BIBLIOTHEQUE DU SENAT

SÉNAT
R.F.

S0000000303804

POPA
50.128



CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE.

IMPRESSIONS

DIVERSES.

SESSION DE 1845.

TOME QUATRIÈME,

COMPRENANT

LES Nos 132 — 186.



A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1845.

IMPRESSIONS
N° 132.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 25 juin 1845.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les villes de Lille et du Mans à contracter des emprunts;

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

1er PROJET. (Lille).

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 21 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.

La ville de Lille (Nord) est autorisée à emprunter, au fur et à mesure des besoins, et par portions successives, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1^er^ juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la fixation du budget des dépenses pour l'exercice 1846;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT,

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 27 juin 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat au département des finances et par les commissaires déjà désignés, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Des crédits sont ouverts jusqu'à concurrence de un milliard quatre cent trente-quatre millions quatre cent trente-neuf mille quatre cent six francs

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Deux projets, d'une importance majeure pour la ville de Lille (Nord), l'obligent à se créer des ressources extraordinaires applicables aux dépenses, qui doivent résulter de leur exécution. Il s'agit, 1° de l'établissement, dans l'intérieur de ses murs, d'un débarcadère du chemin de fer du Nord; 2° de la construction d'un collége royal.

L'établissement du débarcadère exige 1.370.000f. affectés, savoir : 600.000 francs aux travaux, et 770.000 francs à des indemnités à l'administration de la guerre, pour déplacement d'une caserne et d'un magasin à poudre, dont les terrains doivent être occupés par le débarcadère. L'instruction de ce projet est complète. Les divers départements ministériels, qui avaient à s'en occuper, se sont mis d'accord sur les points qui concernent chacun d'eux. Indépendamment des sommes fixées ci-dessus, la ville devra pourvoir à quelques frais accessoires relatifs à la construction du nouveau magasin à poudre; ce qui porterait la subvention municipale à 1.400.000 francs environ. Elle a demandé à ne se libérer envers l'État qu'en l'année 1851, sauf à payer jusque-là un intérêt de 3 pour cent. Cette faveur a paru pouvoir lui être accordée, pour la mettre à même de satisfaire à quelques dépenses urgentes.

La construction et l'ameublement du collége

demanderont une somme de 1.300.000 francs. L'érection du collége communal de Lille en collége royal vient d'être approuvée par ordonnance royale du 11 juin courant.

Pour subvenir à d'aussi fortes charges, la ville demande l'autorisation d'emprunter 2.700.000 fr.

Elle n'est grevée d'aucun emprunt antérieur, et sa situation financière est assez satisfaisante pour que le remboursement de cet emprunt, qui doit avoir lieu en dix-sept années, ne dépasse pas les ressources communales. L'excédant annuel de ses revenus sur ses dépenses ordinaires s'élève, en moyenne, à 240.000 fr., et cette somme suffit pour amortir l'emprunt sollicité dans les délais indiqués, et pour doter, pendant la durée du remboursement, les services extraordinaires qui pourraient survenir.

Rien ne semble dès lors s'opposer à ce que l'emprunt dont il s'agit soit autorisé. Le Roi nous a ordonné, en conséquence, de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, auquel la Chambre des Députés, dans sa séance du 21 juin courant, a déjà donné son approbation.

2e PROJET. (Mans.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

La ville du Mans (Sarthe,) 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 quatre-vingt mille francs destinée à payer son contingent dans les frais d'extension de son casernement.

Cet emprunt sera remboursé par cinquièmes, en cinq ans, à partir de 1853, au moyen des revenus ordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

L'insuffisance des casernes de la ville du Mans (Sarthe), a déterminé M. le Ministre de la guerre à ordonner leur agrandissement. La ville étant intéressée à l'exécution du projet, a offert de concourir pour 80.000 francs à la dépense qui doit en résulter. Mais ne possédant pas cette somme, elle sollicite l'autorisation de l'emprunter. Déjà grevée de deux emprunts antérieurs affectés à la construction d'une salle de spectacle et à celle d'un abattoir, ayant en outre à pourvoir à l'établissement d'une halle aux toiles et au paiement de diverses acquisitions, elle est obligée de recourir au crédit. Une grande partie de l'arriéré de la ville devant être comblée d'ici à 1853, l'emprunt sollicité commencerait à être remboursé à cette époque, et l'opération durerait cinq années. Les documents financiers produits à l'appui de la demande de la ville démontrent que ses dettes,

tant anciennes que nouvelles, seront complétement éteintes en douze ans, au moyen de l'excédant disponible de ses recettes sur ses dépenses ordinaires, qui s'élève, d'après le relevé des trois derniers comptes, en moyenne, à 91.827 fr. 04 c.

Rien ne paraît devoir s'opposer à ce qu'elle obtienne l'autorisation qu'elle réclame. 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 dans sa séance du 21 juin.

CHAMBRE DES PAIRS.

1845.

Séance du 27 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE LAPLACE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'affectation d'un nouveau crédit de 18.400.000 fr. aux travaux extraordinaires de fortifications.

MESSIEURS,

Par le projet de loi dont nous avons l'honneur de vous présenter le rapport, deux crédits spéciaux et distincts vous sont demandés; le premier, de 9.790.000 fr., comme complément nécessaire pour terminer les travaux de fortifications entrepris dans plusieurs de nos places fortes en vertu de la loi du 25 juin 1841; le second, de 8.350.000 fr., pour commencer les travaux de même nature à entreprendre sur nos frontières maritimes, et dont cette loi ne s'est point occupée.

---

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE LAPLACE, FRANCK CARRÉ, MAILLARD, le baron GOURGAUD, le duc DE COIGNY, le comte CHARBONNEL, le comte DE CASTELLANE.

Nous suivrons dans l'examen des dépenses auxquelles correspondent ces crédits, la division indiquée par le projet lui-même.

Achèvement des travaux de fortifications des places de guerre entrepris en vertu de la loi du 25 *juin* 1841, *et dont l'exécution se trouve suspendue.*

Quand, en 1841, la loi du 25 juin a appliqué une portion des ressources de l'emprunt à l'organisation plus complète de la défense du Royaume, et alloué un crédit de 47.280.000 fr. pour les travaux de première urgence à exécuter dans vingt-huit places ou forts, les chiffres affectés à la dotation de chacune de ces places furent extraits du rapport de la commission de défense de 1836, qui avait servi de base à la rédaction de la loi.

A la fin de l'année 1845, un peu plus de la moitié de la somme affectée à ces travaux aura été dépensée. 6 millions sont encore demandés pour l'exercice 1846, et il ne restera plus guère qu'un tiers de la somme entière à allouer sur les exercices suivants; mais dès aujourd'hui quelques-unes des premières évaluations se trouvent dépassées. L'on ne doit pas en être surpris, car la commission de défense de 1836 elle-même avait, dans cette prévision, jugé indispensable d'ajouter un dixième environ, pour somme à valoir, au total de ses évaluations de dépenses, et ce dixième n'a pas été compris dans les crédits ouverts par la loi du 25 juin 1841. De plus, c'était dans leur ensemble que des évaluations reposant sur des données approxima-

tives pouvaient présenter quelque exactitude, les économies réalisées sur un point pouvant venir en compensation des excédants de dépense survenus ailleurs. Mais ce système de compensation n'a pas été admis par les Chambres, qui ont maintenu, comme un principe dont il ne fallait pas s'écarter, qu'à l'égard des budgets extraordinaires, la spécialité s'établit pour tous les articles d'un même chapitre nominativement désignés dans la loi. C'est ainsi que dans le budget de 1845, au lieu d'accorder, comme les années précédentes, un fonds de 6 millions pour les travaux extraordinaires de fortifications, elles supprimèrent du crédit demandé une somme de 1.389.750 fr. équivalente au dépassement d'allocation spéciale qui leur était apparu. Ce n'était point, du reste, une économie que l'on entendait faire; mais il ne s'agissait que de consacrer un principe d'ordre, en maintenant la règle de la spécialité des crédits. Obligé de renoncer à la faculté de dépasser les allocations faites pour quelques places, alors même que les crédits restant à employer lui feraient entrevoir la possibilité de terminer sur l'ensemble du crédit général tous les travaux approuvés en principe, et privé d'un autre côté de la ressource du dixième en sus des évaluations primitives, M. le Ministre de la guerre s'est vu dans la nécessité de demander le rétablissement d'allocations qui n'avaient été écartées du budget qu'à cause de la forme sous laquelle elles y étaient introduites. Il résulte de l'expérience des travaux entrepris depuis trois ans, et d'études nouvelles auxquelles on s'est livré pour

la révision des anciens projets, que sur les vingt-huit places comprises dans la loi de 1841, il y en aura au moins la moitié pour lesquelles les dépenses ne s'élèveront qu'au chiffre qui les concernait, huit ou dix qui présenteront des excédants de dépense, et trois, au contraire, dont les travaux, actuellement achevés, laissent sans emploi une partie de leur dotation. L'on peut, dès ce moment, évaluer avec rigueur les excédants de dépense des huit places de Dunkerque, La Fère, le Portalet, Grenoble, Lyon, Besançon, Sedan et Soissons pour lesquelles doit être ouvert, par l'article 1^er^ du projet, un crédit de 9.790.000 fr. Mais la seule place de Lyon, en raison de circonstances exceptionnelles, figure dans ce chiffre pour la somme de 8 millions; l'excédant sur les évaluations originairement présentées pour les sept autres n'est donc que de 1.790.000 fr. ou d'environ un vingt-cinquième des dépenses prévues; encore doit-il être diminué de 515.700 fr. demeurés sans emploi à Béfort, Laon et Vitry, où les travaux à exécuter sur le crédit général de 47.280.000 fr. sont actuellement terminés. Ce dépassement reste ainsi fort au-dessous du dixième dont la commission de défense de 1836 voulait que l'on tint compte dans l'estimation générale des dépenses.

Nous allons en faire connaître le montant et les causes pour chacune des places dont les travaux y donnent lieu aujourd'hui, savoir :

Dunkerque. — La situation de cette place qui se trouve au point d'intersection de la frontière maritime et de la frontière de terre, en face de la

rade des dunes et de l'embouchure de la Tamise, et qui n'était, à proprement parler, en 1841 qu'un camp retranché, l'avait fait comprendre dans la loi du 25 juin de la même année pour une allocation de 1.560.000 francs. Il s'agissait d'améliorer l'enceinte existante qui n'est pas revêtue. L'excédant de dépense provient, en entier, de ce que le jury d'expropriation a alloué, pour certaines portions de terrains, des indemnités qui ont dépassé toute prévision possible, et qui s'élèvent à. . . . . 200.000 fr.

Une somme de 1.100.000 fr. sera encore à dépenser à Dunkerque, par suite des modifications que la construction d'un bassin à flot exigera d'apporter à certaines parties de la fortification, mais c'est là une dépense tout à fait en dehors de la loi du 25 juin, et qui est, d'ailleurs, comprise dans le crédit de 8.000.000 demandés pour des travaux relatifs à la création de ce bassin.

La Fère. — Les malheurs de nos dernières guerres avaient montré l'importance de cette petite place qui renferme un dépôt considérable d'artillerie, et qui, très-rapprochée de la frontière, du côté le plus vulnérable, se trouve avec Laon et Soissons, dans le champ d'attaque de toutes les invasions entre l'Yonne

Report. . . . . 200.000 fr.

et l'Oise. Sa défense consiste principalement dans les inondations. La loi du 25 juin l'avait dotée d'une somme de 300.000 francs, pour renforcer et achever quelques ouvrages de fortification destinés à soutenir les digues. La continuation seule de l'ouvrage à cornes de Saint-Firmin était évaluée à 240.000 fr.; mais cette dernière somme avait été fixée au commencement de 1841, sans tenir compte du paiement des terrains expropriés pour la construction de cet ouvrage. Lors de la présentation du projet de loi des travaux extraordinaires, l'on croyait que les indemnités, en partie réglées, pourraient être soldées sur les crédits de 1840 et 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 255.000 francs, ce qui, avec d'autres dépenses occasionnées par les difficultés qu'on a rencontrées pour les fondations tant de la porte d'entrée que du pont, fondations faites sous l'eau et sur un mauvais terrain, exige un supplément de. 285.000

A reporter. 485.000

Report. . . . . 485.000 fr.

Le Portalet.—L'ouvrage destiné à intercepter, au hameau de ce nom, la route qui part de Pau et qui, en suivant la vallée d'Aspe, se dirige vers l'Espagne, devait consister en une chiuse ou coupure recouverte d'un tablier en bois facile à détruire, et reliée à une caserne défensive établie pour loger un poste d'infanterie. La loi du 25 juin 1841 affectait à ces travaux, sur une estimation sommaire, la somme de 200.000 fr. L'importance de la position pour empêcher l'ennemi de pénétrer par cette trouée en France, a motivé de nouvelles études, qui ont nécessité la modification des premiers projets. Un plateau a été choisi sur la rive droite du Gave, pour y former une enceinte protégée par des fossés creusés dans le roc, et au-dessous de laquelle sont taillées, également dans le roc, des casemates dont les feux se dirigent vers la coupure de la route et en battent les abords. Ces nouveaux ouvrages et les difficultés de leur exécution entraînent un excédant de dépense sur les évaluations primitives de 120.000

A reporter. 605.000

Report. . . . . 605.000 fr.

Grenoble. — Exposée aux premiers coups de l'ennemi, qui peuts'y porter en descendant des Alpes, sans rencontrer sur la route aucun obstacle, cette place avait vu ses fortifications presque complétement relevées et réparées, quand la loi de 1841 a alloué la somme de 670.000 fr. pour mettre la dernière main aux ouvrages entrepris et non achevés. Il est encore nécessaire d'y ajouter pour quelques travaux imprévus. . 30.000 fr.

Besançon. — Cette place, la plus importante de la frontière du Jura, et la seule qui puisse servir de lieu de dépôt sur cette frontière, est dominée sur une partie de son pourtour, et pour en défendre les approches quelques-unes des hauteurs qui l'environnent sont couronnées d'ouvrages de fortification. Il restait en 1841 à construire le fort de Chaudanne. La loi du 25 juin consacrait à ces travaux 420.000 fr. Mais les nombreux déblais à exécuter dans un rocher plus dur et plus étendu que l'on ne s'y attendait, et la nécessité de soutenir quelques parties des glacis au moyen de murs en

A reporter. 635.000

Report. . . . . 635.000 fr.

pierres sèches, dont on avait cru d'abord pouvoir se dispenser, occasionnent un surcroît de dépense de 65.000

Sedan. — La situation de cette place sur la Meuse, un peu au-dessus du confluent de cette rivière et de la Chiers, entre Mézières et Montmédy, a fait prendre dans ces derniers temps la détermination de relever de leurs ruines ses fortifications, qui avaient été abandonnées en 1804, de reconstruire le château, de réparer le corps de place et de le compléter. En 1841 il avait été alloué sur les fonds extraordinaires, pour les travaux de la nouvelle enceinte de Torcy, une somme de 1.800.000 fr., qui sera dépassée de . . . . . 780.000 fr.

Cet excédant doit être attribué, pour 386.000 fr., aux acquisitions qui se sont élevées, par suite des fixations du jury d'expropriation, bien au delà des prévisions qui paraissaient pourtant largement établies. Les 394.000 fr. restants représentent, d'une part, un surcroît de dépense de 75.000 fr. sur les travaux compris dans les premières

A reporter. 1.480.000

Report. . . . . 1.480.000 fr.

évaluations; de l'autre, 300.000 fr. pour le port défensif de la Sorille à construire sur la Meuse, pour mettre la place en communication avec la droite de l'enceinte de Torcy, et enfin 19.000 fr. pour somme à valoir.

Soissons.—L'importance de cette place n'est point contestée et s'est suffisamment révélée par le rôle qu'elle a joué en dernier lieu dans la campagne de France. On y a beaucoup travaillé depuis 1830, et la dépense de ce qui restait à faire en 1841 était évaluée à 1.100.000 fr. Les difficultés éprouvées dans la fondation du barrage éclusé de l'Aisne, genre de travail dans lequel on rencontre beaucoup d'imprévu, et 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, motiveront un supplément de dépense de . . . . . 310.000 fr.

TOTAL . . . . . 1.790.000 fr.

L'on voit, par ces explications, que les excédants de dépense proviennent principalement des erreurs commises sur les estimations des terrains, dont les jurys d'expropriation ont élevé le prix à

un chiffre qui rendait les premières évaluations tout à fait insuffisantes, et de mécomptes sur la dépense de certains ouvrages, dont l'évaluation ne peut jamais être que plus ou moins approximative avant leur exécution, par suite des difficultés auxquelles elle reste subordonnée. L'on ne doit pas être surpris non plus que dans le cours de travaux aussi divers on ait apporté aux projets primitifs quelques améliorations, qu'un plus mûr examen et une étude plus approfondie des localités indiquaient avec toute évidence, comme il est arrivé au Portalet.

Votre commission, Messieurs, en admettant l'allocation supplémentaire de 1.790.000 fr. qui lui paraît complétement justifiée, reconnaît en même temps qu'elle doit être l'objet d'un crédit extraordinaire, comme l'a été l'allocation primitive de 47.280.000 fr. dont elle dérive. On ne saurait songer à prélever une telle somme sur la dotation annuelle des travaux ordinaires de fortification, dont les 3 millions peuvent à peine suffire aux améliorations et aux simples frais d'entretien de cent dix-neuf places ou forts et de soixante châteaux ou postes fortifiés, et dans ce nombre ne sont pas compris six places ou postes de nouvelle création qui ne sont pas encore classés. Il est à peu près impossible, dans une telle multitude d'ouvrages, de réparer ce que le temps a détruit, et l'aspect de quelques-uns d'entre eux n'atteste que trop un état de délabrement dont notre amour-propre national ne peut que souffrir. Ce n'est donc pas le cas de restreindre ou plutôt de détourner les faibles res-

sources dont on peut disposer, quand l'expérience vient prouver tous les jours combien en fait de fortifications, comme du reste en bien d'autres choses, les économies mal entendues sont coûteuses, et que nous sommes encore à payer l'abandon dans lequel on a laissé si longtemps les places fortes de la France. Mais est-il réellement nécessaire pour la sûreté du pays d'en conserver un aussi grand nombre? telle est la question qui s'est agitée au sein de votre commission, et sur laquelle elle juge utile d'appeler votre attention et celle du Gouvernement.

Il est difficile, comme nous venons de le dire, de tenir en bon état, pendant la paix, le grand nombre de places que nous avons, et il devient plus difficile en temps de guerre, comme nous en avons fait la triste épreuve, de les garder toutes par de bonnes garnisons et avec les approvisionnements de vivres et de munitions qui leur sont nécessaires. Dans les années 1814 et 1815, la plus grande partie des places de seconde et de troisième ligne étaient à peu près dépourvues de moyens de défense. Les fortifications en étaient toutes délabrées et les approvisionnements à peu près nuls. En 1814, trois de ces places, Soissons, Laon et Vitry, furent occupées sans résistance par l'ennemi, qui s'y retrancha fortement, et leur occupation exerça, à quelques jours d'intervalle, une influence totale sur le sort de cette mémorable campagne. Il faut considérer, d'un autre côté, que Paris fortifié doit avoir pour conséquence, dans les guerres à venir, d'en ramener le théâtre au mi-

lieu de nos places frontières. Avant de pénétrer au cœur du pays et d'y hasarder le matériel propre à former le siége de cette immense place, l'ennemi ne pourra faire autrement que d'assurer sa ligne d'opérations, et de s'emparer, à cet effet, des places fortes qui seraient en position de servir de point d'appui à notre armée, quelque faible qu'elle fût, pour menacer les communications et inquiéter les derrières. Ce sont évidemment les places de guerre susceptibles de former des dépôts considérables qui sont appelées à jouer ce rôle important. Les grandes places peuvent seules retenir longtemps une armée ennemie sous leurs remparts; seules elles peuvent avoir des garnisons assez nombreuses pour faire des sorties et pour tenir la campagne. Les petites places, loin de là, sont facilement annulées et paralysées; elles sont sans action sur les pays voisins; elles ne sont point capables d'une résistance tant soit peu prolongée; toute leur importance repose sur leur position particulière et ne peut jamais être qu'accidentelle et momentanée; mais si elles viennent à tomber entre les mains de l'ennemi, elles lui sont tout de suite d'une ressource précieuse pour mettre en lieu de sûreté ses dépôts et appuyer au besoin ses opérations. La suppression d'une partie de ces postes secondaires a été souvent réclamée. Déjà une ordonnance du 6 décembre 1842 a rayé du tableau de classement douze places ou forts. Votre commission sait avec quelle prudence il convient de procéder dans de semblables mesures, pour ne pas s'exposer à être obligé de rétablir plus tard ce que l'on aurait in-

considérément détruit. Aussi se borne-t-elle à appeler un mûr examen des suppressions qui pourraient encore être opérées, en s'en rapportant avec confiance à la haute expérience de M. le Ministre de la guerre. Mais elle exprime formellement le vœu que les fortifications des places, forts ou châteaux qui ont été définitivement déclassés, soient démantelées et rasées, afin de ne point courir le risque de les voir un jour servir de poste et d'établissement militaire à l'ennemi, et que les terrains en soient remis au domaine pour être vendus au profit de l'Etat, c'est une mesure qui lui semble profitable à la fois à la sûreté du pays et au Trésor public.

Il nous reste à examiner la nature des travaux auxquels le projet de loi affecte un crédit de 8 millions pour achever la place de Lyon.

Lors de la discussion de la loi sur les fortifications de Paris, M. le Ministre de la guerre disait *qu'à ses yeux, Lyon fortifié équivalait à une armée de* 100.000 *hommes*. Et en effet, Messieurs, par sa position à trois ou quatre journées de marche de la frontière, cette ville, la seconde du Royaume, si importante par son industrie et son commerce, par ses richesses et sa nombreuse population, tient enchaînée à sa destinée toute cette partie du midi de la France, dont elle est la véritable capitale. Exposée aux premières attaques de l'ennemi venant de la Suisse, du Piémont et de la haute Italie, son occupation fait tomber de suite aux mains de celui-ci d'immenses ressources, et le rend maître de toutes les communications qui aboutissent à cette

opulente cité, comme notre histoire ne nous l'a appris que trop souvent. Aujourd'hui que ce côté de notre frontière est plus vulnérable encore qu'il ne l'a jamais été, à raison des nouveaux débouchés à travers les Alpes, dont une Puissance étrangère a la clef par la possession des deux versants, l'une des premières pensées du Gouvernement, après la révolution de 1830, a été de se préserver sur ce point de l'agression étrangère, et les fortifications de Lyon ont été entreprises. Cette ville est située aussi favorablement sous le point de vue militaire que sous celui du commerce. Assise aux confluents de deux grands cours d'eau qui en rendent les attaques difficiles, il était aisé de la mettre d'abord à l'abri d'un coup de main, et une première somme de 3.500.000 francs servit à construire des ouvrages en terre avec de faibles réduits en maçonnerie. Plus tard, quand de nouvelles allocations arrivèrent et permirent d'étendre la défense autour de Lyon, on donna plus de consistance aux ouvrages, on les augmenta, mais toujours sans perdre de vue le premier but, qui était d'organiser promptement la défense, et en donnant cependant aux travaux une direction telle qu'ils pussent se prêter à un système complet et digne du rôle que cette place est appelée à jouer en cas d'attaque de nos frontières des Alpes et du Jura. 15 millions avaient été dépensés à ces travaux quand, en 1841, sous l'impression des événements de l'année précédente, la loi du 25 juin accorda 5 millions pour terminer ceux qui n'étaient pas finis et les compléter.

A l'est, les forts de Caluire et de Montessuy

étaient élevés entre le Rhône et la Saône; les vieilles murailles de la Croix-Rousse étaient remplacées par une enceinte de sûreté. Sur la gauche du Rhône, sept nouvelles citadelles occupaient les hauteurs principales et couvraient les faubourgs de la Guillotière et des Broteaux; trois autres venaient d'être construites sur la rive droite de la Saône, et Lyon présentait déjà des moyens de résistance assez puissants pour faire reculer devant un projet d'invasion sur cette partie de notre territoire. Toutefois, le système de défense ainsi constitué laissait beaucoup à désirer, et manquait réellement, sur bien des points, de ce caractère de force et de permanence qui doit appartenir à une place de premier ordre. Dans l'emploi des cinq derniers millions, il ne pouvait plus s'agir uniquement 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 de 1841. A mesure que disparaissaient les probabilités de guerre, au lieu d'établir des ouvrages dont il aurait fallu plus tard reprendre les travaux pour augmenter leur degré de résistance, il a paru plus sage et plus conforme aux vues d'une économie bien entendue, de leur donner dès l'abord tout le développement qu'ils devaient comporter. C'est dans cette pensée qu'ont été dirigés, en y employant une portion de la nouvelle allocation, la construction du fort de Sainte-Foy et de la lunette des Fossoyeurs, en aval de la ville, sur la rive droite de la Saône, et en face de ces ouvrages, sur la rive gauche du Rhône, les travaux d'achèvement du fort de la Vitriolerie,

tandis qu'une autre portion du crédit devait être réservée pour relever les anciennes murailles de Fourvières et pour faire quelques améliorations dans les ouvrages existants. Mais des circonstances imprévues dérangèrent encore une fois ces calculs.

La ville de la Guillotière, qui avait eu beaucoup à souffrir en 1840 et 1841 des inondations du Rhône, réclama avec instance, pour soustraire son territoire au fléau qui l'avait deux fois désolé, l'exécution immédiate de l'enceinte continue qui devait relier les forts de la rive gauche. Afin de hâter les travaux, elle offrit de concourir à la dépense pour une somme de 120.000 francs.

On fut aussi conduit, par la crise manufacturière survenue à Lyon dans les années 1842 et 1843, à entreprendre immédiatement le système d'ouvrages avancés entre le Rhône et la Saône au nord de la ville. Ces ouvrages destinés à donner au fort Montessuy toute sa valeur, permirent par les terrassements qu'ils comportaient, d'ouvrir des ateliers que les autorités locales sollicitèrent vivement pour les ouvriers laissés sans travail et sans pain, et qui avaient l'avantage d'être à proximité du faubourg de la Croix-Rousse, où réside la masse principale de la population ouvrière.

D'autres imputations eurent lieu sur le crédit de 5.000.000 de francs pour le paiement d'acquisitions de terrain faites d'urgence et qu'il y avait impossibilité d'acquitter sur le budget ordinaire des travaux de fortification.

Ainsi les circonstances, aussi bien que les pré-

visions de la réalisation d'un plan plus vaste, ont amené à faire, sur quelques points, plus que l'on ne se proposait en 1841. Le Gouvernement pense que le moment est venu de donner à ce plan le complément de force et d'ensemble qui lui manque encore. Le système suivi pour les fortifications de Lyon n'a pas été, comme celui des fortifications de Paris, l'objet de projets arrêtés pour être exécutés dans un nombre d'années déterminé à l'avance; entrepris de longue main, il s'est vu constamment subordonné au temps et aux événements. La tâche à entreprendre aujourd'hui et pour laquelle votre concours, Messieurs, est réclamé, est de faire définitivement de Lyon une grande place de dépôt et d'approvisionnement pour toute la défense de l'est, et de rendre désormais impossible le succès des attaques les plus sérieuses dirigées contre cette ville. Tel est l'objet du nouveau crédit de 8 millions.

Les dépenses auxquelles il doit pourvoir peuvent se diviser en deux parties distinctes.

La première est tout entière relative aux ouvrages déjà entrepris; il s'agit de les terminer en leur donnant le degré de consistance convenable et le caractère qui appartient à la fortification permanente, et d'y consacrer une somme de trois millions sept cent vingt-cinq mille francs qui serait ainsi répartie :

Ouvrages à terminer.

Achever le fort de Sainte-Foy. . 750.000 fr.

Ce fort, commencé en 1842, s'oppose à l'établissement de l'ennemi dans le village de Sainte-Foy, et sert de point d'appui aux ouvrages de campagne que l'on établirait en les reliant au village facile à retrancher, pour couronner les belles positions qui dominent la Mulatière et le ravin de l'Izeron.

Terminer l'enceinte de Fourvières. 970.000

L'ancienne ville de Lyon bâtie sur la montagne de Fourvières qui domine la ville à l'ouest, avait été environnée, sous le règne de Charles V, d'un mur d'enceinte fort élevé et flanqué de tours. Cette enceinte existait encore, quoique fort délabrée, à l'époque du siége de 1793, et fut entièrement démolie après le siége, en même temps que l'on procédait à la destruction de la ville elle-même. La municipalité en a cédé, en 1832, au ministère de la guerre l'emplacement, qui n'avait pas été aliéné, pour y

A reporter. 1.720.000

Report. . . . . 1.720.000 fr.

établir la nouvelle enceinte qui, comme l'ancienne, a 2.000 mètres de développement, du pont d'Ainay sur la Saône, en aval, au rocher de Pierre-Scize en amont.

Il reste à exécuter la branche Saint-Georges sur le terrain abrupte situé entre le pont d'Ainay et le bastion n° 1, la courtine en arrière du cimetière de Loyasse et la branche qui rejoint la roche de Pierre-Scize.

Les forts de Loyasse et de Vaise. 95.000 fr.

Ils rendent inattaquable cette position si importante. Le premier est terminé; il reste à achever l'organisation intérieure du second et à établir la communication entre les deux forts.

Enceinte de la Croix-Rousse. . . . 270.000 fr.

Cette enceinte, construite au XVI^e^ siècle et d'un développement de 2.000 mètres, est établie sur les hauteurs de la Croix-Rousse, et ferme complétement l'intervalle compris entre la Saône et le Rhône, en s'appuyant à gauche au fort Saint-Jean, et à droite à la barrière Saint-

A reporter. . . . . 2.085.000 fr.

Report. . . . . 2.085.000 fr.

Clair. Ses maçonneries épaisses et solides étaient assez bien conservées, quand après le siége de 93, on essaya de les raser; mais les courtines seules furent démolies jusqu'au niveau du sol; les bastions, par leur masse et les grands souterrains qui en formaient les noyaux, auraient exigé trop de peine et de temps, et l'on y renonça. Plus tard, la ville fit relever les courtines pour avoir un bon mur d'octroi, et l'on retrouva, en 1830, une enceinte dont les bastions existaient, mais avec des parements délabrés et dont les courtines reconstruites étaient intactes. Malheureusement une partie des terrains et toutes les demi-lunes avaient été vendues comme biens nationaux. En 1832, la ville céda à l'État ce qui lui restait des ouvrages, et cette enceinte a été réparée et mise en parfait état de défense. Des travaux considérables ont été particulièrement exécutés au fort Saint-Jean. Les améliorations qui restent à faire à l'entrée principale, dite de la Croix-Rousse, compléteront la sûreté de cette ligue fortifiée.

A reporter. 2.085.000

Report. . . . . 2.085.000 fr.

Les forts Caluire et de Montessuy. 570.000 fr.

Ces deux forts tiennent la clef de la position par laquelle une armée venant soit de la Suisse, soit de la Savoie, pourrait tenter une attaque sur Lyon, sans quitter le pays entre Saône et Rhône. Aussi, dès l'origine des travaux de la place, on songea à fortifier cette position, ce qui explique comment il y a eu lieu, depuis, de donner plus d'importance aux forts qui la défendent.

Il reste à revêtir la contrescarpe du fort Caluire et à établir un réduit solide en maçonnerie dans la grande place d'armes située à sa gauche.

Il faut aussi occuper par des lunettes les deux mamelons principaux en avant du front d'attaque du fort de Montessuy.

L'enceinte et les forts de la rive gauche du Rhône. . . . . 770.000 fr.

Cette enceinte, qui relie entre eux tous les forts de la rive gauche, préserve la Guillotière de toute attaque de vive force. Nous avons dit plus haut que cette ville avait con-

A reporter. 3.425.000

Report. . . . . 3.425.000 fr.

tribué pour 120.000 fr. à sa construction, afin de se mettre à l'abri des inondations du Rhône; elle a des escarpes revêtues dans les parties où l'on ne peut avoir deux mètres de hauteur d'eau. Quelques-unes ne sont pas entièrement achevées. Des travaux sont à exécuter à la redoute de la Tête-d'Or, à la lunette des Charpennes, au fort des Broteaux et au fort de Villeurbanne.

Fort de la Vitriolerie. . . . . 300.000 fr.

Ce fort important, et l'un des premiers entrepris en 1831, appuie l'enceinte de la rive gauche du Rhône, protége la presqu'île Perrache, et contribue éminemment par sa position à la sûreté de la ville. Il reste à y achever les terrassements au moyen de draguages dans l'avant-fossé, et à finir la pièce qui protégera le fort sur la gauche.

Total de la première partie... 3.725.000 fr.

La seconde partie concerne, au contraire, des ouvrages nouveaux qui sont évalués à quatre millions deux cent mille francs et répartis ainsi qu'il suit :

Ouvrages neufs.

Poste de l'île Barbe..... 100.000 fr.

L'ancien château de l'île Barbe, dont on s'est assuré la possession en 1831, est fort bien placé vers la pointe d'amont de l'île, pour surveiller le cours supérieur de la Saône, et pour prendre des revers sur la presqu'île et les approches du fort Caluire. L'escarpement de rocher qui termine le terrain acquis par l'État, sera très-favorable pour recevoir une batterie caverne, destinée à intercepter le passage de la rivière, sans être en vue aux coteaux des deux rives.

Redoute du Bel-Air..... 300.000

Cette redoute, sur un plateau en arrière du front de gorge du fort de Montessuy et du chemin qui descend au faubourg de Bresse, verra la route de Genève, le cours du Rhône et les terrains de la rive gauche de ce fleuve. Elle est projetée depuis longtemps comme une annexe indispensable du fort ; les terrains en sont achetés.

Redoute du haut Rhône..... 150.000

Cet ouvrage appuie la gauche de

A reporter..... 550.000

Report. . . . . 550.000 fr.

l'enceinte de la rive gauche du Rhône, et prend à revers les cheminements contre l'enceinte de la rive droite. L'on attendait, pour l'entreprendre, l'achèvement de la nouvelle digue en construction dans le Rhône, et qui doit servir de gorge à la redoute. Cette digue est terminée aujourd'hui.

Redoute de Sainte-Foy. 500.000

Elle doit servir d'ouvrage intermédiaire entre le fort Sainte-Foy et celui de Saint-Irénée, et divisera en deux parties, à peu près égales, l'intervalle qui est de 1.100 mètres.

Fort de la Duchère. 3.150.000

Tout à fait en dehors des fortifications, et à 2.000 mètres environ du fort de Vaise, celui-ci doit occuper un plateau élevé qui offre à l'ennemi une superbe position, et dont il ne manquerait pas de s'emparer, pour diriger des attaques contre Lyon. Par suite de l'effet destructeur des batteries qui y ont été élevées en 1793, et des engagements qui ont eu lieu sur ce point en 1814, on peut regarder ce fort comme un des plus nécessaires pour la défense de

A reporter. . . . . 4.200.000 fr.

Report. . . . . 4.200.000 fr.

la place. Il protégera la ville de Vaise et la plaine en avant où les constructions s'élèvent en foule.

Le fort de la Duchère augmentera beaucoup les difficultés d'un investissement de Lyon, qui pourra être regardé comme à peu près impossible après sa construction. Il commandera les deux routes de Paris par la Bourgogne et le Bourbonnais, servira à maintenir les communications avec l'intérieur, à mettre en relation avec Lyon la position du mont d'Or et de Limonest, et à offrir un point d'appui à l'armée destinée à le secourir.

Total de la deuxième partie. . . 4.200.000 fr.

Ce dernier total, réuni à celui de
la première partie, qui est de. 3.725.000
donne une somme de. . . . . 7.925.000 fr.

Soit 8 millions, en tenant compte de l'imprévu. Avec cette somme, que votre commission est d'avis d'allouer, les fortifications de Lyon seront complétement achevées, et cette place aura été mise à la hauteur du rôle si capital qui lui est maintenant destiné dans la défense de nos frontières de l'Est, en y consacrant en totalité 28.450.000 francs. Ce sacrifice ne paraîtra pas, à coup sûr, hors de proportion avec un résultat aussi important.

En résumé, nous vous proposons, Messieurs, l'adoption du crédit de 9.790.000 francs, qui est ouvert par l'article 1er du projet de loi, pour suppléer à l'insuffisance des sommes dont les places mentionnées en cet article ont été dotées en 1841.

Sur ce crédit, une somme de 1.800.000 francs est immédiatement accordée par l'article 3 du projet, sur l'exercice 1845, et une pareille somme sur l'exercice 1846.

Ces sommes doivent être ainsi réparties :

	Exercices	
	1845.	1846.
	—	—
Dunkerque	» fr.	200.000 fr.
La Fère.....	285.000	»
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	1.800.000 fr.

Nouveaux ouvrages de fortification à entreprendre sur les côtes.

La France est une Puissance à la fois continentale et maritime; sa position, à l'une des extrémités de l'Europe sur l'Océan et la Méditerranée, lui fait une impérieuse nécessité de pourvoir également à la défense de ses frontières de terre et de mer. Le bon état des unes et des autres importe à sa sûreté et à son indépendance; leur force

ajoute à sa considération au dehors, et lui donne plus de poids dans les conseils des nations, où l'on n'est jamais mieux écouté que quand on ne craint rien pour soi. Des places fortes bien entretenues au Nord et sur le Rhin, des ouvrages défensifs et des batteries dans des positions bien choisies sur le littoral des deux mers qui baignent nos côtes, sont les meilleurs garants d'une paix solide. Ce sont là, suivant l'expression du grand Frédéric, des épées nues qui tiennent les autres dans le fourreau.

Le crédit de 8.350.000 francs qui vous est demandé, Messieurs, par l'article 2 du projet de loi, pour des travaux de fortification à entreprendre du côté de la mer dans quatre de nos principaux ports, appelle naturellement votre attention sur l'état actuel de défense de nos côtes. Dans le nombre des vingt-huit places fortes, auxquelles la loi du 25 juin 1841 accordait des subsides pour des travaux extraordinaires de fortification, étaient comprises plusieurs places maritimes et notamment celles de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, auxquelles se trouve affecté encore le nouveau crédit dont il est ici question. Mais il est à remarquer que les travaux à exécuter dans les ports, en vertu de la loi de 1841, avaient pour unique objet de les mettre en sûreté contre des attaques du côté de la terre. Aucune des allocations n'avait rapport à la défense de mer. L'on aurait peine à comprendre comment la loi qui a doté ces places a pu omettre de subvenir aux dépenses des travaux qui concernaient cette défense,

et comment la même loi qui consacrait libéralement 225 millions aux besoins de notre établissement militaire, ne s'est occupée en aucune façon de la défense du littoral en général, si l'on ne se reportait à l'époque où elle fut votée et à la discussion qui eut lieu et qui apprit que parmi les travaux de fortification dont les études n'étaient pas assez avancées et qu'il fallait nécessairement ajourner, figuraient en première ligne ceux que réclamait la sûreté de nos ports et de nos côtes. Il est temps, Messieurs, d'y pourvoir, et la situation défensive de notre frontière de mer, qui dénote partout un abandon presque absolu, mérite au plus haut degré d'attirer toute votre sollicitude.

Les travaux exécutés par Vauban dans les ports et sur quelques points des côtes en forment encore aujourd'hui la meilleure défense. Dans les guerres maritimes que la France eut à soutenir de 1754 à 1778, et plus tard dans celles de la Révolution, l'on chercha à suppléer à l'insuffisance de ces travaux par des batteries sans véritable caractère de fortification permanente que l'on éleva à la hâte et sans vues d'ensemble sur tous les points qui parurent menacés, et en cédant trop souvent aux alarmes des populations. L'Empereur essaya, à plusieurs reprises, de donner plus de régularité et de consistance à un système de défense aussi défectueux, et ordonna, en 1811, des ouvrages qui, pour la plupart, restèrent inachevés. A la paix générale, en 1814, on désarma les côtes; le matériel et une grande partie des bouches à feu furent rentrés dans les magasins de l'artillerie; quelques-unes de ces

dernières furent laissées gisant à terre dans les batteries, et celles-ci demeurèrent abandonnées depuis lors aux ravages du temps et de la mer. Trente ans ont passé sur ces ouvrages sans qu'il leur ait été donné aucun soin; plusieurs, sur la côte, ont entièrement disparu. A Boulogne, on retrouve à peine la trace de ces formidables batteries à triple étage qui faisaient surnommer cette position, par l'ennemi, la *Côte de fer*. Dans les ports, même les plus importants, l'aspect des batteries qui les défendent n'est pas moins affligeant. A Toulon, ce sont les mêmes batteries que Bonaparte, alors officier d'artillerie, reprenait en 93 aux Anglais, et qui, sans additions et faiblement entretenues depuis lors, protégent encore l'un de nos premiers arsenaux maritimes. En 1812, l'Empereur fit commencer la grande batterie de la Carraque pour battre la rade avec 100 bouches à feu. Interrompue par les événements sans avoir jamais été reprise, cette batterie n'est plus qu'une ruine. Tel est le spectacle que présente, à peu près de toutes parts, notre défense maritime. Comme vous le voyez, Messieurs, la négligence et l'abandon ont laissé périr des moyens de défense qui, tout imparfaits qu'ils étaient, ne laissaient pas pourtant nos côtes sans protection aucune. Quand deux fois il fut question de les armer, après la révolution de Juillet et en 1840, on s'est trouvé dans les plus grands embarras.

Mais les dangers de cette situation augmentent et acquièrent la plus haute gravité par le développement rapide qu'a pris de nos jours la marine à va-

peur. La révolution qu'elle est destinée à apporter dans les guerres maritimes à venir, s'étend à l'attaque et à la défense des côtes qu'elle doit modifier profondément. Des positions regardées jusqu'ici comme inaccessibles sont aujourd'hui abordables avec ce nouvel agent qui brave les vents et les marées; les passes les plus difficiles peuvent être franchies en tout temps; les bassins de nos ports de commerce sont exposés à être brûlés à tous les instants par un ennemi qui n'a plus de craintes pour sa retraite, c'est ce qui fait dire avec grande raison à l'un de nos Princes, dans un écrit qui a montré tout à la fois la maturité de son jugement, de son expérience, et son amour du pays : *qu'à l'heure qu'il est si une déclaration de guerre survenait, nous apprendrions le lendemain peut-être la destruction de Dunkerque, de Boulogne, du Havre, que rien ne peut défendre contre un bombardement.*

Ce n'est pas, Messieurs, que plusieurs fois l'on n'ait senti, dans le cours de ces trente dernières années, la nécessité de s'occuper de l'état de défense de nos ports et de notre littoral. En 1818, la question est examinée par les généraux les plus compétents, mais sans résultat. A l'époque de la guerre d'Espagne, et plus tard en 1830, cet armement préoccupe encore le Gouvernement, et quelques années après la commission de défense dont il a été déjà fait mention dans ce rapport, déclare que le danger est relativement plus grand aujourd'hui pour les frontières maritimes que pour celles de terre, et indique les ouvrages à exécuter dans les principaux ports, ouvrages dont

une partie a été comprise dans la loi du 25 juin 1841. Mais ce n'était pas encore là un travail spécial pour la défense proprement dite des frontières de mer.

Les événements qui purent faire craindre un moment la guerre en 1840, ramenèrent de nouveau l'attention du Gouvernement sur cette importante question, et au commencement de l'année suivante une commission (1) d'armement des côtes, de la Corse et des Iles, formée de quatre généraux de l'artillerie de terre ou de mer et du génie, avec un capitaine de vaisseau, fut mise à l'œuvre pour établir un projet complet de défense approprié aux 6 à 700 lieues de notre littoral. Le travail de cette commission a un rapport direct avec le crédit qui fait l'objet de l'article dont il s'agit, puisqu'il embrasse les ouvrages à entreprendre au moyen de ce crédit. Vous n'accueillerez peut-être pas sans intérêt, Messieurs, les courtes observations que nous croyons devoir vous présenter sur les opérations de la commission, afin de vous donner un aperçu des sacrifices qu'il sera indispensable de faire pour remplir une lacune existant au grand préjudice d'un intérêt

---

(1) Les membres de cette commission étaient M. le lieutenant-général vicomte de Lahitte, membre du comité de l'artillerie, M. le maréchal de camp marquis de Laplace, membre du comité de l'artillerie, M. le maréchal de camp de Coisy, inspecteur-général de l'artillerie de la marine, M. le maréchal de camp Marion de Beaulieu, membre du comité des fortifications, M. le capitaine de vaisseau Troudde, remplacé par M. le capitaine de vaisseau Magré, M. le capitaine d'artillerie Soleille, secrétaire.

sacré du pays, dans le système général de défense du Royaume, et dont le crédit en question ne constitue qu'une faible partie.

Toutes les données admises anciennement pour la défense des côtes ont dû être changées, maintenant que l'emploi chaque jour plus étendu, de la navigation à vapeur, plaçait cette défense dans de nouvelles conditions. L'introduction des projectiles creux dans l'armement des vaisseaux, reçue par toutes les marines, modifiait aussi les conditions de la lutte des navires contre les forts. Ouvrages défensifs et armements étaient donc à reviser et à créer.

