'ayant pas tous la même importance, quelques-uns peuvent être ajournés. Quant à ceux qu'il est nécessaire de terminer promptement, ils exigent une somme d'environ 635.000 francs.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général du Rhône a reconnu la nécessité de prolonger l'imposition extraordinaire accordée par la loi du 23 mai 1841.

Aussi, dans sa dernière session, il a demandé qu'il fût permis au département de s'imposer extraordinairement, pendant trois années, à partir de 1846, 4 centimes additionnels pour concourir à l'achèvement des routes départementales.

Le quantum de cette imposition devra rendre approximativement 564.000 francs qui donneront les moyens à l'administration de satisfaire aux besoins les plus indispensables.

Selon la répouse de M. le Ministre des finances qui a été consulté, comme d'habitude, sur l'opportunité de la mesure, le département du Rhône peut d'autant mieux s'imposer ce nouveau sacrifice, que sa situation financière est loin de s'y opposer, que le rapport du total de sa contribution foncière au revenu territorial y est au-dessous de la proportion générale, que les recouvrements y sont plus qu'au courant, et les frais de poursuite peu élevés.

En conséquence, Messieurs, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

5e PROJET. (Rhône.)

Le palais de justice de Lyon, pour l'édification duquel 5 millions ont été primitivement votés en 1839, chiffre dans lequel le département du Rhône a pris une part contributive de 2.225.000 francs, ne peut s'achever complétement, à ce qu'il paraît, que moyennant un sucroît de dépense de 300.000 francs.

Attendu l'état d'insuffisance des ressources ordinaires du département pour parer à la portion de cet excédant qui doit rester à sa charge, le conseil général a demandé l'autorisation de recourir à une imposition extraordinaire de 2 cen-

times additionnels au principal des quatre contributions directes. — Exercice 1846.

Sous le rapport financier, rien ne fait obstacle à ce que cette demande soit accueillie. Il s'agit, du reste, de travaux dont l'urgence et la nécessité sont impérieuses, alors que leur prompt achèvement n'importe pas moins à la dignité de la magistrature qu'à l'intérêt des services judiciaires qui souffrent depuis trop longtemps, quant à l'emplacement, d'un provisoire déplorable.

Mue par ces diverses considérations, votre commission me charge de vous proposer l'adoption du projet de loi tel qu'il est.

6e PROJET. (Sarthe.)

Le département de la Sarthe, déjà autorisé par deux lois, en date du 13 juillet 1838 et du 25 juin 1841, à emprunter et à s'imposer extraordinairement pour travaux de ses chemins vicinaux de grandes communications, vient demander la faculté de supporter de nouvelles charges pour le même objet.

Les voies de communication dont il s'agit sont au nombre de trente-six, et présentent une longueur totale de 864 kilomètres, dont 616 seulement seront parvenus à l'état d'entretien au 1er janvier 1846. Une somme de près d'un million paraîtrait nécessaire pour leur achèvement complet que sollicitent instamment les intérêts de l'agriculture et du commerce.

C'est pour donner satisfaction à des intérêts si

légitimes que le conseil général de la Sarthe, vu l'insuffisance des ressources normales, c'est-à-dire des centimes spéciaux et du contingent des communes, a réclamé de nouveau pour le département l'autorisation de s'imposer extraordinairement, pendant les exercices 1846 et 1847, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

La situation financière de la Sarthe étant des meilleures, c'est un motif de plus pour que votre commission n'hésite pas à vous proposer de consentir à la demande de son conseil général.

7e PROJET. (Seine-et-Marne.)

Le conseil général du département de Seine-et-Marne, qui s'est vivement préoccupé, à diverses reprises, des moyens de hâter l'amélioration et la réforme des prisons, n'a cessé de se montrer persévérant dans cette louable sollicitude.

Partisan du système de l'emprisonnement individuel, il a émis le vœu, à sa dernière session, que l'application en fût d'abord faite aux deux prisons de Provins et de Fontainebleau, qu'il a désignées comme celles dont l'état déplorable appelait, avant tout, une reconstruction immédiate.

En conséquence, il a demandé que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant 1846 et 1847, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit, évalué à 160.000 francs, ne paraîtrait devoir être inférieur à la dépense présu-

mée que de 40.000 francs, qui pourraient être, au besoin, couverts au moyen des ressources ordinaires.