La côte devenant accessible sur tous les points, l'on ne pouvait plus songer à garder une quantité de petites batteries armées de quelques pièces, dont l'histoire des guerres passées nous avait appris en même temps la faiblesse et les catastrophes. Il s'agissait désormais d'occuper de fortes positions avec de puissantes batteries, sous lesquelles des bâtiments et même des flottes trouvassent un refuge ou qui pussent s'opposer à un débarquement sérieux. Ces batteries, avec celles des ports militaires ou du commerce, devront former la défense fixe. Un rôle large et important sera réservé à la défense mobile sur terre et par mer. C'est à la vigilance d'une force disponible qui parcourra le littoral, et de flottilles stationnées dans les ports, dans les anses ou à l'embouchure des rivières, pour donner la chasse aux vaisseaux de l'ennemi, que devra être remise la sûreté des portions intermédiaires de ce littoral qui ne sont

pas protégées par la défense permanente. Les batteries de côtes, exposées à un débarquement, auront un réduit pour mettre à l'abri leurs défenseurs; ce réduit sera une redoute, ou une tour, ou un corps de garde défensif, suivant l'importance de la batterie et les dangers qu'elle peut courir. Au lieu d'employer les bouches à feu en usage dans l'artillerie de terre, pour l'armement des batteries de mer, ainsi qu'on l'a fait jusqu'à présent, l'on se servira des calibres de la marine, comme plus forts et plus convenables pour répondre au feu des citadelles flottantes qu'elles doivent combattre. Il en résultera aussi plus d'uniformité et de facilité pour les approvisionnements sur la côte. Ces calibres seront :

1° Le canon de 30, en fer } en proportions à
2° L'obusier de 22 c., en fer } peu près égales.
3° Le mortier de 32 c., en fer, pour quelques positions rares.

Les affûts de ces bouches à feu seront également en fer coulé. Ce matériel sera susceptible de rester dans les batteries en temps de paix, les pièces sur des chantiers; les affûts, bois de plate-forme, armements et autres attirails dans les magasins du réduit, avantage précieux, avec la soudaineté des agressions maritimes, pour les armer promptement.

Après avoir arrêté ces bases, qui furent approuvées de M. le Ministre de la guerre, la commission mixte avait encore à aviser au moyen d'en faire l'application, sur les côtes, aux batteries ac-

tuelles qu'il fallait d'abord reconnaître, et dans les ports, aux ouvrages existants du côté de la mer. Cinq commissions locales furent créées pour procéder à cette reconnaissance dans nos cinq arrondissements maritimes de Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Chacune de ces commissions, composée d'officiers d'artillerie, du génie et de la marine, comme la commission centrale, fut présidée par l'un des généraux membres de cette dernière, ce qui contribua à donner plus d'ensemble à leurs opérations. Les travaux de ces commissions, réunis en un seul, dans le cours de l'année 1842, par la commission centrale, furent soumis ensuite à l'examen des comités de l'artillerie et des fortifications, qui y ont apporté peu de changement. Ce grand travail forme aujourd'hui un projet d'armement aussi bien coordonné dans toutes ses parties qu'il est possible de le faire, et qui n'avait pas encore existé aussi complet pour nos côtes. En résumé, la défense de tout le littoral comportera :

Fronts de mer des places maritimes..	10		
Forts.....	79		
Redoutes.. modèle n° 1 ... 4 / modèle n° 2 ... 8	12		544 ouvrages.
Batteries de côtes.....	368		
Postes garde-côtes.....	75		
Tours n° 1.....	41		
Idem. n° 2.....	80	174	
Idem. n° 3.....	53		392 réduits.
Corps de garde défensifs n° 1.	13		
Idem. n° 2..	58	218	
Idem. n° 3..	147		

L'armement de ces ouvrages consistera en :

Canons de 30	1.538	3.189 bouches à feu.
Obusiers de 22c.....	1.566	
Mortiers de 32c.....	85	

Sur ce nombre, l'artillerie en aura fait confectionner, au 1er janvier 1846, dans les fonderies de la marine, 1.114 au moyen d'allocations spéciales dans le budget ordinaire de l'arme.

Les projectiles, les poudres, les armements accessoires et autres objets, pourront être pris sur les approvisionnements généraux qu'il conviendra d'augmenter en conséquence.

Passons à l'examen des dépenses résultant des travaux de fortification.

Travaux divers à exécuter pour la défense du littoral dans les cinq arrondissements maritimes, et pour lesquels la dépense monte à 11.000.000 f.

Sous ce titre l'on comprend tous les ouvrages tels que batteries de côtes, redoutes, tours.... mentionnés dans le travail de la commission mixte d'armement. Plusieurs positions réclament une prompte exécution de ces travaux. L'on ne s'en est pas encore occupé.

Fécamp.—Ce port n'est protégé que par quelques batteries, et de nouveaux travaux qui s'exécutent pour son agrandissement, vont lui

Report . . . . . 11.000.000 fr.

donner une importance qui nécessite l'établissement d'un fort sur la hauteur au nord de l'entrée. . . 1.000.000

Le Havre.—La loi du 8 août de l'année dernière, en ouvrant un crédit de 5.880.000 fr. pour les fortifications de cette place, avait pour objet spécial la translation des fronts sud en avant de leur ancienne position, l'amélioration des fronts ouest et nord, et la construction d'une petite citadelle au milieu des bassins.

Lors de la discussion de la loi dans les Chambres, l'on fit remarquer l'impuissance générale des fortifications actuelles, même améliorées comme on l'entendait, pour préserver ce port, si important par ses richesses commerciales, des dangers d'un bombardement, et l'on réclama vivement l'établissement de forts avancés en mer pour éloigner les attaques de ses bassins. Ce vœu des Chambres a été pris en considération, et une commission chargée de faire à cet effet des études sur les lieux, vient

A reporter. 12.000.000

Report . . . . . 12.000.000 fr.

de terminer son travail. Elle propose :

1° La construction en mer de quatre forts en maçonnerie qui seraient placés à des distances de 1.800 à 3.000 mètres de la côte, l'un, le plus au nord, sur le banc de l'Eclat, l'autre, le plus au sud, sur le banc d'Amfard, et deux intermédiaires sur les hauts de la rade.

Les fondations dans la mer, des quatre forts sont évalués à. . . . 10.800.000

Et les travaux d'achèvement. . 4.800.000

2° La création, entre le banc de l'Eclat et la côte, d'une rade qui, d'une part, servira de port de refuge pour recevoir, en temps de guerre, une flottille de bâtiments à voiles et à vapeur destinée à compléter la défense de cette partie des côtes de la Manche, et à nous assurer une force navale dans cette mer, et qui, d'une autre part, offrira en tout temps un abri sûr aux bâtiments du commerce. Ces bâtiments, aujourd'hui, ne peuvent stationner sans danger dans la petite rade, et ne sont pas

A reporter. 27.600.000

Report . . . . . 27.600.000 f.

encore en sûreté dans la grande. Par le mauvais temps ils sont obligés de gagner la pleine mer. L'entrée du port est difficile et n'occasionne que trop souvent des sinistres à ceux qui manquent l'heure de la marée. La nouvelle rade pourrait dispenser d'une deuxième ouverture pour le port, dont il a été plusieurs fois question. L'on n'est pas encore fixé sur le mode de construction de la digue ou du brise-lame qui partirait du banc de l'Eclat et s'étendrait dans la direction des hauts de la rade. La dépense en serait au compte du service des travaux publics, et ne monterait pas à moins de 19.000.000 fr.

3° L'occupation du plateau sur le cap de la Hève par un fort destiné à empêcher l'ennemi de s'y établir et à protéger la position de la flottille sur la rade. 960.000

4° L'établissement au pied de la Hève d'une forte batterie pour défendre la passe du nord de la rade et donner plus de puissance aux batteries déjà existantes entre le cap de la Hève et la jetée du nord 160.000

A reporter. . . . 28.720.000

Report . . . . . 28.720.000f.

5° L'élargissement de l'entrée du port et pour cela le redressement de la jetée du nord vis-à-vis des écluses de chasse et la suppression des saillies des tours de François Ier et du Vidame, afin de faciliter les mouvements des bâtiments de la flottille qui auraient à entrer dans les bassins ou à en sortir. Ces travaux, qui exigeraient le remplacement du mode de barrage actuel par un système de corps flottants capables d'arrêter les plus grands steamers, coûteraient, en y comprenant l'amélioration des batteries de la côte, ... 250.000

6° Enfin le barrage de la Seine, au-dessus de Quillebœuf, au vieux port, au moyen d'un système de corps flottants appuyé sur des ouvrages établis sur les deux rives.

A ces dépenses, qui résultent des études récentes de la commission, il faut ajouter celles des ouvrages déjà adoptés pour la défense du Havre, à savoir :

Le fort de Sainte-Adresse, la lunette des Huguenots, celles de l'Heure et du Hoc, qui sont situés sur la côte 3.800.000

Les forts du côté de terre de Sau-

A reporter. 32.770.000

Report . . . . . 32.770.000f.

vic, de Tourneville, de Monjoly et de Vauban et l'enceinte continue qui doit les relier. 8.950.000

En résumé, les travaux de la défense s'élèveront à la somme de 29.720.000 francs, qui se divise en 20.770.000 francs pour celle de mer, et 8.950.000 fr. pour celle de terre. L'on ne saurait entreprendre trop tôt les travaux qui concernent la côte et surtout ceux des forts en mer. Ces derniers ne peuvent être bien exécutés qu'avec la paix, et nous avons déjà mis trop de retard à profiter de celle dont nous jouissons depuis si longtemps. Nous espérons que le Gouvernement sera en mesure de présenter aux Chambres, à l'ouverture de la prochaine session, la demande des crédits nécessaires pour les commencer.

Cherbourg. — La haute importance de Cherbourg est incontestable. Ce port, à l'extrémité de la presqu'île du Cotentin, à trente lieues des côtes de l'Angleterre, en face de Portsmouth et de Plymouth, assure à une escadre les moyens d'agir offensivement et défensive-

A reporter. 41.720.000

Report . . . . . 41.720.000 f.

ment dans la Manche. La nature a donné à la rade de Cherbourg de grands avantages ; la tenue sur un fond sablonneux est excellente, et l'on peut en sortir par tous les vents. Nos flottes ne sauraient y être bloquées par l'ennemi, et une expédition peut en partir à jour fixe. Il ne faut donc pas s'étonner des sacrifices immenses devant lesquels on n'a pas reculé pour faire d'un simple port de commerce, vers le milieu du siècle dernier, l'un des établissements maritimes les plus considérables. Bien des trésors ont été engloutis sur ce point. Il reste encore à faire de grandes dépenses qui, mieux entendues, ne donneront pas lieu aux mêmes regrets.

La loi du 25 juin 1841 a accordé pour les travaux de Cherbourg 44.000.000, sur lesquels 8.000.000 étaient affectés à la construction d'une enceinte de sûreté pour le port militaire.

Cinq forts sont encore nécessaires pour compléter la défense de la rade et éloigner les risques d'un bombardement par mer. L'un

A reporter. , . . . 41.720.000

Report. . . . . 41.720.000 fr.

sera établi sur le rocher des Flamands pour fermer la passe de l'est, un autre sur la roche Cavagnac, pour battre la passe du Chenal et celle de l'ouest en face, et trois sur la digue où il y aura en outre cinq batteries.

Les enrochements qui serviront de base aux deux premiers forts nécessiteront une dépense de. . . 1.600.000

Celle des cinq forts avec les batteries et toutes leurs dépendances, sera de. 6.000.000

La défense du côté de terre a une importance toute particulière pour Cherbourg qui est dominé par des hauteurs sur lesquelles les Anglais se portèrent après leur débarquement à l'anse d'Urville, en 1777, pour détruire et ruiner de fond en comble le port. L'enceinte de sûreté, que l'on est en train d'élever, n'est pas susceptible de garantir complétement l'arsenal maritime contre ce danger. En 1802, l'Empereur fit reconnaître ces hauteurs et construire sur les points les plus importants quelques ouvrages de campagne.

A reporter. 49.320.000

Report. . . . . 49.320.000 fr.

En 1825 le comité du génie arrêta l'établissement de cinq citadelles sur les emplacements du Roule, de la Fauconnerie, des landes d'Octeville et des plateaux de Varennes et d'Henneville. Ce sont ces divers ouvrages qu'il s'agit de faire exécuter avec quelques redoutes intermédiaires, dont la dépense est estimée à. 8.500.000

Avec cette ceinture de forts et de batteries, tant sur mer que sur terre, Cherbourg sera inattaquable, et l'ennemi qui oserait pénétrer dans sa rade y serait écrasé. Mais l'on ne sera certain de ce résultat, et l'on n'aura mis à l'abri de la destruction ce port artificiel qui nous aura coûté tant de millions qu'après l'achèvement entier de ce système de défense. Alors seulement nous pourrons nous vanter de posséder un établissement maritime de premier ordre dans une mer où la nature semblait nous interdire d'en avoir jamais.

Saint-Malo. — Ce port qui occupe le premier rang sur la côte de

A reporter. 57.820.000

Report. . . . . 57.820.000 fr.

la Bretagne a une importance militaire et commerciale qu'il doit à son heureuse situation. Cette importance ne peut que s'accroître par la construction d'un vaste bassin à flot qui est commencé. Il devient nécessaire d'améliorer les défenses de cette position.

Les fronts du nord de la place sont anciens et en assez mauvais état, quelques parties ne pourraient supporter l'artillerie de gros calibre employée pour la défense de mer.

Il est nécessaire d'isoler la pointe des Tallards par une enceinte de terre.

Les études ne sont pas encore achevées pour fixer définitivement la dépense de ces travaux qu'on peut porter en premier aperçu pour la restauration des fronts, à. 500.000
et pour l'enceinte, à. 250.000

Brest. — Ce port renferme nos plus grandes ressources maritimes; sa position à l'extrémité de la presqu'île qui sépare la Manche de l'Océan, lui donne une double action sur les deux mers; sa rade est l'une

A reporter. 58.570.000

Report. . . . . 58.570.000 fr.

des plus sûres, des plus vastes et des plus belles de l'Europe. Il était de la plus haute importance d'élever, autour du port où sont accumulées depuis des siècles nos richesses navales, de solides remparts. La place située sur les deux rives de la Penfeld a ses dehors défendus sur la rive droite de cette rivière par un fort camp retranché qui l'environne à l'ouest. La loi du 25 juin 1841 avait consacré une somme de 1.920.000 fr pour compléter l'enceinte bastionnée qui était interrompue sur une partie de son développement, et pour achever le port de Portzig qui défend l'entrée de la rade.

Des dispositions à faire pour protéger le goulet, le port et la rade elle-même, sont urgentes et exigeront. 400.000

Les résultats funestes qu'aurait pour la sûreté de la rade et du port l'occupation de la presqu'île de Kellern ne permettent pas d'ajourner plus longtemps l'organisation de la défense d'une position aussi importante. En 1595, les Espa-

A reporter. 58.970.000

Report. . . . . 58.970.000 fr.

gnols débarquèrent sur ce point, et construisirent, à la pointe qui depuis a porté leur nom, un fort qui ne leur fut enlevé que par un siége très-meurtrier, après une possession qui avait duré près d'une année. Vauban mit en sûreté cette presqu'île contre les débarquements faciles à opérer dans la baie de Douarnenez, en la fermant à sa gorge par des lignes de retranchements bastionnés. Derrière les lignes de Vauban, qui sont tombées en ruines, on en a élevé d'autres qui ne sont plus capables de défendre suffisamment cette position, aujourd'hui que la marine à vapeur permettrait de débarquer dans les anses beaucoup plus rapprochées de Dinant et de Camaret, et sur d'autres points encore.

L'on propose d'établir dans la presqu'île un réduit assez fort pour en assurer la possession, et pour couvrir efficacement les ouvrages de la rive sud du goulet qui, sans cela, risqueraient d'être tournés. La construction de ce réduit, et l'organisation de la défense des îles et anses sont évaluées à. 2.350.000

A reporter. 61.320.000

Report. . . . . 61.320.000 fr.

Cette dépense, jointe à celle de 400.000 fr. mentionnée plus haut, complétera la défense du côté de la mer, et formera la somme totale de 2.750.000 fr. qui vous est demandée par le projet de loi. Votre commission la regarde comme des plus urgentes.

Quant à la défense de terre du port de Brest, il serait bon, pour le mettre à l'abri d'un bombardement du côté du nord et de l'est, de lui procurer la même défense éloignée qu'à l'ouest, par la construction de nouveaux ouvrages qui compléteraient la ceinture de forts avancés. La dépense de six forts permanents à construire ultérieurement dans ce but, s'élèverait à. 8.800.000

Lorient. — Cette place couvre un port militaire, et renferme un établissement maritime qui a reçu, depuis quelques années, un développement considérable. Sa rade, dans laquelle viennent se jeter les trois rivières du Blavet, du Scorf et du Ter, est fermée par la citadelle de Port-Louis, construite sur

A reporter. 70.120.000

Report. . . . . 70.120.000 fr.

le saillant le plus avancé. Son entrée est encore défendue en face par les batteries de l'île Saint-Michel qui se trouve au milieu même de la rade. C'est une position très-forte et très-bonne pour servir de refuge aux croiseurs affectés à la défense mobile.

Les dépenses nécessaires, montant à 100.000 francs, pour la défense immédiate de l'entrée de la rade intérieure, et à 1.700.000 f. pour les abords de la rade et de la place, des anses et îles voisines, forment une somme de 1.800.000

pour laquelle le projet de loi demande l'ouverture d'un crédit équivalent.

Pour compléter la défense de Lorient du côté de la terre, il faudra achever la mise en bon état du corps de place dont une partie n'est point revêtue en maçonnerie, et la double couronne du port projeté du commerce, rectifier la lunette de Kerlin, et améliorer la ligne des dehors des fronts actuels; compléter l'enceinte au moyen de deux fronts

A reporter. 71.920.000

Report. . . . . 71.920.000 fr.

nouveaux s'appuyant à la rive du Scorf et mettant dans un rentrant les chantiers du Caudan situés sur la rive gauche. Il sera aussi nécessaire de couvrir ces chantiers. Ces travaux sont évalués à. . . . 2.500.000

D'autre part, il y aura à construire trois forts sur les hauteurs de Kermel, du Moustoir et de Calvin, situées sur la rive droite du Scorf, et deux autres sur les hauteurs entre le Scorf et le Blavet, afin de préserver complétement la place d'un bombardement. Ces cinq ouvrages entraîneront une dépense de 4.000.000

Saint-Nazaire. — Cette petite ville est au moment de recevoir un accroissement notable de population et d'activité commerciale, par suite de la construction d'un bassin à flot, pour lequel un crédit a été demandé, dans cette session, aux Chambres, et qui créera à l'embouchure de la Loire, un port de refuge. Cette position n'est protégée que par une batterie qui défend l'entrée du fleuve; il s'agit de la rendre plus forte et

A reporter. 78.420.000

Report. . . . . 78.420.000 fr.

d'avoir à ce point un ouvrage imposant. Des projets sont arrêtés et ont été examinés par la commission mixte des travaux publics, qui a déclaré que les travaux civils et militaires devaient être exécutés simultanément. Quelques détails de ces projets qui ne sont pas terminés, ont empêché de demander cette année le crédit nécessaire pour leur exécution, lequel s'élèvera à. 5.000.000

Les Sables d'Olonne. — Il s'agit encore d'établir un port de refuge sur ce point de la côte qui est favorablement placé entre l'île Dieu et l'île de Rhé, et qui offre des attérages faciles et un relâche sûr dans ces dangereux parages. Deux frégates de notre marine ont trouvé un abri dans ce petit port pendant nos dernières guerres, et malgré son insuffisance et ses imperfections, l'on y a vu réunis alors jusqu'à deux ou trois cents bâtiments du commerce. Il est destiné à être l'entrepôt de la Vendée par la création du bassin à flots qui est projeté, et pour lequel un crédit

A reporter. 83.420.000

Report. . . . . 83.420.000 fr.

de 2.100.000 francs est demandé dans le projet de loi relatif à l'amélioration des ports. Ce sera une bonne station pour les croiseurs chargés de la défense mobile.

De même qu'à Saint-Nazaire, la construction de ce bassin paraît à la commission mixte des travaux publics exiger que les travaux civils et ceux de fortification soient entrepris en même temps. Ce port n'est actuellement défendu que par les feux croisés de deux batteries de côtes. Avec l'accroissement qu'il doit recevoir, il devient nécessaire d'augmenter aussi ses moyens de défense.

Les projets de fortifications sont arrêtés et ont été soumis à l'examen de la commission mixte. Mais, ainsi qu'à Saint-Nazaire, les études de détail ne sont pas achevées et ont arrêté, cette année, la demande du crédit pour ces travaux, lequel montera à 3.500.000

Rochefort. — Dans ces dernières années, de grands établissements de forges et de fonderies ont été créés à Rochefort, et les bâtiments

A reporter. 86.920.000

Report. . . . . 86.920.000 fr.

à vapeur de la plus grande dimension peuvent y être immédiatement armés et pourvus de leurs machines. De nombreux et beaux chantiers de construction, un arsenal maritime d'une valeur immense doivent faire considérer Rochefort comme un grand port militaire, que l'on ne saurait avec trop de soins mettre à l'abri de surprises ou d'attaques régulières. Quant à la place elle-même, ses ouvrages, et surtout son éloignement de la côte, et les marais qui couvrent ses abords du côté de la terre, paraissent suffire pour le moment à sa défense. L'amélioration de son enceinte actuelle et l'établissement d'une ceinture de forts entraîneraient des travaux de fortification fort considérables et fort coûteux, qui peuvent être ajournés d'après l'avis de la commission mixte d'armement. L'on doit ajouter, que les tentatives d'un débarquement dirigé sur Rochefort sont peu probables et pourraient être aisément déjouées par les efforts des troupes mobiles ayant

A reporter 86.920.000

Report. . . . . 86.920.080 fr.

pour appui la place de La Rochelle, qui n'est qu'à une marche de Rochefort. C'est à l'embouchure de la Charente qu'il faut chercher la défense de ce port contre une attaque qui pourrait être tentée en remontant ce fleuve.

Les moyens de préserver cette position de toute insulte de la part de l'ennemi furent l'objet de la constante sollicitude de l'Empereur, qui s'attacha à la rendre la plus forte possible. Des forts, des îles fortifiées et de nombreuses batteries protégent les approches et les passes de la rade. Mais pour compléter cette défense, de nouveaux ouvrages sont encore nécessaires. De l'avis d'officiers expérimentés de la marine, les conditions de tout ce système de défense sont modifiées par la navigation à la vapeur. Ils regardaient jusqu'à ce jour une attaque par la Charente, avec des bâtiments à voiles, comme inadmissible. Une semblable agression leur paraît aujourd'hui, non-seulement possible, mais jusqu'à un certain point probable.

A reporter. 86.920.000

Report.	86.920.000 fr.
Il vous est demandé par le projet de loi, pour l'exécution des travaux de fortification qu'il est urgent d'entreprendre sur ce point, une somme de.	1.500.000
En arrière du fort Boyard, pour l'achèvement duquel la loi du 25 juin 1841 avait accordé 3.800.000 f. et dont les travaux seront terminés dans le courant de la campagne de 1846, il est nécessaire d'élever un nouveau fort pour former une seconde ligne avec la batterie à la pointe de la Perrotine dans l'île d'Oleron, et le fort d Enette.	
La base en enrochement de ce fort en mer coûtera.	3.000.000
et la construction du fort.	1.000.000
Port-Vendres. — La situation de Port-Vendres, sur la frontière d'Espagne, et sa proximité de l'Algérie assurent à ce port, dès ce moment, d'incontestables avantages, et pour l'avenir une importance extrême, quand les vaisseaux de guerre et les plus grands steamers pourront y trouver un refuge. La navigation entre ce port et notre colonie d'Afrique, à l'abri des	
A reporter.	92.420.000

Report. . . . . 92.420.000 fr.

vents d'ouest qui désolent le golfe de Lyon, est plus facile et plus courte de vingt lieues que celle de Toulon ou de Marseille. Aussi ce port est-il maintenant pris de préférence pour l'embarquement des troupes qui sont dirigées de l'ouest et du midi de la France sur Alger ou Oran. Les contre-forts élevés qui l'entourent et se rattachent à la chaîne des Albères se prêteraient merveilleusement à un système de fortifications qui rendraient cette position inexpugnable. Tout indique qu'un port militaire doit exister là; Vauban l'avait jugé ainsi. Dans plusieurs Mémoires sur le Roussillon, il revient avec le plus grand intérêt sur l'importance de ce port. Il est curieux de voir, dans l'un d'eux, ses regrets d'être obligé de restaurer les fortifications de Collioure, qui ne sont bonnes qu'à être rasées, tout proche de cette position qu'il affectionne si vivement.

La France ne possède qu'un seul port militaire sur sa frontière de la Méditerranée; ce n'est point assez pour assurer sa prépondérance

A reporter 92.420.000

Report. . . . . . 92.420.000 fr.

sur cette mer où ses intérêts lui commandent, surtout depuis l'occupation de l'Algérie, d'être forte et respectée. La nature semble avoir créé Port-Vendres pour former, à l'ouest du golfe de Lyon et près des côtes d'Espagne, un établissement maritime qui, avec celui de Toulon à l'est et près de la frontière d'Italie, encadre ce golfe, au fond duquel l'étang de Berre offre encore l'emplacement d'un établissement intermédiaire pour notre marine militaire. A l'exception de ces trois points, le littoral de la Méditerranée n'en présente aucun autre. Ces considérations ont déterminé, un peu tardivement à notre avis, le Gouvernement à venir demander cette année, dans un projet de loi spécial, un crédit de 2.500.000 fr., pour construire une jetée sur les basfonds en avant de la rade de Port-Vendres, et pour creuser l'avant-port, ainsi que le bassin de commerce, à 9 mètres de profondeur, afin de recevoir les vaisseaux de haut bord.

Cette importante position, qui

A reporter 92.420.000

Report. . . . . 92.420.000 fr.

doit un jour le devenir davantage encore, n'est protégée que par quelques batteries de côtes, fort anciennes et d'un faible effet. Sa défense exigera des travaux de fortifications en rapport avec l'accroissement du port. Les études en sont encore à faire, et pourront à peine être prêtes dans le courant de l'année prochaine. Votre commission regrette le retard qui en résultera pour l'exécution de ces travaux, dans lesquels on risque toujours d'être surpris par les événements.

La dépense est évaluée, par aperçu, à. 8.500.000

Toulon. — Nous avons à Toulon le plus beau port militaire de la Méditerranée, et c'est le seul que nous ayons sur cette mer, où notre marine est appelée à jouer le premier rôle. C'est de Toulon que partent les expéditions navales pour le Levant et toutes les côtes de la Méditerranée; c'est de ces arsenaux que les convois de munitions et d'approvisionnements de

A reporter. 100.920.000

Report. . . . . 100.920.000 fr.

tout genre sont dirigés sur l'Afrique. C'est aussi le boulevard de la France, et notre seule place de dépôt sur la frontière du sud; c'est enfin, comme le disait Vauban dans son langage si naturel et si expressif, le soutien de toutes nos entreprises au dedans et au dehors. Combien ces paroles sont-elles plus vraies encore aujourd'hui que des intérêts politiques de la plus haute importance semblent se concentrer de plus en plus dans ces parages.

La défense d'une telle position n'en avait pas moins été négligée jusqu'en 1841. L'enceinte de la place était en mauvais état; la montagne du Faron, au pied de laquelle la ville est bâtie, et qui la domine entièrement, était mal fortifiée; les fronts qui couvraient l'arsenal maritime le resserraient dans un espace trop étroit; les forts extérieurs étaient laissés dans l'abandon et incomplets. La loi du 25 juin accorda un crédit de 4.600.000 fr. pour mettre en état la défense du côté de la terre. De-

A reporter. 100.920.000

Report. . . . . 100.920.000 fr.

puis, des ouvrages ont été élevés sur les hauteurs du Faron; une communication a été construite pour relier l'enceinte de la place au fort Lamalgue et pour protéger les établissements de la marine au Mouraillon. Le fort du grand Saint-Antoine est terminé; celui de Malbousquet l'est à moitié. Il reste à entreprendre sur ce crédit, qui est loin d'être épuisé, les forts du petit Saint-Antoine, du Cap-Brun, de la Croix-des-Signaux et le réduit Saint-Elme, et à améliorer le fort Napoléon. Alors ces positions que Bonaparte, en 93, enleva aux Anglais pour reprendre Toulon, et qui furent le premier théâtre de sa gloire, seront désormais inexpugnables. La place et l'arsenal de Toulon se trouveront préservés, par l'achèvement de ces travaux, des effets d'un bombardement et d'une attaque par terre. Mais il n'a été rien fait par la loi de 1841, pour la défense contre une attaque par mer du port de Toulon et de ses deux rades, et l'on peut dire que, dans le moment actuel, cette

A reporter 100.920.000

fr.

Report . . . . . 100.920.000 fr.

défense est presque nulle. Les batteries anciennement existantes ont été laissées sans entretien; celles commencées sous l'Empire n'ont pas été achevées et sont à l'état de ruines. Le croirait-on? toutes celles projetées par Vauban, et qui seraient d'une utilité incontestable, n'ont point été exécutées. Avec la marine à vapeur et la soudaineté de ses attaques, l'arsenal maritime, au fond du port, où sont déposées tant de richesses navales, et nos escadres mouillées dans la petite rade, seraient réellement en danger.

C'est pour compléter une défense aussi imparfaite, pour relever et restaurer les batteries des rades, et en ajouter de nouvelles, pour mettre dans un état respectable celles de la presqu'île de Cepet, de la rade d'Hyères, et de tout le littoral jusqu'à l'entrée de la grande rade et de la rade de Brusc, qu'un crédit de . . . . . 2.300.000 est demandé par le projet de loi. Il ne saurait être mieux justifié.

Dans le cours de cette session, les Chambres ont été saisies d'un

A reporter. 103.220.000

Report. . . . . 103.220.000 fr.

projet d'amélioration d'une grande importance pour la petite rade de Toulon, qui aurait pour objet de la transformer en port de refuge en la creusant à une profondeur de 9 mètres 50 centimètres, et en la couvrant par des digues défensives partant, l'une de la Grosse-Tour, et l'autre du fort de l'Éguillette, de sorte qu'elle serait partout accessible aux vaisseaux du plus fort tirant d'eau, et offrirait un vaste et excellent mouillage à notre flotte. L'on estime à 10.500.000 f. l'exécution de ce projet.

Pour la défense des digues et la construction du fort Brégaillon au fond de la baie de la Seyne, qui croiserait ses feux avec les forts Malbousquet et Napoléon, l'on évalue la dépense à 1.100.000

Enfin, une dernière mesure que l'on ne peut guère passer ici sous silence, contribuerait à donner à la ville de Toulon un développement qui lui devient chaque jour plus nécessaire en raison de l'importance croissante de ses établissements militaires et maritimes.

A reporter. 104.320.000

Report. . . . . 104.320.000 fr.

Sa population, qui ne monte pas à moins de 40.000 habitants, étouffe dans son enceinte trop resserrée. Des rues étroites, des maisons de six étages, point de marchés ni de places publiques, des casernes, des manutentions et des magasins insuffisants, l'air manquant partout, tel est l'état de choses qui résulte du défaut d'espace. Il paraît que le comité des fortifications a adopté la proposition d'agrandir la place de Toulon en reculant l'enceinte au nord, et en reliant la droite de l'enceinte projetée à Castigneau à la gauche du camp retranché de Sainte-Anne, et la droite de Sainte-Anne au bastion n° 7 de l'enceinte actuelle. Cette opération, étant toute dans un intérêt municipal, serait exécutée par la ville à laquelle on ferait l'abandon des anciennes fortifications.

Total général. . . . 104.320.000 f.

Ainsi, la dépense des travaux de défense à exécuter sur les côtes montera à la somme de 104.320.000 francs.

Ces travaux ne ressortent pas tous du département de la guerre. Les fondations à la mer des forts doivent être élevées à deux mètres au-dessus du niveau des plus hautes marées, sous la direction

des ingénieurs des ponts et chaussées, attachés au service de la marine s'il s'agit de ports militaires, ou appartenant au département des travaux publics s'il s'agit de ports du commerce. Les ingénieurs militaires sont ensuite chargés d'achever les ouvrages. Nous ne savons si cette coopération de différents services pour un même travail est de nature à amener des résultats bien avantageux. Ce qui s'est passé pour les travaux du fort Boyard, commencés en 1803, et qui ne sont pas encore terminés, devrait faire croire le contraire. A Cherbourg, il s'est établi entre le génie militaire et le génie maritime une lutte qui a duré cinquante ans. L'on conçoit ces dissidences qui proviennent de ce que les intérêts de la défense et ceux de la marine sont quelquefois entièrement opposés. Chacun se fait alors un devoir de la résistance. Il est vrai qu'il y a aujourd'hui l'intervention salutaire de la commission mixte des travaux publics.

Si l'on retranche de la somme de 104.320.000 f.

la dépense des enrochements à faire à Cherbourg et à Rochefort, au compte du département de la marine, et montant à	4.600.000 f.	
et celle des travaux semblables à exécuter par le département des travaux publics dans le port du Havre, pour quatre forts à la mer, évaluée à.	10.800.000	15.400.000

Il restera à la charge du département de la guerre des travaux estimés à. . . . . 88.920.000 fr.

Quand il y aura été consacré le crédit de. 8.350.000

qui vous est actuellement demandé et que nous vous proposons d'accorder, la dépense à faire sur le budget de la guerre sera encore de.. . . . . 80.570.000 f.

Comme vous avez déjà pu le remarquer, le crédit de 8.350,000 fr. est appliqué de la manière suivante :

Brest.....	2.750.000 fr.
Lorient.....	1.800.000
Rochefort... ...	1.500.000
Toulon	2.300.000
Total...	8.350.000 fr.

Sur ce crédit, 1.800.000 fr. seraient affectés par l'article 3 du projet de loi en 1845, ainsi qu'en 1846, aux travaux de chacune de ces deux catégories, à savoir :

	Exercices 1845.	1846.
Brest.....	500,000 fr.	500.000 fr.
Lorient.	400.000	400.000
Rochefort.....	300.000	300.000
Toulon.....	600.000	600.000
Totaux....	1.800.000 fr.	1.800.000 fr.

Votre commission, Messieurs, est arrivée au terme de son travail; son attention s'est particulièrement portée sur la défense de notre littoral, et elle n'a point voulu vous dissimuler toute l'étendue de la tâche qu'il s'agit de commencer. C'était un devoir pour elle d'éclairer la Chambre et le pays sur l'imminence des dangers auxquels demeurent exposés nos ports et nos côtes dans leur état actuel de défense, et de faire connaître en même temps les moyens d'organiser cette défense d'une manière respectable. Il en résultera une charge sans doute considérable, mais l'on peut compter sur un sentiment national qui ne fait jamais défaut chez nous en pareille circonstance, pour qu'elle ne paraisse pas trop lourde. Depuis plusieurs années, de grandes améliorations ont été réalisées dans nos ports. Dans la dernière session un crédit a été accordé pour la création de docks au Havre, et pour l'agrandissement de ses bassins. La guerre viendra-t-elle surprendre ce grand entrepôt de notre commerce au milieu de sa prospérité de plus en plus florissante, et détruire en quelques heures son port et ses richesses, s'il n'est pas défendu à la mer par des forts avancés? Cette année, un projet de loi est présenté aux Chambres pour ouvrir un crédit de 28.500.000 fr., à l'effet d'exécuter des travaux d'amélioration dans quatorze ports. Ce sont encore des bassins à flots, des jetées, des môles, des quais, des écluses de chasse à construire pour les plus grands comme pour les moindres ports, tant sur la Manche et l'Océan que sur la Méditerranée. Quel sera le sort, en cas d'une

guerre maritime, de ces ouvrages élevés à si grands frais dans tous nos ports, s'ils ne sont point gardés par de bonnes batteries? La prudence la plus ordinaire conseille de faire ces travaux de défense pendant la paix. Leur exécution s'accommode peu du temps de guerre. Il devient alors difficile d'élever des ouvrages en mer, en face des croisières ennemies, et sous le feu de leurs canons. Nous n'avons que trop tardé à les commencer; ce sont trente ans d'oubli que nous avons à réparer.

S'il est un reproche à faire au projet de loi actuel, c'est, dans notre opinion, sur la modicité du crédit qu'il comporte pour le commencement de cette importante opération. Nous ne doutons point, Messieurs, que vous ne vous associiez aux motifs qui nous font désirer de la voir terminer en peu d'années. Aussi est-ce avec regret que nous avons remarqué que des études de détail n'étaient point encore faites sur quelques parties de la côte, notamment à Port-Vendres, et que l'on n'ait pas été en mesure d'entreprendre, dès cette campagne, les ouvrages destinés à défendre les abords et la rade de Marseille. Il faut espérer qu'au début de la session prochaine, les Chambres seront saisies des projets qui concernent les points les plus importants, si elles ne peuvent l'être d'un projet d'ensemble. Le Gouvernement doit être assuré de rencontrer le concours de la Chambre, et la sympathie du pays, dans les propositions qu'il jugera à propos de faire pour poursuivre sans plus de retard les travaux de la défense de nos frontières maritimes.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 27 juin 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. DE LA COSTE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de 200.000 fr. pour la célébration du 15e anniversaire des journées de Juillet 1830.

MESSIEURS,

Le lendemain de la Révolution de Juillet, nous l'admirions comme le mouvement populaire le plus légitime et le plus glorieux que retraçât l'histoire. Nous admirions l'unanimité du sentiment national, son énergie dans la lutte, sa générosité dans la victoire.

Aujourd'hui qu'elle a fait ses preuves durant quinze laborieuses années (c'est plus que ni l'Empire ni la Restauration n'ont vécu), nous la respectons plus encore; parce qu'elle s'est montrée constamment raisonnable, légale, pacifique, parce qu'elle a fondé un Gouvernement régulier et fécond.

---

* Cette commission était composée de MM. le comte CHARBONNEL, le comte DESROYS, PÈDRE LA CAZE, DE LA COSTE, le prince DE LA MOSKOWA, le comte DE RAMBUTEAU, le duc DE TRÉVISE.

Jusqu'à elle le monde n'avait pas vu un Gouvernement nouveau se développer sans guerre au dehors, sans violence à l'intérieur, n'employant à sa défense que les seules armes de la loi, et ne se préoccupant sérieusement que d'organiser le pays pour la liberté et pour le travail. C'est un grand bonheur pour la race humaine que cette tentative ait réussi; c'est une grande gloire pour notre nation que d'avoir donné un pareil exemple.

Ce système portera des fruits plus abondants de jour en jour. La liberté produit les grands travaux. C'est parce que nous sommes libres, c'est parce que les conseils publics, Chambres, départements, municipalités se sentent animés de l'esprit de vie, que la France se couvre de tant d'utiles monuments, que les besoins de la défense, de la grandeur, de la décoration du pays, sont si largement satisfaits. A leur tour, ces belles entreprises, ces jouissances nouvelles, flattent l'orgueil national et dédommagent un peuple, autrefois peut-être trop belliqueux, de la privation des émotions de la guerre. Par là se rattache chaque jour à nos institutions, à la fois si sages et si libérales, le petit nombre d'esprits distingués qui a pu d'abord en méconnaître la puissance.

Au milieu de cette liberté, et de ces améliorations en tout genre qui en sont le résultat, c'est un devoir pour nous que d'honorer dignement le généreux effort auquel nous en sommes redevables. Votre commission vous propose, à l'unanimité, l'adoption du crédit demandé pour la célébration des fêtes de Juillet.

SESSIONS
N° 135.
—
845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la fixation du budget des dépenses pour l'exercice 1846;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, SALUT,

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 27 juin 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat au département des finances et par les commissaires déjà désignés, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Des crédits sont ouverts jusqu'à concurrence de un milliard quatre cent trente-quatre millions quatre cent trente-neuf mille quatre cent six francs

(1.434.439.406 fr.) pour les dépenses de l'exercice 1846, conformément à l'état A ci-annexé, savoir :

Service ordinaire.

Dette publique.....	373.934.536 f.
Dotations.....	14.794.451
Service des ministères.....	694.936.936
Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.....	149·733.226
Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.....	66.678.740
Total du service ordinaire..	1.300.077.889

Service extraordinaire.

Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.....	51.361.517
Travaux régis par la loi du 11 juin 1842.....	83.000.000
Total général....	1.434.439.406

Des crédits montant à la somme de dix-neuf millions quatre cent quatre-vingt-quatre mille huit cent deux francs (19.484.802 fr.) sont également ouverts, pour l'exercice 1846, conformément à l'état B ci-annexé, aux services spéciaux portés pour ordre au budget ;

SAVOIR :

Légion d'honneur.	6.897.798 f.
Imprimerie royale.	2.810.000
Chancelleries consulaires. . . .	400.000
Caisse des invalides de la marine.	8.026.510
Service de la fabrication des monnaies et médailles.	1.350.494
Total.	19.484.802

ART. 2.

Il sera pourvu au paiement des dépenses mentionnées dans l'article premier de la présente loi et dans les tableaux y annexés, par les voies et moyens de l'exercice 1846.

ART. 3.

L'effectif à entretenir en Algérie, au delà duquel il y aura lieu à l'application du deuxième paragraphe de l'article 4 de la loi de finances du 11 juin 1842, est fixé, pour l'année 1846, à soixante mille hommes et quinze mille trois cent quatre-vingt-dix-huit chevaux.

ART. 4.

Il sera rendu un compte spécial et distinct de l'emploi des crédits ouverts à chacun des paragraphes des chapitres 21, 25 et 33 du budget du ministère de la guerre, pour travaux extraordinaires civils et militaires à exécuter en 1846, sur divers points de l'Algérie : ces crédits ne pourront recevoir aucune autre affectation.

ART. 5.

Il est ouvert au Ministre de la guerre un crédit de un million cinquante mille francs (1.050.000 fr.), pour l'inscription, au Trésor public, des pensions militaires à liquider dans le courant de l'année 1846.

ART. 6.

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

Ministère de la justice et des cultes.

Frais de justice criminelle.

Indemnités pour frais d'établissement des évêques, des archevêques et des cardinaux;

Frais de bulles et d'information;

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

Traitement des ministres des cultes non catholiques.

Ministère des affaires étrangères.

Frais d'établissement des agents politiques et consulaires;

Frais de voyages et de courriers;

Missions extraordinaires.

Ministère de l'instruction publique.

Traitements éventuels des professeurs des facultés;

Frais de concours dans les facultés;

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

Ministère de l'intérieur.

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

Remboursements sur le produit du travail des condamnés détenus dans les maisons centrales de force et de correction;

Transport des condamnés aux bagnes et aux maisons centrales de force et de correction;

Dépenses départementales.

Ministère de l'agriculture et du commerce.

Encouragements aux pêches maritimes;

Frais relatifs à la mise en vente des eaux thermales.

Ministère des travaux publics.

Service des prêts autorisés pour les chemins de fer;

Frais de police et de surveillance des chemins de fer;

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

Ministère de la guerre.

Frais de procédure des conseils de guerre et de révision ;

Achats des fourrages de la gendarmerie;

Achats de grains et de rations toutes manutentionnées ;

Achats de liquides;

Achats de combustibles ;

Achats de fourrages pour les chevaux de troupes;

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

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

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

Ministère de la marine et des colonies.

Frais de procédure devant les tribunaux maritimes et autres ;

Achats de vivres.

Ministère des finances.

Dette publique (*dette perpétuelle et amortissement*);

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

Intérêts de la dette flottante;

Intérêts de la dette viagère ;

Intérêts de cautionnements ;

Pensions (chapitres 12, 13, 14, 15, 16 et 17);

Frais judiciaires de poursuite et d'instances.

et condamnations prononcées contre le Trésor public;

Frais de Trésorerie;

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

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

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

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

Dépenses relatives aux épaves, déshérences et biens vacants;

Achat de papier pour passe-ports et permis de chasse;

Achat de papier à timbrer, frais d'emballage et de transport;

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

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

Avances recouvrables et frais judiciaires;

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

Remises pour la perception des contributions indirectes dans les départements;

Achat de papier filigrané pour les cartes à jouer;

Contribution foncière des bacs, canaux et francs-bords;

Service des poudres à feu;

Achats de tabacs et frais de transport;

Primes pour saisies de tabacs et arrestations de colporteurs;

Remises des directeurs des bureaux de poste aux lettres;

Achat de lettres venant de l'étranger;

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

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

Réparations et frais de combustibles des mêmes paquebots;

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

Transport des dépêches par entreprise;

Services des dépêches par les chemins de fer;

Salaires des facteurs ruraux des postes;

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

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

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

ART. 7.

Tout marché de gré à gré passé au nom de l'Etat pour l'exploitation des manufactures d'armes, ou pour fabrication d'armes neuves, dont

la durée embrassera plusieurs années, n'aura d'effet qu'après que les Chambres auront voté le premier crédit destiné à en assurer l'exécution.

ART. 8.

Les pensions de retraite des artistes de l'Académie royale de musique ne seront admises que dans la limite des crédits ouverts au budget.

L'article 13 de la loi du 9 août 1839 est abrogé.

ART. 9.

Toute nomination dans l'Ordre de la Légion-d'honneur sera insérée au *Moniteur*.

ART. 10.

Le fonds d'encouragement aux colléges communaux, porté au chapitre 8 du budget du ministère de l'instruction publique sera réparti par le Ministre en conseil royal, après constatation de l'insuffisance des ressources communales. Chaque année il sera annexé à la proposition du budget un rapport détaillé sur l'emploi des fonds alloués pour l'année précédente.

ART. 11.

A l'ouverture de la session de 1846 il sera distribué aux Chambres un compte spécial et détaillé de la situation de l'inscription maritime et des équipages de ligne, de l'état des bâtiments de la

flotte, approvisionnement des arsenaux et constructions navales.

FAIT au palais de Neuilly, le 1er juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons, par l'ordre du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi sur les dépenses de l'exercice 1846, qui vient d'être voté par la Chambre des Députés.

Vous avez sous les yeux, Messieurs, les propositions du Gouvernement pour la fixation du budget: nous les avons présentées dès l'ouverture de la session et fait distribuer immédiatement à l'une et l'autre Chambre avec tous les développements à l'appui. Nous nous bornerons donc, selon l'usage, à vous entretenir des modifications qu'ont éprouvées les évaluations primitives.

Les crédits demandés s'élevaient à une somme totale de 1.421.709.903 francs dans laquelle les charges du service ordinaire figuraient pour 1.302.508.386 francs, et dont le surplus de 119.201.517 francs s'appliquait à la dépense des travaux extraordinaires et des chemins de fer imputable, comme vous le savez, soit sur le produit de l'emprunt en rentes autorisé en 1841, soit sur les réserves de l'amortissement, et provisoirement sur les ressources de la dette flottante.

A ces prévisions sont venues depuis s'ajouter :

1° Pour les augmentations d'indemnités et de traitements allouées aux juges de paix et greffiers, en vertu de la loi spéciale récemment votée, qui a supprimé les droits et vacations imposées aux justiciables. . . . . 2.173.570 fr.

2° Pour la continuation de travaux extraordinaires et urgents de navigation, auxquels il devait être pourvu au moyen d'allocations demandées par des lois spéciales sur les rivières et les canaux, dont le rapport a été fait à l'autre Chambre, mais qui n'ont pu être discutées dans cette session. 15.200.000

Augmentation. . . . 17.373.570

D'un autre côté, la discussion des crédits par la Chambre des Députés, a motivé divers changements qui se résolvent en une diminution finale de. . . . . 4.644.067 fr.

En résumé, les crédits proposés pour la somme de. . . . 1.421.709.903 fr.
étant augmentés de 17.373.570
et réduits de. . . . 4.644.067 } 42.729.503

La dépense totale est définitivement fixée à . . . . . 1.434.439.406 fr.
et elle se répartit, ainsi qu'il suit, dans les trois grandes catégories du budget :

Service ordinaire. . . . . 1.300.077.889 fr.
Travaux publics extraordinaires régis par la loi du 25 juin 1841. . . . . 51.361.517
Grandes lignes de chemins de fer et travaux divers, régis par la loi du 11 juin 1842. . . . . 83.000.000

Total. . . . 1.434.439.406

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

La diminution de 4.644.067 francs, déjà mentionnée, résulte de retranchements montant à 7.504.899 fr., et atténués de 2.860.832 francs par plusieurs allocations supplétives. Elle porte sur les dépenses *de la guerre et de la marine*, pour. . . . . 6.005.150 fr.
Sur *les divers services civils*, pour. 1.459.749
Et sur *les travaux extraordinaires*, pour. 40.000

7.504.899

Les retranchements sur le budget de la guerre sont de 4.136.354 fr. Ils proviennent principalement de réductions prononcées pour 2.383.940 fr. sur l'approvisionnement de réserve en blé et denrées, et pour 1.875.100 fr. sur les dépenses de Gouvernement et les services civils en Algérie;

d'autres diminutions ont été aussi opérées sur différents chapitres pour une somme de 577.314 f., ce qui porterait la réduction totale à 4.836.354 f.; mais, d'un autre côté, la Chambre des Députés a accru de 200.000 fr. le crédit proposé pour secours à d'anciens militaires, et de 500.000 fr. l'allocation pour les travaux du port d'Alger. Quant à la marine, la réduction s'élève à 1.168.796 fr.; elle porte sur un assez grand nombre de services : dans cette somme figure un crédit de 100.000 fr. pour construction de bâtiments, reporté au ministère des travaux publics; nous mentionnerons aussi l'ajournement, plutôt que le rejet, de 600.000 fr. demandés pour des travaux de fortifications et de casernement dans nos établissements coloniaux.

Parmi les réductions partielles dont se compose celle de 1.458.849 fr. sur l'ensemble des services civils, nous citerons seulement une somme de 920.000 fr. qui avait été demandée pour subvention à la caisse de retraite des finances; il a été reconnu, à la suite de nouveaux calculs, que les ressources ordinaires pourraient suffire aux pensions à concéder en 1846, et nous avons nous-mêmes rectifié notre première évaluation.

La diminution de 40.000 fr. sur la section des *travaux extraordinaires* provient de la suppression d'un crédit spécial qui avait été demandé par le Ministre de la marine pour la construction d'une nouvelle fonderie au port de Toulon. La Chambre des Députés a jugé préférable d'attendre les propositions annoncées comme devant être faites

prochainement pour les travaux d'ensemble à entreprendre dans ce but.

Enfin, Messieurs, nous vous avons annoncé que les allocations demandées par le Gouvernement pour le service ordinaire, avaient été accrues par amendement de 2.860.832 fr., et parmi les augmentations, nous avons déjà mentionné la somme de 700.000 fr. ajoutée au budget de la guerre, et celle de 100.000 fr. transportée du ministère de la marine à celui des travaux publics. Une autre augmentation que nous avons à signaler particulièrement est le supplément de dotation de 1.920.440 fr., que la Chambre élective a cru devoir affecter aux dépenses ordinaires des départements pour subvenir à l'insuffisance démontrée des ressources qui leur sont attribuées annuellement par les lois de finances. Les causes de cette insuffisance, que l'affectation nouvelle ne comblera qu'en partie, sont depuis longtemps connues. Elles proviennent de l'accroissement de charges progressif, résultant pour les budgets départementaux de la dépense des aliénés, et surtout de la dépense des routes départementales dont l'achèvement vient grever successivement le fonds d'entretien. On ne peut, quant à présent, que subir ces conséquences obligées des lois organiques des 10 mai et 30 juin 1838, et le Gouvernement, tout en regrettant ce nouveau sacrifice, n'a pas dû s'opposer à la proposition de pourvoir au déficit du service départemental, en 1846, au moyen d'un prélèvement sur les centimes généraux centralisés au Trésor.

Tels sont, Messieurs, les divers changements

apportés au chiffre des crédits demandés. Quant au texte du projet de loi, il y a été introduit plusieurs articles additionnels purement réglementaires.

L'un, qui porte le n° 7, dispose qu'aucun marché passé de gré à gré pour fabrication d'armes, et dont la durée sera de plusieurs années, n'aura d'effet qu'après le vote du crédit législatif destiné à en assurer l'exécution. Une autre disposition, formant le n° 8, statue que les concessions de pensions aux artistes de l'Opéra qui, d'après la loi du 9 août 1839, devaient se renfermer dans la proportion des extinctions, n'auront désormais, à raison de la situation spéciale de ce personnel, d'autre limite que les crédits ouverts au budget. A ces deux mesures d'ordre, proposées par la commission du budget, d'accord avec le Gouvernement, sont venues s'ajouter, dans la discussion, les prescriptions qui font l'objet des articles 9, 10 et 11 : la première porte que toute nomination dans l'Ordre de la Légion d'honneur sera insérée au *Moniteur*. Les Ministres n'ont jamais craint de livrer à la publicité les récompenses honorifiques qu'ils proposent au Roi de concéder ; et, dans les ministères, où il existe des recueils destinés aux publications officielles, toutes les nominations y sont constamment insérées. La prescription nouvelle, dont l'utilité pouvait paraître douteuse, recevra donc son effet sans aucun inconvénient. Il en sera de même des deux dernières, l'une qui veut que le fonds d'encouragement aux colléges communaux soit réparti en raison de l'insuffisance des ressour-

ces de chaque commune, et qu'un rapport détaillé de cet emploi soit publié annuellement ; l'autre qui prescrit la distribution aux Chambres, à l'ouverture de la session de 1846, d'un état de situation de l'inscription maritime et des équipages de ligne, ainsi que du matériel naval en bâtiments, constructions et approvisionnements. Tous les documents demandés sont recueillis soigneusement par l'administration, et la communication en a toujours été donnée aux commissions qui en ont fait la demande.

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

(Les Tableaux seront incessamment distribués.)

(Etat A.) *Budget général des Dépenses de l'exercice 1846.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Ire PARTIE. — Dette publique.		
	1° Dette consolidée et amortissement.		fr.
1	Rentes 5 pour $\frac{0}{0}$		146,775,408
2	Rentes 4 $\frac{1}{2}$ pour $\frac{0}{0}$		1,026,600
3	Rentes 4 pour $\frac{0}{0}$		22,507,375
4	Rentes 3 pour $\frac{0}{0}$		62,352,288
5	Fonds d'amortissement :	fr.	
	Dotation annuelle	48,886,565	48,886,565
	Rentes appartenant à la caisse d'amortissement comprises dans les crédits ci-dessus (par approximation)	60,367,289	
	Montant du fonds d'amortissement.	109,253,854	
	TOTAL pour la dette consolidée et l'amortissement.		281,548,236
	2° Emprunts spéciaux pour canaux et travaux divers.		
6	Intérêts et primes des emprunts à rembourser par le Trésor		6,214,539
7	Amortissement des emprunts à rembourser par le Trésor		3,230,761
8	Charges annuelles des emprunts contractés à des conditions diverses		750,000
	TOTAL pour les emprunts spéciaux		10,195,300
	3° Intérêts de capitaux remboursables à divers titres.		
9	Intérêts de capitaux de cautionnements		7,000,000
10	Intérêts de la dette flottante du Trésor		18,000,000
	TOTAL pour les intérêts de capitaux remboursables à divers titres		25,000,000
	4° Dette viagère.		
11	Rentes viagères		2,400,000
12	Pensions de la Pairie, de veuves de Pairs et d'anciens Sénateurs		530,000
13	——— civiles. (*Décret du 13 septembre 1806.*)		1,350,000
14	——— à titre de récompenses nationales		425,000
15	——— militaires		40,930,000
16	——— ecclésiastiques		700,000
17	——— de donataires dépossédés		1,270,000
18	——— accordées sur la caisse de vétérance de l'ancienne Liste civile. (*Loi du 29 juin 1835.*)		600,000
19	Subvention aux fonds de retraite des finances; pensions et indemnités temporaires		8,586,000
20	Secours aux pensionnaires de l'ancienne Liste civile.		400,000
	TOTAL pour la dette viagère		57,191,000

1845. — Impr. n° 135.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	RÉCAPITULATION DE LA Ire PARTIE. — DETTE PUBLIQUE.	fr.
	1° Dette consolidée et amortissement.....	281,548,236
	2° Emprunts spéciaux pour canaux et travaux divers.	10,195,300
	3° Intérêts de capitaux remboursables à divers titres.	25,000,000
	4° Dette viagère.....	57,191,000
	TOTAL de la Ire Partie.....	373,934,536
	IIe PARTIE. — DOTATIONS.	
21	Liste civile.....	13,300,000
22	Chambre des Pairs.....	720,000
23	Chambre des Députés.....	774,451
	TOTAL de la IIe Partie.....	14,794,451
	IIIe PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.	
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.	
	Ire PARTIE. — DÉPENSES DE LA JUSTICE.	
	Administration centrale.	fr.
1	Administration centrale (*Personnel*)...	467,500
2	Administration centrale (*Matériel*)....	107,000 692,008
2*b.*	Administration centrale. (Dépense extraordinaire.).....	117,508
	Conseil d'État.	
3	Conseil d'État (*Personnel*).....	622,200
4	Conseil d'Etat (*Matériel*).....	30,000 652,200
	Cours et tribunaux.	
5	Cour de cassation.....	975,800
6	Cours royales.....	4,262,900
7	Cours d'assises.....	154,400
8	Tribunaux de première instance.....	6,392,745 17,290,745
9	Tribunaux de commerce.....	179,900
10	Tribunaux de police.....	62,900
11	Justices de paix.....	5,282,100
	Frais de justice.	
12	Frais de justice criminelle et des statistiques.....	4,400,000
13	Dépenses diverses. — Secours temporaires à d'anciens magistrats et employés de l'administration, à leurs veuves et orphelins n'ayant pas droit à pension; dépenses extraordinaires et imprévues; indemnité au *Journal des Savants*.....	55,000
14	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL des dépenses de la Justice..	23,089,953

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.		
	IIe PARTIE. — DÉPENSES DES CULTES.		
	Administration centrale.	fr.	
1	Personnel des bureaux des cultes.....	199,500	
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux des cultes.....	27,000	fr. 250,373
3	Subvention au fonds des retraites des employés des cultes.....	23,873	
	Culte catholique.		
4	Traitements et dépenses concernant les cardinaux, archevêques et évêques.	1,057,000	
5	Traitements et indemnités des membres des chapitres et du clergé paroissial.	29,301,600	
6	Chapitre royal de Saint-Denis.....	112,000	
7	Bourses des séminaires.....	1,000,000	
8	Secours à des ecclésiastiques et à d'anciennes religieuses.....	920,000	
9	Dépenses de service intérieur des édifices diocésains.....	537,000	36,288,900
10	Acquisitions, constructions et entretien des édifices diocésains.....	2,000,000	
11	Secours pour acquisitions ou travaux concernant les églises et presbytères.	1,200,000	
12	Secours à divers établissements ecclésiastiques.....	156,300	
13	Dépenses accidentelles.....	5,000	
	Cultes non catholiques.		
14	Dépenses du personnel des cultes protestants.....	1,129,050	
15	Dépenses du matériel des cultes protestants.....	108,935	1,364,385
16	Frais d'administration du directoire général de la confession d'Augsbourg..	16,000	
17	Dépenses du culte israélite.....	110,400	
18	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL des dépenses des Cultes....		37,903,658
	RÉCAPITULATION.		
	Ire PARTIE. Dépenses de la justice.....		23,089,953
	IIe PARTIE. Dépenses des cultes.....		37,903.658
	TOTAL GÉNÉRAL.....		60,993,611

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.			
	Administration centrale.		fr.	fr.
1	Personnel.....		549,122	707,122
2	Matériel.....		158,000	
	Traitements des agents du service extérieur.			
3	Traitements des agents	politiques..... 2,821,800 consulaires.... 2,341,000	5,162,800	5,192,800
4	Traitements des agents en inactivité.....		30,000	
	Dépenses variables.			
5	Frais d'établissement.....		300,000	2,775,469
6	Frais de voyages et de courriers.....		600,000	
7	Frais de service.....		948,000	
8	Présents diplomatiques.....		40,000	
9	Indemnités et secours.....		52,500	
10	Dépenses secrètes.....		650,000	
11	Missions extraordinaires.....		150,000	
12	Dépenses imprévues.....		30,000	
13	Indemnités temporaires.....		4,969	
14	Subvention à la caisse des retraites.....			80,000
15	Reconstruction du palais de France à Constantinople.			Mémoire.
16	Dépenses des exercices clos.....			Mémoire.
			TOTAL.....	8,755,391

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.	
		fr.
1	Administration centrale. (*Personnel.*).....	439,500
2	——— (*Matériel.*).....	115,600
3	Conseil royal et inspecteurs-généraux.....	230,000
4	Services généraux.....	435,975
5	Administrations académiques.....	647,900
6	Inspection de l'instruction primaire.....	500,000
7	Instruction supérieure.....	2,806,656
8	Instruction secondaire.....	2,241,700
9	Instruction primaire. (Dépenses imputables sur les fonds généraux de l'État.).....	2,400,000
10	Instruction primaire. (Dépenses imputables sur les fonds départementaux.).....	4,166,000
11	Instruction primaire. (Dépenses imputables sur les ressources spéciales des écoles normales primaires.)	450,000
12	Institut.....	566,000
13	Collége de France.....	173,044
14	Muséum d'histoire naturelle.....	487,150
15	Bureau des longitudes.— Observatoires.....	121,760
16	Bibliothèque royale. (Dépenses ordinaires.).....	283,600
17	Bibliothèque royale. (Crédit extraordinaire. — 8e annuité.).....	105,000
18	Bibliothèques publiques.....	167,223
19	Établissements divers.....	134,100
20	Souscriptions { antérieures au 1er juin 1839. 90,000 f. / postérieures au 1er juin 1839. 90,000 }	180,000
21	Encouragements et secours aux savants et hommes de lettres..... / Voyages et missions scientifiques.....	371,800
22	Recueil et publication des documents inédits de l'Histoire nationale.....	150,000
23	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL.....	17,173,008

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	SERVICES IMPUTABLES SUR LES FONDS GÉNÉRAUX DU BUDGET.		
	Administration centrale.		
1	Traitement du Ministre et personnel de l'administration centrale.....	fr. 858,000	
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux.....	228,900	fr.
3	Indemnités de réforme et subvention à la caisse des retraites des employés...	153,054	1,342,954
4	Archives du Royaume.....	103,000	
	Services divers.		
5	Dépenses secrètes ordinaires de police générale.....	932,000	
6	Dépenses du personnel des lignes télégraphiques.....	976,900	
7	Dépenses du matériel des lignes télégraphiques.....	137,300	
8	Dépenses générales du personnel des gardes nationales.....	147,000	2,237,200
9	Dépenses générales du matériel des gardes nationales.....	26,000	
10	Dépenses relatives à la surveillance de la librairie provenant de l'étranger.....	18,000	
	Beaux-Arts.		
11	Établissements des beaux-arts.....	456,000	
12	Ouvrages d'art et décoration d'édifices publics.....	500,000	
13	Conservation d'anciens monuments historiques.....	600,000	
14	Encouragements et souscriptions concernant les beaux-arts.....	211,000	
15	Indemnités annuelles ou secours accordés à des artistes, auteurs dramatiques, compositeurs, et à leurs veuves....	137,700	3,261,900
16	Subventions aux théâtres royaux.....	1,144,200	
17	Subvention à la caisse des pensions de l'Académie royale de musique.....	200,000	
18	Subvention à la caisse des retraites du Conservatoire de musique.....	13,000	
	A reporter.....		6,842,054

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	Report.....		fr. 6,842,054
	Secours et subventions.		
19	Secours aux établissements généraux de bienfaisance.....	fr. 561,000	
20	Secours généraux aux hospices, bureaux de charité et institutions de bienfaisance.....	297,000	
21	Secours à des personnes dans l'indigence, et qui ont des droits à la bienveillance du Gouvernement, frais de rapatriement de Français indigents, etc.....	322,000	
22	Subventions pour exécution, par voie de concession de péage, de travaux de ponts sur les chemins vicinaux.....	400,000	3,562,000
23	Secours aux sociétés de charité maternelle.....	120,000	
24	Secours aux étrangers réfugiés en France.	1,700,000	
25	Secours aux condamnés politiques.....	240,000	
26	Secours aux combattants de juillet 1830 et aux orphelins de juillet 1830 et de juin 1832.....	22,000	
	SERVICES DÉPARTEMENTAUX A LA CHARGE DES FONDS GÉNÉRAUX DU BUDGET.		
	Administration départementale.		
27	Traitements et indemnités aux fonctionnaires administratifs des départements.....	3,194,400	
28	Traitements et indemnités aux commissaires de police.....	100,000	8,124,700
29	Abonnements pour frais d'administration des préfectures et sous-préfectures....	4,700,300	
30	Inspections administratives de services départementaux.....	130,000	
	A reporter.....		18,528,754

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	Report.....		18,528,754
	Détention des condamnés.		
31	Dépenses ordinaires des condamnés à plus d'un an de détention, renfermés dans les maisons centrales de force et de correction ou autres prisons; réparations des bâtiments, mobilier, etc.....	fr. 5,300,000	
32	Remboursements sur le produit du travail des condamnés détenus dans les maisons centrales de force et de correction.....	1,530,000	7,410,000
33	Transport des condamnés aux bagnes et aux maisons centrales de force et de correction; reprise d'évadés	580,000	
	Matériel des cours royales.		
34	Loyers, entretien et réparations de bâtiments, mobilier et menues dépenses des cours royales; frais d'occupation du Palais de Justice de Paris par la cour de cassation.....	460,000	
35	Construction d'un nouveau palais pour la cour royale de Montpellier.....	150,000	834,200
36	Constructions nouvelles au Palais de Justice de Rouen.....	224,200	
37	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL des dépenses imputables sur les fonds généraux du budget.....		26,772,954
	SERVICE DÉPARTEMENTAL IMPUTABLE SUR RESSOURCES SPÉCIALES.		
	Dépenses ordinaires.		
38	Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels concédés aux départements (10 c.).....	19,259,474	
	Idem sur le produit du fonds commun à répartir par ordonnance royale (6 c. 4/10).....	12,290,816	32,550,290
	Idem sur les produits éventuels ordinaires.....	1,000,000	
	A reporter.....		32,550,290

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
			fr.
	Report.....		32,550,290
	Dépenses facultatives.		
39	Dépenses d'utilité départementale imputables sur le produit des centimes facultatifs votés par les conseils généraux. (Maximum 5 cent. dans 85 départements, et 12 cent. dans la Corse.).....	fr. 9,600,600	
	Idem sur le produit du fonds commun à répartir en secours par le règlement des budgets départementaux (6/10 de c.).	1,152,264	
	Idem sur les produits éventuels facultatifs.	800,000	12,452,864
	Idem sur subventions communales et particulières, et autres produits destinés à des travaux ou dépenses d'utilité départementale.....	900,000	
	Dépenses extraordinaires.		
40	Dépenses imputables sur le produit des centimes additionnels extraordinaires imposés en vertu de lois spéciales....	15,057,000	
	Idem sur les fonds d'emprunts autorisés par des lois particulières.....	2,050,000	17,107,000
	Dépenses spéciales.		
41	Dépenses des chemins vicinaux imputables sur le produit des centimes additionnels spéciaux (maximum 5 cent.).	11,277,000	
	Idem sur contingents communaux et souscriptions particulières.....	9,500,000	20,777,000
	TOTAL des dépenses départementales imputables sur ressources spéciales.....		82,887,154
	RÉCAPITULATION.		
	Dépenses imputables sur les fonds généraux du budget.....		26,772,954
	Dépenses départementales imputables sur ressources spéciales.....		82,887,154
	TOTAL GÉNÉRAL.....		109,660,108

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.		
	Service central.	fr.	fr
1	Administration centrale. (*Personnel.*).	526,650	
2	Administration centrale. (*Matériel.*)..	102,000	747,680
3	Subvention aux caisses de retraites...	119,030	
	Agriculture et haras.		
4	Écoles vétérinaires et bergeries.....	681,500	
5	Encouragements à l'agriculture.....	900,000	
6	Haras, dépôts d'étalons, primes, achats d'étalons, etc.....	2,240,000	3,821,500
	Manufactures, commerce intérieur et extérieur.		
7	Conservatoire et écoles des arts et métiers.		1,165,000
8	Encourag[ts] aux manufact. et au commerce, publicat. des brevets d'invention, missions et travaux statistiques.	248,000	
9	Frais de surveillance des sociétés et agences tontinières.....	20,000	4,993,000
10	Encouragements aux pêches maritimes.	4,000,000	
11	Poids et mesures.....	725,000	
	Établissements thermaux et sanitaires.		
12	Entretien des établissements thermaux et subventions.....	250,000	
13	Établissements et service sanitaires, encouragements à la vaccine.....	349,500	599,500
	Secours.		
14	Secours aux colons.....	840,000	
15	Secours spéciaux pour pertes résultant d'incendie, grêle, inondations et autres cas fortuits.....	1,920,440	2,760,440
16	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		14,087,120

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	Ire Section. — *Service ordinaire.*	
		fr.
1	Traitement du Ministre et personnel de l'administration centrale.....	548,500
2	Matériel et dépenses diverses des bureaux de l'administration centrale.....	85,000
3	Personnel du corps des ponts et chaussées.....	3,279,000
4	Personnel des officiers et maîtres de ports du service maritime et des inspecteurs de la navigation.....	196,000
5	Personnel des conducteurs embrigadés.....	1,342,000
6	Personnel du corps des mines, enseignement, écoles.	548,400
7	Personnel des gardes-mines.....	80,000
8	Matériel des mines. (Services divers.).....	70,000
9	Conseil des bâtiments civils et bureau de contrôle..	68,900
10	Subvention à la caisse des retraites.....	300,000
11	Routes royales et ponts.....	31,100,000
12	Navigation intérieure. (Rivières, quais et bacs.)...	8,960,000
13	Navigation intérieure (Canaux.).....	4,800,000
14	Ports maritimes et services divers.....	5,850,000
15	Chemins de fer. (Frais de police et de surveillance.).	208,250
15 *b.*	Continuation des études de chemins de fer.....	50,000
16	Exploitation des chemins de fer exécutés par l'Etat.	241,000
17	Subventions aux compagnies pour travaux par voie de concession de péage.....	450,000
18	Frais généraux du service des départements, secours, etc.....	60,000
19	Entretien et réparations ordinaires des bâtiments civils d'intérêt général.....	520,000
20	Constructions et grosses réparations d'intérêt général. (Bâtiments civils.).....	700,000
21	Travaux de construction, d'achèvement ou de grande réparation de divers édifices. (*Loi du 19 juil.* 1843.).	255,000
22	Frais de publication des comptes rendus des ponts et chaussées, des mines et des monuments publics.	15,000
23	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL de la Ire Section.....	59,727,050

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	IIe SECTION. — *Service extraordinaire.*	
	Ire PARTIE. — TRAVAUX RÉGIS PAR LA LOI DU 25 JUIN 1841.	fr.
1	Routes royales classées avant le 1er janvier 1837....	»
2	Routes royales classées depuis le 1er janvier 1837...	»
3	Routes royales et ports maritimes de la Corse.....	1,000,000
4	Routes stratégiques de l'Ouest.....	»
5	Ponts.....	»
6	Amélioration de rivières.....	879,313
6*b.*	Amélioration de rivières. (*Loi du 8 juillet 1840.*)...	613,150
7	Canaux du Nivernais et du Berry.....	»
8	Études de navigation.....	»
9	Amélioration de ports maritimes.....	4,761,693
10	Chemins de fer (garantie d'intérêts et prêts aux compagnies concessionnaires de chemins de fer).....	»
10*b.*	Chemins de fer construits par l'État.....	»
11	Établissement de nouveaux canaux.....	12,152,361
11*b.*	Établissement de nouveaux canaux. (*Loi du 8 juillet 1840.*).....	635,000
12	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL de la Ire Partie....	20,041,517
	IIe PARTIE. — TRAVAUX RÉGIS PAR LA LOI DU 11 JUIN 1842.	
13	Établissement de grandes lignes de chemins de fer..	72,000,000
14	Prêts et subventions aux compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre.....	2,000,000
15	Travaux de routes royales. (*Loi du 5 août 1844.*)...	»
16	Ports maritimes, phares et fanaux. (*Loi du 5 aout 1844*).	7,500,000
	TOTAL de la IIe partie.....	81,500,000
	REPORT du total de la Ire partie.	20,041,517
	TOTAL de la IIe section.	101,541,517
	RÉCAPITULATION.	
	Ire SECTION. — Service ordinaire.....	59,727,050
	IIe SECTION. — Service extraordinaire	101,541,517
	TOTAL GÉNÉRAL.....	161,268,567

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.	
	Ire Section. — *Service ordinaire.*	fr.
1	Administration centrale. (*Personnel.*).....	1,607,300
2	Administration centrale. (*Matériel.*).....	247,750
3	Frais généraux d'impressions.....	219,500
4	Etats-majors.....	17,426,727
5	Gendarmerie.....	20,020,154
6	Subvention à la ville de Paris pour la garde municipale.....	1,997,006
7	Recrutement et réserve.....	474,750
8	Justice militaire.....	608,934
9	Solde et entretien des troupes.....	145,267,665
10	Habillement et campement.....	13,668,252
11	Lits militaires.....	5,386,311
12	Transports généraux.....	1,941 934
13	Remonte générale.....	6,020,310
14	Harnachement.....	647,825
15	Fourrages.....	28,995,793
16	Solde de non-activité et solde de réforme	481,740
17	Secours.....	1,134,000
18	Dépenses temporaires.....	503,600
19	Subvention aux fonds de retraite des employés.....	600,000
20	Dépôt de la guerre et nouvelle carte de France.....	408,000
21	Matériel de l'artillerie..... Dépenses ordinaires.. 6,761,177 ; Travaux extraordinaires en Algérie..... 432,000	7,193,177
22	Poudres et salpêtres. (*Personnel*).....	472,042
23	Poudres et salpêtres. (*Matériel.*).....	3,141,300
24	Matériel du génie (divisions territoriales de l'intérieur).	8,323,500
25	Matériel du génie (Algérie)..... Dépenses ordinaires... 3,146,000 ; Travaux extraordinaires 2,500,000	5,646,000
26	Ecoles militaires.....	2,139,260
27	Invalides de la guerre.....	2,732,559
28	Gouvernement et administrat. générale de l'Algérie.	2,053,000
29	Services militaires indigènes en Algérie.....	6,539,140
30	Service maritime en Algérie.....	300,000
31	Services civils en Algérie.....	3,779,400
	A reporter.....	289,976,929

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite du MINISTÈRE DE LA GUERRE.	
	Ire Section. — *Service ordinaire.* (Suite.)	
	Report.....	289,976,929
32	Colonisation en Algérie.....	1,500,000
33	Travaux civils en Algérie. — Personnel..... 330,000 fr. — Travaux ordinaires..... 1,220,000 — Travaux extraordinaires: Desséchements.. 500,000; Routes..... 1,000,000; Port d'Alger... 2,000,000; Ports secondaires. 400,000; Travaux sur le territoire arabe. 300,000	5,750,000
34	Dépenses secrètes en Algérie.....	250,000
35	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	Total de la 1re Section.....	297,476,929
	IIe Section. — *Service extraordinaire.*	
	Ire partie. — *Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.*	
1	Travaux de fortification de Paris.....	12,000,000
2	Travaux de fortication des places autres que Paris..	6,000,000
3	Travaux pour les bâtiments militaires.....	7,320,000
4	Constructions pour le service de l'artillerie.....	800,000
5	Constructions aux établissemts des poudres et salpêtres.	500,000
	Total de la 1re Partie.....	26,620,000
	IIe partie. — *Travaux régis par la loi du 11 juin 1842.*	
6	Travaux de fortification du Havre.....	1,500,000
	Total de la 2e Section.....	28,120,000
	RÉCAPITULATION.	
	Ire Section. — Service ordinaire.....	297,476,929
	IIe Section. — Service extraordinaire.....	28,120,000
	Total général.....	325,596,929

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.		
	I^re^ SECTION. — *Service ordinaire.*		
	SERVICE MARINE.		
	Service central.	fr.	fr.
1	Administration centrale. (*Personnel.*)...	865,200	
2	Administration centrale. (*Matériel.*)....	161,800	1,027,000
	Service général.		
3	Officiers militaires et civils.....	6,162,020	
4	Maistrance, gardiennage et surveillance.	1,802,259	
5	Solde et habillement des équipages et des troupes.....	27,303,900	
6	Hôpitaux.....	1,693,000	
7	Vivres.....	10,662,124	
8	Justice maritime.....	91,100	
9	Salaires d'ouvriers.....	10,000,000	
10	Approvisionnements généraux de la flotte.	24,365,400	
11	Travaux hydrauliques et bâtiments civils.....	3,852,500	87,622,785
12	Poudres.....	368,082	
13	École navale en rade de Brest.....	103,400	
14	Affrètements et transports par mer.....	300,000	
15	Chiourmes.....	347,000	
16	Frais généraux d'impressions.....	220,000	
17	Fournitures de bureau des ports; chauffage et éclairage.....	250,000	
18	Dépenses temporaires.....	102,000	
	Service scientifique.		
19	Sciences et arts maritimes. (*Personnel.*)..	460,700	
20	Sciences et arts maritimes. (*Matériel.*)...	505,600	966,300
	TOTAL des dépenses du Service marine.....		89,616,085

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS alloués.
	Suite du MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.			
	Ire SECTION. — *Service ordinaire.* (Suite.)			
	Service colonial.			
			fr.	fr.
21	Dépenses des services militaires aux colonies. (*Personnel.*).....		5,920,030	
22	Dépenses des services militaires aux colonies. (*Matériel.*).....		1,588,200	7,508,230
23	Dépenses des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et	Service général.	4,731,230	
24	de Bourbon. (*Loi du 25 juin 1841 et ordonnance royale du 22 novembre suivant*).....	Service local...	4,573,200	9,304,430
25	Subvention à divers établissements coloniaux.....			1,197,100
26	Dépenses générales des établissements français de l'Océanie.....			2,034,800
	TOTAL des dépenses du Service colonial.....			20,044,560
27	Dépenses des exercices clos.....			Mémoire.
	IIe SECTION. — *Service extraordinaire.*			
	Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.			
1	Fort Boyard.....			»
2	Casernes dans les ports de Brest, Rochefort et Toulon.....			»
3	Établissements à créer à Castineau.....			»
4	Digue et arsenal de Cherbourg.....			4,700,000
	TOTAL de la IIe Section....			4,700,000
	RÉCAPITULATION.			
	Ire SECTION. — Service ordinaire.....	Service marine..	89,616,085	109,660,645
		Service colonial.	20,044,560	
	IIe SECTION. — Service extraordinaire.....			4,700,000
	TOTAL GÉNÉRAL.....			114,360,645

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
	Cour des comptes.	fr.	fr.
24	Personnel.....	1,086,600	
25	Matériel et dépenses diverses.....	71,295	1,157,895
	Administration centrale des finances.		
26	Personnel.....	5,704,400	
27	Matériel.....	632,100	6,652,779
28	Dépenses diverses.....	316,279	
	Monnaies et médailles. (Service des établissements monétaires.)		
29	Personnel.....	153,400	
30	Matériel.....	72,900	231,400
31	Dépenses diverses.....	5,100	
	Service de trésorerie.		
32	Frais de trésorerie.....	3,220,000	
33	Traitements et frais de service des receveurs généraux et particuliers des finances.....	5,081,000	9,361,000
34	Traitements et frais de service des payeurs dans les départements....	1,060,000	
35	Dépenses des exercices clos.....		Mémoire.
	TOTAL.....		17,403,074

1845. — IMPR. n° 135. 2

MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
RÉCAPITULATION DE LA IIIe PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.			
Service ordinaire.			
Ministère de la justice et des cultes..	Dépenses de la justice..... 23,089,953 Dépenses des cultes..... 37,903,658	fr. 60,993,611	
Ministère des affaires étrangères.....		8,755,391	
Ministère de l'instruction publique.....		17,173,008	
Ministère de l'intérieur..	Dépenses imputables sur les fonds généraux du budget.... 26,772,954 Dépenses départementales imputables sur ressources spéciales..... 82,887,154	109,660,108	fr. 694,936,936
Ministère de l'agriculture et du commerce.		14,087,120	
Ministère des travaux publics.....		59,727,050	
Ministère de la guerre.....		297,476,929	
Ministère de la marine.....		109,660,645	
Ministère des finances		17,403,074	
Service extraordinaire.			
Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.			
Ministère des travaux publics.....		20,041,517	
Ministère de la guerre.....		26,620,000	51,361,517
Ministère de la marine.....		4,700,000	
Travaux régis par la loi du 11 juin 1842.			
Ministère des travaux publics.....		81,500,000	83,000,000
Ministère de la guerre.....		1,500,000	
TOTAL de la IIIe Partie.....			829,298,453

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	IV• PARTIE. — Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics.			
	CONTRIBUTIONS DIRECTES, TAXES PERÇUES EN VERTU DE RÔLES ET CADASTRE.			
	CONTRIBUTIONS DIRECTES ET TAXES PERÇUES EN VERTU DE RÔLES. (*Service administratif et de perception dans les départements.*)			
36	Personnel.....	2,163,200f.	fr.	
37	Dépenses diverses.....	1,891,459	15,774,245	
38	Frais de perception.....	11,719,586		
	CADASTRE. (*Service administratif dans les départements.*)			fr.
	Dépenses à la charge du fonds commun, (*Loi du 31 juillet 1821, art. 21.*).....	400,000		17,634,245
39	Dépenses imputables sur le produit des centimes facultatifs votés par les conseils généraux de département..	860,000	1,860,000	
39*b.*	Frais de mutations cadastrales.	600,000		
	ENREGISTREMENT, DOMAINES ET TIMBRE. (*Service administratif, de perception et d'exploitation dans les départements.*)			
	ENREGISTREMENT ET DOMAINES.			
40	Personnel.....	9,272,800		
41	Matériel.....	308,500	10,387,600	
42	Dépenses diverses.....	806,300		
	TIMBRE.			11,312,700
43	Personnel.....	415,700		
44	Matériel et dépenses diverses.....	509,400	925,100	
	FORÊTS. (*Service administratif et de surveillance dans les départements.*)			
45	Personnel.....	3,537,900		
46	Matériel.....	1,265,700	5,420,500	
47	Dépenses diverses.....	616,900		
	A reporter.....			34,367,445

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.			MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	Suite de la IV^e^ PARTIE.— FRAIS DE RÉGIE, ETC.			
				fr.
	Report.....			34,367,445
	DOUANES. (*Service administratif et de perception dans les départements.*)			
48	Personnel.....	23,700,450 f.		
49	Matériel.....	565,300		25,669,800
50	Dépenses diverses.....	1,404,050		
	CONTRIBUTIONS INDIRECTES ET POUDRES A FEU. (*Service administratif et de perception dans les départements.*)			
	CONTRIBUTIONS INDIRECTES.			
51	Personnel.....	19,788,428		
52	Matériel.....	447,100	22,556,780	
53	Dépenses diverses.....	1,464,252		
54	Avances recouvrables.....	857,000		
	POUDRES A FEU.			25,277,900
55	Personnel.....	63,000		
56	Matériel et dépenses diverses.....	2,658,120	2,721,120	
	TABACS. (*Exploitation.*)			
57	Personnel.....	1,007,000		
58	Matériel.....	5,816,720		
58 *b.*	Achats et transports de tabacs.....	24,700,000		31,828,720
59	Dépenses diverses.....	305,000		
	POSTES. (*Service administratif, de perception et d'exploitation dans les départements.*)			
	ADMINISTRATION ET PERCEPTION.			
60	Personnel.....	10,772,600		
61	Matériel.....	814,900	12,956,636	
62	Dépenses diverses.....	1,369,136		
	TRANSPORTS DES DÉPÊCHES.			32,589,361
63	Personnel.....	2,931,793		
64	Matériel.....	11,987,699	19,632,725	
65	Dépenses diverses.....	4,713,233		
			TOTAL de la IV^e^ Partie....	149,733,226

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	V^e PARTIE. — Remboursements et Restitutions, Non-Valeurs, Primes et Escomptes.		
66	Restitutions et non-valeurs...	Sur les contributions directes..... fr. 45,753,740	fr.
		Sur les taxes perçues en vertu de rôles.. 17,000	45,770,740
67	Remboursements sur produits indirects et divers...		2,366,000
68	Répartitions des produits de plombage, d'estampillage, etc., en matière de douanes.....		1,150,000
69	Répartitions de produits d'amendes, saisies et confiscations, attribués à divers.....		3,512,000
70	Primes à l'exportation de marchandises.....		11,500,000
71	Escomptes sur divers droits.....		2,380,000
	Total de la V^e Partie.....		66,678,740

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES DÉPENSES.

Service ordinaire.	Dette publique...	fr. 373,934,536	fr.
	Dotations.....	14,794,451	
	Services des Ministères.....	694,936,936	
	Frais de régie, de perception, et d'exploitation des impôts et revenus publics.....	149,733,226	1,300,077,889
	Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.	66,678,740	
Service extraordinaire...	Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.		51,361,517
	Travaux régis par la loi du 11 juin 1842.		83,000,000
	Total général des Dépenses de l'exercice 1846...		1,434,439,406

(État B.) TABLEAU *des crédits ouverts sur l'exercice* 1846, *aux services spéciaux portés pour ordre au Budget.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.	
	LÉGION-D'HONNEUR.	fr.
1	Grande chancellerie. (*Personnel.*).....	166,050
2	Grande chancellerie. (*Matériel.*).....	44,950
3	Traitements des membres de l'Ordre.....	5,620,000
4	Gratifications aux membres de l'Ordre.....	40,000
5	Maison royale de Saint-Denis. (*Personnel.*).....	117,610
6	Maison royale de Saint-Denis. (*Matériel.*).....	424,000
7	Succursales de la Légion-d'honneur. (*Personnel.*)...	20,500
8	Succursales de la Légion-d'honneur. (*Matériel.*).....	287,000
9	Pensions diverses.....	70,800
10	Commissions aux receveurs-généraux chargés des paiements dans les départements.....	25,000
11	Décorations aux membres de l'Ordre.....	48,000
12	Fonds de secours aux élèves, à leur sortie des maisons d'éducation.....	2,000
13	Dépenses diverses et imprévues.....	18,888
14	Frais relatifs au domaine d'Ecouen.....	13,000
15	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL.....	6,897,798
	IMPRIMERIE ROYALE.	
1	Administration.....	41,100
2	Dépenses fixes d'exploitation.....	219,400
3	Dépenses d'exploitation non susceptibles d'une évaluation fixe.....	2,404,500
4	Augmentation et renouvellement du matériel.....	24,400
5	Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
		2,689,400
6	Application à faire aux produits divers du budget, de l'excédant présumé des recettes.....	120,600
	TOTAL.....	2,810,000

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.	
	CHANCELLERIES CONSULAIRES.	
1	Frais de chancelleries, honoraires des Chanceliers et pertes sur le change.....	fr. 326,000
2	Versement à effectuer au Trésor, à titre de fonds commun des chancelleries consulaires, savoir :	
	Portion à employer pour les chancelleries dont les recettes seront inférieures aux dépenses. 50,000	
	Excédant disponible à porter en recette au budget de l'État..... 24,000	74,000
	TOTAL.....	400,000
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.	
	CAISSE DES INVALIDES.	
1	Pensions dites *demi-soldes*.....	2,025,000
2	Pensions pour ancienneté et pour blessures, et pensions de veuves.....	5,360,000
3	Fonds annuel de secours et subsides à l'hospice des orphelines de Rochefort.....	156,000
4	Frais d'administration et de trésorerie.....	310,000
5	Remboursements sur les anciens dépôts provenant de soldes, de parts de prises, etc.....	120,000
6	Remboursements sur les anciens dépôts provenant de naufrages.....	30,000
7	Versement au Trésor public du produit de la retenue de 3 centimes par franc opérée en vertu d'anciens marchés dont l'exécution se sera prolongée au delà du 1er janvier 1846 pour les divers services de la marine et des colonies.....	1,510
8	Dépenses diverses.....	24,000
	TOTAL.....	8,026,510

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT DES CRÉDITS accordés.
	MINISTÈRE DES FINANCES.		
	SERVICE DE LA FABRICATION DES MONNAIES ET MÉDAILLES.		
	Monnaies.		
1	Frais de fabrication des monnaies, payés aux directeurs.....	fr. 719,394	fr.
2	Tolérances en fort sur la fabrication des monnaies.....	30,000	749,394
	Médailles.		
3	Frais de fabrication, y compris la valeur des matières.		531,000
		fr.	1,280,394
4	Application à faire aux produits divers du budget, de l'excédant des recettes présumées....	sur les monnaies. 20,100	
		sur les médailles. 50,000	70,100
	TOTAL.....		1,350,494
	RÉCAPITULATION.		
	Ministère de la justice et des cultes.....	Légion-d'honneur.....	6,897,798
		Imprimerie royale.....	2,810,000
	Ministère des affaires étrangères.....	Chancelleries consulaires.	400,000
	Ministère de la marine et des colonies.....	Caisse des Invalides.....	8,026,510
	Ministère des finances.....	Service de la fabrication des monnaies et médailles.....	1,350,494
	TOTAL GÉNÉRAL.....		19,484,802

BUDGET DES DÉPENSES DE L'EXERCICE 1846.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL des crédits votés par la Chambre des Députés, comparativement aux propositions du Gouvernement.