Le mauvais état des deux prisons actuelles, où les besoins du service sont compromis, et la situation satisfaisante des finances du département de Seine-et-Marne, engagent votre commission à vous proposer l'adoption du projet de loi tel qu'il est formulé.

8e PROJET. (Vienne.)

Indépendamment d'un emprunt de 1.500.000 f. que le département de la Vienne a été autorisé à contracter, en vertu d'une loi du 9 août 1839, il demande, par l'organe de son conseil général, à s'imposer un nouveau sacrifice de 416.000 francs pour travaux de ses routes départementales, dont le prompt achèvement est pour lui du plus haut intérêt.

L'emprunt en question ayant été extrêmement onéreux, le conseil s'est bien gardé, cette fois, de songer à recourir à une telle mesure, et il a pensé, avec raison, qu'il était plus conforme aux intérêts bien entendus du département, de pourvoir à ce supplément de dépenses au moyen d'une imposition extraordinaire de 4 centimes, restreinte dans une limite de six années.

Bien que la situation financière de la Vienne soit assez difficile et grevée, et que, d'une autre part, M. le Ministre des finances, consulté, semble incliner pour l'ajournement; votre commission, dominée par la considération que l'achève-

ment desdites routes départementales est d'une urgence incontestable, et que la suspension des travaux commencés rendrait inutiles les immenses sacrifices déjà faits, vous propose d'adopter le projet de loi soumis à vos délibérations.

9e PROJET. (Angoulême.)

Par une loi du 25 juin 1841, la ville d'Angoulême a été autorisée à emprunter 200.000 francs pour subvenir aux frais de transformation de son collége communal en collége royal. Mais, cette ressource, aujourd'hui réalisée et employée, n'a pas été suffisante; il faut encore, à ce qu'il paraît, pour l'achèvement des bâtiments et le complément du mobilier, une somme de 86.000 francs, savoir :

En travaux supplémentaires . . .	10.000 fr.
Pour construction d'une chapelle, par suite de l'écroulement d'un ancien bâtiment qui devait en servir	15.000
Pour complément du mobilier . .	50.000
En acquisition d'une grange destinée à régulariser l'édifice, et à donner plus d'étendue à l'une des cours . . .	6.000
Honoraires de l'architecte	5.000
Total . . .	86.000 fr.

L'état financier de la commune, dont les budgets sont déjà grevés d'engagements antérieurs qui ne cesseront qu'en 1853, ne lui permet pas de faire face à la totalité de ce surcroît de dé-

penses, avec ses ressources ordinaires. Force lui est de recourir à un emprunt qu'elle a limité à 75.000 francs remboursables par tiers, dans les années 1854, 1855, 1856.

En présence des pièces et documents financiers, soumis à votre commission qui les a examinés avec soin, il est hors de doute, que d'ici à 1856 inclusivement, toutes les dettes de la ville d'Angoulême seront éteintes, sans que, pendant la même période, aucun des services ordinaires et extraordinaires ait souffert.

L'emprunt dont il est question ayant pour but l'achèvement d'un établissement de la plus haute importance pour la cité, et qui lui a déjà occasionné des déboursés considérables, il s'ensuit qu'il est avantageux et opportun de l'autoriser.

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

10e PROJET. (Saint-Omer.)

La ville de Saint-Omer, par suite de l'exécution simultanée de divers projets d'utilité publique, a vu sa position financière s'embarrasser. Son budget, en 1844, a laissé un déficit de 50.628 fr. 39 c.
Celui de 1845 avait fait craindre un excédant de dépense de. 83.205 fr. 73 c.

De sorte qu'elle se trouve à découvert de..... 133.834 fr. 12 c.

Son conseil municipal affecte à l'extinction de sa dette:

1° Une somme de..... 61.088 fr. 74 c.
formant le reliquat du produit
de l'aliénation de terrains com-
munaux;

2° Un emprunt de..... 67.200 fr.

Ces ressources ramèneront les finances de la ville de Saint-Omer à une position à peu près normale; mais le remboursement de l'emprunt qu'elle sollicite ne saurait s'effectuer au moyen des revenus ordinaires de la caisse municipale; aussi demande-t-elle en outre, pour parer à ce remboursement, l'autorisation de s'imposer extraordinairement pendant six années 8 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes.