MINISTÈRES ET SERVICES.	CRÉDITS DEMANDÉS par le GOUVERNEMENT.	RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Augmentations.	Réductions.	CRÉDITS VOTÉS.	NOTES EXPLICATIVES SUR LE RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.	
Ire PARTIE. — DETTE PUBLIQUE.	fr.	fr.	fr.	fr.		
Dette consolidée et amortissement	281.548.236	»	»	281.548.236		
Emprunts spéciaux pour canaux et travaux divers	10.195.300	»	»	10.195.300		
Intérêts de capitaux remboursables à divers titres	25.000.000	»	»	25.000.000		
Dette viagère	58.111.000	»	920.000	57.191 000	Rejet de l'augmentation demandée pour la subvention aux fonds de retraite des finances.	
Totaux de la 1re Partie	374.854.536	»	920.000	373.934.536		
IIe PARTIE. — DOTATIONS.						
Liste civile	13.300.000	»	»	13.300.000		
Chambre des Pairs	720.000	»	»	720.000		
Chambre des Députés	720.000	54.451	»	774.451	Résultat du vote du budget particulier de la Chambre des Députés.	
Totaux de la 2e Partie	14.740.000	54.451	»	14.794.451		
IIIe PARTIE. — SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.						fr.
Justice et Cultes — Dépenses de la justice	20.918.875	2.173.570	2.492	23.089.953	Augmentation résultant de la nouvelle loi sur les justices de paix, des traitements :	
					Des juges de paix	1.523.000
					Des greffiers des justices de paix	650.570
						2.173.570
					Economie sur l'ensemble des dépenses du matériel de l'administration centrale	2.492
Dépenses des cultes	37.937.394	«	33.736	37.903.658	Extinctions présumées de pensions de retraites des employés des cultes	2.671
					Retranchement de crédit applicable au service intérieur des édifices diocésains	30.000
					—— —— aux travaux à effectuer à la faculté protestante de Montauban	1.065
						33.736
Affaires étrangères	8.889.391	»	134.000	8.755.391	Non allocation d'augmentations demandées pour les traitements d'agents politiques (93.000 fr.) et d'agents consulaires (41.000 fr.)	2 500
					Réduction sur diverses dépenses du personnel de l'administration centrale	6.125
Instruction publique	17.218.233	»	45.225	17.173.008	*Idem* sur les dépenses des bourses et des collections à l'Ecole normale	7.500
					Restriction à 10 mois, du crédit alloué pour deux nouvelles facultés des lettres	8.400
					Idem à 8 mois, de la dotation de deux nouveaux colléges royaux à créer en 1846	12.700
					Retranchement du crédit pour augmentation du prix des bourses dans les colléges royaux élevés à une classe supérieure	8.000
					Idem pour dépenses d'expériences à l'Académie royale de médecine	45.225
Intérieur — Services imputables sur les fonds généraux du Budget	26.927.200	»	154.246	26.772.954	Réduction du crédit pour indemnités de réforme et subvention à la caisse des retraites des employés	34.946
					Idem pour le personnel des lignes télégraphiques	3.300
					Rejet des augmentations demandées pour le traitement d'un commissaire royal près les établissements des Beaux-Arts et pour les écoles de musique dans les départements	16.000
					Idem pour décoration d'édifices publics	100.000
					Rétablissement au chapitre des *Secours généraux*, d'un crédit de 4.000 fr., dont le transport était proposé à celui des *Secours individuels*, ci	Mémoire.
						154.246
Service départemental, imputable sur ressources spéciales	80.966.714	1.920.440	»	82.887.154	Augmentation de crédit pour les dépenses ordinaires des départements, par suite de l'attribution à ces dépenses, du produit de 1 centime prélevé sur les centimes généraux additionnels aux contributions directes, revenant au Trésor, savoir :	
					Dépenses ordinaires, trois dixièmes de centimes	576.132
					Idem (fonds commun) sept dixièmes de centimes	1.344.308
						1.920.440
Agriculture et Commerce	14.101.770	»	14.650	14.087.120	Réduction sur diverses augmentations de traitements réclamées pour des employés de l'administration centrale	5.650
					Idem de la subvention proposée pour les caisses de retraites	7.000
					Retranchement du traitement d'un maître d'équitation à l'Ecole vétérinaire d'Alfort	1.500
					Réduction exprimant l'opinion de la Chambre des Députés relativement à la modification du régime sanitaire actuel	500
						14.650
Travaux publics — Service ordinaire	59.703.900	100.000	76.850	59.727.050	Report, au budget du ministère des travaux publics, d'un crédit pour constructions à l'hôtel du dépôt des cartes et plans de la marine, qui se trouvait porté au budget de ce dernier département	100.000
					Non allocation de traitements de 1.500 fr. à deux surnuméraires de l'administration centrale et d'un fonds de gratification pour les employés	3.700
					Idem de l'augmentation demandée pour les officiers et maîtres de port	4.000
					Idem *Idem* pour le fonds commun d'entretien et réparation des ports de première catégorie	50.000
					Retranchement de crédit applicable aux frais de police et de surveillance des chemins de fer que l'on prévoit ne pas devoir être exploités en 1846, ou ne l'être que pour six mois	19.150
					Virement de crédit pour classer à un chapitre spécial : *Continuation des études du chemin de fer*, une somme de 50.000 fr. qui se trouvait classée à celui des *Frais de police et de surveillance des chemins de fer*	Mémoire.
						76.850
Travaux publics — Service extraordinaires — Travaux régis par la loi du 25 juin 1841	4.841.517	15.200.000	»	20.041.517	Crédits ajoutés au budget de 1846, par la Chambre des Députés, afin de pourvoir à des travaux extraordinaires et urgents concernant les services ci-après, pour lesquels des allocations ont été demandées dans des projets de loi collectifs, dont la discussion n'a pu avoir lieu, savoir ;	
					Travaux de dragage de la Seine entre le pont de Grenelle et Rouen, et écluse d'Andresy	500.000
					Quais de Rennes	300.000
					Port de Saint-Malo et canal maritime de Caen	2.400.000
					Canal de la Marne au Rhin et canal latéral à la Garonne	12.000.000
						15.200.000
Travaux régis par la loi du 11 juin 1842	81.500.000	«	»	81.500.000		
					L'effectif à entretenir en 1846, dans les divisions territoriales de l'intérieur, figurait dans les prévisions du projet de budget pour	hommes 280.000 et chevaux. 66.291
					Mais, d'une part, la suppression d'une compagnie d'ouvriers d'administration (208 hommes) ayant été consentie par le Gouvernement ; et, d'autre part, une réduction de 27 hommes et de 42 chevaux ayant été apportée à l'effectif à entretenir à l'Ecole de cavalerie de Saumur, il en résulte une diminution totale de	235 et de 42
					Par suite, l'effectif des divisions territoriales de l'intérieur se trouve ainsi ramené à	279.765 et 66.249
					Cette double réduction a eu pour conséquence les retranchements de crédits applicables aux chapitres ci-après :	
					1° Suppression d'une compagnie d'ouvriers d'administration :	
					Chapitre 9. Solde et entretien des troupes	86.787
					—— 10. Habillement et campement	7.567
					—— 11. Lits militaires	2.786
					—— 12. Transports généraux	129
					—— 21. Matériel de l'artillerie	208
						fr. 97.477
					2° Réduction de l'effectif de l'Ecole de cavalerie de Saumur :	
					Chapitre 9. Solde et entretien des troupes	11.073
					—— 13. Remonte générale	7.000
					—— 15. Fourrages	17.323
					—— 26. Ecoles militaires	7.608
						43.004
					Indépendamment de ces causes principales de diminutions qui ont affecté à la fois plusieurs chapitres du budget, divers autres services ont été l'objet de réductions pour des causes spéciales, qui ne peuvent être présentées que par ordre de chapitre, savoir :	
					Chapitre 4. *Etats-majors.* — Rejet de l'augmentation demandée pour accroître les frais de représentation des lieutenants-généraux commandant les divisions militaires (la 1re exceptée), et des commandants des Ecoles polytechnique, de cavalerie, d'application de l'artillerie et du génie, et du collége militaire de La Flèche	87.917
					Chapitre 7. *Recrutement et réserve.* — Retranchement du crédit applicable aux frais de bureau, de tournée et d'inspection relatifs à la réserve	200.000
Guerre — Ier Section. — Service ordinaire	301.613.283	700.000	4.836.354	297.476.929	Chapitre 9. *Solde et entretien des troupes.* — Réduction de 500.000 à 400.000 quintaux métriques de l'approvisionnement de réserve en blé	2.363.940
					— *Idem.* — Retranchement d'une somme de 20.000 fr. sur celle de 35.000 fr. demandée pour renouvellement, entretien et conservation des denrées composant les approvisionnements des îles et forts en mer	20.000
					— *Idem.* — Rejet de l'augmentation demandée pour les dépenses du service des convois militaires dans l'intérieur	15.966
					Chapitre 12. *Transports généraux.* — Retranchement du crédit applicable au transport des gros bagages des corps d'artillerie	19.000
					— *Idem.* — Réduction de 100.000 fr. à 60.000 fr. des indemnités pour missions extraordinaires	40.000
					Chapitre 13. *Remonte générale.* — Rétablissement au budget de 1846, de la déduction de 370.000 fr. portée au budget de 1845, par suite de la diminution de la mortalité des chevaux, compensation faite du retranchement d'une déduction de 330.000 fr. proposée pour cause d'insuffisance des ressources en chevaux de selle	40.000
					Chapitre 18. *Dépenses temporaires.* — Conséquences de l'extinction totale des titulaires de l'ancienne solde de non activité	3.400
					Chapitre 20. *Dépôt général de la guerre et nouvelle carte de France.* — Rejet de l'augmentation de crédit demandée par suite de la réorganisation du dépôt général de la guerre	24.550
A reporter	654.618.277	20.094.010	5.297.553	669.414,734	*A reporter*	2.955.254

IMP. n° 135

MINISTÈRES ET SERVICES.		CRÉDITS DEMANDÉS par le GOUVERNEMENT.	RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Augmentations.	RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Réductions.	CRÉDITS VOTÉS.	NOTES EXPLICATIVES SUR LE RÉSULTAT DU VOTE DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.	
	Report	fr. 654.618.277	fr. 20.094.010	fr. 5.297.553	fr. 669.414.734	*Report*	fr. 2.955.254
						Chapitre 21. *Matériel de l'artillerie.* — Rejet de l'allocation destinée à améliorer le traitement de quelques employés du dépôt central	3.000
						Chapitre 27. *Invalides de la guerre.* — Rejet de l'augmentation demandée pour insuffisance des frais d'entretien des bâtiments de l'Hôtel des invalides	3.000
						Chapitre 28. *Gouvernement et administration générale de l'Algérie.* — Réduction du traitement du président, des 4 conseillers et du secrétaire du conseil du contentieux (8.000 fr.), et des frais de représentation du directeur-général des affaires civiles (3.000 fr)	11.000
						— *Idem.* — Réduction sur les indemnités allouées aux chefs et agents indigènes chargés du commandement et de l'administration des tribus (50.000 fr.), et sur les dépenses des cavaliers et fantassins mis à la disposition des principaux chefs indigènes (200.000 fr.)	250.000
						Chapitre 31. *Services civils en Algérie.* — Réduction des frais de représentation du directeur de l'intérieur et des travaux publics (1.000 fr.), et du traitement des 5 chefs de bureau et des 5 sous-chefs attachés à cette direction (7.500 fr.)	8.500
						— *Idem.* — Suppression des crédits demandés pour la création d'un corps de géomètres destinés à l'arpentage, la délimitation et l'allotissement des concessions (55.500 fr.), et pour la création d'une sous-direction à Alger (31.300 fr.)	86.800
						— *Idem.* — Réduction du traitement des cinq autres sous-directeurs, des dix commissaires civils et de leurs secrétaires	11.500
						Chapitre 31. Réduction des crédits concernant la célébration des fêtes de Juillet (30.000 fr.), les dépenses d'impressions (10.000 fr.), les bibliothèques et musées (5.000 fr.), les encouragements aux publications intéressant l'Algérie (20.000 fr.), et la création de pépinières et plantations (100.000 fr.)	165.000
						— *Idem.* — Réduction des frais de représentation du directeur des finances et du traitement des quatre chefs de bureau et des sous-chefs et commis attachés à cette direction	8.200
						— *Idem.* — Réduction du crédit demandé pour opérations topographiques (39.200 fr.), et pour le service des forêts (85.900 fr.)	125.100
						Chapitre 33. *Travaux civils en Algérie.* — Réduction du crédit demandé pour le personnel des bâtiments civils	20.000
						— *Idem.* — Ajournement des travaux de diverses constructions civiles (789.000 fr.), et des travaux à exécuter au port d'Oran (100.000 fr.)	889.000
						— *Idem.* — Réduction du crédit demandé pour travaux sur le territoire arabe	300.000
							4.836.354
						Augmentation du fonds de secours généraux à d'anciens militaires	200.000
						— *Idem* — des allocations pour travaux au port d'Alger	500.000
							700.000
Guerre.	2e Section. Travaux régis par la loi du 25 juin 1841	26.620.000	»	»	26.620.000		
	Service extraordinaire. Travaux régis par la loi du 11 juin 1842	1.500.000	»	»	1.500.000		
						Retranchement d'augmentation de traitement pour les directeurs et chefs de bureau de l'administration centrale	20.000
						Suppression au budget de la marine du crédit demandé pour constructions au dépôt des cartes et plans de la marine, et qui est reporté au budget du ministère des travaux publics	100.000
						Non allocation d'augmentations réclamées :	
						Pour supplément à deux directeurs faisant partie du conseil d'amirauté 4.000	
						Pour améliorer la position des capitaines de corvette 60.000	65.380
						Pour un sous-chef d'ouvrier d'Etat 1.380	
						Incomplets présumés :	
						Sur le cadre des officiers de la marine 50.000	80.000
						Sur le personnel de l'établissement d'Indret 30.000	
						Diminution du crédit pour pertes éprouvées par les marins dans les événements de mer et pour frais de passage et de voyages	62.400
						Réduction des approvisionnements de prévoyance des hôpitaux et des dépenses de marins traités hors des établissements de la marine	72.000
	Service ordinaire	110.829.441	»	1.168.796	109.660.645	*Idem* de traitements du personnel du service des vivres	2.876
						Idem du crédit pour travaux hydrauliques et bâtiments civils, savoir : nouvelles constructions à Lorient, Rochefort et Hyères (117.000 fr.) ; restauration de divers bâtiments (7.500 fr.)	124.500
						Idem sur les secours à des ouvriers nécessiteux	8.400
						Incomplets de troupes et non allocation d'augmentations réclamées pour le personnel des services militaires aux colonies	20.870
Marine.						Rejet d'allocations concernant des travaux au fort Bourbon à la Martinique (172.000 fr.), au fort de Gorée (128.000 fr.), et au camp d'acclimatement à la Martinique (300.000 fr.)	600.000
						Réductions diverses afférentes au service général des colonies régies par la loi du 25 juin 1841, savoir : traitement d'un sous-commissaire de marine à Bourbon (5.970 fr.) ; non adoption d'augmentations demandées pour un capitaine de douanes à la Guyane (600 fr.) ; pour le traitement du greffier du tribunal de Bourbon (800 fr.), et pour essais de culture du mûrier (5.000 fr.)	12.370
							1.168.796
	Service extraordinaire. (Travaux régis par la loi du 25 juin 1841)	4.740.000	»	40.000	4.700.000	Suppression du crédit demandé pour l'établissement de Castineau, par suite de travaux d'ensemble projetés à cet établissement	40.000
						Virement de crédit pour reporter au chapitre du personnel de l'administration centrale, le complément du traitement du premier inspecteur des courriers à l'administration centrale, qui est retiré du chapitre *transports des dépêches*, matériel. (Frais de régie et de perception des impôts, etc.)	900
Finances		17.387.733	15.941	»	17.403.074	Rétablissement au budget de 1846, de dépenses du personnel relatives à des hôtels des monnaies dont la suppression était projetée (25.300 fr.), compensation faite de la radiation des indemnités temporaires qui devaient leur être allouées en vue de cette suppression (10.259 fr.)	15.041
							15.941
		815.694.851	20 109.951	6.506.349	829.298.453		
			13.603.602				
						Non allocation du crédit demandé pour frais judiciaires et condamnations contre l'administration en matière de contributions directes	4.000
IVe PARTIE.						Virement de crédit pour retirer du chapitre : *Fonds commun du cadastre*, les frais de mutations cadastrales (600.000 fr.) inscrits à un chapitre spécial	Mémoire.
						Réduction à 90.000 fr. d'un virement de 190.000 fr. proposé dans le projet de budget, du chapitre du *Personnel des forêts*, à celui des *Dépenses diverses*, pour accroître le nombre des sous-inspecteurs	Mémoire.
Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics		149.811.776	»	78.550	149.733.226	*Idem* des dépenses du personnel du service des contributions indirectes, pour frais de perception sur des chemins de fer, qui ne sont pas présumés devoir être exploités par l'Etat (64.350 fr.), compensation faite de l'allocation de 15.000 fr. pour frais de surveillance et de perception dans les deux entrepôts réels des sucres indigènes à Paris et à Lille, ci	49.350
						Suppression du crédit concernant l'établissement d'un magasin de tabacs en feuilles à Figeac (Lot)	15.300
						Réduction sur les honoraires de l'ingénieur et de l'architecte chargés des constructions pour le service des tabacs	7.500
						Idem de traitements pour les nouveaux emplois de garçons de bureau dans les directions de poste composées	1.500
						Virement de crédit, comme il est dit ci-dessus, pour le transport au personnel de l'administration centrale des finances, du complément de traitement d'un inspecteur des courriers	900
							78.550
Ve PARTIE.							
Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes		66.608.740	70.000	»	66.678.740	Allocation de crédit ajoutée au budget, d'après la demande du Ministre des finances, pour dégrèvements à accorder par suite de démolitions opérées après la confection des rôles	70.000
		RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.				Les changements appportés aux propositions primitives du Gouvernement se résument ainsi :	
						SERVICE ORDINAIRE.	
Service ordinaire.	Dette publique	374.854.536	»	920.000	373.934.536	1° Réductions aux demandes de crédits comprises dans le projet de budget dont 2.363.940 fr. portant sur des approvisionnements de réserve de la guerre	6.648.958
	Dotations	14.740.000	54.451	»	14.794.451	2° Augmentations résultant de causes spéciales :	
	Services généraux des ministères	696.493.334	4.909.951	6.466.349	694.936.936	Augmentation votée par la Chambre des Députés, sur son budget particulier 54.451	
	Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts, etc	149.811.776	»	78.550	149.733.226	Augmentation résultant de la loi spéciale sur les justices de paix 2.173.570	
	Remboursements et restitutions, non-valeurs, etc	66.608.740	70.000	»	66.678.740	Accroissement du fonds des dépenses ordinaires des départements 1.920.440	
	Total pour le service ordinaire	1.302.508.386	5.034.402	7.464.899	1.300.077.889	Création d'un fonds spécial de non-valeurs, pour les démolitions de maisons opérées, après la confection des rôles des contributions directes 70.000	4.218.461
Service extraordinaire.	Travaux régis par la loi du 25 juin 1841	36.201.517	15.200.000	40.000	51.361.517	Total des augmentations 4.218.461	
	Travaux régis par la loi du 11 juin 1842	83.000.000	»	»	83.000.000	Reste en réduction	2.430.497
	Total général	1.421.709.903	20.234.402	7.504.899	1.434.439.406		
			12.729.503			SERVICE EXTRAORDINAIRE.	
	SERVICES SPÉCIAUX PORTÉS POUR ORDRE AU BUDGET.					(Travaux régis par la loi du 25 juin 1841.)	
Légion-d'honneur		6.897.798	»	»	6.897.798	Allocations pour travaux de canaux et de navigation intérieure qui faisaient l'objet de lois spéciales présentées par le Gouvernement, et qui ont été rattachées au budget à raison de l'urgence des travaux	15.200 000
Imprimerie royale		2.810.000	»	»	2.810.000	A déduire : non admission du crédit qui avait été demandé pour l'établissement de Castineau	40.000
Chancelleries consulaires		400.000	»	»	400.000	Reste en augmentations	15.160.000
Caisse des invalides de la marine		8.026.510	»	»	8.026.510		
Service de la fabrication des monnaies et médailles		1.350.494	»	»	1.350.494		
		19.484.802	»	»	19.484.802		

ESSIONS
136.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit pour la restauration de la cathédrale de Paris;

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, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Garde des sceaux, Ministre de la justice et des cultes, un crédit de deux millions six cent cinquante mille francs, spécialement affecté aux travaux de restauration de la cathédrale de

Paris, et à la construction d'une sacristie y attenante, destinée au service de cette église.

ART. 2.

Sur le crédit ouvert en l'article précédent, sont attribuées à l'exercice 1845, la somme de trois cent mille francs, et à l'exercice 1846, celle de six cent mille francs.

ART. 3.

Les portions de crédit qui n'auront pu être employées à la fin d'un exercice, pourront être reportées à l'exercice suivant.

ART. 4.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen des ressources accordées ou à accorder pour les exercices 1845 et 1846.

DONNÉ au palais des Tuileries, le 1er juillet 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,

La Chambre des Députés vient de donner son assentiment au projet de loi qui lui avait été soumis, ayant pour objet l'allocation d'un crédit applicable aux travaux qu'exige l'état actuel de la cathédrale de Paris.

L'urgence de ces travaux a été reconnue. Leur prompte exécution importe essentiellement, en effet, à la conservation de l'un des monuments les plus remarquables du moyen âge; et, de plus, il est nécessaire de le doter d'un complément indispensable à sa destination. L'église métropolitaine de la Capitale n'a pas de sacristie.

Il n'est aucun de vous, Messieurs, qui n'ait visité la superbe basilique et que n'ait attristé sans doute le délabrement de ses façades rongées par les siècles. La solidité des arcs-boutants sur lesquels s'appuient les grandes voûtes du chœur est compromise. Il a fallu en soutenir plusieurs au moyen d'un système d'étayement provisoire qui, seul, les maintient encore. Les colonnes de la galerie des Rois sont brisées; plusieurs ne sont debout que parce que des cercles et armatures de fer en ont prévenu la chute; mais l'oxydation a promptement usé ces appuis désormais devenus impuissants, et

le mal est si grand, à cet égard, que des travaux ont dû être prescrits d'urgence, afin de préserver d'une ruine imminente la grande corniche qui couronne cette galerie et qui sert de base aux contre-forts des tours.

Certaines réparations faites à diverses époques plus ou moins anciennes n'ont eu malheureusement pour effet que de masquer une partie du mal sans le guérir. Des affouillements profonds sillonnant les parois extérieures du monument ont été recouverts et cachés par l'application, faite sans intelligence, de dalles d'une épaisseur de quelques centimètres seulement, fixées au moyen de goujon de métal, et qui surchargent l'édifice sans en garantir la solidité. Les combles et les terrasses des bas-côtés portent, sur divers points de leur longueur, des fissures profondes qui favorisent l'infiltration des eaux pluviales, cause incessante de dégradation pour les voûtes des basses-nefs dont les lézardes ne sont dérobées à la vue que par le badigeonnage qui les recouvre.

Les pignons des transepts tombent de vétusté. La grande rose du nord, surtout, est à refaire. Vous savez les changements malheureux que subirent au dernier siècle les dispositions admirables de la porte centrale. Cette porte est à rétablir dans son premier état. Vous reconnaîtrez sans doute, Messieurs, qu'il est indispensable de faire disparaître jusqu'aux dernières traces d'un travail mal inspiré qui en détruisit l'harmonie. Il vous paraîtra convenable enfin de rendre à cette galerie des Rois, dont nous avons déjà parlé, les vingt-huit

statues qui l'animaient autrefois; plusieurs d'entre vous ont peut-être conservé le souvenir du magique effet de leur ensemble.

Quelque désir qu'ait eu l'administration d'interdire tout travail d'ornementation proprement dite, elle aurait cru manquer à ses devoirs, si son programme n'avait pas admis celui-là. Il ne doit avoir pour objet que de rendre à la façade principale sa physionomie primitive. Ce n'est point une de ces innovations que l'art réprouve dans la restauration bien conçue d'un monument de premier ordre, c'est le rétablissement de ce qui fut; c'est la restitution faite à Notre-Dame de son cachet historique; c'est une simple décoration extérieure qu'il est aisé de reproduire avec tous ses caractères : car les modèles s'en retrouvent dans toute leur naïveté à Chartres, à Reims et ailleurs.

Quoique réduite à ces proportions, Messieurs, c'était encore une grande entreprise que la restauration de la cathédrale de Paris; c'était une opération difficile, surtout, que la construction d'une sacristie, digne dépendance d'un chef-d'œuvre de l'architecture gothique : aussi, avant de rien résoudre, à cet égard, a-t-on eu le soin de se livrer à l'étude de toutes les questions soulevées par un si grave intérêt. Des recherches ont été faites avec le plus grand soin, de nombreuses expériences tentées. Plusieurs architectes d'un talent éprouvé, et que recommandaient des services rendus, ont eu mission de rédiger, chacun à son point de vue, des projets divers, parmi lesquels devait être choisi le plus satisfaisant. MM. Arveuf, d'une

part; Dansoy, de l'autre; Lassus et Viollet-Leduc, enfin, s'y sont dévoués avec intelligence. Leurs œuvres, soumises au conseil des bâtiments civils, ont provoqué quelques critiques de détail et obtenu une large part d'éloges. Celle de MM. Lassus et Viollet-Leduc, jugée la meilleure, la plus sobre, la plus convenable dans son ensemble, a été refaite, perfectionnée par eux, et définitivement admise après un nouvel et consciencieux examen fait au sein du conseil des bâtiments civils. Leurs devis ont été vérifiés; les évaluations en ont été calculées de manière à prévenir ces augmentations de dépenses, dont la nécessité se révèle trop souvent durant le cours des travaux de ce genre. Leur projet revêtu de l'approbation régulière, se divise en deux parties distinctes: la consolidation de Notre-Dame; sa restauration extérieure et la réparation de ses voûtes d'abord; puis la construction d'une sacristie dans un style analogue à celui de l'église, se détachant sur son flanc méridional auquel elle n'est reliée que par des galeries surbaissées qui ne mettent aucun obstacle à la perspective.

Le devis des travaux compris dans la première partie s'élève à..	1.978.083 f. 34 c.
Celui de la seconde, donne un chiffre de.	661.030 38
Total. . . .	2.639.113 72

Soit, Messieurs, pour prévoir toutes les éventualités, et en compte rond, 2.650.000 francs. Telle est la somme dont nous venons vous

demander l'allocation répartie sur plusieurs exercices.

Les plans et les devis qui en font ressortir la nécessité, seront remis à la commission que vous chargerez d'étudier le projet de loi et de vous rendre compte de ses dispositions diverses. Tous les détails qu'elle croirait propres à l'éclairer lui seront fournis, et, dans ces communications, la Chambre des Pairs puisera, je n'en doute point, la conviction profonde qui, déjà, s'est produite dans une autre enceinte.

Le budget des cultes dont les ressources ordinaires suffisent à peine aux besoins si nombreux des services importants auxquels il doit pourvoir, ne laissait à la disposition du Gouvernement aucune ressource pour la dépense spéciale dont il s'agit. Nous avons dû recourir aux Chambres, afin d'en obtenir le moyen de conserver, en la consolidant, et de compléter l'église métropolitaine de Paris. Nous croyons, en accomplissant ce devoir, satisfaire au vœu public, et céder à une nécessité devenue de jour en jour plus urgente. Sur l'allocation totale que nous demandons, 300.000 francs seulement pourront être employés dans le cours de 1845, et 600.000 francs en 1846.

Nous avons l'honneur de vous proposer de mettre dès à présent le double crédit à la disposition du département de la justice et des cultes. Telle est, Messieurs, l'économie du projet de loi dont la teneur suit.

PRESSIONS
N° 137.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture de crédits spéciaux pour l'achèvement des palais de justice de Lyon et de Bordeaux ;

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 28 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.

Il est ouvert au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1845, un crédit de six cent vingt-sept

mille huit cent trois francs, applicable aux travaux d'achèvement du palais de la cour royale de Lyon.

ART. 2.

Il est ouvert au Ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1845, un crédit de six cent onze mille sept cent dix-sept francs, applicable aux travaux d'achèvement du palais de la cour royale de Bordeaux.

ART. 3.

Il sera pourvu à la dépense autorisée par la présente loi, au moyen des ressources accordées par la loi de finances du 4 août 1844, pour les besoins de l'exercice 1845.

ART. 4.

Les fonds non consommés sur cet exercice pourront être reportés, par ordonnance royale, sur les exercices suivants.

DONNÉ au palais des Tuileries, le 1er juillet 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, soumettre à vos délibérations un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 28 de ce mois, et ayant pour but d'affecter des crédits spéciaux à l'achèvement des constructions des bâtiments des cours royales de Bordeaux et de Lyon.

L'insuffisance des allocations annuelles, et des difficultés qui n'avaient pas été prévues, ont été cause que ces constructions, depuis longtemps entreprises, n'ont pu être terminées jusqu'à présent.

En ce qui concerne le palais de justice de Bordeaux, les prévisions du devis primitif ont dû être de beaucoup dépassées dans la presque totalité des travaux de fondations; d'où est résultée la nécessité d'augmenter la profondeur et l'épaisseur des gros murs, ainsi que la force des bois de charpente.

En outre, dans la fixation de la dépense à supporter par l'Etat, on n'avait point compris, dans le principe, le prix des terrains occupés par la cour royale, omission qui a dû être postérieurement réparée. Enfin, des travaux d'art, tels que sculp-

ture , peinture, appareils de chauffage et d'éclairage, ameublement et tenture, avaient été réservés en raison de leur nature, et la dépense qu'ils doivent occasionner, jointe à celles précédemment énoncées, forme un total qui, pour la part à la charge de l'Etat, s'élève à 611.517 fr. 88 c., somme qui reste à fournir sur celle de 971.517 fr. 88 c., montant de la dépense générale de construction des bâtiments de la cour royale de Bordeaux.

Quant au palais de justice de Lyon, la somme restant due par l'Etat sur sa part contributive fixée à 2.225.000 fr. s'élève à 427.803 fr. 24 c. Divers ouvrages d'amélioration intérieure, des réparations nécessitées par des inondations et autres causes de force majeure, des fournitures d'objets mobiliers pour l'ameublement de la cour royale, enfin une partie des honoraires de l'architecte qui tous n'avaient pas été compris dans les évaluations primitives, doivent occasionner un excédant de dépense qui, pour ce qui concerne l'Etat, se monte à la somme de 200.000 fr. C'est donc, en définitive, un total de 627.803 fr. au paiement duquel l'Etat doit pourvoir.

Nous avons reconnu, Messieurs les Pairs, que, pour assurer la prompte exécution de ces travaux dont l'urgence est incontestable, il était nécessaire d'avoir recours à des crédits spéciaux.

C'est donc avec confiance que nous venons soumettre à vos délibérations le projet de loi portant allocation de ces crédits.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent le département du Pas-de-Calais à s'imposer extraordinairement, et le département du Puy-de-Dôme à contracter un emprunt;

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

1er PROJET. (Pas-de-Calais.)

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 21 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 Pas-de-Calais est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1844, à s'imposer

extraordinairement, pendant deux années, à partir du 1er janvier 1846, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition est spécialement affecté, jusqu'à concurrence de quarante-sept mille trois cent soixante-neuf francs, aux travaux d'achèvement de trois nouvelles routes départementales à classer, selon le vote du conseil général.

Le surplus du produit de l'imposition est affecté aux travaux de grosses réparations des routes départementales déjà classées.

Donné au palais des Tuileries, le 1er juillet 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,

L'amélioration du système de la viabilité départementale a vivement excité la sollicitude du conseil général du Pas-de-Calais, dans sa dernière session. Il lui a paru d'abord indispensable, dans ce but, de transformer en routes départementales trois lignes de chemins de grande communication dont l'importance ne saurait être contestée. La haute utilité de ce classement a d'ailleurs été for-

mellement consacrée par les délibérations des conseils spéciaux de l'administration centrale, appelés à examiner la question.

Mais le conseil général ne s'est pas seulement préoccupé de l'augmentation du nombre des routes départementales; il a aussi reconnu que diverses routes, déjà classées, exigent des travaux d'achèvement ou de grosses réparations qu'il est essentiel de ne point ajourner.

La dépense de ces derniers travaux et celle qui reste à la charge du département pour l'achèvement des trois routes à classer est évaluée à 94.738 francs.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen des ressources ordinaires, le conseil général a demandé que le département soit autorisé à s'imposer un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, pendant les années 1846 et 1847.

La situation financière du département du Pas-de-Calais est des plus favorables, et il importe de hâter le moment où l'état de viabilité, dans ce département, pourra répondre à la richesse et à l'étendue de son territoire.

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 21 juin, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Puy-de-Dôme.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Puy-de-Dôme est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1844, à emprunter une somme qui ne pourra dépasser quatre-vingt mille francs, et qui sera exclusivement consacrée aux travaux d'agrandissement de l'établissement thermal du Mont-Dore.

Cet emprunt aura lieu avec publicité et concurrence, et à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent. Toutefois, le 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.

ART. 2.

Il sera pourvu au service des intérêts et à l'amortissement du capital emprunté, au moyen de l'excédant annuel des revenus sur les dépenses de l'établissement thermal du Mont-Dore.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les bâtiments affectés à l'établissement thermal du Mont-Dore ne peuvent plus suffire aujourd'hui à leur destination; chaque année les propriétés médicales de ces eaux attirent un plus grand nombre de malades. Dès 1838, le conseil général du Puy-de-Dôme s'est préoccupé du projet d'agrandir cet établissement, mais le vote qui intervint resta sans effet, par suite de diverses circonstances.

Dans sa dernière session, le conseil a de nouveau reconnu la nécessité de mettre à exécution un projet dont l'utilité était devenue plus incontestable encore; il a demandé en conséquence, que le département soit autorisé à contracter un emprunt de 80.000 fr.

Pour ne point parler de quelques travaux accessoires, la partie essentielle du projet consiste dans la construction d'un bâtiment spécialement destiné aux bains de vapeur et approprié aux différentes formes sous lesquelles on fait usage de ces sortes de bains.

La dépense, pour l'ensemble des travaux, étant évaluée à 110.000 fr., et le chiffre de l'emprunt ne devant s'élever qu'à 80.000 fr., le conseil a affecté au paiement de cet excédant de dépense, la moitié d'une somme de 60.000 fr. que le ministère

de la guerre s'est engagé à rembourser au département en 1846.

Quant à l'amortissement et au service des intérêts du capital emprunté, le conseil a pensé que, dans un délai de dix années, il y serait facilement pourvu au moyen de l'excédant de recettes que réalise annuellement l'établissement du Mont-Dore.

Comme vous le voyez, Messieurs les Pairs, il ne s'agit point de créer, pour le département du Puy-de-Dôme, des charges nouvelles, mais, au contraire, de développer un établissement dont l'amélioration ne peut que contribuer à la richesse et à la prospérité du département lui-même.

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 21 juin, et dont la teneur suit.

PRESSIONS
Nº 139.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les villes de Brest, Melun et Turcoing à contracter des emprunts ;

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

1er PROJET. (Brest.)

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 28 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 unique.

La ville de Brest (Finistère) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consigna-

tions, à un intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, une somme de trois cent soixante mille francs, destinée, concurremment avec les ressources libres de la caisse municipale, à payer la construction du collége Joinville.

Cet emprunt sera remboursé en neuf ans, à partir de 1848, au moyen des revenus de la ville.

Donné au Palais des Tuileries, le 1er juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Le bail des bâtiments loués par la ville de Brest (Finistère), et occupés par le collége communal, devant expirer en 1848, et pouvant n'être pas renouvelé, l'administration municipale a résolu de faire construire un collége sur un emplacement qui lui appartient. Les plans et devis de cette construction viennent d'être approuvés conformément à l'avis favorable de M. le Ministre de l'instruction publique et du conseil des bâtiments civils. La dépense générale du projet est estimée devoir s'élever à 455.779 fr. 41 c. La ville demande l'autorisation d'emprunter 360.000 fr. pour payer une partie de cette dépense, dont le surplus sera im-

puté sur les excédants de ses budgets. L'emprunt dont il s'agit serait remboursé en neuf ans, à partir de 1848 inclusivement. L'excédant annuel des revenus ordinaires de la ville s'élève, en moyenne, d'après les trois derniers comptes, à 190.678 fr. 19 c. Une partie de cette somme est destinée à pourvoir aux services extraordinaires de chaque exercice. La ville n'a pas de dettes résultant d'emprunts antérieurs, et elle se propose de rembourser celui qu'elle sollicite au moyen de prélèvements annuels de 52.000 fr. pendant neuf ans, à partir de 1848, époque de l'achèvement des travaux. Il n'y a donc aucun inconvénient, sous le rapport financier, à accueillir favorablement sa demande. Quant à l'utilité et à l'urgence de la construction, elles sont également démontrées. Nous venons, en conséquence, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, adopté déjà par la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Melun.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

La ville de Melun (Seine-et-Marne), est autorisée: 1° à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne pourra dé-

passer 4 et demi pour 100, une somme de cent soixante-dix mille francs. remboursable en douze années à partir de 1848, et destinée à la construction d'une nouvelle mairie; 2° à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir de 1850, dix centimes additionnels au principal de ses contributions directes, pour subvenir, concurremment avec d'autres ressources, au remboursement de cet emprunt.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

L'Etat de dégradation de l'hôtel de ville de Melun (Seine-et-Marne) et son insuffisance ont décidé l'administration municipale à en faire construire un nouveau. Déjà la ville a acquis un terrain adjacent au bâtiment actuel, ce qui permettra d'accroître les proportions de l'édifice à construire. Les plans et devis du nouvel hôtel de ville s'élèvent à 170.000 fr., y compris les frais d'ameublement. Ces plans et devis, examinés par le conseil des bâtiments civils, ont été définitivement approuvés; mais la ville ne peut subvenir à cette dépense au moyen de ses ressources. Elle demande, en conséquence, l'autorisation d'emprunter les 170.000 fr. dont il s'agit, remboursables en douze années, à partir de 1848.

Les ressources affectées à ce remboursement sont

une imposition extraordinaire de 10 centimes additionnels au principal des contributions directes, pendant dix ans, à partir de 1850, et la prorogation pendant douze ans du décime additionnel établi sur les articles du tarif de l'octroi, à l'exception des boissons. La première ressource produira 86.000 fr. environ ; la deuxième, 170.000 fr. Ces deux sommes suffiront au remboursement de l'emprunt dans les délais indiqués. L'excédant annuel des recettes ordinaires, qui s'élève à 43.000 fr., est engagé, pour quelques années, par des dettes antérieures. La taxe additionnelle à l'octroi a paru pouvoir être approuvée ; l'imposition extraordinaire n'est pas moins nécessaire. En conséquence, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, adopté par la Chambre des Députés.

3e PROJET. (Turcoing.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

La ville de Turcoing (Nord) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de cent cinquante mille francs, destinée à concourir, avec d'autres

ressources, aux frais de construction d'une nouvelle église pour la paroisse Saint-Jacques.

Cet emprunt sera remboursé en six années, à partir de 1848 inclusivement, et par sixièmes, sur les revenus ordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

L'administration municipale de Turcoing (Nord), ayant reconnu l'insuffisance de l'église Saint-Jacques, eu égard à la population de cette paroisse, s'est occupée des moyens de remédier à cet inconvénient. Deux moyens se présentaient : agrandir l'église actuelle, ou en édifier une nouvelle. L'offre gratuite faite à la ville du terrain nécessaire à l'emplacement d'une nouvelle église a déterminé le choix du conseil municipal en faveur d'une construction neuve, bien que ce parti exigeât une dépense de 11.000 fr. plus forte que celle qui serait résultée de l'agrandissement de l'église ancienne.

Les plans et devis du projet portent la dépense à 175.000 fr. La ville ne possède pas les fonds nécessaires au paiement d'une pareille dépense. Pendant trois années encore elle se trouvera grevée d'engagements qui absorberont une partie de ses ressources. Elle demande, en conséquence, l'autorisation d'emprunter 150.000 fr., se proposant de couvrir le surplus de la dépense sur ses revenus.

L'emprunt dont il s'agit devait, d'après les propositions de l'administration municipale, être remboursé : 1° au moyen du produit des deux dernières années d'une imposition extraordinaire de 8 centimes additionnels autorisée par la loi du 24 juillet 1843, les premières années de cette imposition suffisant pour opérer le remboursement d'un emprunt de 40.000 fr. applicable à l'ouverture d'une rue; 2° au moyen de la prorogation de cette imposition pendant quatre autres années; 3° enfin, avec les fonds libres de la caisse municipale.

L'excédant moyen des recettes ordinaires de la ville sur ses dépenses de même nature s'élevant, d'après le relevé fait sur les trois derniers comptes à 60.133 fr. 76 cent. chaque année, cette ressource lui permettra facilement d'amortir l'emprunt sollicité sans recourir à l'imposition extraordinaire, puisqu'elle sera libérée de ses autres dettes à la fin de 1847, et que le remboursement du nouvel emprunt ne commencera qu'en 1848. Moyennant cette modification, la demande de la ville paraît devoir être accueillie.

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

PRESSIONS
N° 140.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

4 PROJETS DE LOI

RELATIFS

A divers changements de circonscriptions territoriales ;

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

1er PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Viala-du-Pas-de-Jaux de la commune de Lapanouse-de-Cernon* (Aveyron), *pour l'ériger en commune séparée.*

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 21 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.

La section de Viala-du-Pas-de-Jaux est distraite

de la commune de Lapanouse-de-Cernon, canton de Cornus, arrondissement de Saint - Affrique, département de l'Aveyron, et érigée en commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à Viala-du-Pas-de-Jaux.

En conséquence, la limite entre les communes de Viala-du-Pas-de-Jaux et de Lapanouse-de-Cernon est fixée dans la direction indiquée par la ligne ponctuée R S du plan annexé à la présente loi.

ART. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui seraient respectivement acquis.

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

DONNÉ au palais des Tuileries, le 1er juillet 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,

La Chambre des Députés dans sa séance du 21 juin, a adopté un projet de loi qui a pour but d'ériger en commune la section de Viala-du-Pas-

de-Jaux actuellement administrée par la commune de Lapanouse-de-Cernon (Aveyron).

Le Roi nous a chargés de soumettre ce projet à votre approbation.

La section de Viala formait anciennement une commune distincte. Elle n'a été placée sous l'administration de la commune de Lapanouse que pour obvier à l'insuffisance de ses ressources financières.

Aujourd'hui la position de cette section a, sous ce rapport, éprouvé de notables améliorations. Les biens communaux qu'elle a reçus à la suite d'un partage, et dont le fermage susceptible d'augmentation lui produit déjà 152 fr. de revenus, joints aux centimes additionnels, permettent de rétablir la municipalité que possédait cette section.

On ne saurait lui refuser l'avantage de posséder une administration distincte, car la circonscription territoriale produite par la réunion à Lapanouse est trop vaste pour ne pas donner lieu à de nombreux inconvénients, aussi préjudiciables à la marche régulière de l'administration qu'aux intérêts des habitants.

Voici, Messieurs les Pairs, le texte de la mesure législative rendue nécessaire par l'opposition du conseil municipal de Lapanouse.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Brasc de la commune de Coupiac* (Aveyron), *pour l'ériger en commune séparée.*

ARTICLE PREMIER.

La section de Brasc est distraite de la commune de Coupiac, canton de Saint-Sernin, arrondissement de Saint-Affrique, département de l'Aveyron, et érigée en commune distincte dont le chef-lieu est fixé à Brasc.

En conséquence, la limite entre les communes de Brasc et de Coupiac est fixée conformément au tracé de la ligne ponctuée, cotée M N, sur le plan annexé à la présente loi.

ART. 2.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Sur la demande des autorités administratives du département de l'Aveyron, un projet tendant à ériger en commune la section de Brasc, qui fait actuellement partie de la commune de Coupiac, a

été présenté à la Chambre des Députés qui a accueilli ce projet par un vote favorable, dans la séance du 21 juin 1845. Nous venons soumettre aujourd'hui ce même projet à l'acceptation de la Chambre des Pairs.

La section de Brasc est éloignée de 8 kilomètres de la municipalité, sous l'administration de laquelle elle est aujourd'hui placée. Les habitants souffrent beaucoup de la difficulté des communications, et comme la section de Brasc possède tous les éléments propres à l'organisation et à l'entretien d'une municipalité régulière, on a jugé qu'il était urgent de remédier à tous les inconvénients signalés, en détachant Brasc de Coupiac, et en lui donnant une existence indépendante.

La commune de Coupiac est si considérable, que la distraction projetée ne peut apporter aucun préjudice à la marche régulière de son administration. Rien n'empêche donc d'exécuter une amélioration vivement désirée par les populations de ces localités et par l'administration elle-même.

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

3e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Neung et de Romorantin* (Loir-et-Cher) *sur le territoire des communes de Montrieux et de Vernou.*

ARTICLE PREMIER.

La limite entre la commune de Montrieux, can-

ton de Neung, arrondissement de Romorantin, département de Loir-et-Cher, et la commune de Vernou, canton et arrondissement de Romorantin, est fixée par le cours principal du Beuvron. En conséquence, le territoire compris entre le Beuvron et l'ancienne limite teintée en rose au plan annexé à la présente loi, est distrait de la commune de Montrieux, et réuni à la commune de Vernou.

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons soumettre à la Chambre, d'après les ordres du Roi, un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 21 juin 1845, et dont les dispositions tendent à changer la circonscription des cantons de Neung et de Romorantin (Loir-et-Cher) sur le territoire des communes de Montrieux et de Vernou.

Il s'agit de réunir à cette dernière commune la partie de l'ancienne commune de Villeneuve

(aujourd'hui réunie à Montrieux), située sur la rive gauche du Beuvron. Cette rivière, qui coupe en deux le territoire de l'ancienne commune de Villeneuve, se trouvera ainsi servir de limite aux communes de Montrieux et de Vernou.

Mais ce n'est pas seulement pour opérer cette rectification de limite, toute convenable qu'elle puisse être, que le projet a été conçu. On a principalement pour but de réaliser les dernières intentions d'un habitant de l'ancienne commune de Villeneuve, qui a légué 12.000 francs aux pauvres et aux malades indigents de la commune de Vernou, à la condition expresse que la partie méridionale de Villeneuve, aujourd'hui réunie à Montrieux, contrairement au vœu des habitants, serait distraite de cette commune et rattachée à Vernou.

Ce vœu, qui se rattache à une mesure bonne en elle-même, ne pouvait qu'être favorablement accueilli. Aussi, à l'exception du vote du conseil municipal de Montrieux, tous les avis tendent à l'adoption du projet.

Les autorités judiciaires ont également approuvé le changement que cette distraction de territoire fera subir aux cantons de Neung et de Romorantin desquels dépendent les communes de Montrieux et de Vernou.

Voici, Messieurs, le texte du projet.

4e PROJET,

TENDANT *à supprimer la commune de Serres* (Basses-Pyrénées), *et à partager son territoire entre les communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain.*

ARTICLE PREMIER.

La commune de Serres, canton de Saint-Jean-de-Luz, arrondissement de Bayonne, département des Basses-Pyrénées, est supprimée. Une partie est réunie à la commune de Saint-Jean-de-Luz, chef-lieu de canton, et l'autre partie à la commune d'Ascain, même canton.

La limite entre les communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain est fixée par le ruisseau dit Etcheverria, indiqué par un liseré jaune au plan annexé à la présente loi.

ART. 2.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La Chambre des Députés, dans sa séance du 21 juin 1845, a adopté un projet de loi qui tend

à supprimer la commune de Serres, département des Basses-Pyrénées. Nous venons soumettre ce projet à votre approbation.

La suppression de cette commune vous paraîtra suffisamment justifiée par le simple énoncé de ses ressources financières et de sa population. La commune de Serres n'a que 146 habitants et seulement 27 fr. de revenus. Il est donc impossible d'y trouver les éléments d'une bonne administration.

Le territoire de la commune de Serres, dont l'étendue totale n'est que de 620 hectares, est situé entre les communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain, et, comme il est coupé par un cours d'eau, on a jugé convenable de faire arriver le territoire de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain jusqu'à cette limite naturelle, en attribuant à chacune de ces deux communes la moitié de la commune dont la suppression est reconnue nécessaire. Les deux conseils municipaux de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain ont, sans aucune espèce de motif, refusé l'adjonction que le projet leur attribue, et c'est pour vaincre la résistance de ces deux conseils que nous avons dû recourir à l'intervention du pouvoir législatif.

Voici, Messieurs, le texte du projet.

PRESSIONS
Nº 141.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture de crédits extraordinaires pour l'augmentation du nombre des bâtiments formant la station d'Afrique;

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 à la Chambre des Députés dans la séance du 27 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 soutenir la discussion, assisté de M. Jubelin, conseiller d'Etat, sous-secrétaire d'Etat au même département, et de M. Boucher, maître des requêtes, directeur des ports et arsenaux.

ARTICLE PREMIER.

Il est alloué au Ministre de la marine, sur l'exer-

cice 1845, un crédit extraordinaire montant à neuf cent quarante-trois mille francs, pour faire face au surcroît de dépenses qu'occasionnera l'augmentation du nombre des bâtiments armés formant la station des côtes occidentales d'Afrique.

La répartition de ce crédit entre les divers chapitres du budget du département de la marine pour l'exercice 1845, aura lieu conformément au tableau A, annexé à la présente loi.

ART. 2.

Il est alloué au même Ministre, pour le même objet, sur l'exercice 1846, un crédit extraordinaire montant à deux millions huit cent dix-sept mille francs.

La répartition de ce crédit entre les divers chapitres du budget de 1846, aura lieu conformément au tableau B, annexé à la présente loi.

ART. 3.

Il est ouvert au Ministre de la marine, sur l'exercice 1846, un second crédit extraordinaire de six millions de francs, pour subvenir aux dépenses de contruction et d'armement, sur de nouveaux modèles, de sept bâtiments à vapeur munis de leurs machines motrices, non compris au budget dudit exercice.

ART. 4.

Le crédit de six millions de francs mentionné dans l'article 3 ci-dessus, formera l'objet d'un chapitre spécial, qui prendra le n° 10 (*bis*) au bud-

get du département de la marine et des colonies pour l'exercice 1846.

La portion de ce crédit qui n'aurait pas été employée en 1846, pourra être réimputée, par ordonnances royales, sur l'exercice suivant, avec la même affectation.

ART. 5.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi sur les exercices 1845 et 1846, au moyen des ressources ordinaires affectées aux besoins de ces exercices.

PARIS, le 1er juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies,

Signé Baron DE MACKAU.

Tableau A.

Annexes *du projet de loi adopté par la Chambre des Députés le 27 juin 1845, et présenté à la Chambre des Pairs le 1er juillet suivant.*

Exercice 1845.

Relevé de la dépense qu'occasionnera, pour les cinq derniers mois de l'exercice 1845, l'augmentation de la station des côtes occidentales d'Afrique.

Chap.	5.	Solde, etc.	360.900 fr.
	6.	Hôpitaux.	34.500
	7.	Vivres.	157.200
	9.	Travaux du matériel naval.	355.000
	11.	Travaux de l'artillerie. .	35.400
		Total.	943.000 fr.

Tableau B.

Exercice 1846.

Relevé de la dépense qu'occasionnera, pour l'exercice 1846, l'augmentation de la station des côtes occidentales d'Afrique.

Chap.	5.	Solde, etc.	850.100 fr.
	6.	Hôpitaux.	91.500
	7.	Vivres.	404.700
	9.	Salaires d'ouvriers. .	307.500
	10.	Approvisionnements généraux de la flotte. .	863.200
	11.	Travaux hydrauliques et bâtiments civils. . .	300.000
		Total.	2.817.000 fr.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

D'après les ordres du Roi, nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a été déjà adopté par la Chambre des Députés, et dont l'objet est d'accorder au département de la marine les crédits nécessaires pour l'exécution du traité conclu à Londres le 29 mai dernier, entre S. M. le Roi des Français et S. M. la Reine de la Grande-Bretagne.

Vous le savez, Messieurs les Pairs, ce traité substitue aux dispositions réglées par les conventions de 1831 et 1833, des dispositions nouvelles qui sont combinées de manière à poursuivre le noble but que la France et l'Angleterre se sont proposé relativement à la répression de la traite des Noirs, tout en laissant à chacune des deux Puissances le soin de pourvoir à la police de son pavillon. Les vœux du pays à cet égard se trouveront ainsi satisfaits, et l'œuvre commune sera continuée avec non moins d'énergie et avec de plus grandes chances de succès que par le passé.

L'une des clauses du traité porte que la France et la Grande-Bretagne entretiendront, l'une et l'autre, à la côte occidentale d'Afrique, une division de vingt-six bâtiments, tant à voiles qu'à vapeur,

ayant pour mission spéciale d'exercer de concert la plus exacte surveillance sur tous les points où l'on peut craindre que se pratique encore la traite des Noirs.

Le nombre de bâtiments que la France emploie aujourd'hui dans ces parages étant très-inférieur à celui qui a été déterminé par la convention du 29 mai, il y a nécessité, pour remplir nos engagements nouveaux sans diminuer l'état de nos stations sur d'autres points, d'accroître les armements, et par conséquent de faire des dépenses qui n'ont pu être prévues aux budgets de 1845 et de 1846.

Les crédits extraordinaires que réclame le département de la marine pour subvenir à ce besoin, se composent de trois parties, savoir :

Dépenses d'entretien de la croisière pendant les derniers mois de 1845, déduction faite de celles qui sont déjà comprises au budget de cette même année. . . . . 943.000 f.

Mêmes dépenses pour toute l'année 1846, avec déduction semblable. . . 2.817.000

Construction de bâtiments à vapeur sur de nouveaux types proposés par la commission supérieure centrale des bâtiments à vapeur 6.000.000

Total sur les deux exercices. . 9.760.000

Pour répondre complétement aux obligations que la France s'est imposées, il y aura, en outre, à construire des bâtiments à voiles plus spécialement appropriés au service de surveillance dont nos croi-

seurs seront chargés. Cette tâche fera l'objet de toute notre sollicitude; mais nous trouverons le moyen de pourvoir à ces dépenses avec les ressources ordinaires du budget.

Nous croyons inutile d'ajouter de plus amples développements pour démontrer la nécessité d'une demande qui se justifie d'elle-même, et nous avons l'espoir, Messieurs les Pairs, que vous vous associerez, par votre adhésion, au vote unanime qui a accueilli ce projet de loi à la Chambre des Députés.

Nous déposons, sur le bureau de la Chambre, en même temps que le projet dont nous venons de vous entretenir, une ampliation du traité du 29 mai 1845, et la copie des instructions qui ont été arrêtées par les Gouvernements respectifs pour être remises au commandant de chacune des deux divisions navales.

(Les Annexes seront incessamment distribuées.)

AMPLIATION

DU TRAITÉ SIGNÉ A LONDRES

LE 29 MAI 1845.

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Français et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, considérant que les conventions du 30 novembre 1831 et du 22 mars 1833 ont atteint leur but en prévenant la traite des Noirs sous les pavillons français et anglais ; mais que ce trafic odieux subsiste encore, et que lesdites conventions sont insuffisantes pour en assurer la suppression complète ; Sa Majesté le Roi des Français ayant témoigné le désir d'adopter pour la suppression de la traite des mesures plus efficaces que celles qui sont prévues par ces conventions ; et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande ayant à cœur de concourir à ce dessein ; elles ont résolu de conclure une nouvelle convention qui sera substituée, entre les deux hautes parties contractantes, au lieu et place desdites conventions de 1831 et 1833, et, à cet effet, elles ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Français, le sieur Louis de Beaupoil, comte de Sainte-Aulaire, Pair de France, grand'croix de l'Ordre royal de la Légion-d'honneur, grand'croix de l'Ordre de Léopold de Belgique, son ambassadeur près Sa Majesté Britannique ;

Et le sieur Charles-Léonce-Achille-Victor, duc de Broglie, Pair de France, grand'croix de l'Ordre royal de la Légion-d'honneur, vice-président de la Chambre des Pairs;

Et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très-honorable George, comte d'Aberdeen, vicomte Gordon, vicomte Formartine, lord Haddo, Methlick, Tarvis et Kellie, pair du Royaume-Uni, conseiller de Sa Majesté en son conseil privé, chevalier du très-ancien et très-noble ordre du Chardon, et principal secrétaire-d'État de Sa Majesté, ayant le département des affaires étrangères;

Et le très-honorable Stephen Lushington, conseiller de Sa Majesté en son conseil privé, et juge de sa haute cour d'Amirauté.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu les articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Afin que le pavillon de Sa Majesté le Roi des Français et celui de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande ne puissent être usurpés, contrairement au droit des gens et aux lois en vigueur dans les deux pays, pour couvrir la traite des Noirs; et, afin de pourvoir plus efficacement à la suppression de ce trafic, Sa Majesté le Roi des Français s'engage à établir, dans le plus court délai possible, sur la côte occidentale de l'Afrique, depuis le cap Verd jusqu'au 16° 30, de latitude méridionale, une force navale composée au moins de 26 croiseurs, tant à voile qu'à vapeur; et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande s'engage à établir, dans le plus court délai possible, sur la même partie de la côte occidentale de l'Afrique, une force navale composée au moins de 26 croiseurs, tant à voile qu'à vapeur, et sur la côte orientale de l'Afrique le nombre de croiseurs que sa dite

Majesté jugera suffisant pour la suppression de la traite sur cette côte, lesquels croiseurs seront employés dans le but ci-dessus indiqué, conformément aux dispositions suivantes :

ART. 2.

Les dites forces navales françaises et anglaises agiront de concert pour la suppression de la traite des Noirs. Elles établiront une surveillance exacte sur tous les points de la côte occidentale d'Afrique où se fait la traite des Noirs, dans les limites désignées par l'article 1^er^. Elles exerceront, à cet effet, pleinement et complétement tous les pouvoirs dont la couronne de France et celle de la Grande-Bretagne sont en possession pour la suppression de la traite des Noirs, sauf les modifications qui vont être ci-après indiquées en ce qui concerne les navires français et anglais.

ART. 3.

Les officiers au service de Sa Majesté le Roi des Français et les officiers au service de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, qui seront respectivement chargés du commandement des escadres françaises et anglaises destinées à assurer l'exécution de la présente Convention, se concerteront sur les meilleurs moyens de surveiller exactement les points de la côte d'Afrique ci-dessus indiqués, en choisissant et en désignant les lieux de station, et en confiant ces postes aux croiseurs des deux nations, agissant ensemble ou séparément, selon qu'il sera jugé convenable; de telle sorte, néanmoins, que, dans le cas où l'un de ces postes serait spécialement confié aux croiseurs de l'une des deux nations, les croiseurs de l'autre nation puissent, en tout temps, y venir exercer les droits qui leur appartiennent pour la suppression de la traite des Noirs.

ART. 4.

Des traités pour la suppression de la traite des Noirs seront négociés avec les princes ou chefs indigènes de la partie

de la côte occidentale d'Afrique ci-dessus désignée, selon qu'il paraîtra nécessaire aux commandants des escadres françaises et anglaises.

Ces traités seront négociés ou par les commandants eux-mêmes, ou par les officiers auxquels ils donneront à cet effet des instructions.

ART. 5.

Les traités ci-dessus mentionnés n'auront d'autre objet que la suppression de la traite des Noirs. Si l'un de ces traités vient à être conclu par un officier de la marine britannique, la faculté d'y accéder sera expressément réservée à Sa Majesté le Roi des Français; la même faculté sera réservée à Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, dans tous les traités qui pourraient être conclus par un officier de la marine française. Dans le cas où Sa Majesté le Roi des Français et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande deviendraient tous deux parties contractantes à de tels traités, les frais qui auraient pu être faits pour leur conclusion, soit en cadeaux ou autres dépenses semblables, seront supportés également par les deux nations.

ART. 6.

Dans le cas où il deviendrait nécessaire, conformément aux règles du droit des gens, de faire usage de la force pour assurer l'observation des traités conclus en conséquence de la présente convention, on ne pourra y avoir recours, soit par terre, soit par mer, que du commun consentement des officiers commandant les escadres françaises et anglaises.

Et s'il était jugé nécessaire, pour atteindre le but de la présente convention, d'occuper quelques points de la côte d'Afrique ci-dessus indiqués, cette occupation ne pourrait avoir lieu que du commun consentement des deux hautes parties contractantes.

ART. 7.

Dès l'instant où l'escadre que Sa Majesté le Roi des Fran-

çais doit envoyer à la côte d'Afrique, sera prête à commencer ses opérations sur ladite côte, Sa Majesté le Roi des Français le notifiera à Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande : et les deux hautes parties contractantes feront connaître, par une déclaration commune, que les mesures stipulées dans la présente convention sont sur le point d'entrer en cours d'exécution : ladite déclaration sera publiée partout où besoin sera.

Dans les trois mois qui suivront la publication de ladite déclaration, les mandats délivrés aux croiseurs des deux nations en vertu des conventions de 1831 et 1833 pour l'exercice du droit de visite réciproque, seront respectivement restitués.

ART. 8.

Attendu que l'expérience a fait voir que la traite des Noirs, dans les parages où elle est habituellement exercée, est souvent accompagnée de faits de piraterie dangereux pour la tranquillité des mers et la sécurité de tous les pavillons ; considérant, en même temps, que si le pavillon porté par un navire est, *primâ facie*, le signe de la nationalité de ce navire, cette présomption ne saurait être considérée comme suffisante pour interdire, dans tous les cas, de procéder à sa vérification ; puisque, s'il en était autrement, tous les pavillons pourraient être exposés à des abus en servant à couvrir la piraterie, la traite des Noirs, ou tout autre commerce illicite ; afin de prévenir toute difficulté dans l'exercice de la présente convention, il est convenu que des instructions fondées sur les principes du droit des gens et sur la pratique constante des nations maritimes, seront adressées aux commandants des escadres et stations françaises et anglaises sur la côte d'Afrique.

En conséquence, les deux Gouvernements se sont communiqué leurs instructions respectives, dont le texte se trouve annexé à la présente convention.

ART. 9.

Sa Majesté le Roi des Français et Sa Majesté la Reine du

Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, s'engagent réciproquement à continuer d'interdire, tant à présent qu'à l'avenir, toute traite des Noirs dans les colonies qu'elles possèdent ou pourront posséder par la suite, et à empêcher, autant que les lois de chaque pays le permettront, leurs sujets respectifs de prendre dans ce commerce une part directe ou indirecte.

ART. 10.

Trois mois après la déclaration mentionnée en l'article 7, la présente convention entrera en cours d'exécution. La durée en est fixée à dix ans. Les conventions antérieures seront suspendues. Dans le cours de la cinquième année, les deux hautes parties contractantes se concerteront de nouveau, et décideront, selon les circonstances, s'il convient, soit de remettre en vigueur tout ou partie desdites conventions, soit de modifier ou d'abroger tout ou partie de la convention actuelle. A la fin de la dixième année, si les conventions antérieures n'ont pas été remises en vigueur, elles seront considérées comme définitivement abrogées. Les hautes parties contractantes s'engagent, en outre, à continuer de s'entendre pour assurer la suppression de la traite des Noirs par tous les moyens qui leur paraîtront les plus utiles et les plus efficaces, jusqu'au moment où ce trafic aura été complétement aboli.

ART. 11.

La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Londres à l'expiration de dix jours à compter de ce jour, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le 29 mai 1845.

Signé : (L. S.) SAINTE-AULAIRE.
(L. S.) V. BROGLIE.
(L. S.) ABERDEEN,
(L. S.) STEPHEN LUSHINGTON.

ANNEXE

MENTIONNÉE DANS L'ARTICLE 8 DE LA CONVENTION ENTRE LA FRANCE ET LA GRANDE-BRETAGNE, POUR LA SUPPRESSION DE LA TRAITE DES NOIRS, SIGNÉE A LONDRES, LE 29 MAI 1845.

Instructions du Ministre de la marine et des colonies au commandant de la division navale stationnée sur la côte occidentale d'Afrique, pour l'exécution de la convention signée à Londres avec la Grande-Bretagne, le 29 mai 1845.

MONSIEUR LE COMMANDANT,

Une convention conclue le 29 mai 1845, entre Sa Majesté le Roi des Français et Sa Majesté la Reine de la Grande-Bretagne, et dont vous trouverez ici copie, règle sur de nouvelles bases la surveillance et la répression que les deux pays se sont engagés à exercer, de concert, sur la traite des esclaves. Toujours d'accord sur le but à poursuivre, et fermement résolus à obtenir, par les voies les plus promptes, l'extinction de ce trafic criminel, les deux Gouvernements ont reconnu la nécessité d'y appliquer des combinaisons entièrement distinctes de celles que consacraient les traités de 1831 et de 1833.

La station d'Afrique aura à prendre, à l'exécution de ce nouveau traité, la part la plus active et la plus importante. Vous devez donc vous pénétrer de l'esprit de cet acte et du sens de chacune de ses dispositions. Vous n'oublierez jamais que la principale de vos obligations, comme commandant de cette division, est de faire produire à cette convention tous les résultats que les deux puissances contractantes sont en droit d'en attendre.

La base de ces arrangements, le principe de l'œuvre à poursuivre en commun de la part de la France et de l'Angleterre, c'est un accord complet et soutenu entre la station française et celle de la Grande-Bretagne. Dès votre arrivée

à la côte d'Afrique, vous vous mettrez immédiatement en rapport avec l'officier commandant les forces anglaises, afin d'établir, dès le début, le concert qui devra présider à l'ensemble et aux détails de vos opérations. Vous examinerez en commun, pour l'ordre de service à établir, les points de la côte qui sont des foyers de traite déjà connus, et qui doivent être serrés de près par les deux croisières. Vous vous entendrez pour connaître subséquemment et faire également surveiller, à mesure qu'il y aura lieu, les localités où la traite se transporterait, et vous ferez, en conséquence, la distribution des croiseurs placés sous vos ordres sur toutes les parties de côte où le mode de coopération devra être appliqué simultanément ou alternativement.

Vous donnerez une attention toute particulière aux moyens à employer pour obtenir l'abandon du trafic des esclaves par les rois ou chefs des peuplades qui habitent le littoral. Quelques-uns ont déjà été amenés à y renoncer; d'autres paraissent disposés à prendre le même parti; le plus grand nombre a encore besoin d'y être déterminé par des négociations et par des promesses de dédommagements. Maintenir les premiers dans l'observation de leurs engagements, réduire, autant que possible, par des traités librement consentis, le nombre de ceux qui servent encore d'auxiliaires ou d'associés aux traitants : tels sont, à cet égard, les résultats que le système de coopération se propose de réaliser. La communauté d'intention et d'action dans ce but, est un point essentiel à régler entre les commandants des deux divisions. Je vous recommande donc de vous entendre avec le chef de la division britannique, afin de déterminer les démarches dont chacun de vous devra se charger pour le succès de cette partie importante de la nouvelle convention.

L'accord qui se sera établi entre vous deux devra aussi se former à tous les degrés de la hiérarchie entre les officiers des deux escadres. Le commandant de la station anglaise recevra, à cet égard, la même recommandation qui, de part et d'autre, sera applicable, non-seulement aux cas de coo-

pération explicitement stipulés par le traité, mais aussi à toutes les circonstances qui comporteront entre les bâtiments, les états-majors et les équipages des deux divisions, l'échange de bons procédés et la réciprocité du concours moral et matériel. Le devoir de chacun, à bord des croiseurs des deux nations, sera donc, tout en maintenant l'indépendance réciproque, de s'entr'aider constamment dans l'exécution des ordres supérieurs, et de se communiquer toutes les informations utiles au succès des dispositions adoptées en tout ce qui se rattache à la répression du trafic des esclaves.

Quant aux navires de commerce et aux croiseurs portant le pavillon des autres nations dont les Gouvernements ont successivement conclu avec la France des conventions basées sur le principe du droit de visite, et conformes aux traités de 1831 et de 1833, il n'y a rien de modifié à l'état de choses réglé par ces actes, et vous aurez à exécuter, pour ce qui les concerne, les instructions générales précédemment émanées de mon département. Je me borne donc à vous rappeler ici que ces pays sont la Sardaigne, la Toscane, les Deux-Siciles, la Suède, le Danemarck et les villes Anséatiques. Je dois maintenant fixer votre attention sur l'article 6 de la nouvelle convention.

Cet article rappelle un fait bien connu de tous les officiers qui ont été employés depuis trente ans à la répression de la traite des Noirs.

Tous les navires qui se livrent à ce commerce sont pourvus d'armes de guerre, telles que sabres, fusils, pistolets, et quelques-uns même ont à bord de petits canons ou des pierriers. Cette précaution leur est indispensable, ne fût-ce que pour maintenir dans l'obéissance, avec quelques hommes d'équipage, plusieurs centaines de Noirs violemment arrachés à leurs familles et à leur sol natal.

Mais il arrive fréquemment que les commandants et les équipages des vaisseaux négriers font emploi de leurs armes dans un autre but non moins criminel ; qu'ils se livrent, soit entre eux, soit à l'égard des habitants de la côte ou des Européens qui la fréquentent, à des actes de déprédation et de

brigandage. C'est ce qu'attestent les instructions remises à vos prédécesseurs, et en particulier celles que le gouverneur du Sénégal a données aux officiers employés à la station d'Afrique, le 15 juillet 1841.

C'est également un fait constant, que presque tous les navires négriers ont à bord des expéditions doubles, des papiers émanés, en apparence, de plusieurs gouvernements différents, des rôles d'équipages faux qui leur permettent de se donner, selon l'occurrence, pour appartenir tantôt à une nation, tantôt à une autre.

C'est d'ordinaire à Saint-Thomas et à l'île de Cuba que se fabriquent ces faux papiers de bord, sur lesquels les formules imprimées et les signatures autographes des diverses autorités de chaque nation maritime sont contrefaites plus ou moins habilement.

Vous connaissez les dispositions de la loi du 12 avril 1825 sur la piraterie; vous savez que cette loi considère comme pirates, non-seulement les équipages des navires armés qui se livrent à des actes de déprédation, mais ceux qui naviguent sans papiers de bord, ou avec des papiers qui ne justifient point la régularité de l'expédition, ou, enfin, avec des commissions émanées de plusieurs Puissances ou États différents, le mot *commission* étant entendu ici non-seulement des lettres de marque en temps de guerre, mais des expéditions délivrées aux navires marchands en temps de paix (1).

La loi de 1825 n'a fait, en cela, que reproduire et consacrer de nouveau les principes reçus, la doctrine qui sert de fondement à notre législation maritime, à l'ordonnance de 1554, à l'ordonnance de 1681, admise comme autorité dans toute l'Europe (2), à celle de 1718 et au dé-

---

(1) Rapport sur la loi du 12 avril 1825 à la Chambre des Pairs, par M. le baron Portal. — *Moniteur* de 1825, 1er vol. p. 190.

(2) Discours du Garde des sceaux. — Discours de M. Pardessus. (Séance de la Chambre des Députés du 25 avril 1825.)

cret du 2 prairial an II; et ces principes ont toujours été appliqués par nos tribunaux, tant aux navires français qu'aux navires étrangers, sans avoir donné lieu à aucune réclamation.

Vous savez également qu'en cas de soupçon de piraterie, le droit des gens reconnu par toutes les nations civilisées autorise tout vaisseau de guerre, à quelque puissance qu'il appartienne, à arrêter le navire suspect, quel que soit le pavillon porté par ce navire, sauf à le conduire devant la juridiction qui doit prononcer sur la validité de la saisie et sur la poursuite du crime.

Toutes les fois donc qu'un navire vous sera signalé comme suspect d'acte que notre législation qualifie *piraterie* selon le droit des gens (à la différence de ceux qu'elle assimile simplement à la piraterie, et qui ne sont tels que selon notre droit national) vous êtes autorisé à arrêter le navire, à vérifier si les soupçons sont fondés.

Comme l'exercice de ce droit, néanmoins, pourrait donner lieu à des abus, s'il n'était pas contenu dans de justes limites par la loyauté et la discrétion des officiers qui en sont investis, vous n'oublierez pas qu'en pareil cas, les soupçons doivent être réels et graves; que la vérification de la nationalité des navires, et de la régularité de l'expédition, si le cas échet, doit être limitée aux mesures strictement nécessaires pour atteindre ce but, et que toute arrestation opérée légèrement et avec un déploiement de forces et des procédés que les circonstances ne justifieraient pas, serait, de votre part, un acte répréhensible et qui pourrait donner ouverture à des réclamations fondées.

La loi du 12 avril 1825 ne considère point comme un acte de piraterie le simple fait d'arborer un pavillon qu'on n'a pas le droit de porter : c'est, néanmoins, un acte contraire au droit des gens, un acte frauduleux, et qui, s'il était toléré, rendrait impossible toute police de la mer, toute surveillance des bâtiments de guerre sur les bâtiments mar-

chands, même celle qu'un croiseur est appelé à exercer sur les navires de sa propre nation.

S'il suffisait, pour qu'un navire français chargé de Noirs échappât à votre vigilance, qu'il arborât le pavillon d'une autre nation, si ce simple fait le rendait pour vous inviolable, lors même que vous auriez la certitude qu'il est français, qu'il fait la traite des Noirs, et que le pavillon qu'il porte est usurpé, toute croisière deviendrait inutile; vous ne pourriez ni réprimer le commerce prohibé, ni protéger le commerce licite.

Lors donc que vous aurez lieu de soupçonner quelque fraude de cette nature, vous pourrez vérifier la nationalité du batiment suspect. Si vos soupçons se trouvent fondés, si le bâtiment suspect se trouve être, en effet, ou français, ou soumis à votre surveillance, en vertu des traités actuellement en vigueur, et si ce navire est réellement engagé dans la traite des Noirs, vous n'hésiterez point à l'arrêter. Aucune nation ne serait fondée à réclamer pour son pavillon le droit de protéger les crimes et de soustraire les criminels qui lui sont étrangers, aux châtiments qui leur est dû. Si vos soupçons, au contraire, ne sont pas fondés, si le navire suspect appartient *bonâ fide* à la nation dont il porte le pavillon, vous n'hésiterez point à le relâcher sur-le-champ, sauf à donner avis du fait aux croiseurs qui auraient le droit de l'arrêter.

Vous ne perdrez jamais de vue, dans cette opération, que vous agissez à vos risques et périls, et que si, par votre fait, le bâtiment suspect éprouvait quelques dommages, il aurait droit à une indemnité.

Vous ne sauriez donc user, à son égard, de trop de ménagements.

Signé par le Ministre de la marine.

(L. S.)

(L. S.)

ANNEXE

MENTIONNÉE EN L'ARTICLE 8 DE LA CONVENTION CONCLUE ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LA FRANCE, POUR LA SUPPRESSION DE LA TRAITE EN AFRIQUE, SIGNÉE A LONDRES, LE 29 MAI 1845.

Instructions pour l'officier supérieur des bâtiments et vaisseaux de Sa Majesté sur la côte occidentale d'Afrique, en conformité avec la convention signée à Londres avec la France, le 29 mai 1845.

Par les commissaires munis des pouvoirs du lord grand amiral du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, etc.

Nous vous transmettons ci-joint copie d'une convention conclue entre Sa Majesté et le Roi des Français, en date du 29 mai 1845, stipulant que les parties contractantes entretiendront, chacune, sur la côte occidentale d'Afrique, une force navale d'au moins 26 vaisseaux, destinée à empêcher la traite, en exerçant une stricte surveillance sur tous les points de la côte occidentale où ce trafic a lieu, du cap Verd au 16° 3' latitude sud, et en usant de tous les pouvoirs dont sont investies, à cet effet, les couronnes de France et de Grande-Bretagne. Nous désirons que vous saisissiez toutes les occasions et que vous n'épargniez aucun effort pour atteindre l'objet de cette convention.

Vous saisirez la première occasion de vous aboucher avec l'officier commandant l'escadre française, afin de coopérer avec lui à l'exécution de cette convention, et de concerter ensemble les moyens les plus efficaces de surveillance à exercer sur les points de la côte d'Afrique susmentionnés, en choisissant et en désignant les stations à établir, et en les occupant vous-même, soit conjointement avec les croi-

seurs français, soit séparément avec les forces placées sous vos ordres, ou bien en en laissant la surveillance exclusive aux forces navales françaises, suivant qu'il aura été jugé le plus convenable.

Toutefois, vous remarquerez que, dans le cas où une station serait spécialement confiée à la surveillance des croiseurs d'une des deux nations, les croiseurs de l'autre pourraient y entrer en tout temps, afin d'y exercer leurs droits respectifs pour la suppression de la traite des Noirs.

Vous déterminerez, d'accord avec le commandant de l'escadre française, quels sont les princes et les chefs indigènes avec lesquels il conviendra de négocier des traités pour la suppression de la traite; et vous êtes autorisé à négocier lesdits traités, soit personnellement, soit par un officier muni d'instructions spéciales à cet effet. Ces traités devront être faits dans la forme indiquée par le modèle de convention inséré comme appendice au chapitre VII des instructions délivrées le 12 juin 1844 aux officiers des forces navales de Sa Majesté, employées à la suppression de la traite.

Toutes les fois qu'en vertu de cette convention, il sera nécessaire de poursuivre, par la force, l'exécution d'un traité conclu simultanément par Sa Majesté et par le Roi des Français avec un chef indigène, vous vous concerterez avec le commandant de l'escadre française sur cet emploi de la force à cet effet, et vous vous entendrez pour agir, soit conjointement avec les forces françaises, soit séparément, suivant qu'il sera jugé plus convenable. Mais, quant à ces traités faits en commun, vous n'emploierez pas la force sans le consentement du commandant de l'escadre française.

Vous êtes tenu, vous et les officiers commandants des vaisseaux de Sa Majesté, de communiquer, en toute occasion, aux officiers de l'escadre française, tout renseignement propre à faire découvrir les fraudes des négriers. Vous devez surtout leur faire connaître ceux des navires présumés français, soupçonnés de se livrer à la traite, que vous ren-

contreriez ou dont vous entendriez parler dans le cours de la croisière ; et vous ordonnerez aux officiers, placés sous vos ordres, de s'acquitter strictement de ce devoir.

Quant au droit de visite et de détention des navires appartenant à des nations qui ont conclu des traités avec la Grande-Bretagne pour la suppression de la traite, et à l'égard des navires qui n'ont aucun droit à réclamer le pavillon d'aucune nation, vous vous conformerez aux instructions basées sur le statut promulgué dans la seconde et la troisième année du règne de Sa Majesté Victoria, chapitre 73, et sur les traités en vigueur avec les pays étrangers, ainsi que sur les actes du Parlement y relatifs, dont copie vous a été délivrée ; les présentes instructions ne s'y rapportant en aucune manière.

Vous ne devez ni capturer, ni visiter les navires français, ni exercer à leur égard aucune intervention, et vous donnerez aux officiers sous votre commandement l'ordre formel de s'en abstenir. En même temps, vous vous rappellerez que le Roi des Français est loin d'exiger que le pavillon français assure aucun privilége à ceux qui n'ont pas le droit de l'arborer, et que la Grande-Bretage ne permettra pas aux vaisseaux des autres nations d'échapper à la visite et à l'examen en hissant un pavillon français ou celui de toute autre nation, sur laquelle la Grande-Bretagne n'aurait pas, en vertu d'un traité existant, le droit de visite.

En conséquence, quand des renseignements communiqués à l'officier commandant du croiseur de Sa Majesté, et que les manœuvres du navire ou tout autre motif suffisant, auront donné lieu de croire que le navire n'appartient pas à la nation dont il porte les couleurs, cet officier mettra, si le temps le permet, le cap sur le navire soupçonné, après lui avoir fait connaître son intention en le hélant : il détachera une chaloupe vers ce bâtiment pour s'assurer de sa nationalité, sans le forcer à s'arrêter, dans le cas ou il appartiendrait réellement à la nation dont il arbore les couleurs et ne serait pas, par conséquent, susceptible d'être visité. Mais si

la force du vent ou toute autre circonstance rendait ce mode d'examen impraticable, il engagera le vaisseau soupçonné à amener, afin de pouvoir vérifier sa nationalité.

Il sera même autorisé à l'y contraindre, en cas de besoin, sans perdre jamais de vue qu'il ne doit recourir à ces moyens coërcitifs qu'après avoir épuisé tous les autres. L'officier qui abordera le navire étranger devra, dans le premier cas, se borner à s'assurer par l'examen des papiers de bord ou par toute autre preuve, de la nationalité de ce navire, et si ce dernier appartient réellement à la nation dont il porte les couleurs, et n'est pas, par conséquent, susceptible d'être soumis à la visite, il le quittera immédiatement, offrant de spécifier sur les papiers de bord, et le motif qui lui a fait soupçonner sa nationalité, et le nombre de minutes pendant lequel le vaisseau aura été retenu pour cet objet (si toutefois il a été retenu).

Cette déclaration doit être signée par l'officier qui aura abordé, spécifier son rang et le nom du croiseur de Sa Majesté, et indiquer si le commandant du navire visité a consenti, ou non, à cette annotation sur les papiers de bord (car elle ne devrait pas y être portée sans son consentement). Lesdites particularités seront immédiatement insérées sur le journal du bord du croiseur de Sa Majesté; un rapport complet et détaillé sera adressé directement en Angleterre au secrétaire de l'amirauté par la première occasion; ce même rapport vous sera aussi adressé, à vous, en votre qualité d'officier supérieur de la station, afin que vous puissiez l'envoyer à notre secrétaire avec les observations que vous croirez devoir ajouter.

Les officiers commandants des navires de Sa Majesté ne perdront pas de vue que le soin d'exécuter les instructions ci-dessus doit être rempli avec une grande précaution et une extrême circonspection, car si quelque préjudice était causé par un examen sans motif suffisant, ou parce que cet examen aurait été accompli d'une manière peu convenable, un dédommagement sera acquis à la partie lésée, et l'officier

qui aurait fait faire un examen sans motif suffisant, ou qui l'aurait accompli d'une manière peu convenable, encourrait le déplaisir du Gouvernement de Sa Majesté.

Ainsi, dans le cas où le soupçon du commandant est fondé, et lorsque le vaisseau examiné n'appartient pas à la nation dont il porte cependant les couleurs, le commandant du croiseur de Sa Majesté le traitera comme il serait autorisé et chargé de le faire, si le bâtiment n'avait pas été couvert par un faux pavillon.

Donné, etc.

(L. S.)
(L. S.)

NOTA. Le texte en anglais de cette annexe est déposé aux archives de la Chambre, où MM. les Pairs pourront en prendre connaissance.

IMPRESSIONS

N° 142.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit de 13 millions pour l'amélioration de la rade de Toulon et du port de Port-Vendres ;

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 à la Chambre des Députés dans la séance du 28 juin 1845, sera présenté à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies, que nous chargeons d'en soutenir la discussion, assisté de M. Jubelin, conseiller d'État, sous-secrétaire d'État au même département, et de M. Boucher, directeur des ports et arsenaux.

Article premier.

Une somme de treize millions est affectée aux

travaux extraordinaires ci-après, à exécuter par le département de la marine, savoir :

1° Curage et défense de la petite rade de Toulon . . . . . 10.500.000 fr.

2° Amélioration de Port-Vendres 2.500.000

Somme égale . . . . 13.000.000 fr.

Cette allocation sera répartie, à partir de 1846, entre six exercices consécutifs pour les travaux de Toulon, et trois exercices consécutifs pour les travaux de Port-Vendres.

ART. 2.

Les crédits ouverts pour les travaux mentionnés ci-dessus, prendront place à la suite de la seconde section du budget de la marine (travaux extraordinaires), et formeront l'objet de deux chapitres spéciaux.

La portion de ces crédits qui n'aura pas été employée dans le courant d'une année, pourra être réimputée sur l'exercice suivant, avec les mêmes affectations, au moyen de crédits supplémentaires qui seront ouverts provisoirement par ordonnances royales, et soumis à la sanction législative dans les formes prescrites par les articles 4 et 5 de la loi du 24 avril 1833.

Les annulations correspondantes de crédits sur l'exercice précédent, seront proposées dans le même projet de loi.

ART. 3.

Sur les allocations déterminées par l'article 1er, il est ouvert au Ministre de la marine, sur l'exercice 1846, un crédit de deux millions cinq cent mille francs, réparti de la manière suivante :

1° Curage et défense de la petite rade de Toulon	1.700.000 fr.
2° Amélioration de Port-Vendres	800.000
Somme égale . . .	2.500.000 fr.

ART. 4.

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

ART. 5.

Chaque année il sera rendu compte aux Chambres de la situation des travaux exécutés en vertu de la présente loi, et du montant des sommes dépensées.

PARIS, le 1er juillet 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,

L'établissement naval de Toulon est de la plus haute importance, et excite à juste titre la sollicitude du Gouvernement du Roi.

La petite rade située en avant du port présente, dans une partie très-étendue de son fonds, des bancs élevés qui existent, pour la plupart, de temps immémorial, mais qui ont éprouvé, par l'effet des alluvions et de la végétation sous-marine, des accroissements tels, qu'aujourd'hui les mouvements des grands bâtiments de guerre ne s'exécutent plus qu'avec beaucoup de difficulté.

Les inconvénients de cet état de choses étaient depuis longtemps reconnus, et le développement qu'a reçu dans ces derniers temps la navigation par la vapeur, a fait sentir plus vivement la nécessité d'y porter remède.

En enlevant les vases qui se sont accumulées, par la succession des temps, sur cette vaste surface d'environ 600 hectares, on acquerra les moyens de placer à l'aise tous les bâtiments, tant à voiles qu'à vapeur, que les plus grandes exigences d'une guerre maritime pourraient engager la France à réunir dans la Méditerranée. Dans cette situation, la flotte serait tout à la fois à l'abri du plus mauvais temps, parfaitement protégée contre toute attaque de l'en-

nemi, et à portée des ressources de l'arsenal pour les réparations et le ravitaillement.

Les études auxquelles l'administration s'est livrée ont fait évaluer à 10 millions de francs les travaux à faire pour curer la petite rade de Toulon à une profondeur constante de 9 mètres 50 cent. Cette dépense est considérable, sans doute; mais nous avons pensé qu'elle ne pouvait être mise en balance avec les avantages importants que la marine retirera de l'amélioration projetée.

Pour prémunir les bâtiments mouillés en petite rade contre les attaques qu'un ennemi audacieux pourrait entreprendre à l'aide de brûlots ou de bâtiments à vapeur, il a été jugé nécessaire de rétrécir la passe qui sépare la grande rade de la petite rade, afin de faciliter le placement d'une chaîne mobile, qui pourrait au besoin fermer entièrement l'entrée de cette dernière.

Ce résultat s'obtiendra par la construction de deux jetées, partant des deux rives opposées, ayant chacune 200 à 250 mètres de longueur, et laissant entre elles un intervalle d'environ 700 mètres. La plus grande de ces digues pourrait être couronnée d'une batterie de quarante à cinquante bouches à feu du plus fort calibre, qui accroîtrait d'une manière notable les moyens actuels de défense maritime. On a évalué à 500.000 fr. la dépense à faire pour la construction complète de la plus petite jetée et pour les enrochements de la seconde, seule partie qui doive être mise à la charge de la marine.

Ainsi les travaux projetés à Toulon nécessi-

tent l'allocation d'un crédit extraordinaire de 10.500.000 fr., qui serait réparti sur six exercices consécutifs. Les travaux s'exécuteront à l'entreprise par suite d'adjudication avec concurrence et publicité.

La France possède à l'extrémité opposée du golfe de Lyon et près de la frontière d'Espagne un autre port, dont les avantages naturels, signalés dès la fin du 17e siècle par Vauban, ont encore acquis un plus haut degré d'importance depuis la création de la navigation par la vapeur : c'est Port-Vendres.

Au moyen de travaux peu dispendieux, Port-Vendres peut être mis en état de recevoir non-seulement les bâtiments à vapeur des plus grandes dimensions, mais aussi des vaisseaux du premier rang, ce qui serait en temps de guerre une ressource extrêmement précieuse. Il s'agirait d'établir à l'entrée du port une jetée qui rendrait la mer plus tranquille à l'intérieur, de creuser le port à 9 mètres 50 centimètres de profondeur, et de porter de 6 à 9 mètres celle du bassin actuel du commerce. Cette opération, qui devrait être exécutée dans trois ans, occasionnerait une dépense estimée à 2.500.000 fr.

C'est donc, Messieurs les Pairs, un crédit extraordinaire de 13 millions que nous avons eu à demander pour le double objet dont nous venons de vous entretenir. La Chambre des Députés a donné une entière adhésion au projet de loi que nous lui avons présenté pour obtenir ce crédit.

L'intérêt que la Chambre des Pairs a constamment manifesté en faveur de la marine, nous donne l'espoir qu'elle voudra bien accorder également un vote favorable à ce projet.

IMPRESSIONS
N° 143.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 1er juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la reconstruction de l'arsenal d'Amiens ;
Président du conseil des Ministres.

AVEC l'Exposé des motifs par le Ministre de la guerre.

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 28 juin dernier, 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 de M. le lieutenant-général Tugnot de Lanoye.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de cent quatre-vingt-huit mille fr. (188.000) est spécialement affectée aux travaux à entreprendre pour la reconstruction de l'arsenal d'Amiens, sur un terrain dépendant du domaine militaire situé dans la citadelle de cette ville.

ART. 2.

Sur l'allocation spécifiée à l'article précédent, il est ouvert au Ministre secrétaire d'Etat de la guerre, sur l'exercice 1845, un crédit de cinquante mille francs (50.000 fr.), et sur l'exercice 1846 un autre crédit de cent mille fr. (100.000 fr.).

Les portions de crédits qui n'auraient pu être employées pendant un exercice, seront reportées sur l'exercice suivant.

ART. 3.

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 bâtiments et terrains dépendant de l'arsenal de la ville d'Amiens. Le Ministre des finances est autorisé à faire procéder, suivant les formes prescrites pour l'aliénation des domaines de l'Etat, à la vente de ces bâtiments et terrains aussitôt qu'ils seront rendus disponibles.

FAIT au palais des Tuileries, le 1er juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé Mal Duc DE DALMATIE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Roi nous a chargés de soumettre à la Chambre des Pairs un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour objet la reconstruction, dans la citadelle d'Amiens, de l'arsenal existant dans l'intérieur de cette ville.

Le devis du nouvel arsenal s'élève, en somme ronde, à 188.000 francs.

La vente des immeubles composant l'arsenal actuel, qui seront remis à l'administration des domaines pour être aliénés au profit du Trésor, pourra produire, d'après un rapport de M. le directeur-général de cette administration, en date du 28 mars dernier, la somme de 263.000 fr.

Ainsi, le produit de la vente des immeubles existants excédera la dépense de la construction nouvelle, d'une somme de 75.000 francs, qui profitera au Trésor.

La translation de l'arsenal actuel, de la ville dans la citadelle, est d'une utilité incontestable, sous le rapport de la défense, puisque cet établissement, qui menace ruine et manque de protection au milieu d'une ville ouverte, sera remplacé par un établissement neuf situé, à l'abri de toute atteinte, dans un poste militaire restauré.

Subsidiairement, et en vue des améliorations projetées dans le quartier central et populeux de la ville où se trouve l'arsenal existant, son déplacement est, depuis plusieurs années, réclamé par le conseil municipal d'Amiens et par le conseil général de la Somme.

Il résulte de l'exposé qui précède, que ce déplacement sera à la fois dans l'intérêt du Trésor, du département de la guerre et de la ville d'Amiens.

Nous sommes d'autant plus fondés à espérer que vous voudrez bien, Messieurs les Pairs, accorder les crédits nécessaires pour l'effectuer, que ces crédits ne seront, en réalité, qu'une simple avance à faire par le Trésor, et que couvrira, et bien au delà, le produit de la vente des immeubles délaissés.

Nous allons donner lecture du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations.

PRESSIONS
144.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit d'un million pour travaux à exécuter au palais de la Chambre des Députés;

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 M. Vatout, conseiller d'Etat, président du conseil général des bâtiments civils, et de M. de Noue, maître des requêtes, chef de la division des bâtiments civils, au ministère des travaux publics.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre das travaux publics un crédit de un million de francs (1.000.000 fr.), qui sera employé à l'agrandissement et à la restauration de l'hôtel de la Présidence et à d'autres travaux à exécuter au palais de la Chambre des Députés.

ART. 2.

Sur le crédit ouvert à l'article premier, il est attribué à l'exercice 1845 une somme de quatre cent mille francs, ci. . . . . 400.000 fr.

Et à l'exercice 1846, quatre cent mille francs, ci. 400.000

ART. 3.

Les portions de crédit qui n'auront pu être consommées à la fin d'un exercice, pourront être reportées à l'exercice suivant.

ART. 4.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen des ressources accordées pour l'exercice 1845, par la loi du 4 août 1844, et à accorder pour les besoins des exercices suivants.

ART. 5.

Chaque année, il sera rendu aux Chambres un compte spécial de la situation des travaux exécutés en vertu de la présente loi.

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 1er juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Depuis le vote de la loi du 20 juin 1843, qui a mis la Chambre des Députés en possession de la totalité des dépendances du palais Bourbon, on a dû s'occuper des moyens de restaurer l'hôtel affecté au Président de la Chambre, et d'assurer à la personne investie de ces éminentes fonctions une habitation de famille qui n'existe pas dans l'état actuel de cet hôtel.