Les dépenses qui ont fait naître l'arriéré de la ville de Saint-Omer se rapportent à des objets, soit de nécessité, soit d'utilité incontestable; elles paraissent complétement justifier le recours aux voies de libération indiquées.

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

11e PROJET,

TENDANT *à distraire une section de la commune de Montbellet pour la réunir à la commune de Viré (Saône-et-Loire).*

Le 23 juillet 1840, quelques habitants des hameaux de Boulaize et Jean-Large, commune de Montbellet, ont signé une pétition tendant à obtenir la distraction de ces hameaux de ladite commune et leur réunion à celle de Viré.

Une très-longue instruction a eu lieu, pendant laquelle les formalités exigées, notamment par la loi du 18 juillet 1837, ont été plus ou moins régulièrement accomplies.

L'autorité préfectorale et les conseils électifs d'arrondissement et de département, sans être arrêtés par l'opposition vive et presque unanime qu'a soulevée l'objet de la pétition dont il s'agit, se sont particulièrement montrés favorables à une nouvelle délimitation entre Montbellet et Viré.

Chacune de ces municipalités a insisté avec énergie pour le maintien de l'état actuel des choses : Montbellet a mis principalement en avant qu'un changement de circonscription ne serait propre qu'à engendrer des embarras, des troubles et jusqu'à des procès là où ont toujours régné le bon ordre, la paix et l'harmonie, sous l'empire des meilleurs rapports et des plus anciennes habitudes qui datent de temps immémorial ; que ses limites nouvelles, telles qu'elles sont réclamées, paraissent un peu arbitraires et de nature à morceler d'une façon préjudiciable des fonds de terre considérables, en même temps qu'elles nécessiteront le remaniement dispendieux du cadastre ; que relativement au plus ou moins de facilité du service religieux, des affaires municipales et de l'instruction primaire, il y a d'autres hameaux que ceux de Boulaize et Jean-Large qui, par leur situation, topographique, pourraient également se considérer comme autorisés à se plaindre de leur éloignement du chef-lieu, et qui pourtant savent respecter leur condition.

De son côté, Viré, qui a fait siens les principaux motifs de protestation invoqués par Montbellet, a articulé entre autres, qu'il existe sur son territoire des bois à coupes périodiques et divisibles par quotités d'impôts, qui profitent à la majeure partie de ses habitants; qu'il serait à craindre que les pétitionnaires, mus évidemment plutôt par leur intérêt privé que par les convenances, ne vinssent, un jour ou l'autre, à s'immiscer dans la distribution de ces bois, et de la sorte à porter nuisance aux seuls ayants droit; qu'en définitive la superficie dont l'adjonction projetée semblerait faire gagner Viré, ne vaut pas la peine de déranger les limites régulières et certaines d'aujourd'hui.

L'attitude de ces deux communes s'opposant formellement à la modification de leur constitution territoriale, a été telle que le géomètre en chef du cadastre et le directeur des contributions directes ont subordonné en quelque sorte leur avis aux conseils de l'une et l'autre municipalité; mais rien, dans le dossier, n'apprend que la proposition de, *soit communiqué*, faite si rationnellement par ces agents ait été suivie d'effet.

Néanmoins, les pouvoirs supérieurs du département ont accueilli les motifs des pétitionnaires, à savoir : la grande distance, la difficulté des chemins qui entraveraient les communications entre Montbellet et les hameaux de Boulaize et Jean-Large, le voisinage et les rapports d'intérêts qui unissent ces mêmes hameaux à la commune de Viré.

Le Gouvernement, en ce qui le concerne, a pensé que le projet offrirait aux habitants, comme à l'administration, une amélioration incontestable.

Votre commission estime que la Chambre doit donner son assentiment à la mesure proposée, en même temps qu'elle est d'avis qu'il soit bien entendu : 1° que le polygone enlevé à la commune de Montbellet, n'est que d'une contenance de 40 hectares 85 ares 70 centiares, au lieu de 52 hectares indiqués par erreur, sans doute, dans l'exposé des motifs; 2° que les droits revendiqués par Viré touchant notamment la jouissance exclusive desdites coupes de bois demeurent expressément réservés aux intéressés actuels; 3° que les frais de rectification des pièces cadastrales des deux communes seront supportés par les habitants des hameaux de Boulaize et Jean-Large, en conformité de la lettre de M. le préfet de Saône-et-Loire, visée dans la réponse des pétitionnaires, en date du 25 mars 1842.