D'après un programme rédigé par MM. les questeurs, trois partis différents avaient été indiqués :

1° L'appropriation, au logement de famille, de l'ancien hôtel de Feuchères, à gauche de l'avenue qui conduit à la Présidence ;

2° La surélévation de deux petits pavillons à droite et à gauche de l'hôtel actuel ;

3° La construction d'un étage au-dessus de l'hôtel.

La nouvelle destination qui a été donnée à une partie du jardin du palais Bourbon, pour y construire un ministère des affaires étrangères, ne permettrait plus de songer à établir l'habitation du Président à l'ancien hôtel Feuchères; il y aurait d'ailleurs de graves inconvénients à séparer

ainsi le logement particulier des appartements de réception. Cette combinaison a été abandonnée.

La surélévation des petits pavillons a été reconnue inadmissible, et dans tous les cas insuffisante.

La construction d'un étage au-dessus de l'hôtel est donc le seul parti auquel on peut s'arrêter, en ce qu'il réunit toutes les conditions de dignité et de convenance. Un projet définitif a été rédigé en ce sens, et soumis à l'appréciation de la Chambre des Députés. Ce projet se composait, indépendamment de l'étage à construire, de la restauration du rez-de-chaussée et des pavillons latéraux, de l'établissement du chauffage, de la construction d'une galerie de communication entre l'hôtel et la salle des séances de la Chambre, en remplacement du passage actuel qui est dans le plus mauvais état ; de l'ameublement de l'hôtel de la Présidence et de divers ouvrages accessoires. La dépense totale était évaluée à 1.368.200 francs.

Savoir :

Construction du premier étage de l'hôtel de la Présidence.	177.000f	227.000f
Restauration des pavillons.	50.000	
Restauration du rez-de-chaussée. .		297.000
Etablissement du chauffage. . . .		51.000
Construction de la galerie.		400.000
Bâtiment de communication avec la salle des Pas-Perdus.		50.000
A reporter. . . .		1.025.000

Report . . .		1,025.000 f
Ameublement de l'hôtel de la Présidence.		250.000
Restauration du bâtiment à gauche du jardin.	24.500 f	
Pavage de l'avenue. . . .	27.000	
Grille d'entrée de l'avenue.	24.000	93.200
Trottoirs extérieurs. . .	17.700	
Total.		1.368.200

La nécessité de restaurer l'hôtel de la Présidence de la Chambre des Députés ne saurait être révoquée en doute ; une partie des parquets est à renouveler, les peintures et les dorures sont altérées ou effacées entièrement, les fenêtres et les portes sont en mauvais état.

La construction d'un étage supérieur ne peut être le sujet d'une contestation, car les appartements du rez-de-chaussée étant, par la nature de leur distribution, exclusivement destinés aux réceptions officielles, il est indispensable de pourvoir au moyen d'affecter au Président une habitation privée qu'il ne peut trouver dans les entre-sols bas et humides des pavillons.

Le corridor qui sert aujourd'hui de passage au Président pour se rendre au palais de la Chambre, n'ayant été toléré jusqu'à présent, que parce qu'il était établi sur un terrain dont la Chambre n'était pas propriétaire, il y a urgence d'y substituer une autre voie de communication.

Quant à l'ameublement, celui qui garnit les appartements n'appartient pas à la Chambre, il doit être restitué, et il faut le remplacer.

Tous les travaux qui font la matière du projet sont donc justifiés; mais dans l'examen qu'en a fait la commission de la Chambre des Députés, quelques modifications y ont été indiquées : elles s'appliquent à un changement dans la disposition des croisées de l'étage à construire au-dessus de l'hôtel de la Présidence, la suppression du bâtiment de communication avec la salle des Pas-Perdus, la simplification des décorations de la grande galerie de communication, et une réduction sur les prévisions relatives au mobilier.

En cet état, les dépenses s'établissaient ainsi qu'il suit :

Construction du premier étage et restauration des pavillons.	227.000 fr.	243.500 fr.
Plus, pour changement dans la disposition des croisées	16.500	
Restauration du rez-de-chaussée.	297.000	
A déduire pour un double emploi.	2.500	
		294.500
Etablissement du chauffage. .		51.000
Construction de la galerie.	400.000	
A déduire pour différence par suite des chan-		
A reporter . .		589.000

	Report. . .	589.000 fr.
gements dans la décoration.	32.500	
		367.500
Ameublement. . . .	250.000	
Réduction adoptée. .	50.000	
		200.000
Travaux divers.		93.200
Total.		1.249.700 fr.

Mais lors de la discussion qui a eu lieu à la Chambre des Députés, des objections ont été élevées sur la convenance d'admettre un caractère monumental pour la galerie de communication entre l'hôtel de la Présidence et le palais de la Chambre, et, sur cette partie du projet, une réduction de 249.700 francs a été adoptée; ce qui réduit les prévisions de dépense à 1 million, divisé ainsi qu'il suit :

Construction du premier étage et pavillons.	243.500 fr.
Restauration du rez-de-chaussée.	294.500
Etablissement du chauffage. . .	51.000
Construction d'une galerie. . .	117.800
Ameublement.	200.000
Travaux divers.	93.200
Total.	1.000.000 fr.

C'est, en définitive, cette somme de 1 million dont nous vous demandons l'allocation.

IMPRESSIONS
N° 145.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit de 1.191.300 fr. pour l'agrandissement et l'appropriation de divers édifices ministériels;

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 de un million cent quatre-vingt onze mille trois cents francs, qui sera employé :

1° A l'agrandissement des bâtiments des établissements d'intérêt général ci-après :

Bureaux du ministère de la guerre, sept cent quatre-vingt-dix mille fr.	790.000 fr.
Hôtels et bureaux du ministère de l'intérieur, quatre-vingt-treize mille trois cents fr.	93.300
2° A la restauration, à l'appropriation et à l'ameublement du ministère de l'instruction publique, deux cent soixante-trois mille fr. .	263.000
3° A la réparation des bâtiments de l'Ecole d'application du corps royal d'état-major, quarante-cinq mille fr.	45.000
Somme égale. . . .	1.191.300

ART. 2.

Sur le crédit ouvert à l'article premier, il est attribué à l'exercice 1845, une somme de quatre cent soixante-dix mille fr., savoir :

Aux bureaux du ministère de la guerre, deux cent mille fr.	200.000 fr.
Aux bâtiments du ministère de l'intérieur, quarante-cinq mille fr. . . .	45.000
Aux bâtiments du ministère de l'instruction publique, cent quatre-vingt mille fr.	180.000
A reporter. . . .	425.000

Report.	425.000 fr.
Aux bâtiments de l'Ecole d'application du corps royal d'état-major, quarante-cinq mille fr.	45.000
Total. . . .	470.000 fr.

Et à l'exercice de 1846, une somme de quatre cent trente et un mille trois cents fr., savoir :

Aux bureaux du ministère de la guerre, trois cent mille fr.	300.000 fr.
Aux bâtiments du ministère de l'intérieur, quarante-huit mille trois cents fr.	48.300
Aux bâtiments du ministère de l'instruction publique, quatre-vingt-trois mille fr.	83.000
Total. . . .	431.300 fr.

ART. 3.

Les portions de crédit qui n'auront pu être consommées à la fin d'un exercice, pourront être reportées à l'exercice suivant, sans toutefois que les limites des crédits spéciaux puissent être dépassées.

ART. 4.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi, au moyen des ressources accordées pour l'exercice 1845, par la loi du 4 août 1844, et à accorder pour les besoins de 1846.

Art. 5.

Chaque année, il sera rendu aux Chambres un

compte spécial de la situation des travaux exécutés en vertu de la présente loi.

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 1er juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les services de plusieurs départements ministériels sont en souffrance tant par l'exiguïté et l'insuffisance des localités qui leur sont attribuées que par le mauvais état de quelques-uns des bâtiments. Il était urgent de porter remède à cet état de choses, et un projet de loi a été rédigé dans le but d'obtenir les crédits à affecter aux travaux impérieusement réclamés pour agrandir, réparer ou meubler ces bâtiments. La demande de crédits s'applique aux ministères de la guerre, de l'intérieur et de l'instruction publique, et à l'Ecole d'application du corps royal d'état-major.

La Chambre des Députés ayant adopté ce projet de loi, nous venons, Messieurs, au nom du Roi, le soumettre à vos délibérations, et vous exposer les motifs des allocations que nous vous demandons.

Archives du Ministère de la guerre.

Le bâtiment des archives du ministère de la guerre, construit en 1827, menaçait ruine dès 1842. Il fut reconnu à cette époque que les bois employés à l'établissement des planchers, qui n'étaient pas assez secs lors de leur mise en œuvre,

avaient été attaqués en peu de temps d'une décomposition presque totale, et qu'il y avait lieu de craindre l'écroulement des planchers sous le poids des liasses de papiers qu'ils supportent. Il fut pourvu à leur étaiement, au moyen d'un crédit de 14.000 francs compris dans la loi du 19 juillet 1843.

Mais cette mesure provisoire devait être suivie de l'étude d'un projet de restauration, dont l'exécution entrainait nécessairement le déplacement temporaire des archives. Un crédit de 50.000 fr. avait même été demandé pour construire un hangar qui aurait reçu ce dépôt; mais il ne fut pas accordé. Il fallut alors s'occuper des moyens de réparer le bâtiment, et de pourvoir à la conservation des documents qui s'y trouvent.

Dans ces circonstances, M. le Ministre de la guerre signala la nécessité de donner plus d'extension aux localités affectées non-seulement aux archives dont le nombre s'accroit tous les jours, mais encore au service des bureaux, et il fut résolu qu'un bâtiment semblable à celui qui existe serait d'abord construit; que les papiers y seraient transportés pour permettre les réfections, et que, plus tard, ce nouvel édifice suppléerait à l'insuffisance de l'état actuel des choses.

Il y avait d'abord à élever ce bâtiment dont la dépense est évaluée à 790.000 fr., sauf à s'occuper ultérieurement des planchers de l'ancien local des archives dont la reconstruction est évaluée à 407.000 francs.

La demande du crédit de 790.000 f. ayant été sou-

mise à l'examen d'une commission de la Chambre des Députés, les investigations de cette commission ont eu particulièrement pour objet de savoir s'il était absolument nécessaire de recourir à une construction nouvelle, et quelle serait réellement la destination du bâtiment à édifier, lorsqu'après les réparations, les archives seraient replacées dans leur ancien local. Cette commission, qui a visité les lieux avec une sérieuse attention, a reconnu qu'il ne s'agissait pas exclusivement des archives, mais qu'il y avait nécessité de pourvoir à un autre service, « celui du dépôt de la guerre établi dans « un local si resserré, qu'après avoir emprunté aux « archives la totalité du rez-de-chaussée du bâti- « ment construit en 1827, il ne se trouve dans les « divisions actuelles aucun moyen de loger ses em- « ployés d'une manière salubre et convenable, et « que si les officiers qui exécutent la grande « carte de France n'étaient pas occupés pendant « l'été à des opérations sur le terrain, s'ils devaient « passer alors une partie de la journée dans les « mansardes où on les entasse pendant l'hiver, « leur position deviendrait tout à fait intolé- « rable. »

La nécessité d'étendre les localités affectées aux archives et au dépôt de la guerre est évidente, et, par conséquent, celle de la construction du nouveau bâtiment se justifie naturellement. La commission de la Chambre des Députés a voulu, du reste, se rendre compte de la distribution des lieux entre les divers services, et elle a reconnu que la bibliothèque et quelques autres dépendan-

ces du dépôt de la guerre demeureraient au rez-de-chaussée du bâtiment à réparer ; que le premier étage serait destiné à loger plus convenablement diverses parties du dépôt; qu'une partie du deuxième étage recevrait le bureau des comptes-matières créé en exécution de la loi du 14 juin 1843, et qui occupe en ce moment un petit hôtel loué, rue Saint-Dominique, au prix de 9.000 fr. ; enfin, que le surplus, avec l'étage supérieur, donnerait les moyens d'installer plusieurs parties du service de l'artillerie et du génie.

D'après cette combinaison, le bâtiment à construire sera définitivement attribué aux archives, qui pourront y être classées sans avoir à éprouver un second déplacement.

Ces divers motifs ont fait admettre l'allocation du crédit de 790.000 fr. à affecter à cette construction, et que nous vous demandons d'accorder également.

Hôtel et bureaux du Ministère de l'intérieur.

Les bâtiments affectés aux bureaux du ministère de l'intérieur ne suffisent pas à tous les besoins du service : le local qui, lors de la rédaction du programme de la construction de ces bâtiments, devait être occupé par le sous-secrétaire d'Etat a été converti en bureaux, et malgré cette disposition, il a fallu prendre à loyer, dans deux maisons particulières de la rue de Grenelle, des appartements pour y installer une partie des services qui n'avaient pu trouver place dans l'enceinte du ministère.

La translation prochaine de l'Ecole spéciale des

ponts et chaussées dans un hôtel situé rue des Saints-Pères, permettra d'attribuer au ministère de l'intérieur le bâtiment actuellement consacré à cette école dans la rue Hillerin-Bertin. On y pratiquera le logement personnel du sous-secrétaire d'Etat, qui y trouvera aussi son cabinet; et on y transférera les bureaux de la police générale, qui ne sont pas placés convenablement dans les maisons où l'on a été forcé de les reléguer. Une galerie de communication sera établie intérieurement entre ce bâtiment et l'hôtel du ministère. Les dépenses d'appropriation sont évaluées à. . . . 80.000 fr.

Un crédit est nécessaire aussi pour refaire à neuf le pavé de la cour principale du ministère, le mauvais état de ce pavé rend son renouvellement indispensable. La somme à y affecter est portée au devis, à. 13.300

TOTAL. 93.300

Ministère de l'instruction publique.

Les bâtiments attribués au ministère de l'instruction publique ont été agrandis, ou, pour mieux dire, disposés pour le service de cette administration, en vertu d'une loi du 18 juillet 1838; mais rien n'a été fait alors pour la convenance personnelle du Ministre, pour la facilité de ses relations de famille et pour celle des communications qui doivent fréquemment exister entre lui et les agents de son cabinet. Les dispositions relatives à

l'ameublement avaient été également ajournées ; en sorte que, dans l'état actuel des choses, l'hôtel du Ministre se compose de deux parties distinctes : les bâtiments anciens et les constructions nouvelles élevées sur un emplacement acquis en 1839. Ces dernières constructions ne peuvent être utilisées faute de mobilier, et l'ameublement de l'ancien hôtel, qui remonte à plus de trente ans, est entièrement hors de service. Il y a donc nécessité de mettre cet ameublement dans un état décent et convenable.

L'accroissement de divers services, depuis l'époque de la réunion des bureaux au siége du ministère, rend nécessaire aussi la surélévation du petit bâtiment des bureaux dans la cour à gauche de l'entrée principale.

Les dépenses à faire en fournitures et travaux avaient été évaluées aux devis, à 290.000 francs; mais une réduction de 27.000 francs a été adoptée sur la somme à affecter au mobilier et aux frais d'agence. Les prévisions se trouvent donc réduites à 263.000 fr., savoir :

Travaux d'appropriation du local occupé par le Ministre.	135.000 fr.
Surélévation du bâtiment des bureaux dans la cour.	30.000 »
Mobilier	86.000 »
Frais d'agence.	12.000 »
Total	263.000 »

Ecole d'application du corps royal d'état-major.

Une partie des bâtiments affectés à l'Ecole d'application du corps royal d'état-major est dans un si mauvais état, et menace tellement la sûreté des élèves, que M. le Maréchal Ministre de la guerre s'est vu obligé, dès le mois de décembre 1843, de consulter une commission pour constater la nature et l'étendue du mal, et indiquer les travaux à exécuter pour le réparer.

Cette commission, composée d'officiers du génie et d'architectes, a reconnu :

1° que, dans le bâtiment de l'ouest, il y a à reconstruire tout l'intérieur et la couverture;

2° qu'un plancher du bâtiment en retour au nord a une solive d'enchevêtrure brisée, et qu'il a fallu l'étayer de suite pour que l'on pût habiter sans danger cette partie de l'Ecole ;

3° que les souches des cheminées du bâtiment principal surplombent d'une manière inquiétante, et que les couvertures font eau, surtout vers les chéneaux.

Comme il a été admis en principe que les restaurations et grosses réparations des édifices civils d'intérêt général seront exécutées par les soins des agents du ministère des travaux publics, M. le Ministre de la guerre a demandé qu'il fût pourvu, par ce département, à la remise en état des bâtiments de l'Ecole d'application d'état-major.

Le devis des travaux à exécuter dans ce but s'élève à 45,000 francs.

En résumé, Messieurs, les crédits que nous avons l'honneur de vous demander pour les bâtiments de divers ministères et pour l'Ecole d'application du corps royal d'état-major s'élèvent à 1.191.300 francs, savoir :

Bureaux du ministère de la guerre.	790.000 fr.
Hôtel et bureaux du ministère de l'intérieur.	93.300 »
Hôtel et bureaux du ministère de l'instruction publique.	263.000 »
Ecole d'application du corps royal d'état-major	45.000 »
	1.191.300 »

L'utilité et la convenance des travaux étant incontestables, nous avons l'espoir, Messieurs, que vous voudrez bien accorder au Gouvernement les moyens de les exécuter, en allouant les fonds destinés à en acquitter les dépenses.

IMPRESSIONS
N° 146.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le prince de LA MOSKOWA, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit extraordinaire de 14.787.543 fr., destiné à subvenir à l'accroissement de l'effectif en Algérie.

MESSIEURS,

Le Gouvernement vous demande un crédit extraordinaire de 422.675 fr. pour différents services des divisions territoriales de l'intérieur, et un crédit extraordinaire de 14.364.868 fr. pour l'Algérie. En même temps il vous propose l'annulation d'une somme de 1.512.740 fr. sur les crédits ouverts à son département, pour les divisions territoriales de l'intérieur.

L'ensemble des crédits demandés par le projet de loi s'élève donc au chiffre de 14.787,543 fr., que l'annulation de crédits ci-dessus indiqués réduit effectivement à 13.274.803 fr.

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte CAVAIGNAC, le baron DE FRÉVILLE, le marquis DE GABRIAC, le comte DE LA VILLEGONTIER, le prince DE LA MOSKOWA le vicomte BORELLI, le duc DE FEZENSAC.

Votre commission a examiné ce projet, qui a, en grande partie, pour objet de pourvoir aux besoins extraordinaires de l'Algérie, avec le vif intérêt que nos possessions dans le nord de l'Afrique lui inspirent, et l'attention particulière que toute demande de crédits nouveaux pour ces établissements devait lui commander.

Elle m'a chargé de vous rendre compte du résultat de son examen.

Divisions territoriales de l'intérieur.

La somme de 422.675 fr., réclamée pour divisions territoriales de l'intérieur, se partage en deux demandes d'allocations supplémentaires spéciales qui s'expliquent de la manière suivante :

La première de ces allocations, s'élevant à la somme de 105.675 fr., est la conséquence de la mise à exécution de l'article 14 de la loi du 6 juin 1843, et de l'ordonnance royale du 26 août 1844, qui ont créé un bureau de centralisation des comptes-matières.

Cette allocation se subdivise ainsi :

Administration centrale.	Personnel..	Appointements des chefs et commis ; gages des gens de service.....	57.075f	
	Matériel...	Achat du matériel d'installation pour le bureau ; chauffage, éclairage, entretien des bâtiments ; frais généraux d'impression.....	48.600	
		Total.....		105.675

La seconde de ces allocations s'élève au chiffre de 317.000 fr., elle s'applique au service de l'artillerie, et est destinée à couvrir les frais de transport, d'encaissement et de transformation en armes à percussion de 50.000 armes à silex. Les dépenses que nécessite cette opération n'avaient pas été prévues au budget de 1845; le Ministre fait remarquer qu'il y a un extrême intérêt à la poursuivre sans interruption.

Les frais auxquels cette seconde allocation supplémentaire est appelée à pourvoir se répartissent ainsi :

Transport dans les arsenaux et les manufactures des armes, et retour	73.500 fr.
Frais d'encaissement, etc.	10.000
Frais de transformation des armes.	233.500
Total.	317.000

Première allocation. . .	105.675
Seconde allocation. . . .	317.000
Total du crédit demandé pour les divisions territoriales de l'intérieur.	412.675

Les détails fournis par le département de la guerre à l'appui de cette demande de crédit nous ont paru de nature à la justifier.

ALGÉRIE.

Crédits supplémentaires demandés pour 22.000 *hommes et* 1.617 *chevaux*, 10.819.035 fr.

Depuis deux ans, des événements militaires d'une immense portée, heureux résultat du système d'occupation progressive et de nos succès antérieurs, se sont accomplis dans l'Algérie. La confiance du pays et des Chambres a jusqu'à présent, accordé au Gouvernement les moyens de poursuivre notre conquête, elle ne lui refusera pas les crédits nécessaires pour l'achever.

Abd-el-Kader vient de reparaître dans le sud de la province d'Oran ; une partie de la Kabylie résiste encore.

Sans doute l'influence de notre voisinage, celle de la civilisation française, qui presse et entoure le Djesjura, y pénétreront tôt ou tard, et nous n'attendrons plus longtemps peut-être la soumission des montagnards qui l'habitent. D'un autre côté, la levée de boucliers de l'émir a échoué ; le désarmement des tribus éloignées (1) qu'il avait entraînées à sa suite, et que nos généraux viennent en peu de jours de ramener à l'obéissance, s'opère progressivement. Tout donne lieu de croire qu'en ce moment la pacification du Dahra est complète ; cependant nous aurions tort de nous

---

(1) Stiten, Berisina et El-Abied Sidi-Cheik, sont sur les confins du désert d'Angad, à plus de 5 degrés sud des Chott, à 8 degrés de Taguin, et par conséquent à plus de 250 lieues d'Oran.

endormir dans une sécurité absolue. Ces agressions si souvent renouvelées, et qui peut-être ne seront pas les dernières, nous commandent de maintenir sur un pied respectable l'effectif de nos troupes en Algérie; la prudence nous en fait une loi. La protection vigilante de nos armes doit s'étendre d'ailleurs sur les nombreuses tribus que leurs alliances récentes avec nous pourraient compromettre vis-à-vis d'Abd-el-Kader.

Il ne nous a pas été donné, jusqu'à présent, de recueillir les fruits du traité de Tanger; on sait que, pour ce qui regarde l'émir, les clauses de ce traité n'ont pas été remplies. Récemment de nouvelles difficultés, dont un des prétextes aurait été la délimitation de nos frontières, viennent de surgir entre le Maroc et notre Gouvernement; elles ont eu une coïncidence singulière avec la tentative inattendue d'Abd-el-Kader dans la province de l'ouest.

Cet état de choses nous impose une grande circonspection, et, tout en reconnaissant les heureux effets dus aux succès de nos armes, il reste à les compléter et à les affermir d'ailleurs contre les retours de fortune.

Votre commission, Messieurs, croit, en conséquence, que le moment n'est pas arrivé de réduire nos forces dans l'Algérie, et vous propose d'autoriser le crédit demandé pour maintenir en 1845 l'effectif de 82.000 hommes existant au 1er janvier dernier, soit 22.000 hommes en sus des fixations du budget. Les circonstances actuelles, les considérations indiquées dans l'exposé des motifs à l'ap-

pui du projet de loi, nous semblent de nature à légitimer cet accroissement d'effectif.

Il n'y a pas, d'ailleurs, lieu d'appréhender que le Gouvernement sollicite de nouveaux crédits pour entreprendre d'inutiles expéditions ; l'ajournement de la campagne projetée contre la Kabylie est pour votre commission une garantie que les affaires militaires continueront à être conduites dans l'Algérie avec autant de prudence que de fermeté.

Continuation ou achèvement de travaux urgents de bâtiments militaires et de fortifications, 1.780.000 fr.

Aucune dépense ne saurait être mieux motivée et ne se justifie mieux que celle destinée, en Afrique, à assurer des logements à nos soldats, et à y compléter, en les perfectionnant, nos établissements hospitaliers.

L'année dernière, M. le Ministre de la guerre annonçait, dans le tableau de nos établissements dans l'Algérie :

« Que sur 71.000 places environ qu'offrait le casernement des troupes, on n'en comptait encore que 30.000 dans des locaux présentant des conditions de salubrité suffisantes. Sur ces 71.000 places, 14.100 étaient dans des bâtiments permanents, et 14.900 dans des locaux sains dont le remplacement pourrait être ajourné à quinze ou vingt ans. Enfin 41.000 étaient dans des locaux provisoires qui devaient disparaître au fur et à mesure que les

locaux permanents seraient construits; c'est-à-dire que les trois septièmes seulement des troupes étaient logés convenablement.

« Sur 9.300 places environ pour nos soldats malades, que contenaient les hôpitaux militaires, 2.500 étaient dans des bâtiments permanents, 3.500 dans des locaux provisoires, présentant *quelques* conditions de durée et de *salubrité*, et 3.300 dans des locaux tout à fait provisoires.

Ainsi, un quart environ des malades seulement seraient traités dans des bâtiments permanents, sains, aérés et commodes; un peu moins de la moitié le serait dans des locaux provisoires, n'ayant qu'une durée limitée, mais bien installés; le restant, c'est-à-dire un peu plus du quart des malades, serait traité dans des locaux tout à fait provisoires, qu'il importerait de remplacer le plus tôt possible. »

C'était, sous certains rapports, un état de choses pénible : votre commission a la satisfaction de vous annoncer que, grâce aux soins de l'administration, il s'est amélioré.

Les hôpitaux permanents, qui ne pouvaient contenir, au 31 décembre 1842, que 301 infirmiers et 2.600 malades offraient, au 31 décembre 1843, des places pour 564 infirmiers et 3.930 malades. Outre cela, des dépôts de convalescents ont été établis au fort Génois, dans la province de Constantine, ainsi qu'à Oran, Tlemcen, Mazagran et Mascara.

Ce sont des résultats des travaux de l'année auxquels nous devons applaudir.

Quant aux travaux de fortification, ils avancent lentement; les détails donnés par le génie expliquent la nécessité de leur imprimer une activité nouvelle. L'importance acquise par les nouveaux points que nous occupons, nous oblige à les mettre à l'abri d'un coup de main. L'héroïque défense de Mazagran doit nous rappeler ce que peut une poignée de soldats français protégée par un faible retranchement.

Tout en tenant compte de ce que peuvent présenter d'anormal, les circonstances sous l'empire desquelles l'administration militaire opère en Algérie, nous ne pouvons nous empêcher néanmoins d'émettre le vœu de la voir attacher à l'économie une attention toute particulière; les dépenses qu'entraînent nos établissements en Afrique seront considérables longtemps encore; sans doute que les Chambres seront toujours disposées à accorder les crédits nécessaires, mais encore faut-il que le pays ait la conviction que l'ordre le plus sévère et l'économie la plus rigoureuse président à l'emploi par le Gouvernement des ressources dont il dispose.

Nous nous sommes demandé si une administration très-attentive n'aurait pas pu éviter certaines dépenses qui figurent au budget de l'Algérie pour des sommes considérables, et dont la justification paraîtrait insuffisante. Or, nous pensons, Messieurs, que les agents d'une administration à laquelle est confiée la dispensation d'une partie notable de la fortune publique, ne seraient pas excusables d'en laisser s'égarer inutilement la moindre portion.

Nous voyons dans les explications sur les suppléments de crédits demandés à divers titres, que la ration de fourrage, calculée en Algérie à raison de 1 fr. 20 c., ce qui la porte à 20 c. de plus que la ration moyenne de l'intérieur, est revenue en 1844 à 1 fr. 40 c. Nous ne nous sommes pas bien expliqué cette augmentation de 20 c. sur le chiffre de 1 fr. 20 c. fixé par le budget.

A moins d'événements extraordinaires dont il ne nous a pas été donné connaissance, comme dans la plupart des divisions, celles de Médeah et de Miliauah, par exemple, le foin ne nous coûte que la peine de le faire faucher par la troupe; comme dans les expéditions les chevaux de notre cavalerie vivent en mangeant les récoltes sur pied, ou sont nourris aux dépens de l'ennemi avec l'orge et de la paille hachée qu'on lui prend, on devrait réaliser des économies à la fin de chaque exercice sur le nombre et le prix des rations allouées, et c'est, à ce qu'il paraît, le contraire qui a eu lieu. Cette anomalie pourrait faire supposer quelque négligence ou quelque désordre dans l'emploi des ressources en fourrages que le produit de nos razzias a pu nous fournir.

M. le Ministre de la guerre, en réponse à quelques observations qui lui ont été adressées à ce sujet au sein de votre commission, nous a informé qu'on faisait par ses ordres dans les magasins de l'Algérie l'essai de moyens mécaniques en usage dans d'autres pays pour presser le foin et en réduire considérablement le volume; que l'emploi de ces moyens aurait pour effet de diminuer les

frais de transport des fourrages, et d'amener en conséquence, à l'avenir, une réduction dans le prix de la ration totale.

Pour fabriquer, à raison de 176 rations 6/10 par quintal métrique, les 26.859.472 rations réclamées pour la nourriture des troupes, 150.846 quintaux métriques de grains étaient suffisants; or, l'administration a acheté, en 1844, 185.823 quintaux métriques, et l'on voit par les crédits réclamés qu'elle n'a point eu de réserve.

Les pertes matérielles de toute nature ont donc dû être, pendant le cours de l'année dernière, de 34.977 quintaux métriques, c'est-à-dire de près de 20 pour 100. Or, comme le prix de revient du quintal métrique de grain, tout compris, est en Afrique de 22 fr. 50 c., ce déchet peut s'évaluer à 786.982 fr, 50 c.

Il est alloué en France, pour la conservation de la réserve en grain, un déchet en nature de 347 centigrammes par quintal métrique et par jour, et une prime en argent; ces deux allocations réunies représentent une dépense moyenne de $0^{f},6305$ par quintal métrique et par an (1). C'est un peu plus de 1/2 pour 100; c'est-à-dire que le déchet éprouvé sur les grains en 1844, en Algérie, serait près de quarante fois plus considérable que les pertes admises en France.

On répond que les petites pierres et la poussière contenues dans les grains indigènes augmentent

---

(1) Ces chiffres sont empruntés au budget de la guerre de l'exercice 1846 (Ministère de la guerre, p. 645, note A).

de beaucoup le poids, quand on pèse les sacs, puis disparaissent au crible et lorsqu'on nettoie le blé; ce qui expliquerait la différence signalée, le déficit dans les grains, et finalement les demandes d'allocations supplémentaires pour y pourvoir.

Mais nous avons reconnu, en recherchant d'où provenaient les 185.823 quintaux métriques de grains dont on avait fait l'acquisition pour les subsistances en 1844, que la majeure partie, c'est-à-dire près des 4 cinquièmes de l'approvisionnement, savoir 119.300 quintaux métriques, avaient été reçus par mer, et la plupart de l'entrepôt de Marseille. Or, dans cet entrepôt, les blés sont achetés aux mêmes conditions que ceux qui entrent dans la consommation des 7°, 8° et 9° divisions militaires, c'est-à-dire *criblés et nettoyés*.

Ces faits sont de nature à éveiller toute l'attention du Gouvernement et à motiver de sa part une surveillance toute particulière.

Les frais de manutention proprement dits comprennent, dans les usages de l'administration de la guerre, la mouture des grains, le blutage des farines, la conversion des farines en pain et la distribution du pain aux troupes; tous ces frais réunis montent, en France, à 0f.238 par ration (1); ils s'élèvent, en Afrique, à 0f.48566 par ration, plus du double.

Or, remarquons que le blutage des farines est une opération très-simple et nullement dispen-

---

(1) Budget de 1846, Ministère de la guerre, p. 645, note A.

dieuse. Quant à la conversion des farines en pain, ou la boulangerie proprement dite, c'est la troupe qu'on y emploie; donc on devrait croire que l'élévation considérable des frais de manutention s'explique et doit être occasionnée par la mouture. Cependant l'administration a passé, avec les propriétaires du moulin de Bab-el-Oued, à Alger, un marché pour la mouture de 60.000 quintaux métriques par année pendant cinq ans. Le prix de mouture est de 1 fr. 75 c. les six doubles décalitres, ce qui fait revenir le prix d'un quintal métrique de grain moulu à 1 fr. 276. Il y a 178 rations 06 par quintal, donc le prix de mouture par ration égale 0 fr. 00716; si l'on retranche 0 fr. 00716, prix de la mouture, ainsi que nous venons de le faire voir, de 0 fr. 48566, prix de la manutention, il restera 0 fr. 47850 pour les autres frais : blutage, confection et distribution; c'est-à-dire que les frais accessoires, naturellement peu coûteux en Afrique, d'après ce qui est dit plus haut, sont deux fois plus considérables que les frais de manutention en France, mouture comprise, puisqu'ils ne s'élèvent qu'à 0 fr. 238 par ration.

L'examen des autres parties des crédits demandés nous a imposé l'obligation d'étudier avec un soin particulier les diverses questions qui se rattachent au budget de l'Algérie. Il a paru nécessaire, en conséquence, à votre commission de se rendre compte de l'emploi des différents crédits déjà alloués; elle a dû rechercher quel en avait été l'usage, et apprécier, en se pénétrant des principes d'une sage économie, l'utilité des diverses affectations

spéciales et antérieures suivant lesquelles les dépenses de l'Algérie ont été réparties.

L'avenir de notre nouvelle colonie dépend trop intimement du système qui, après la pacification générale et très-prochaine, lui sera appliqué, pour que les mesures administratives que le Gouvernement y pratique actuellement et annonce devoir y appliquer n'aient pas été l'objet de nos plus sérieuses méditations.

L'Algérie nous a trop coûté pour que nous n'éprouvions pas le besoin de voir justifier par des motifs suffisants, non-seulement l'opportunité des sacrifices que chaque année elle nous impose, mais aussi et surtout l'appropriation des crédits considérables dont la confiance des Chambres permet à l'administration de disposer.

Cependant, Messieurs, en se livrant à cette étude, votre commission s'est vue arrêter par la crainte d'outrepasser le mandat qui lui est imposé. Elle a donc cru devoir s'abstenir d'aborder dans son ensemble le problème de la colonisation de nos possessions d'Afrique, et, quelque importance qu'eût à ses yeux un pareil sujet, elle a pensé que si elle se laissait entraîner à indiquer un système d'organisation générale pour l'Algérie, elle empiéterait sur les attributions du Gouvernement.

Votre commission a été frappée par ce que les éléments de cette vaste question pouvaient contenir d'incertain et d'arbitraire; elle a évité, en conséquence, d'exprimer une opinion absolue sur aucun des points qu'elle embrasse. C'est ce sentiment qui l'a empêchée de s'associer sans réserve aux espé-

rances que l'on fonde généralement sur l'avenir des relations d'échange entre l'Algérie, les Etats barbaresques et l'intérieur de l'Afrique; contrairement à l'opinion beaucoup plus explicite à cet égard d'un de ses membres, elle se borne à émettre le vœu que ces espérances viennent à se réaliser.

Elle comprend cependant tout l'intérêt qu'il y aurait pour la pacification de l'Algérie à activer le commerce intérieur entre les tribus qui l'habitent, à ramener les caravanes sur leurs anciennes routes, et à tenter même vers le sud de nos possessions et le bassin de l'Afrique centrale des explorations dans un double but scientifique et commercial.

Votre commission a appris avec satisfaction que des quantités considérables de produits manufacturés français avaient été importés à Djemmâ-Ghazouât, petit port de la province d'Oran, non loin de la province marocaine et de la province de Medroma, où se tient, de temps immémorial, le marché le plus considérable de la province de Tlemcen.

Pour la publication des travaux de la commission scientifique, 50.000 fr.;

Pour l'acquisition d'un bateau à vapeur, 200.000 fr.

Les travaux qui tendent à l'exploration scientifique de l'Algérie, et en particulier à faciliter l'extension de nos relations commerciales avec les indigènes, ont paru à votre commission dignes d'encouragement. Les reconnaissances topographiques, les levées à vue par nos officiers, les cartes établies sur les renseignements recueillis auprès des Arabes,

les recherches historiques, statistiques, archéologiques, les avantages comparés des différents genres de culture, etc., sont des études précieuses qu'on ne saurait trop multiplier.

Votre commission, Messieurs, eût désiré voir consigner dans les rapports de l'administration quelques détails sur les sondages opérés aux environs de Biskara par nos ingénieurs. Ces sondages créeraient sur la voie des caravanes des stations nouvelles, des puits à l'entour desquels des tribus nomades viendraient tôt ou tard se fixer.

On doit des éloges à la commission scientifique pour ses premiers travaux. Il peut ne pas être sans intérêt d'en faire connaître la situation au 8 mars de cette année.

Situation des travaux de la commission scientifique.

OUVRAGES ACHEVÉS.

CARETTE. — Etudes des routes suivies par les Arabes dans la partie méridionale des régences d'Alger et de Tunis. — 1 vol. in-8°.

Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie méridionale. — 1 vol. in-8°.

PELLISSIER. — Expéditions et établissement des Espagnols en Barbarie; *id.* des Portugais dans l'Empire du Maroc; *id.* des divers peuples de l'Italie en Barbarie; Mémoire sur la géographie sarazine en Algérie; *id.* ancienne de l'Algérie. — 1 vol. in-8°.

Traduction de l'Histoire d'Afrique, par El-K'aïrouani. — 1 vol. in-8°.

BERBRUGGER. — Traduction du voyage de l'iman A'Yachi et du cheikh Moula-Ah'med, dans le nord de l'Afrique. — 1 vol. in-8°.

OUVRAGES EN COURS D'EXÉCUTION.

DESHAYES. — Histoire naturelle. — Mollusques, zoophytes, etc.

RAVOISIÉ. — Architecture.

AIMÉ. — Le premier volume des travaux de M. Aimé sur les sciences physiques est terminé et renvoyé à l'examen de M. Arago. Les deuxième et troisième volumes sont presque achevés, et seront remis avant la fin du mois. Le quatrième et dernier est très-avancé.

GUICHENOT. — Reptiles. — Première partie.

LUCAS. — Insectes. — Première partie.

PELLISSIER. — Mémoire sur les institutions sociales des Arabes et des Kabyles du nord de l'Afrique.

Mémoire sur l'Église d'Afrique.

De l'islamisme considéré dans le nord de l'Algérie.

WARNIER. — Recherches sur l'impôt.

Situation de la propriété dans la province de Constantine. — 1 carte.

Etat alphabétique du domaine de l'Etat. — *Id.*

Propriétés particulières. — *Id.*

Notices sur les azel du Beylick. — *Id.*

LEVAILLANT. — Deux Mémoires sur la zoologie.

RAVERGIE. — Notice minéralogique sur le massif d'Alger.

PERIER. — Essai sur l'hygiène de l'armée et les colons en Algérie.

MATÉRIAUX RASSEMBLÉS.

BORY DE SAINT-VINCENT et DURIEU DE MAISONNEUVE. — Botanique et anthropologie.

DELAMARE. — Une grande quantité de dessins et d'inscriptions, qui sont entre les mains de MM. Hase et Miler.

BACCUET. — Une série de vues.

VAILLANT, peintre. — Dessins coloriés d'histoire naturelle.

LONGA, peintre. — Dessins coloriés de types humains.

MORELET. — Dessins de scènes domestiques et d'ustensiles à l'usage des indigènes.

Par décision du 25 juin 1844, le Ministre a réglé de la manière suivante l'ordre de cette publication :

1° Sciences historiques et géographiques;
2° Sciences médicales;
3° Physique, géologie, minéralogie;
4° Sciences naturelles;
5° Beaux-arts.

Le projet de loi contient la demande d'un crédit extraordinaire de 200.000 fr. pour l'acquisition d'un bateau à vapeur de 50 à 60 chevaux, chargé principalement de la répression de la contrebande sur la partie occidentale du littoral.

L'importance commerciale des côtes de la province d'Oran, des îles Zaffarines, situées à l'embouchure de la Mouïla, du marché de Djemmà-Razouât, aussi bien que la mise à exécution de la dernière ordonnance qui crée des droits différentiels pour les produits étrangers importés dans les ports de l'Algérie, nécessitent une plus grande surveillance sur nos côtes, et justifient l'allocation demandée.

Pour la colonisation, 700.000 fr.;

Pour travaux civils extraordinaires, 570.000 fr.

La demande d'un crédit supplémentaire de 700.000 fr., spécialement applicable à la colonisation, dont 500.000 fr. pour l'établissement de villages, notamment dans le Sahel d'Alger, nous a donné lieu d'engager le Gouvernement à examiner si cette localité était bien choisie pour une pareille destination; si l'administration supérieure de l'Algérie ne se faisait pas illusion sur le chiffre réel de la population qu'elle y avait attirée; si enfin la rareté de l'eau, les difficultés du défrichement et l'insalubrité de certaines parties de ces collines, couvertes de rochers et de palmiers nains, ne devaient pas le faire hésiter à y ordonner de nouveaux établissements.

Nous avons été unanimes, Messieurs, sur la nécessité d'imprimer aux travaux d'assainissement en Afrique une activité nouvelle. Un crédit de 200.000 fr. nous est demandé dans ce but: nous trouvons cette somme minime.

Le Gouvernement est certainement convaincu qu'il doit aux colons non-seulement la sécurité mais aussi la salubrité.

Pour fonder dans l'Algérie les bases d'une colonisation sérieuse, il fallait sans doute mettre d'abord les travailleurs européens ou indigènes à l'abri des attaques des tribus hostiles ; mais ce n'est pas tout ; si elle s'en tenait là, la Métropole n'aurait rempli qu'une faible partie du rôle que l'accomplissement de cette grande œuvre lui impose.

C'est donc un devoir de conscience et d'humanité pour l'administration supérieure de l'Algérie de s'occuper sérieusement d'assainir les localités insalubres qu'elle destine à des concessions pour les émigrants.

Les populations de prolétaires européens peuvent s'établir sans doute avec un égal avantage dans la belle vallée du Chélif, dans la province de Bône et dans la province d'Alger ; mais cette dernière étant le siége du Gouvernement, il semblerait que c'est là que peuvent être pratiqués d'abord, et avec plus de succès, des essais judicieux d'assainissement et de colonisation.

Le desséchement de la Mitidja doit donc fixer particulièrement la sollicitude de l'autorité ; car les environs de Saint-Jules, de la ferme-modèle, du Fondouk et de tant d'autres points de cette vaste plaine, sont des foyers d'insalubrité auxquels aucun remède sérieux n'a été porté jusqu'à présent.

Le marais à l'est de Bouffarik surtout mériterait de fixer l'attention de l'administration. Votre commission a voulu se rendre compte de l'état sanitaire de cette ville, et les renseignements qu'elle a recueillis ont été douloureux. Croirait-on que près du septième de la population de Bouffarik a

succombé, sous l'influence de la fièvre de marais, pendant les cinq derniers mois de l'année 1844?

On n'a pas oublié d'ailleurs qu'en 1836 la population de travailleurs conduite à la Rassauta, par le prince de Mir, a été presque entièrement détruite; qu'en 1840 des pertes qu'on ne saurait trop déplorer ont obligé de retirer les troupes du camp du Fondouk, d'abandonner ou de détruire les magnifiques constructions qui y avaient été élevées et qui avaient coûté plus de 500.000 fr.

Nous avons donc de la peine à croire que, sans égard pour d'aussi tristes enseignements, la direction de l'intérieur à Alger voulût ordonner ou tolérer dans la Mitidja des constructions nouvelles, qui seront infailliblement exposées aux miasmes pestilentiels de ses marais; et cependant si votre commission est bien informée, par ordre de l'administration, des villages s'élèveraient à Ouled-Aïch, et, qui plus est, au Fondouk!

Si l'on considère maintenant les 120.000 hectares de la Mitidja au point de vue purement agricole, sa grande fertilité doit nous faire désirer encore, que des mesures de desséchement bien entendues en rendent bientôt l'exploitation praticable.

L'intention annoncée par le Gouvernement de construire des habitations aux Arabes nous a semblé une idée féconde; si nous offrons ainsi aux indigènes des maisons solides et bien disposées en échange de leurs sales gourbis; que nous leur bâtissions des mosquées; qu'en un mot nous prouvions à la population indigène notre intention de la considérer

comme française, en ce sens que la sollicitude équitable de l'administration l'appellerait à jouir, à l'avenir, des avantages dont profitent les nationaux, peut-être verrait-on disparaître peu à peu les antipathies de race devant les avantages de la vie matérielle et les calculs de l'intérêt privé. Si l'on choisissait donc dans la Mitidja, ou dans d'autres localités convenables désormais assainies, des points pour y construire des habitations, des fermes pour les indigènes, n'y aurait-il pas lieu d'espérer qu'ils s'y établiraient pour s'y livrer ensuite à la culture des céréales nécessaires à la consommation de la colonie.

L'élève des chevaux et des bestiaux, dont la race dégénère, et dont le nombre commence même à diminuer d'une manière inquiétante, ne pourrait d'ailleurs que profiter de la concentration des populations arabes; car on sait combien ce peuple excelle dans l'art d'élever les troupeaux. Faisons des vœux pour que des villages, des établissements agricoles indigènes, s'élèvent bientôt au milieu des nôtres, dans la plaine de la Seybouse, dans les vallées les plus fertiles, dans cette Mitidja surtout qui nous permet tant d'espérances. Que l'intérêt bien entendu des fils de l'Islam les attire sous notre administration, et les porte à rechercher la tutelle bienfaisante de nos lois; soyons utiles aux Arabes, en un mot, et il est possible que l'interprétation du Koran, dans la bouche des ministres du culte de Mahomet, devienne bientôt favorable à la domination française.

Le Gouvernement demande un crédit extraordi

naire de 200.000 fr. pour l'essai d'un pénitencier agricole où les condamnés civils de l'Algérie seront occupés au défrichement des terres.

Nous sommes portés à croire que les condamnés seraient avantageusement employés en Algérie, au défrichement de certaines terres, comme celles, par exemple, dont la culture est très difficile (1).

En résumé, Messieurs, l'œuvre de la conquête est, sinon achevée, du moins assez avancée pour qu'on puisse sans délai s'occuper des moyens de l'organiser. Nous avons applaudi aux efforts tentés par le Gouvernement pour établir des relations commerciales suivies entre l'Algérie, les Etats barbaresques et les oasis du centre de l'Afrique. Nous voyons avec plaisir qu'une nouvelle activité sera imprimée aux travaux du port d'Alger, dont l'importance militaire a reçu récemment des paroles de M. le Ministre de la guerre, à la Chambre des Députés, une nouvelle consécration.

Le *Tableau des établissements français en Algérie* nous fournit des détails satisfaisants sur les travaux des ponts et chaussées, sur l'exploitation de forêts précieuses dont l'autorité doit adminis-

---

(1) On a calculé que le défrichement d'un hectare, dans le Sahel, devait revenir à environ 152 fr. à un colon civil :

60	journées de travail assidu pour défrichement préalable à 2 fr.		120 fr.
8	— de charrue à 4 fr.		32
		Ensemble.	152 fr.

M. le Maréchal Bugeaud estime que le défrichement par la troupe, d'un hectare, doit coûter de 500 à 800 fr.

trer les richesses avec la plus grande vigilance. L'importance de cette publication augmente chaque année. Nous avons pu aussi y puiser d'utiles renseignements sur les tribus qui fréquentent nos marchés, et avec lesquelles des relations sont établies.

Le choix des centres de population pour les émigrants, les travaux agricoles, et surtout l'assainissement de localités insalubres, ont paru à votre commission devoir fixer en première ligne la sollicitude du Gouvernement.

L'administration semble disposée désormais à apporter une attention particulière à la manière dont elle procédera aux concessions. Les intérêts du domaine à garantir, la fertilisation du sol à assurer, sont sans doute des éléments essentiels des contrats entre l'Etat et les acquéreurs; mais il faut éviter en même temps de décourager les émigrants par des conditions trop onéreuses. Les colons se trompent souvent sur la valeur réelle de ces milliers d'hectares qui leur sont abandonnés à titre gratuit; si l'administration n'était pas mieux instruite, si elle ne se rendait pas parfaitement compte des véritables conditions dans lesquelles se trouvent les terrains qu'elle accorde, comment veut-on que le cahier des charges qu'elle impose puisse répondre alors convenablement aux différents intérêts qu'il a mission de régler? Est-il bien facile, par exemple, à un pauvre colon de faire fructifier dans un temps donné telle partie d'une concession où le défrichement est si coûteux, où la terre est couverte de cailloux, de ronces et de

palmiers nains? Que deviendraient, nous le demanderons, les efforts les plus courageux d'une population de travailleurs dans des localités insalubres, où les fièvres pernicieuses n'épargnent personne?

Nous venons d'examiner rapidement quelques-unes des conditions de la prospérité de nos établissements d'Afrique; nous n'ajouterons plus que peu de mots sur le rôle que sont appelés à y remplir les dépositaires de l'autorité chargés d'y compléter l'œuvre de la colonisation.

Des perfectionnements successifs pourront, au fur et à mesure des besoins signalés, être introduits dans les rouages de la machine administrative. Mais vouloir établir cependant et dès ce moment, dans nos possessions du nord de l'Afrique, une légi-lation définitive, est chose difficile; l'incorporation de notre nouvelle conquête à l'empire français est sans doute aujourd'hui un fait résolu; mais la forme gouvernementale et administrative qu'il conviendra d'adapter à l'Algérie est encore incertaine. L'expérience de quelques années semble évidemment nécessaire à la solution complète de ce problème, auquel il n'est possible de satisfaire aujourd'hui que d'une manière provisoire.

Votre commission n'a pas pensé qu'il y eût lieu pour elle de s'occuper spécialement de l'ordonnance du 15 avril dernier, qui règle d'une manière nouvelle le gouvernement civil de l'Algérie.

Cependant elle ne saurait s'empêcher d'approuver, dans cette nouvelle décision, l'idée d'un comité du contentieux indépendant de l'administration

locale, et dont la mission serait de connaître des conflits qui peuvent s'élever entre l'État et les particuliers ; nous y voyons une garantie de plus pour les colons dont les intérêts respectables ne sauraient être trop sauvegardés.

Nous croyons, Messieurs, qu'il importe essentiellement à l'œuvre de la colonisation que l'État puisse peu à peu rentrer en possession de certaines parties du précieux domaine qu'il a laissé aliéner entre ses mains. Il est utile qu'il puisse recouvrer la faculté de disposer du sol sous certaines conditions ; car seul il peut en être le dispensateur généreux et intelligent.

Armée du droit d'expropriation pour cause d'utilité publique dont l'ordonnance de 1844, tout en l'appropriant à l'Algérie, a eu soin de prévenir les abus, l'autorité, sévère pour les spéculateurs qui, sans avoir l'intention de cultiver, ont acheté des terres dans l'unique but de les revendre, saura par des concessions intelligentes confier un sol fertile et nourricier à des mains laborieuses.

Les détenteurs indolents de propriétés fécondes seront sans doute troublés dans leur repos par les mises en demeure de l'administration ; mais il ne faut pas perdre de vue que le provisoire créé par l'arrêté du 9 septembre 1841 est aujourd'hui remplacé par une législation plus en harmonie avec l'état stable et désormais assuré de notre occupation. Les intérêts des propriétaires en Algérie sont sous la protection des tribunaux civils ; les causes pour lesquelles l'expropriation peut avoir lieu sont fixées d'avance, tandis que, d'après les règlements

antérieurs, le principe en était livré entièrement à la volonté de l'administration.

En un mot, l'ordonnance du 1er octobre 1844, si l'on en excepte l'article 79, dont les rigueurs ont donné lieu à de nombreuses réclamations, semble offrir aux colons les garanties désirables de protection et de justice, tout en sauvegardant les droits de l'Etat et lui laissant la force d'action dont il a besoin.

Qu'on n'invoque pas prématurément, pour limiter à cet égard son pouvoir salutaire, l'application à notre conquête des lois françaises; la législation d'un pays aussi nouveau doit être exceptionnelle.

Avant de susciter des entraves au pouvoir, il faut lui avoir laissé le temps de déraciner les abus. L'administration a besoin d'appui dans les conflits qui s'élèveraient entre l'intérêt général dont elle est mandataire, et les exigences de certains intérêts particuliers dont elle pourrait être dans le cas d'ordonner le sacrifice.

Pour sortir avec honneur des difficultés d'une pareille lutte, et se faire pardonner l'exercice d'un pouvoir contre lequel se ligueront bien des résistances, il ne faudra rien moins qu'une grande constance, jointe à une probité inflexible, chez tous les agents de l'administration.

Trop d'indulgence de la part de l'autorité supérieure pour des désordres plusieurs fois signalés et dont l'opinion publique viendrait à s'occuper, décréditerait entre ses mains les mesures les plus utiles.

S'il existe des abus, il faut les extirper à l'instant ; si des faits répréhensibles ou coupables sont connus, qu'ils soient poursuivis sans faiblesse, sans relâche, sans pitié : il y va de la dignité du Gouvernement et de l'avenir de l'Algérie.

Tout ce qui peut concourir à assurer l'indépendance de la magistrature et organiser sur de meilleures bases le pouvoir judiciaire dans nos possessions d'Afrique, nous a paru, Messieurs, devoir militer dans le sens des observations qui précèdent ; témoin le crédit particulier demandé par le Gouvernement pour l'exécution de l'ordonnance du 30 novembre 1844.

Le Gouvernement réclame en outre un complément de 200.000 fr. pour le service des dépenses secrètes, insuffisamment doté au budget de 1845. Les circonstances actuelles sont de nature à justifier, suivant nous, ce crédit, qui complétera, avec les précédents que nous approuvons également, le chiffre total des allocations supplémentaires demandées.

Votre commission, Messieurs, vous propose en conséquence l'adoption pure et simple du projet dans son ensemble.

IMPRESSIONS
Nº 147.
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

à la fixation du budget des recettes pour l'exercice 1846;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 3 juillet 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, et par les commissaires déjà désignés, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER.

Impôts autorisés pour l'exercice 1846.

Article premier.

« Les contributions foncière, personnelle et mobilière, des portes et fenêtres et des patentes, seront perçues, pour 1846, en principal et centimes

additionnels, conformément à l'état A ci-annexé, et aux dispositions des lois existantes.

« Le contingent de chaque département dans les contributions foncière, personnelle et mobilière et des portes et fenêtres, est fixé, en principal, aux sommes portées dans l'état B (1) annexé à la présente loi.

ART. 2.

« Lorsqu'en exécution du paragraphe 4 de l'article 39 de la loi du 18 juillet 1837, il y aura lieu par le Gouvernement d'imposer d'office, sur les communes, des centimes additionnels pour le paiement des dépenses obligatoires, le nombre de ces centimes ne pourra excéder le maximum de dix, à moins qu'il ne s'agisse de l'acquit de dettes résultant de condamnations judiciaires, auquel cas il pourra être élevé jusqu'à vingt.

ART. 3.

« En cas d'insuffisance des revenus ordinaires, pour l'établissement des écoles primaires communales, élémentaires ou supérieures, les conseils municipaux et les conseils généraux des départements sont autorisés à voter, pour 1846, à titre d'imposition spéciale destinée à l'instruction primaire, des centimes additionnels au principal des quatre contributions directes. Toutefois, il ne pourra être voté à ce titre plus de trois centimes par les conseils municipaux, et plus de deux centimes par les conseils généraux.

---

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

ART. 4.

En cas d'insuffisance des centimes facultatifs ordinaires, pour concourir, par des subventions, aux dépenses des chemins vicinaux de grande communication, et, dans des cas extraordinaires, aux dépenses des autres chemins vicinaux, les conseils généraux sont autorisés à voter, pour 1846, à titre d'imposition spéciale, cinq centimes additionnels aux quatre contributions directes.

ART. 5.

A partir du 1er janvier 1846, le droit d'enregistrement d'un franc, établi par l'article 68, paragraphe 1er, n° 30, de la loi du 22 frimaire an 7, pour les exploits relatifs aux procédures en matière civile devant les juges de paix, jusques et compris les significations des jugements définitifs, sera porté à 1 fr. 50 c. en principal.

Le droit de 2 fr. établi par l'article 68, paragraphe 2, nos 3 et 4 de la loi du 22 frimaire an 7, et par l'article 43, n° 4 de la loi du 22 avril 1816, pour les avis de parents, les procès-verbaux de nomination de tuteurs et curateurs, et les procès-verbaux d'apposition, de reconnaissance et de levée de scellés, sera porté à 4 fr. en principal.

Le droit de 5 fr. établi par l'article 68, paragraphe 4, n° 2, de la loi du 22 frimaire an 7, pour les actes d'émancipation, sera porté à 10 francs en principal.

ART. 6.

Les prélèvements sur les ventes ou délivrances

en nature des produits des bois des communes et des établissements publics prescrits par l'article 5 de la loi du 25 juin 1841, continueront à porter sur les produits principaux. Ils cesseront d'être appliqués aux produits accessoires.

Quant aux produits délivrés en nature, la valeur en sera fixée définitivement par le Ministre des finances sur les propositions des agents forestiers, les observations des conseils municipaux et des administrateurs, et l'avis des préfets.

Les délais dans lesquels ces observations et avis devront être produits, sous peine qu'il soit passé outre, seront déterminés par une ordonnance royale.

ART. 7.

Continuera d'être faite, pour 1846, au profit de l'État, et conformément aux lois existantes, la perception :

Des droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de passe-ports et de permis de chasse, du produit du visa des passe-ports et de la légalisation des actes au ministère des affaires étrangères, et des droits de sceau à percevoir pour le compte du Trésor, en conformité des lois des 17 août 1828 et 29 janvier 1831 ;

Du vingtième à payer sur le produit des bois des communes et établissements publics vendus ou délivrés en nature, pour indemniser l'État des frais d'administration de ces bois (article 5 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841, et article 6 de la présente loi).

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

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

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

Du droit annuel imposé aux chefs d'institution et aux maîtres de pension par le décret du 17 septembre 1808 ; des rétributions imposées, par les décrets du quatrième jour complémentaire an 12 (21 septembre 1804), et du 17 février 1809, sur les élèves des facultés et sur les candidats qui se présentent pour y obtenir des grades ;

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

Du produit des monnaies et médailles ;

Des redevances sur les mines ;

Des redevances pour permissions d'usines et de prises d'eau temporaires, toujours révocables sans indemnité, sur les canaux et rivières navigables ;

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

Des taxes des brevets d'invention;

Des droits de chancellerie et de consulat perçus en vertu des tarifs existants;

D'un décime pour franc sur les droits qui n'en sont point affranchis, y compris les amendes et condamnations pécuniaires, et sur les droits de greffe perçus, en vertu de l'ordonnance du 18 janvier 1826, par le secrétaire général du conseil d'État;

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

Des droits sanitaires, conformément au tarif annexé à la loi des recettes de 1844, en date du 24 juillet 1843.

ART. 8.

Continuera d'être faite, pour 1846, au profit des départements, des communes, des établissements publics et des communautés d'habitants dûment autorisées, et conformément aux lois existantes, la perception;

Des taxes imposées, avec l'autorisation du Gouvernement, pour la surveillance, la conservation et la réparation des digues et autres ouvrages d'art intéressant les communautés de propriétaires ou d'habitants; des taxes pour les travaux de desséchement autorisés par la loi du 16 septembre 1807,

et des taxes d'affouages, là où il est d'usage et utile d'en établir;

Des droits de péage qui seraient établis, conformément à la loi du 14 floréal an 10 (4 mai 1802), pour concourir à la construction ou à la réparation des ponts, écluses ou ouvrages d'art à la charge de l'État, des départements ou des communes, et pour corrections de rampes sur les routes royales ou départementales;

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

Des droits d'examen et de réception imposés, par l'arrêté du Gouvernement du 20 prairial an 11 (9 juin 1803), sur les candidats qui se présentent devant les jurys médicaux pour obtenir le diplôme d'officier de santé ou de pharmacien;

Des droits établis pour frais de visite chez les pharmaciens, droguistes et épiciers;

Des rétributions imposées, en vertu des arrêtés du Gouvernement du 3 floréal an 8 (23 avril 1800), et du 6 nivôse an 11 (27 décembre 1802), sur les établissements d'eaux minérales naturelles, pour le traitement des médecins chargés par le Gouvernement de l'inspection de ces établissements;

Des contributions imposées par le Gouvernement sur les bains, fabriques et dépôts d'eaux minérales, pour subvenir aux traitements des médecins inspecteurs desdits établissements (article 30 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841, et lois de finances antérieures);

Des rétributions pour frais de visite des aliénés

placés volontairement dans des établissements privés (articles 9 de la loi du 30 juin 1838, et 29 de la loi du 25 juin 1841);

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

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

Du dixième des billets d'entrée dans les spectacles et les concerts quotidiens;

D'un quart de la recette brute dans les lieux de réunion ou de fête où l'on est admis en payant;

Des contributions spéciales destinées à subvenir aux dépenses des bourses et chambres de commerce, ainsi que des revenus spéciaux accordés auxdits établissements;

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

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

Des taxes de frais de pavage des rues, dans les villes où l'usage met ces frais à la charge des propriétaires riverains (dispositions combinées de la loi du 11 frimaire an 7 (1er décembre 1798) et du décret de principe du 25 mars 1807, et article 28 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841);

Des taxes d'établissement de trottoirs dans les rues et places dont les plans d'alignement ont été

arrêtés par ordonnances royales, conformément aux dispositions de la loi du 7 juin 1845.

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

Des frais de travaux intéressant la salubrité publique. (Loi du 16 septembre 1807);

Des droits d'inhumation et de concession de terrains dans les cimetières. (Décrets organiques du 23 prairial an 12 (12 juin 1804) et du 18 août 1811).

ART. 9.

Dans les colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de Bourbon, les recettes de toute nature continueront à être faites, en 1846, conformément aux lois et ordonnances actuellement en vigueur.

ART. 10.

A partir du 1er janvier 1846, les rentes 5 pour 100 qui auront été inscrites à cette époque au nom des maisons centrales de force et de correction, en exécution de l'ordonnance royale du 8 septembre 1819, seront annulées au profit de l'Etat.

A partir de la même époque, toutes sommes provenant du travail des condamnés, et toutes autres sommes qui ont été attribuées aux maisons centrales de détention, seront versées dans les caisses du Trésor.

TITRE II.

Évaluation des recettes de l'exercice 1846.

ART. 11.

Les voies et moyens ordinaires et extraordinaires sont évalués, pour l'exercice 1846, à la somme de un milliard trois cent cinquante-cinq millions quarante-cinq mille six cent cinquante et un francs (1,355.045.651 fr.), conformément à l'état C ci-annexé.

Les ressources affectées aux services spéciaux, portés pour ordre au budget, sont évaluées, pour l'exercice 1846, à la somme de dix-neuf millions six cent quatre-vingt-dix mille cent deux francs (19.690.102 fr.), conformément à l'état D ci-annexé, savoir :

Légion-d'honneur.....	7.103.098 fr.
Imprimerie royale.....	2.810.000
Chancelleries consulaires.....	400.000
Caisse des invalides de la marine	8.026.510
Services de la fabrication des monnaies et médailles.....	1.350.494
Total égal.....	19.690.102 fr.

ART. 12.

Les ressources spécialement attribuées au service départemental, par la loi du 10 mai 1838, sont évaluées à la somme de quatre-vingt sept millions neuf cent treize mille cent cinquante-quatre francs (87.913.154 fr.) pour l'exercice

1846, et leur affectation, par section spéciale, est et demeure déterminée conformément au tableau E annexé à la présente loi.

ART. 13.

Les ressources attribuées au service colonial sont évaluées à la somme de vingt millions quarante-quatre mille cinq cent soixante francs (20.044.560 fr.), pour l'exercice 1846, et leur affectation est et demeure déterminée conformément au tableau F annexé à la présente loi.

TITRE III.

Moyens de service.

ART. 14.

Le Ministre des finances est autorisé à créer, pour le service de la Trésorerie et les négociations avec la Banque de France, des bons royaux portant intérêt et payables à échéance fixe.

Les bons royaux en circulation ne pourront excéder deux cent millions de francs. Ne sont pas compris dans cette limite les bons royaux délivrés à la caisse d'amortissement, en vertu de la loi du 10 juin 1833.

Dans le cas où cette somme serait insuffisante pour les besoins du service, il y sera pourvu au moyen d'une émission supplémentaire, qui devra être autorisée par ordonnances royales, lesquelles seront insérées au *Bulletin des Lois* et soumises à la sanction législative à l'ouverture de la plus prochaine session des Chambres.

TITRE IV.

Dispositions générales.

Art. 15.

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

Il n'est pas néanmoins dérogé à l'exécution de l'article 4 de la loi du 2 août 1829, relatif aux centimes que les conseils généraux sont autorisés à voter pour les opérations cadastrales, non plus qu'aux dispositions des lois du 10 mai 1838 sur les attributions départementales; du 18 juillet 1837 sur l'administration communale; du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux; et du 28 juin 1833 sur l'instruction primaire.

Fait au Palais de Neuilly, le 4 juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département des finances.

Signé Laplagne.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a chargés de soumettre à vos délibérations le projet de loi sur les recettes de l'exercice 1846, qui vient d'être voté par la Chambre des Députés.

Vous connaissez déjà, d'après les développements publiés et distribués aux deux Chambres, à l'appui de la proposition du budget, sur quelles bases repose l'évaluation des différentes natures de produits. Nous nous bornerons à les rappeler sommairement, en indiquant les modifications peu nombreuses qu'elles ont subies et les fixations définitivement adoptées.

Les *contributions directes* avaient été évaluées d'après l'impôt voté pour 1845, avec un accroissement de 3.557.416 fr., dont 1.400.696 fr. provenant de l'augmentation de la matière imposable, et 2.091.070 fr. des impositions extraordinaires des départements et des communes. Ces évaluations ont été admises. Seulement, l'affectation des centimes additionnels a dû être modifiée par suite du prélèvement de 1.920.440 fr. opéré sur les centimes généraux, pour subvenir aux dépenses départementales ordinaires, et dont nous vous avons récemment entretenu, en vous présentant

la loi des dépenses. La somme ainsi distraite des fonds appartenant au Trésor, représente un centime de contributions foncière, personnelle et mobilière; elle a été ajoutée aux centimes départementaux, à raison de trois dixièmes pour le fonds des dépenses ordinaires, et de sept dixièmes pour la première partie du fonds commun.

L'évaluation des *impôts et revenus indirects* a été faite d'après les recettes des onze premiers mois de 1844 et du mois de décembre 1843. Depuis, nous avons, selon l'usage, substitué à ces dernières données les résultats connus et complets de l'année 1844, ce qui a motivé une diminution de 766.000 fr.; mais, d'un autre côté, le produit présumé des droits d'enregistrement a été augmenté d'une somme d'un million que doit procurer l'élévation des tarifs de certains actes relatifs à la juridiction des juges de paix. Cette mesure, qui a fait l'objet d'une proposition spéciale du Gouvernement, viendra couvrir, et au delà, l'accroissement de dépense résultant de l'augmentation du traitement des greffiers, votée par un amendement de la Chambre des Députés. Les nouvelles taxes sont établies sur les actes d'émancipation, d'appositions et levées de scellés, les actes de notoriété, de tutelle officieuse et les citations; elles font la matière d'un article spécial ajouté au projet de loi, sous le numéro 5. Les autres produits du budget ont aussi été appréciés d'après les notions les plus récentes et les fixations proposées ont été adoptées, sauf les modifications suivantes :

1° La somme de 2.000.000 fr., à laquelle avaient

été évalués les remboursements à faire au Trésor en 1846, par les départements et les communes pour les deux tiers des indemnités de terrains mis à leur charge par la loi du 11 juin 1842 sur les chemins de fer, a été supprimée avec l'approbation du Gouvernement : il a paru juste et rationnel d'exonérer tous les départements de cette participation à une dépense que ne supportent pas ceux dont les chemins de fer sont concédés à des compagnies ; un projet de loi spécial, présenté dans ce but, a été adopté par la Chambre des Députés, et nous venons, Messieurs, vous le soumettre. Cette proposition a eu pour conséquence le retrait de l'article 5 du projet de loi sur les recettes qui réglait les conditions du remboursement des avances du Trésor aux départements, pour le contingent mis à leur charge dans les dépenses des chemins de fer.

2° Un autre retranchement de 750.000 fr. a été fait sur le produit présumé des chemins de fer exploités par l'Etat : la Chambre élective a cru devoir réduire de moitié la somme prévue, par cette considération que la concession du chemin du Nord aura lieu probablement avant le 1er janvier prochain, et que, dans tous les cas, s'il y a des recettes en 1846, elles n'auront lieu que pendant une partie de l'année.

3° Et enfin une somme de 172.302 fr. a été ajoutée à l'évaluation des produits divers, d'après de nouvelles appréciations des versements à faire au Trésor par les compagnies de chemins de fer en

remboursement des avances dont elles restent débitrices.

Tels sont, Messieurs, les seuls changements que les prévisions de recette ont éprouvés : elles demeurent aujourd'hui fixées à la somme totale de 1.303.684.134 fr. qui se divise ainsi qu'il suit par branches principales de revenus :

Contributions directes. . . .	408.438.612 fr.
Impôts et revenus indirects.	796.607.000
Domaines, forêts et pêche. .	43.544.710
Revenus et produits divers.	20.841,519
Produits spéciaux des départements, de l'Algérie et des colonies françaises.	34.252.293
TOTAL.	1.303.684.134 fr.
Les dépenses ordinaires étant de.	1.300.077.889
Il ressort un excédant de recette de.	3.606.245 fr.

L'évaluation des ressources affectées aux travaux extraordinaires a été accrue de 15.160.000 fr. pour les porter à la somme de 51.361,517 fr., formant le montant des dépenses autorisées sur l'exercice 1846, et qui motiveront un prélèvement égal sur le produit de l'emprunt voté par la loi du 25 juin 1841. L'excédant ci-dessus énoncé ne sera donc pas altéré par cette cause. Les charges du Trésor ne se trouveront augmentées que de la somme de 83 millions de francs pour la nouvelle avance que lui imposeront les grandes lignes de

chemins de fer et les travaux divers dont la dépense est provisoirement imputable sur la dette flottante.

Quant au texte du projet de loi, un seul article y a été ajouté en dehors des propositions du Gouvernement; mais il y a donné son entière adhésion. Il a, en effet, pour objet de régulariser et d'accélérer la fixation à faire par les préfets, en vertu de la loi du 25 juin 1841, sur les délivrances en nature des bois des communes et des établissements publics pour indemniser l'Etat de ses frais d'administration. L'article additionnel statue à cet égard que la valeur des produits délivrés en nature sera fixée définitivement par le Ministre des finances, sur les propositions des agents forestiers et les avis des conseils municipaux des administrations ou établissements et des préfets. Il y est dit aussi qu'une ordonnance royale déterminera les délais dans lesquels ces avis devront être produits, sous peine qu'il soit passé outre à la fixation.

Une addition a en outre été faite, pour les établissements de trottoirs, à la nomenclature des diverses taxes dont la perception est autorisée par l'article 8 du projet de loi : c'était la conséquence de la loi spéciale votée dans cette session et promulguée le 7 juin dernier.

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

Les Tableaux seront incessamment distribués.

ÉTATS

ANNEXÉS AU PROJET DE LOI POUR LA FIXATION DES RECETTES DE L'EXERCICE 1846.

ÉTAT A. — Tableau des contributions directes à imposer, en principal et en centimes additionnels, pour l'exercice 1846.

B. — Fixation du contingent de chaque département, en principal, dans les contributions foncière, personnelle et mobilière et des portes et fenêtres. (*État de répartement.*)

C. — Budget général des voies et moyens pour l'exercice 1846.

D. — Tableau des recettes affectées, pour l'exercice 1846, aux services spéciaux portés pour ordre au budget.

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

F. — Tableau du service colonial.

(Les États B et D n'ont pas été réimprimés.)

BUDGET DES RECETTES DE L'EXERCICE 1846.

TABLEAU RÉSUMÉ DES ÉVALUATIONS DE RECETTES ADOPTÉES PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, COMPARATIVEMENT AUX PROPOSITIONS DU GOUVERNEMENT.

BRANCHES PRINCIPALES DE REVENUS.			ÉVALUATIONS proposées par le GOUVERNEMENT.	RÉSULTAT DU VOTE de LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Augmentations.	Diminutions.	ÉVALUATIONS adoptées.
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Contributions directes			408,438,612	»	»	408,438,612
Impôts et revenus indirects.	Budget primitif	796,373,000				
	Projet de loi spécial présenté à la Chambre des Députés le 18 juin 1845 (A)	1,000,000				
		797,393,000	796,607,000	»	»	796,607,000
	Communication spéciale faite à la commission de la Chambre des Députés (B). A déduire.	766,000				
Produits des forêts et de la pêche			35,023,500	»		35,023,500
Domaines			8,521,210	»	»	8,521,210
Produits universitaires			2,580,000	»	»	2,580,000
Produits divers du budget.	Budget primitif	20,839,217				
	Projet de loi spécial présenté à la Chambre des Députés le 10 juin 1845 (C). A déduire	2,000,000	18,839,217	(D) 172,302	(E) 750,000	18,261,519
Revenus spéciaux des départements et des colonies.	Produits éventuels affectés au service départemental		14,250,000	»	»	14,250,000
	Produits et revenus de l'Algérie		11,698,000	»		11,698,000
	Produit de la rente de l'Inde		1,050,000	»	»	1,050,000
	Recettes des colonies soumises au régime de la loi du 25 juin 1841		7,254,293	»	»	7,254,293
			1,304,261,832	172,302	750,000	1,303,684,134
Ressources extraordinaires (portion de l'emprunt autorisé par la loi du 25 juin 1841, applicable aux travaux extraordinaires de l'exercice 1846)			36,201,517	(F) 15,160,000	»	51,361,517
			1,340,463,349	15,332,302	750,000	1,355,045,651
				14,582,302		
Services spéciaux portés pour ordre au Budget.	Légion-d'honneur		7,103,098	»	»	7,103,098
	Imprimerie royale		2,810,000	»	»	2,810,000
	Chancelleries consulaires		400,000	»	»	400,000
	Caisse des invalides de la marine		8,026,510	»	»	8,026,510
	Service de la fabrication des monnaies et médailles		1,350,494	»	»	1,350,494
			19,690,102	»	»	19,690,102

NOTES EXPLICATIVES.

(A.) Augmentation apportée à l'évaluation du produit des droits d'enregistrement en 1846, conformément au projet de loi présenté à la Chambre des Députés le 18 juin 1845, pour l'élévation des tarifs de certains actes relatifs à la juridiction des juges de paix, lequel est devenu l'objet de l'article 5 du projet de loi des recettes de l'exercice 1846.

(B.) Réduction que le Gouvernement a dû effectuer sur ses évaluations primitives, d'après le Tableau que le Ministre des finances a adressé à la commission de la Chambre des Députés, par l'effet de la substitution des recettes annoncées dans la situation provisoire de 1844, publiée au compte général des finances, à celles du même exercice qui avaient d'abord été prises pour base des évaluations de 1846. Cette réduction résulte des termes ci-après :

	AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
Diminution qu'a présentée, pour cette cause, l'ensemble des impôts et revenus indirects, et motivée principalement, comme il sera expliqué ci-après, par le changement d'époque dans la perception du droit de timbre des formules de patentes	»	810,000 f.
Réduction sur les plus-values présumées pour les produits ci-après, d'une somme égale à l'accroissement que les nouvelles recettes de 1844 ont présenté sur celles qui ont servi à former les évaluations primitives du budget, savoir :		
Taxe de consommation des sels perçue dans le rayon des douanes	»	393,000
Droit de fabrication sur les sucres indigènes	»	213,000
Complément de recette applicable au timbre des formules de patentes qui, pour l'année 1846, est évalué à 1,600,000 fr., tandis que la recette réalisée en 1844 n'a été, à raison de la différence d'époque dans la délivrance de ces formules, que de 950,000 fr., ci	650,000 f.	»
	650,000	1,146,000
	766,000	

(C.) Retranchement du montant des remboursements présumés, par les départements et communes, des deux tiers des indemnités de terrains et bâtiments nécessaires à l'établissement des chemins de fer, par suite de l'adoption, par la Chambre des Députés, du projet de loi portant abrogation de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842.

(D.) Augmentation résultant de nouvelles appréciations des versements de compagnies de chemins de fer, sur les avances qui leur ont été faites par le Trésor.

(E.) Réduction à moitié de l'évaluation du produit des chemins de fer exploités par l'Etat, dans la prévision de la concession du chemin de fer du Nord.

(F.) Augmentation égale à celle qu'ont éprouvée les crédits du ministère des travaux publics pour divers travaux urgents et extraordinaires de rivières, ports et canaux (15,200,000 fr.), compensation faite d'une réduction de 40,000 fr. concernant l'établissement de la marine à Castineau.

MISSIONS
N° 148.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'établissement d'un comptoir d'escompte à Alger ;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 2 juillet 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

La Banque de France est autorisée à établir un comptoir d'escompte à Alger.

ART. 2.

Le capital en est fixé à dix millions, dont deux seront fournis par la Banque de France, et huit

CHAMBRE DES PAIRS
BIBLIOTHÈQUE

par des actionnaires, au moyen d'une émission de huit mille actions de mille francs chacune.

Tout appel ultérieur de fonds est prohibé. La Banque de France et les actionnaires ne pourront, en aucun cas, être tenus des engagements du comptoir que jusqu'à concurrence des parts respectives qu'ils auront prises dans le capital.

Dans le cas où l'expérience démontrerait la surabondance de ce capital, la Banque de France pourra être autorisée, par une ordonnance royale, à en restituer une partie aux intéressés.

Le capital ne pourra être reconstitué que par une nouvelle émission d'actions autorisée par une ordonnance royale.

ART. 3.

Le comptoir aura le privilége exclusif d'émettre des billets au porteur à vue.

La Banque de France pourra acquérir, pour le compte du comptoir d'Alger, des effets publics français jusqu'à concurrence du capital de ce comptoir.

ART. 4.

L'administration du comptoir d'Alger sera sous la direction immédiate de la Banque de France, conformément aux dispositions de l'ordonnance royale du 25 mars 1841.

Toutefois, il sera tenu, pour ce comptoir, une comptabilité distincte et spéciale, et les résultats de ses opérations seront constatés et publiés isolément.

ART. 5.

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, sur la demande du conseil général de la Banque, autorisera et déterminera :

L'époque et les conditions de l'émission des huit mille actions à créer, et le mode de leur distribution, la quotité du capital qui devra être réalisé avant l'ouverture des opérations du comptoir;

La forme et la contexture des billets au porteur à vue, ainsi que leurs coupures;

La constitution et la destination d'un fonds de réserve;

Enfin, les modifications qu'il serait nécessaire d'apporter aux dispositions du décret du 18 mai 1808 et de l'ordonnance royale du 25 mars 1841.

ART. 6.

Le comptoir d'Alger ne pourra être supprimé qu'en vertu d'une ordonnance royale rendue sur la demande du conseil général de la Banque de France, dans la forme des règlements d'administration publique.

FAIT au palais de Neuilly, le 4 juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances.

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Quinze ans sont écoulés depuis que la France a commencé, par la conquête, l'œuvre de civilisation qu'elle poursuit avec autant de persévérance que de succès en Algérie.

Chaque jour notre établissement grandit et se consolide davantage; l'occupation, en s'étendant, a ouvert de toutes parts le vaste territoire où notre domination, d'abord contestée, est devenue aujourd'hui un fait accompli.

La population européenne se groupe déjà nombreuse autour des villes du littoral. Avec ses instincts de progrès, ses mœurs industrielles et ses habitudes laborieuses, en peu de temps elle aura changé la face des choses.

A mesure que cette société nouvelle, bientôt affranchie de premiers et pénibles efforts d'installation, se développe et se constitue, elle comprend mieux les lacunes de son organisation transitoire; elle réclame successivement les institutions de la mère-patrie dont elle conserve les traditions.

Cette tendance inévitable et légitime doit être favorisée dans la limite des besoins de la colonie.

Tuteur naturel des intérêts majeurs et d'ordres divers qui surgissent en Algérie, le Gouvernement en suit avec attention le mouvement incessant; sa

tâche est de diriger, en la modérant, l'impulsion donnée aux entreprises utiles et sérieuses, et, en même temps, de prévenir les perturbations qui pourraient résulter de tentatives hasardées ou seulement prématurées.

Aussi, Messieurs, bien que le moment fût venu de doter l'Algérie d'une institution de crédit, bien que l'importance des transactions industrielles et commerciales parût plus que suffisante pour alimenter les opérations d'un établissement d'escompte placé à Alger, où la population européenne déjà nombreuse s'accroît rapidement, où d'ailleurs se liquident les opérations de tout le littoral, nous n'avons pas cru devoir accepter les offres qui nous étaient faites l'année dernière par des hommes honorables pour y créer une banque locale.

Nous avons voulu que, dans un pays nouveau, où tout est encore en voie de formation, le crédit public ne fût pas exposé aux hésitations et peut-être aux entraînements d'une compagnie isolée, indépendante, dirigée au gré d'actionnaires désireux, avant tout, d'obtenir un revenu élevé, même au prix de négociations aventureuses.

Bien plus, nous avons voulu que, indépendamment de la solution donnée à la question économique, l'organisation de la société européenne en Algérie trouvât, dans la mesure nouvelle, une haute et complète garantie de sécurité, non moins que de stabilité.

Sous l'empire de ces idées, nous avons demandé au conseil général de la Banque de France la création à Alger d'un comptoir ordinaire; nous avons

pensé, et vous partagerez, nous l'espérons, notre opinion, que le but essentiel serait atteint, lorsque le soin d'assurer par le crédit l'avenir commercial de la colonie serait confié à notre grand établissement national de banque.

Sous son puissant patronage, en effet, et grâce à son habile administration, les intérêts de la Métropole seront identifiés à ceux de la colonie, et le succès de l'institution ne sera pas douteux.

Le conseil général, appelé à se prononcer sur les conditions constitutives du comptoir, s'est partagé entre deux opinions, dont l'une voulait le comptoir à l'état normal tel qu'il fonctionne dans les départements, et l'autre, qui redoutait toute intervention de la Banque dans les affaires de l'Algérie. Une opinion intermédiaire s'est produite, qui a été acceptée d'abord par le conseil général et ensuite par le Gouvernement, comme une transaction utile.

La Banque établira à Alger un comptoir d'escompte dont elle concourra à fournir le fonds social fixé à dix millions, pour un cinquième seulement. Le surplus sera obtenu au moyen d'actions.

La Banque et les actionnaires ne seront tenus, en aucun cas, des engagements du comptoir que jusqu'à concurrence de leur apport respectif de fonds.

L'administration du comptoir sera sous la direction immédiate de la Banque de France, conformément à l'ordonnance royale du 25 mars

1841, bien que la comptabilité de l'établissement soit tenue et publiée séparément.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'émission des actions, la forme et le montant des coupures des billets à vue et au porteur et la constitution du fonds de réserve.

Tel est sommairement le système qui a prévalu dans les délibérations du conseil général et auquel a adhéré le Gouvernement.

Cette combinaison formulée en cinq articles de loi a été adoptée par la Chambre des Députés avec un amendement devenu l'article 6, aux termes duquel le comptoir d'Alger ne pourra être supprimé qu'en vertu d'une ordonnance royale rendue sur la demande du conseil général de la Banque de France, dans la forme des règlements d'administration publique.

Au moyen de cette disposition qui applique au comptoir, pour le cas de suppression, le régime des succursales de la Banque dans les départements, se trouve complété l'ensemble des garanties dont nous avons cherché à entourer l'établissement dont l'influence prépondérante ne tardera pas à se faire sentir dans les transactions de toute nature en Algérie.

Nous venons, en conséquence, par ordre du Roi, et de concert avec M. le Ministre de la guerre, soumettre à vos délibérations le projet dont la teneur suit.

IMPRESSIONS

N° 149.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI

TENDANT

A abroger une disposition de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842, sur les chemins de fer;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 2 juillet 1845, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Est et demeure abrogée la disposition de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842, aux termes de laquelle les départements et les communes devaient rembourser à l'Etat les deux tiers du prix des in-

demnités dues pour les terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances.

FAIT au palais de Neuilly, le 4 juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances.

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Une disposition de la loi du 11 juin 1842 porte que les départements et les communes, traversés par les chemins de fer, seront tenus de contribuer pour les deux tiers à la dépense des indemnités à payer pour les terrains et bâtiments nécessaires à l'établissement des nouvelles voies. Cette participation avait paru une juste conséquence des avantages spéciaux que devaient recueillir les localités placées sur le parcours des chemins de fer.

Quoi qu'il en soit, la mesure, bien qu'elle n'ait pas encore été mise à exécution, fit naître de nombreuses réclamations et souleva des difficultés assez graves. On représenta que la contribution imposée aux localités traversées par les chemins de fer serait souvent un sacrifice en pure perte et sans compensation, à raison des circonstances qui influent sur le mouvement des denrées et marchandises, sur la direction des lignes de fer et l'emplacement des stations. Un fait nouveau avait d'ailleurs apporté un changement considérable à la situation de 1842 : nous voulons parler de la concession des principales lignes de chemins de fer à des compagnies soumissionnaires qui en supportent toute la dépense, tant en constructions qu'en achats de ter-

rains et bâtiments ; dans cet état de choses, il devenait peu équitable de continuer à exiger une contribution qui aurait un caractère exceptionnel, et qui pèserait précisément sur les localités placées dans les conditions les moins favorables.

Frappé de ces considérations, le Gouvernement a cru devoir proposer l'abrogation de la disposition sus-mentionnée de la loi du 11 juin 1842 : cette mesure a fait l'objet d'un projet de loi spécial qui vient d'être voté par la Chambre des Députés, et que le Roi nous a chargés, Messieurs, de soumettre à vos délibérations. Nous avons la confiance qu'il obtiendra aussi votre assentiment.

SESSIONS
N° 150.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A LA VENTE DES POISONS;

Avec l'Exposé des motifs par le Ministre de l'agriculture et du commerce.

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 1er juillet courant, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat de l'agriculture et du commerce, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Sénac, maître des requêtes au conseil d'État, directeur au ministère de l'agriculture et du commerce.

ARTICLE PREMIER.

Les contraventions aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la

vente, l'achat et l'emploi des substances vénéneuses, seront punies d'une amende de cent francs à trois mille francs, et d'un emprisonnement de six jours à deux mois, sauf application, s'il y a lieu, de l'article 463 du Code pénal.

Dans tous les cas, les tribunaux pourront prononcer la confiscation des substances saisies en contravention.

ART. 2.

Les articles 34 et 35 de la loi du 21 germinal an 11 seront abrogés à partir de la promulgation de l'ordonnance qui aura statué sur la vente des substances vénéneuses.

FAIT au palais de Neuilly, le 4 juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture et du commerce,

Signé L. CUNIN-GRIDAINE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a ordonné de vous présenter un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, et qui a pour but de faire cesser les dangers qu'entraîne l'insuffisance de la législation actuelle sur la vente des poisons.

Cette importante matière est réglée par les articles 34 et 35 de la loi du 21 germinal an 11, concernant l'exercice de la pharmacie. Mais une triste expérience nous a trop appris avec quelle facilité les précautions que cette loi a prescrites sont éludées, et comment les substances les plus dangereuses sont quelquefois livrées à des mains imprudentes ou criminelles, sans même qu'on puisse accuser la négligence des commerçants qui en sont les détenteurs.

Le mal tient, d'une part, à ce qu'il y a nécessairement de vague et d'incomplet dans les dispositions législatives par lesquelles on a voulu établir en termes très-généraux des règles qui doivent varier suivant la nature des substances vénéneuses et les différentes applications qu'on peut en faire; il tient, d'une autre part, aux conséquences d'une pénalité fixe trop élevée dans beaucoup de cas, et qui, par cela même, assure trop souvent l'impunité des contrevenants.

Ces simples considérations nous paraissent suffire, Messieurs, pour justifier à vos yeux les dispositions du projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre.

A la place d'une énumération tout à fait insuffisante des substances dont la vente et l'emploi exigent des précautions particulières, à la place de l'indication de quelques formalités qui ne peuvent s'appliquer à tous les cas, l'article 1^er^, renvoyant au domaine des ordonnances royales portant règlement d'administration publique, ce qui leur appartient réellement, se borne à attacher à toute infraction aux prescriptions de ces ordonnances la peine d'une amende de 100 à 3.000 fr., et d'un emprisonnement de six jours à deux mois, sauf application, s'il y a lieu, de l'article 463 du Code pénal.

Par là, Messieurs, les tribunaux auront toute la latitude nécessaire pour proportionner la peine à la gravité de la contravention; la loi sera plus respectée, parce que l'on craindra moins de l'appliquer, et l'on ne verra plus des amendes ruineuses prononcées pour l'oubli le plus excusable, inconvénient dont la clémence royale atténuait heureusement les fâcheux effets.

Le 2^e^ paragraphe de l'article 7 accorde aux tribunaux la faculté de prononcer la confiscation des substances saisies en contravention.

On ne peut pas, en effet, laisser des substances vénéneuses entre les mains de ceux qui n'ont pas le droit d'en vendre ou d'en être détenteurs; il convient de s'en rapporter à la prudence des tri-

bunaux pour apprécier les cas où la confiscation sera nécessaire, et ceux où l'application de la pénalité suffira pour garantir l'observation des précautions ordonnées.

Les articles 34 et 35 de la loi du 21 germinal an 11 ne peuvent subsister en présence de la loi nouvelle et de l'ensemble des mesures que nous avons l'intention d'adopter. Il est donc nécessaire que ces deux articles cessent d'avoir leur effet aussitôt après la promulgation de l'ordonnance qui règlera d'une manière générale les conditions auxquelles devront être soumis désormais la vente et l'emploi des poisons.

Tel est l'objet du deuxième et dernier article de la loi proposée.

Cette loi est urgente, Messieurs; elle est fortement réclamée par l'opinion publique, par l'administration de la justice, par les intérêts les plus chers à la société. Tout retard apporté sans nécessité à l'adoption des mesures dont elle doit assurer la sanction peut faciliter de nouveaux crimes, amener de nouveaux malheurs. C'est en dire assez pour la recommander à votre haute sollicitude, et pour nous autoriser à espérer que vous voudrez bien joindre vos suffrages à ceux que cette loi a déjà obtenus dans l'autre Chambre.

SESSIONS
F 151.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A L'AMÉLIORATION DES PORTS;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 28 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'État au même département.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de huit millions (8.000.000 francs) est affectée à l'établissement d'un bassin à flot au port de Dunkerque.

ART. 2.

Une somme de cinq cent mille francs (500.000 fr.) est affectée au perfectionnement des jetées à claire-voie du port de Calais.

ART. 3.

Une somme d'un million (1.000.000 fr.) est affectée à la construction d'un barrage avec écluse de navigation et de chasse, et au perfectionnement des jetées au port de Boulogne.

ART. 4.

Une somme de un million huit cent mille francs (1.800.000 fr.) est affectée à l'amélioration du port de Fécamp.

ART. 5.

Une somme de neuf cent mille francs (900.000 f.) est affectée à l'établissement d'un port de refuge dans le havre de Port-en-Bessin.

ART. 6.

Une somme de quatre millions cinq cent mille francs (4.500.000 fr.) est affectée à l'établissement d'un bassin à flot au port de Granville.

ART. 7.

Une somme de neuf cent mille francs (900.000 f.) est affectée à l'établissement d'un bassin à flot au port de Morlaix.

ART. 8.

Une somme de sept cent mille francs (700.000 f.)

est affectée à la construction d'un môle au port de l'île de Batz.

ART. 9.

Une somme de six cent mille francs (600.000 fr.) est affectée à l'établissement d'un bassin à flot au Port-Launay.

ART. 10.

Une somme de un million deux cent mille francs (1.200.000 fr.) est affectée à la construction d'un quai au port de Lorient.

ART. 11.

Une somme de deux millions cinq cent mille francs (2.500.000 fr.) est affectée à l'amélioration du port de Marans.

ART. 12.

Une somme de deux millions cent mille francs (2.100.000 fr.) est affectée à l'amélioration et à l'agrandissement du port des Sables.

ART. 13.

Une somme d'un million (1.000.000 fr.) est affectée à la construction d'un môle au port de Bandol.

ART. 14.

Une somme de trois millions (3.000.000 fr.) est affectée à l'agrandissement du port de Bastia (Corse).

ART. 15.

Sur les allocations fixées par les articles précédents, et qui s'élèvent ensemble à la somme de vingt-huit millions sept cent mille francs (28.700.000 fr.), il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1845, un crédit de deux millions quatre cent mille francs (2.400.000 fr.), savoir :

Port de Dunkerque.....	400.000 fr.
— Calais.....	100.000
— Boulogne.....	150.000
— Fécamp.....	150.000
— Port-en-Bessin.....	100.000
— Granville.....	300.000
— Morlaix.....	100.000
— Ile de Batz.....	100.000
— Port-Launay.....	100.000
— Lorient.....	150.000
— Marans.....	200.000
— les Sables.....	200.000
— Bandol.....	100.000
— Bastia.....	250.000

Et sur l'exercice 1846, un crédit de cinq millions (5.000.000 fr.), savoir :

Port de Dunkerque.....	900.000 fr.
— Calais.....	200.000
— Boulogne.....	300.000
— Fécamp.....	300.000
— Port-en-Bessin.....	250.000

Port de Granville.	.....	600.000
— Morlaix.	.....	250.000
— Ile de Batz.	.....	200.000
— Port-Launay.	.....	200.000
— Lorient.	.....	300.000
— Marans.	.....	400.000
— les Sables.	.....	400.000
— Bandol.	.....	200.000
— Bastia.	.....	500.000

ART. 16.

Les plans d'ensemble et les devis par masses des travaux compris dans la présente loi, seront déposés aux archives des deux Chambres.

ART. 17.

Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par la présente loi. Les avances du Trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui deviendront libres après l'extinction des découverts des exercices de 1840 à 1845.

FAIT au palais des Tuileries, le 1er juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Depuis quelques années, grâce à la libéralité des Chambres législatives, le Gouvernement a pu imprimer une vive et heureuse impulsion aux travaux des ports maritimes. Cette partie des travaux publics était restée, il faut le dire, pendant longtemps dans un véritable état de langueur, soit que les ressources disponibles ne permissent pas de les entreprendre, soit plutôt que l'état d'imperfection et d'inachèvement des communications intérieures n'en fît pas sentir la nécessité immédiate. Mais depuis que le système de nos routes royales a reçu et reçoit encore tous les jours l'extension et les perfectionnements que réclame l'intérêt du pays, depuis que nos voies navigables s'améliorent, que les canaux entrepris en vertu des lois de 1821 et de 1822 sont arrivés ou arrivent au terme de leur achèvement, depuis surtout qu'un grand réseau de chemins de fer, entrepris avec vigueur, avec le concours de l'Etat et de l'industrie privée, doit mettre la Capitale et les principales villes du Royaume, dans un laps de temps dont il est possible de mesurer l'étendue, en contact avec nos frontières maritimes, l'importance de créer sur ces frontières de nouveaux établissements et de donner à ceux qui existent tous les développements dont ils sont susceptibles, apparaît plus grande et

plus certaine, et le pays ne peut pas reculer devant cette nouvelle cause de sacrifices que tant d'avantages doivent compenser si amplement. Déjà, Messieurs les Pairs, vous avez voté plusieurs projets de loi qui tendent à un but aussi utile : celui que nous venons vous présenter aujourd'hui, par les ordres du Roi, a été préparé dans les mêmes vues et pour la même destination.

Ce qui le distingue principalement de ceux qui l'ont précédé, c'est qu'il a surtout pour objet la construction des bassins à flot et l'établissement des ports de refuge.

Vous savez, Messieurs les Pairs, que sur les côtes de l'Océan, la mer se retire deux fois par jour et laisse à sec la plage qu'elle recouvrait quelques heures auparavant de ses eaux profondes. Les bâtiments qui flottaient dans ces eaux sont obligés alors de toucher le sol, et sont exposés dans cette situation à de graves avaries, surtout lorsque l'action des vents régnants vient joindre sa funeste influence à celle du retrait des eaux. Ainsi les bâtiments fins du commerce fuient les parages où ils sont exposés à des échouages aussi dangereux, et nos relations commerciales, surtout celles de la navigation de long cours, éprouvent d'un pareil état de choses les plus graves préjudices.

D'un autre côté, il est bien essentiel que les bâtiments à la mer puissent trouver sur nos côtes, de distance en distance, un refuge et un abri lorsque la direction et la violence des vents leur font manquer l'entrée du port pour lequel ils étaient destinés.

Les sinistres d'un seul naufrage peuvent quelquefois équivaloir à la dépense capitale des travaux à entreprendre pour en prévenir à jamais le retour. Il serait donc difficile en général de trouver un emploi plus utile et plus fécond des deniers de l'Etat.

Vous verrez, Messieurs les Pairs, par les détails dans lesquels nous allons entrer, que le projet de loi pour lequel nous réclamons vos suffrages remplit, dans ses divers éléments, les conditions que nous venons d'exposer.

Port de Dunkerque.

Le port de Dunkerque, si intéressant pour la France, et par son heureuse position militaire, qui commande l'entrée de la mer du Nord, et par la facilité de ses communications intérieures, qui lui assure un vaste marché sur le continent, le port de Dunkerque est privé, aujourd'hui encore, de l'établissement qui doit être considéré comme l'un des éléments constitutifs des ports de commerce de l'Océan, c'est-à-dire d'un bassin à flot, destiné à recevoir les bâtiments qui ne peuvent supporter l'échouage.

Le bassin de la marine militaire, il est vrai, a été mis récemment à la disposition du commerce; mais cette destination n'a qu'un caractère essentiellement provisoire, et d'ailleurs ce bassin, situé au fond du port, ne peut souvent pas être atteint par les navires, dans l'intervalle d'une seule marée, et ne saurait répondre aux besoins toujours croissants du commerce et de la navigation.

Si le port de Dunkerque n'est pas encore doté d'un ouvrage aussi essentiel pour le développement de ses relations transatlantiques, ce n'est pas qu'il ait été oublié au milieu d'un mouvement si remarquable imprimé dans ces dernières années aux travaux de restauration de nos ports maritimes de commerce; le curage du port, la réparation des quais, la construction d'une écluse de chasse, l'une des plus puissantes qui existent en Europe, le prolongement successif des jetées, témoignent des efforts constants qui ont été faits par le Gouvernement depuis le retour de la paix pour rendre au port de Dunkerque son ancienne importance.

Quant à la création d'un bassin à flot, cette pensée avait également fixé l'attention de l'administration, et avait été, de sa part, l'objet d'études sérieuses. Mais cette question, simple en elle-même, se compliquait ici de difficultés d'une nature toute spéciale.

Le chenal de Dunkerque reçoit, en effet, par l'écluse dite *de Bergues*, située au fond de l'arrière-port, les eaux des Wateringues amenées jusqu'à ce point par les canaux de Bergues et de Mardick; le libre écoulement de ces eaux est la condition essentielle de la prospérité agricole d'une immense étendue de territoire qui comprend les parties les plus riches des départements du Nord et du Pas-de-Calais. De si graves intérêts devaient peser d'un grand poids dans le choix des dispositions qui devaient modifier la situation actuelle du port de Dunkerque.

Il fallait que le projet de bassin satisfit à la fois

aux conditions qu'on doit exiger sous le rapport nautique, comme au point de vue commercial d'un établissement de ce genre, et qu'il réservât aux eaux du pays un débouché facile et assuré dans le chenal du port.

Aucune des nombreuses combinaisons qui avaient été successivement proposées depuis 1837, n'avait offert la solution de ce double problème, lorsqu'en 1841 toutes les opinions, jusque-là divergentes, se rattachèrent à un projet qui plaçait le bassin à flot au centre même du port d'échouage, et qui ouvrait dans le coude d'Heuguenard un nouvel avant-port parallèle au bassin, en conservant ainsi aux eaux provenant de l'écluse de Bergues leur système actuel d'écoulement.

Ce projet offrait des avantages réels, et il aurait sans doute servi de base à nos propositions, si la construction prochaine du chemin de fer qui doit unir le port de Dunkerque avec les lignes de la Belgique et du nord de la France n'avait fait sentir la nécessité de rechercher une disposition qui se coordonnât d'une manière plus heureuse avec cette nouvelle voie de communication.

C'est ainsi qu'on a été conduit à reprendre l'étude d'un projet qui avait déjà été présenté en 1837, et qui, sous le rapport maritime et commercial, semblait fournir, en effet, la solution la plus satisfaisante, mais qui, à la suite de cette première instruction, avait été écarté, à cause de l'insuffisance des moyens qu'il offrait pour l'évacuation des eaux des Wateringues.

Le projet qui sert aujourd'hui de base à nos

propositions, conserve tous les avantages du projet de 1837, dont il reproduit la disposition générale, mais sans douner prise aux mêmes objections.

Ce projet consiste à établir dans l'avant-port, en face de la tour de l'Heuguenard, un barrage éclusé qui transformera en bassin à flot le fond du port d'échouage ; une écluse simple, de 18 mètres de largeur, donnera accès dans le bassin, dont la superficie totale sera de 5 hectares 40 ares ; une seconde entrée précédée d'une gare pour le stationnement des navires, sera pratiquée dans le coude des terrains de la citadelle, et fermée par une écluse à sas de 13 mètres de largeur et de 50 mètres de longueur. L'écluse de Bergues, placée au fond du bassin à flot, cessera désormais de servir à l'écoulement des eaux du pays, et formera l'entrée de la navigation fluviale, qui viendra se réunir dans l'intérieur même du bassin avec la navigation maritime.

Quant à l'évacuation des eaux des Wateringues, elle sera assurée par l'ouverture d'une nouvelle dérivation, qui, prenant son origine à la pointe du Pont-Rouge, dans l'alignement même du canal de Bergues, longera les établissements de la marine, coupera le fossé de la place, et viendra déboucher dans le chenal, vis-à-vis l'écluse de la Cunette, qui forme l'émissaire des eaux des moëres.

Ce canal, de vingt mètres de largeur au plafond, offrira ainsi une voie d'écoulement plus directe que l'intérieur du port actuel ; il se terminera par une écluse formée de deux passages, dont l'un,

de 7 mètres de largeur, restera exclusivement consacré à l'évacuation des eaux du pays; et dont l'autre, de 9 mètres d'ouverture, pourra servir aux mouvements de la navigation, lorsque l'intérêt des Wateringues permettra de lui donner cette destination momentanée.

Ces dispositions, on le voit, satisfont pleinement aux conditions qu'il s'agissait de remplir. D'une part, le port de Dunkerque se trouvera en possession d'un bassin à flot d'une étendue suffisante pour tous les besoins d'un long avenir, situé au centre même de la ville, se liant heureusement avec les canaux de l'intérieur du pays, et rapproché des terrains de l'île Jeanty, qui sont destinés à former la gare du chemin de fer. D'autre part, les Wateringues, dont les intérêts méritaient d'être pris en sérieuse considération, seront pourvus d'une voie d'écoulement directe, indépendante des ouvrages du port, et complétement assurée.

Aussi les enquêtes ont-elles été généralement favorables à cette nouvelle combinaison. La commission d'enquête et le conseil municipal, la chambre de commerce, la commission nautique, et enfin la commission administrative des Wateringues, directement intéressée dans la question, y ont donné leur assentiment, et sauf quelques observations de détail, dont la plupart ont été accueillies par l'administration, toutes les opinions se sont prononcées en faveur du projet présenté.

Le conseil général des ponts et chaussées, à la suite d'un examen attentif, en a approuvé les dispositions générales, et la commission mixte des

travaux publics y a également donné son adhésion au point de vue de la défense militaire. Nous venons donc avec confiance, Messieurs, vous demander de vouloir bien, par vos suffrages, assurer l'exécution d'une entreprise qui peut être considérée comme un complément essentiel des travaux d'amélioration du port de Dunkerque.

La dépense de ce projet est évaluée à 8 millions.

Port de Calais

Le port de Calais doit à l'exécution des grands travaux entrepris dans ces dernières années une importante amélioration dans sa situation maritime et commerciale.

Un bassin à flot y a été construit en vertu de la loi du 19 juillet 1837, et une nouvelle loi du 9 août 1839, a autorisé la création d'une écluse de chasse, et le prolongement des jetées sur une étendue de 267 mètres.

Ce prolongement, combiné avec la création d'un puissant système de chasses, a produit les plus heureux résultats pour l'approfondissement de la passe, et a modifié de la manière la plus satisfaisante l'entrée du port de Calais.

Mais en présence de la rapidité nouvelle que va bientôt imprimer aux communications entre la France et l'Angleterre la création des chemins de fer de la Manche, on s'est demandé s'il ne serait pas possible de faire encore un pas de plus, et de parvenir, au moyen d'une nouvelle prolongation des jetées, à rendre le chenal accessible aux paquebots à vapeur, à toute hauteur de marée; ainsi

s'établirait une liaison continue entre le service de la navigation et celui des voies de fer.

Des études, conçues dans ce sens, ont été soumises, par l'ingénieur en chef du port, à l'examen de l'administration, et sont devenues l'objet d'une instruction régulière. Mais le conseil général des ponts et chaussées n'a pas pensé que, dans l'état où se présentait la question, il fût permis d'espérer un pareil résultat; il a jugé que ce projet devait nécessairement être ajourné jusqu'au moment où l'expérience aura permis de reconnaître l'étendue des effets qu'on est en droit d'attendre du système actuel des chasses.

Toutefois, cet ajournement même imposait à l'administration le devoir d'adopter toutes les mesures propres à augmenter l'efficacité des chasses, et à favoriser l'approfondissement du chenal. C'est dans cette pensée qu'elle propose d'apporter dans la forme des jetées quelques modifications, commandées d'ailleurs par l'intérêt de la sécurité de la navigation.

Les jetées sont formées d'une partie pleine, qui s'élève à 3 mètres au-dessous des hautes mers de vive eau, et d'une partie supérieure en claire-voie.

Ce mode de construction qui n'avait été adopté que provisoirement, et à titre d'essai, offre les inconvénients qu'avait prévus le conseil général des ponts et chaussées. D'une part, la claire-voie laisse pénétrer dans le chenal les sables de l'Estran, qui viennent y former des attérissements considérables; de l'autre, elle donne accès aux courants

transversaux qui gênent la marche des navires, et qui, par des vents violents de sud-ouest, deviennent souvent la cause de graves avaries.

On propose, pour remédier à ces graves inconvénients, de relever les parties pleines des jetées jusqu'au niveau des marées de morte eau, à 1 mètre en contre-bas des hautes mers de vive eau ordinaires. Ce relèvement s'opérera à l'aide d'un massif de moellons, revêtu en perrés à sa surface supérieure, et établi dans le prolongement des parties basses des anciennes digues; le profil sera complété par la construction d'un nouveau talus du côté du large. Pour les claires-voies construites en 1822, il sera nécessaire d'établir une digue longitudinale entièrement nouvelle, dont le pied sera soutenu par une file de pieux et de palplanches.

L'ensemble de ces travaux, qui a reçu l'approbation du conseil général des ponts et chaussées, doit entraîner une dépense de 500.000 fr. Leur exécution complétera les effets avantageux des travaux entrepris jusqu'ici pour l'amélioration du port de Calais, et permettra d'attendre que l'expérience ait mis en évidence les chances de succès des nouvelles améliorations que l'on pourrait tenter.

Port de Boulogne.

Si, pour le port de Calais, on a jugé avec raison que tout nouveau prolongement des jetées devait être subordonné aux résultats des chasses, cette réserve était plus nécessaire encore pour le port de Boulogne, où le système des chasses est loin

d'être en rapport avec les besoins actuels de la navigation.

La construction des nouvelles jetées et le changement apporté dans l'orientation de la passe du port de Boulogne, le dévasement du chenal, la reconstruction en maçonnerie d'une partie des murs de quais situés du côté de la ville, tous ces travaux entrepris dans l'espace des quinze dernières années, ont amené dans la situation de ce port des améliorations essentielles.

Toutefois le service des chasses, si nécessaire pour combattre la marche incessante des ensablements, est resté dans un état d'imperfection qu'il importe de faire cesser.

Un barrage avec pertuis situé dans le fond de l'arrière-port, et retenant les eaux de la rivière de Lione, forme aujourd'hui le seul appareil de chasses dont on puisse disposer pour le port de Boulogne. Ce barrage est beaucoup trop éloigné de la tête des jetées pour agir efficacement sur les dépôts formés dans le chenal ; son débouché est d'ailleurs insuffisant, soit pour donner aux chasses toute leur puissance, soit même pour livrer écoulement, lors des crues, aux eaux de la Lione.

Aussi les vues de l'administration se sont-elles portées particulièrement sur le projet de reconstruction de cet ouvrage, dont l'insuffisance frappe aujourd'hui tous les yeux.

Le nouveau barrage sera placé à 290 mètres à l'aval de l'emplacement actuel, et se trouvera ainsi rapproché du chenal de manière à y exercer une action plus directe. A l'écluse actuellement exi-

stante, et dont la largeur n'est que de 6 mètres 50 centimètres, on substituera trois pertuis présentant ensemble un débouché de 24 mètres. Le pertuis du milieu, de 12 mètres d'ouverture, permettra aux navires d'un tonnage moyen de pénétrer dans la retenue, qui remplira ainsi pour les bâtiments de cet ordre l'office de bassin à flot. Ce pertuis sera fermé par des portes d'èbe, munies, dans chaque ventail, de portes tournantes pour les chasses.

Les deux pertuis latéraux exclusivement réservés aux chasses, auront chacun 6 mètres de largeur.

Ces travaux, en augmentant dans une proportion considérable la puissance des chasses, et en déterminant par conséquent un approfondissement notable dans le chenal, pourraient compromettre la stabilité des jetées. Aussi doit-on comme complément nécessaire des travaux de reconstruction du barrage de l'arrière-port, défendre par une risberme le pied de ces ouvrages.

L'estimation de l'ensemble de la dépense a été fixée à 1 million par le conseil général des ponts et chaussées.

Le conseil, en donnant son approbation aux dispositions générales de ce projet, a émis l'avis que le curage complet du port et la reconstruction des quais de l'ouest, qui se trouvaient également compris dans les propositions des ingénieurs, devaient être provisoirement ajournés. Tout nouveau dévasement à bras d'homme serait, en effet, prématuré aujourd'hui que l'augmentation de la

puissance des chasses permet d'espérer une amélioration notable dans la profondeur du port, et quant à la reconstruction des quais de l'est, ces quais situés dans une partie du port où le mouvement commercial a peu d'importance et où l'écluse de chasse ne peut exercer qu'une faible action, ne paraissent pas devoir attirer immédiatement la sollicitude de l'administration.

Les enquêtes ont été généralement favorables au projet dont nous venons de vous entretenir. Des vœux ont été émis, il est vrai, en faveur de quelques dispositions de détail qui n'ont pu être admises par le conseil général des ponts et chaussées; mais le projet, réduit aux termes que nous venons d'indiquer, satisfait à tous les besoins du moment et sans doute aussi à ceux d'un assez long avenir, et nous vous demandons de vouloir bien y donner votre assentiment.

Port de Fécamp.

Le port de Fécamp comprend, dans son ensemble, toutes les parties essentielles d'un grand établissement maritime. Mais les divers ouvrages qui le composent sont dans un tel état d'imperfection que ce port est loin d'avoir, soit comme port de commerce, soit comme port de relâche, toute l'importance à laquelle il est appelé par sa position.

L'entrée de son chenal est aujourd'hui si difficile par les gros temps, elle expose les bâtiments à des chances si dangereuses qu'on est obligé d'éteindre le fanal du port, quand les vents

soufflent depuis l'ouest jusqu'au nord, afin de ne point faire courir à leur perte les navires tentés d'y chercher un refuge.

L'écluse de chasse est, dans ses parties supérieures, arrivée à un état de dégradation complet. Le chenal de l'avant-port que doivent traverser les bâtiments qui se rendent au bassin à flot, n'a que 50 mètres de largeur; il est continuellement encombré par les navires qui stationnent contre le quai; et la circulation y est souvent entravée.

Enfin, le bassin à flot lui-même est loin d'offrir un espace en rapport avec les besoins du commerce; le développement de ses quais ne permet que le stationnement d'une vingtaine de bâtiments au plus qui sont encore obligés de se ranger sur deux ou trois lignes contiguës, tandis qu'à l'époque des armements pour la pêche du grand banc de Terre-Neuve, il devrait en recevoir au moins le double. Aussi un grand nombre des navires à armer vont-ils à cette époque stationner le long du quai de l'avant-port, malgré tous les inconvénients auxquels les expose un échouage inévitable.

C'est l'amélioration d'un état de choses aussi imparfait que nous venons vous proposer aujourd'hui.

Pour faciliter l'entrée de la passe, on prolongera la jetée sud de 35 mètres vers le large et de 135 mètres vers l'intérieur du port. On compte par cette disposition mettre le chenal à l'abri de l'action des vagues, rendre les chasses plus puissantes pour l'enlèvement des alluvions, faciliter

par les vents d'ouest, les plus fréquents sur cette côte, l'appareillage des navires, enfin, assurer sur la rive sud la continuité du halage. Pour amortir d'ailleurs d'une manière plus complète encore l'effet de la houle, il a paru indispensable d'établir en forme de brise-lame le prolongement de la jetée sud vers la pleine mer, et de remplacer également par un brise-lame une partie de la jetée nord. Ce brise-lame, fermé du côté du large par des bordages en charpente, ne pourra permettre le passage des galets.

On avait d'abord pensé à la reconstruction complète de l'écluse de chasses, afin d'en augmenter le débouché, et, par conséquent, la puissance; mais les fondations de cette écluse sont encore en bon état : il sera possible, en se bornant à une simple restauration des parties défectueuses, d'adopter, pour les portes, un système qui suffira pour rendre plus énergique l'action de cette écluse.

Les dispositions arrêtées pour le chenal doivent y rendre plus difficile l'introduction du galet. Une autre disposition, comprise également au projet, contribuera encore à prévenir cet inconvénient et permettra de plus l'enlèvement de ce galet à bras d'hommes : c'est la construction de deux épis sur la plage, au sud de l'entrée.

Enfin, le projet comprend l'élargissement de l'avant-port, pour faciliter les mouvements de la navigation, et l'établissement d'un second bassin à flot en arrière de la levée en terre qui règne au fond du bassin actuel. La communi-

cation, entre ces deux bassins, sera établie au moyen d'une coupure sur laquelle sera jeté un pont mobile.

Ce n'est qu'après avoir été soumises à l'épreuve d'une enquête que ces diverses mesures ont été définitivement adoptées par l'administration. Cette enquête, tout en établissant l'intérêt qu'on attache dans la localité à l'exécution de ces travaux, avait produit cependant un assez grand nombre d'observations ; mais la plupart ont paru peu fondées, ou basées sur une appréciation inexacte des dispositions projetées. Une seule de ces observations, relative à l'agrandissement du bassin à flot, était de nature à être prise en considération. C'est pour y satisfaire que sera conservée la levée en terre existant à l'extrémité du bassin actuel.

L'ensemble de ces travaux avait été estimé par les ingénieurs à la somme de 1.568.000 fr.; mais, pour parer aux éventualités de cette espèce de travaux, le conseil des ponts et chaussées a proposé de porter le chiffre de ce crédit à 1.800.000 fr.

C'est ce crédit que nous venons vous demander. Vous ne trouverez probablement pas, Messieurs, cette somme hors de proportion avec l'importance toujours croissante du port de Fécamp, et avec l'amélioration notable que l'exécution des travaux projetés doit réaliser dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

Port-en-Bessin.

Parmi les projets dont nous venons vous entretenir, Messieurs, il n'en est aucun peut-être dont

la pensée remonte à une époque aussi reculée que celui qui a pour objet la création d'un port de refuge à Port-en-Bessin. Ce havre, réduit depuis longues années à l'état d'une simple crique servant d'abri à des bateaux de pêche, a figuré jadis au nombre des points maritimes les plus intéressants du littoral de la Manche. Le débarquement des différentes peuplades qui vinrent successivement envahir le Bessin, l'armement d'une partie de la flotte de Guillaume le Conquérant, plus tard, vers 1470, l'exécution de grands travaux entrepris par l'ordre de l'évêque de Bayeux, travaux dont les ruines subsistent encore aujourd'hui, toutes ces circonstances remarquables donnent au havre de Port-en-Bessin un véritable intérêt historique.

Nous ne vous parlerons pas, Messieurs, des nombreux projets auxquels a donné naissance le désir, en quelque sorte traditionnel parmi les habitants du littoral, de transformer en un port régulier ce havre si longtemps abandonné. La plupart de ces projets, conçus dans des proportions gigantesques, dépassaient de beaucoup le but vers lequel on devait tendre, et n'ont pu dès lors recevoir aucune réalisation.

Cependant le Gouvernement ne pouvait laisser en oubli une pensée à laquelle se rattachaient des intérêts réels. Placé entre les ports du Havre et de Cherbourg, à peu près à égale distance de l'un et de l'autre, Port-en-Bessin semble appelé, par sa position géographique, à devenir le point de refuge des bâtiments qui sont assaillis par les vents du large sur les côtes dangereuses du Calvados.

Les ingénieurs chargés de l'étude de cette question ont reconnu que tel était, en effet, le rôle auquel il convenait de restreindre le havre de Port-en-Bessin ; ils ont démontré qu'un projet conçu dans ce sens n'excéderait pas les limites de dépenses compatibles avec le résultat qu'on pouvait en attendre, et qu'il serait considéré à juste titre comme un véritable bienfait pour la navigation.

C'est d'après ces idées qu'a été rédigé le projet soumis en ce moment à vos délibérations. Deux môles courbes, partant du rivage et convergeant l'un vers l'autre, en laissant entre leurs musoirs un espace de 60 mètres environ pour le passage des navires, serviront d'abri au nouveau port.

Le môle de l'ouest, toutefois, ne sera pas enraciné à la côte; cette disposition eût été de nature à favoriser les attérissements, auxquels malheureusement sont exposés tous les ports de la Manche.

Une ouverture ménagée entre la terre et l'origine de cette jetée et simplement fermée par un appointement en charpente, permettra aux courants d'entrer dans l'intérieur du port et d'y entretenir une agitation suffisante pour prévenir les dépôts de sables. Une surface de 11 hectares environ sera couverte par les deux môles dont nous venons de parler ; mais sur cette étendue, 6 hectares seulement seront propres au stationnement des navires. Le surplus, composé d'un plateau de roches, agira comme brise-lames et contribuera à diminuer les effets du ressac. Un mur de quai de 60 mètres de longueur sera construit, d'ailleurs, au fond du

port pour faciliter les opérations de la pêche et du cabotage.

Le projet dont nous venons d'indiquer les bases principales a subi avec succès l'épreuve des enquêtes. On devait s'attendre, en effet, à l'adhésion des populations du littoral qui, depuis tant d'années, sollicitent la restauration de Port-en-Bessin. Mais cette adhésion s'est manifestée avec une unanimité et une conviction qui ne se produisent pas toujours à un degré aussi remarquable, même en faveur des projets dont l'utilité est la plus incontestable. Le conseil municipal de Bayeux et le conseil général du Calvados ont témoigné leur intérêt par le vote de subventions qui s'élèvent ensemble à la somme de 160.000 fr. La commune de Port-en-Bessin, presque uniquement composée de pêcheurs, y a joint une contribution volontaire de 10.000 fr.

Il était important pour un projet de cette nature de connaître l'opinion des chambres de commerce de Cherbourg, de Caen, du Havre et de Rouen, particulièrement intéressés dans la question.

La chambre de commerce du Havre qui, saisie en 1840 de l'examen du projet d'établissement d'un port de commerce à Port-en-Bessin, avait accueilli cette pensée avec peu de faveur, a reconnu, au contraire, qu'un port de refuge ouvert sur ce point de la côte rendrait d'éminents services au cabotage. Les autres chambres de commerce ont émis également l'opinion la plus favorable à ce projet.

Enfin le conseil général des ponts et chaussées, à la suite d'un examen attentif, en a approuvé les dispositions, sauf quelques modifications de détail, et a proposé de fixer à 900.000 fr., indépendamment de la subvention de la localité, le crédit applicable à l'exécution des travaux. Tel est le crédit dont nous venons solliciter l'allocation.

Port de Granville.

Le port de Granville est l'un de ceux qui, par les efforts soutenus de son commerce, par l'importance de ses armements pour la grande pêche et pour la navigation de long cours, par le chiffre de sa population maritime, justifie le mieux l'exécution des ouvrages qui doivent avoir pour résultat de favoriser le développement de sa prospérité commerciale. Sa position géographique, en face des îles de Jersey et de Guernesey, lui donne d'ailleurs une importance toute spéciale, et doit nécessairement l'appeler, en cas de guerre maritime, à remplir le rôle de port de refuge pour les navires surpris par des forces supérieures, et de station militaire pour les bâtiments à vapeur de l'État.

Mais une semblable destination n'est pas compatible avec l'état actuel du port de Granville, qui, malgré les améliorations dont il a été l'objet dans ces dernières années, n'est encore qu'un simple port d'échouage.

L'intérêt du commerce et la sécurité même de la navigation exigent non moins impérieusement que les considérations militaires, la création d'un bassin à flot à Granville. Aujourd'hui, en effet, les

bâtiments fins et d'un fort tonnage, qui ne peuvent supporter l'échouage, sont obligés d'aller, au grand détriment des armateurs, chercher au Havre leur armement pour les Antilles ou pour la pêche de la baleine ; et, d'un autre côté, il n'est presque pas d'années où de violents coups de vent de la région du sud-ouest ne causent aux navires amarrés dans le port les plus graves avaries et quelquefois n'amènent leur perte complète.

Le grand môle commencé au milieu du dernier siècle et terminé récemment, ne peut, malgré son prolongement successif, d'une part, vers le nord, et de l'autre vers l'est, mettre le port à l'abri de pareils désastres. La construction d'un bassin à flot pourra seule donner toute facilité pour les opérations commerciales et toute sécurité pour la navigation.

Cependant, malgré ses avantages si évidents, cette création importante a rencontré d'abord une vive opposition dans la partie de la population qui est spécialement adonnée à la pêche des huîtres. Cette industrie, qui occupe un grand nombre de bras et une centaine de bateaux de pêche environ, craignait que l'emplacement choisi pour le bassin à flot n'occupât une partie de la plage qui lui est aujourd'hui réservée, et que le nouvel établissement n'apportât une perturbation véritable dans ses opérations.

L'industrie de la pêche des huîtres occupe une grande place à Granville ; elle est nécessaire à la prospérité du port, et ses intérêts ne sauraient être séparés de ceux du commerce maritime. Aussi les

objections soulevées par les pêcheurs ont-elles été sérieusement examinées dans les enquêtes auxquelles a été soumis le projet de bassin à flot. La discussion attentive des dispositions projetées par les ingénieurs a démontré que les craintes manifestées par l'industrie huîtrière n'étaient nullement fondées. Les ingénieurs, d'ailleurs, ont fait disparaître tout motif d'opposition en comprenant dans le projet général la construction d'un môle de 140 mètres de développement, situé devant l'angle saillant du quai d'Orléans, et destiné à former un petit port d'échouage pour les bateaux de pêche.

Aussi toutes les réclamations ont-elles désormais disparu, et les sollicitations les plus vives ne cessent-elles de se faire entendre pour hâter la réalisation d'un ouvrage auquel est attaché l'avenir du port de Granville.

Le bassin à flot projeté sera fermé du côté du large par une jetée établie suivant une ligne droite, partant de l'angle du quai d'Orléans et dirigée vers le centre du musoir du grand môle. Au nord, il sera limité par le prolongement de la ligne de quai nouvellement construite, et de l'autre côté par des terre-pleins perpendiculaires à l'alignement de ces quais. Ce bassin offrira ainsi une longueur moyenne de 215 mètres sur une largeur de 140 mètres, et une surface d'eau de 3 hectares environ; une passe de 120 à 130 mètres sera ménagée entre le musoir de l'ancien môle et celui de la nouvelle jetée. L'écluse placée le long de ce dernier ouvrage, à 120 mètres de son extrémité, sera

munie d'un sas de 75 mètres de longueur et de 19 mètres de largeur. Ces dimensions répondent à tous les besoins de la marine militaire.

Le conseil général des ponts et chaussées, à la suite d'un mûr examen, et après plusieurs délibérations successives, a donné son approbation à ce projet, qui se coordonne de la manière la plus heureuse avec la disposition du port d'échouage.

La commission mixte des travaux publics l'a également approuvé sous le point de vue de la défense militaire.

La dépense avait été évaluée par les ingénieurs à la somme de 4 millions ; mais nous avons pensé que, pour une entreprise soumise à de si nombreuses éventualités, il convenait de fixer à 4.500.000 francs le montant de l'estimation. Une subvention de 200.000 fr., d'ailleurs, a été offerte par le conseil municipal de Granville comme témoignage de l'intérêt qu'il attache à ce grand travail. Cette subvention s'ajoutera comme somme à valoir au crédit imputé sur les fonds du Trésor.

Port de Morlaix.

La création d'un bassin à flot dans le port de Morlaix est une idée déjà ancienne et qui, à diverses époques, a été l'objet de longues discussions. L'importance commerciale de ce port, qui tient l'un des premiers rangs parmi les places maritimes de Bretagne, l'heureuse situation de sa rade placée près de l'embouchure de la Manche, de manière à offrir un refuge aux bâtiments assaillis par le mauvais temps, enfin, la facilité que la disposition des

lieux semble offrir pour un établissement de ce genre, toutes ces circonstances se réunissaient pour appeler depuis longtemps sur ce projet l'attention du Gouvernement.

La solution de cette question a été surtout retardée, on doit le dire, par l'exagération même des idées que quelques personnes attachaient à l'avenir du port de Morlaix. Ainsi l'on demandait que le barrage, destiné à former la retenue du bassin à flot, fût placé au Cornic vers le bas de la rivière, de manière à créer un bassin de 5.000 mètres de longueur.

Ce projet gigantesque devait entraîner une dépense hors de proportion avec le résultat qu'il s'agissait d'obtenir, et ne pouvait recevoir l'assentiment de l'administration.

Mais un projet plus modeste, et par conséquent plus réalisable, était en même temps soumis à son examen. Il s'agissait de former un bassin à flot de 1.100 mètres de longueur en établissant un barrage éclusé non plus au bas de la rivière, mais auprès du four à chaux de Kereven.

Ce projet, qui sert de base à nos propositions, a reçu un accueil favorable de la part de la chambre de commerce de Morlaix. Cette chambre, tout en annonçant que le projet d'établissement d'un vaste bassin entre la rade et le port, lui paraissait digne d'une sérieuse attention, n'a pu méconnaître les avantages de la disposition qui était soumise à son examen, et a déclaré que l'exécution de ce travail réaliserait une amélioration immense pour le commerce et la navigation.

Le conseil général des ponts et chaussées a partagé ces vues et a donné son adhésion au projet définitif, rédigé d'après ces bases, par les ingénieurs du département du Finistère.

Le barrage, placé, comme nous l'avons dit, près du four à chaux de Kereven, offre une longueur de 28 mètres : des vannes ménagées au niveau du radier permettront de donner des chasses dans le chenal. L'écluse accolée au barrage aura 16 mètres de largeur et 60 mètres de longueur de sas, de manière à recevoir facilement les bateaux à vapeur ; la hauteur de ses buscs sera fixée au niveau des basses mers de morte eau.

A l'aval de l'écluse, le chenal sera rectifié et creusé jusqu'au ruisseau de Keranraux ; en amont, les cales et les quais actuellement existants seront réparés, et le commerce de Morlaix sera mis ainsi en possession d'un bassin où ses opérations s'effectueront avec toute la sécurité et toute la promptitude désirables, et où les mouvements des navires s'opéreront au moment où le besoin s'en fera sentir.

Le projet approuvé par le conseil général des ponts et chaussées est évalué à la somme de 900.000 fr., dont nous vous demandons l'allocation.

Port de l'île de Batz.

La situation géographique du port de l'île de Batz, et l'heureuse disposition de son mouillage, lui donnent une importance toute spéciale comme port d'abri et de relâche.

Placé à l'extrémité ouest du détroit de la Manche, ce port sert d'asile à tous les bâtiments que le gros temps surprend sur cette partie dangereuse des côtes de la Bretagne, et, chaque année, plus de 4.000 bâtiments viennent y chercher un refuge contre la tempête. Pendant nos longues guerres maritimes, cette rade est l'une de celles qui ont offert à nos convois le refuge le plus assuré.

Jusqu'ici cependant, l'art n'a rien fait pour perfectionner un mouillage qui doit à la nature de précieux avantages, mais qui est loin d'offrir encore toute la sécurité que quelques ouvrages peu dispendieux peuvent facilement lui procurer. La rade, abritée par l'île même contre les vents de l'ouest au sud-est, n'est pas couverte du côté du sud-ouest, et c'est de cette région que soufflent en hiver les vents les plus dangereux, sur cette partie de nos côtes.

Un môle de 470 mètres de longueur, attaché d'une part à la terre, de l'autre au rocher de Malvolch, suffira pour combler cette lacune, et pour créer au port de l'île de Batz un mouillage abrité contre tous les vents.

Ce môle, construit en maçonnerie avec mortier hydraulique, offrira une largeur de 4 mètres au sommet et une hauteur de 11 mètres 50 centimètres. Il sera garni d'échelles pour les marins et de bornes d'amarrage. Ces dispositions suffiront pour remplir le but qu'on veut atteindre, c'est-à-dire d'opposer un obstacle à la violence de la mer, et d'offrir aux marins un point d'appui pour l'amarrage de leurs navires.

Toute disposition qui aurait eu pour objet de

faciliter l'embarquement et le débarquement des marchandises n'eût offert ici aucune utilité réelle, et n'aurait eu d'autre résultat que d'accroître sans nécessité le chiffre de la dépense.

La commission d'enquête, saisie de l'examen de ce projet, a signalé l'importance d'un pareil travail, et s'est faite, à cet égard, l'organe des vœux unanimes de tous les marins. La chambre de commerce de Morlaix a fait également ressortir toute l'utilité d'une entreprise qui ne doit pas seulement améliorer un point isolé de nos côtes, mais qui doit exercer la plus heureuse influence sur la navigation générale.

Le conseil des ponts et chaussées, de son côté, a donné son approbation à l'ensemble comme aux détails du projet, et la commission mixte des travaux publics a jugé que son exécution ne pouvait qu'être favorable à la défense militaire.

La dépense de 700.000 fr. à laquelle est estimé le môle de l'île de Batz est incontestablement l'une des plus utiles que nous puissions vous proposer dans l'intérêt de notre navigation maritime.

Port-Launay.

Le canal de Nantes à Brest, dans la partie inférieure de son cours, emprunte le lit de la rivière d'Aulne, qui vient se jeter à la mer, au fond de la rade de Brest. La dernière écluse du canal est placée à Port-Launay, à 26 kilomètres environ de cette rade; au-dessous de ce point, la navigation ne s'opère qu'avec l'aide des marées.

Cette navigation présente aujourd'hui les plus

grandes difficultés; dans les mortes eaux, les navires, même du plus faible tonnage, ne peuvent atteindre le barrage de Port-Launay, et ce n'est que dans les grandes marées que les navires d'un tonnage supérieur peuvent arriver jusqu'à ce port. A 1.800 mètres environ au-dessous de Port-Launay, à Guili-Glas, ces difficultés disparaissent, et les hautes mers de morte eau procurent, à toutes les époques de l'année, une hauteur d'eau de 3 mètres au moins au-dessus du fond de la rivière, mouillage suffisant pour les navires de 60 tonneaux.

La construction d'un nouveau barrage éclusé au-dessous de celui de Port-Launay suffirait donc pour prévenir l'interruption de la circulation des navires et pour établir une liaison assurée entre la navigation maritime et fluviale.

Mais, d'une part, l'écluse de Port-Launay est dans un état complet de dégradation, et ne peut être plus longtemps conservée; de l'autre, la ville de Châteaulin, située à 2 kilomètres environ en amont de Port-Launay, a demandé avec instance que la partie de la rivière d'Aulne comprise entre Guili-Glas et Châteaulin, fût transformée par la suppression du barrage de Port-Launay et par la surélévation du barrage projeté à Guili-Glas en un vaste bassin à flot de 3 mètres de mouillage.

Pour témoigner l'intérêt qu'ils attachaient à cette disposition, les habitants et les principaux négociants de la ville ont proposé de concourir pour une somme de 30.000 fr. aux dépenses du curage qu'exigerait l'exécution de ce projet.

La commission d'enquête s'est prononcée hau-

tement en faveur de cette disposition qui lui a paru offrir tous les caractères d'utilité publique, et l'administration a prescrit de son côté l'étude d'un projet conçu dans ce sens :

La nouvelle écluse de Guili-Glas aurait une largeur de 9 mètres entre ses buscs, et une longueur de 33 mètres; le barrage et l'écluse de Port-Launay seraient démolis et le chenal creusé à une profondeur de 3 mètres au-dessous du niveau de la retenue. Le projet évalué à 600.000 fr., indépendamment de la subvention des habitants de Châteaulin, a reçu l'assentiment du conseil général des ponts et chaussées, et nous vous en proposons l'adoption.

Port de Lorient.

Les lois des 19 juillet 1837 et 25 juin 1841, ont affecté un crédit de 1.200.000 fr., destiné à l'établissement d'un barrage éclusé dans le port de commerce de Lorient. Ce barrage doit diviser le port en deux parties, dont l'une formera un havre d'échouage, et l'autre un bassin à flot. Le projet comprend en outre l'approfondissement du port, et la création, au moyen des remblais provenant des curages, d'un terre-plein sur la rive droite; la rive gauche était depuis longtemps pourvue d'un quai. Ces travaux ont présenté, dans leur exécution, les difficultés les plus graves. On est parvenu à triompher de celles qui se rapportaient à la construction du barrage éclusé; et cet ouvrage sera sans doute complétement terminé en 1845. Mais tous les travaux exécutés pour l'approfondissement du port et

la création du terre-plein, n'ont fait que démontrer l'impossibilité d'arriver au but au moyen de curages et de simples remblais. La fluidité des terrains vaseux au milieu desquels se trouve placé le port de Lorient est telle, que la rive ne peut supporter le poids des remblais, et que le terrain tend constamment à reprendre sa forme primitive par l'affaissement du terre-plein et l'exhaussement correspondant du fond du port.

Il a fallu reconnaître l'indispensable nécessité de construire sur la rive droite un mur de quai semblable à celui qui existe déjà sur la rive gauche.

Ce mur, qui permettra de maintenir à la fois la retenue du bassin et la profondeur du port, présentera une longueur de 605 mètres, et sera établi à 70 mètres de distance du quai de la rive gauche. Un terre-plein de 30 mètres de large, pavé sur 9 mètres et empierré sur le reste de sa largeur, sera créé derrière le nouveau quai pour le mouvement des marchandises encombrantes.

La nature du terrain sur lequel les ouvrages doivent être établis, exige de grands soins dans le mode des fondations, dans l'épaisseur des maçonneries et la qualité des remblais. Aux dispositions indiquées sur le projet, le conseil général des ponts et chaussées a cru devoir ajouter encore de nouvelles précautions, qui doivent élever le chiffre de la dépense à 1.200.000 francs.

Ce crédit est celui que nous venons vous demander pour l'exécution d'un travail dont vous reconnaîtrez sans doute l'utilité.

Port de Marans.

Le port de Marans livre chaque année à l'exportation pour une valeur de plus de 4 millions de céréales. Des mines de houilles, récemment mises en exploitation, ont ajouté une nouvelle branche à son commerce; sa position sur la Sèvre-Mortaise en communication avec la rade importante d'Aiguillon, lui donne d'ailleurs, comme port de refuge, en cas de blocus maritime, une importance d'un autre ordre, mais non moins digne d'attention.

L'accès du port de Marans est aujourd'hui difficile. Depuis l'anse de Brault jusqu'à cette ville, la basse Sèvre présente des sinuosités si prononcées et un chenal si peu profond, que les bâtiments du plus petit tonnage, peuvent seuls remonter jusqu'à Marans, et encore n'y arrivent-ils qu'avec des pertes de temps et des frais considérables.

Des efforts répétés ont été faits pour perfectionner le lit même de la rivière; des barrages y ont été établis, des bacs à rateau y ont été fréquemment employés; mais ces essais n'ont produit que des améliorations insuffisantes, et l'on a bientôt reconnu que ce n'était que par l'établissement d'un canal maritime qu'on pourrait vaincre toutes les difficultés, et assurer aux navires d'un fort tonnage l'immense avantage de pouvoir, dans une seule marée, passer du port de Marans à la mer et réciproquement.

Un avant-projet a été rédigé en 1839 d'après ces idées et soumis aux enquêtes, d'abord dans le

département de la Charente-Inférieure, et ensuite dans celui de la Vendée.

Ces enquêtes, favorables aux dispositions de l'avant-projet, ont cependant donné lieu à quelques observations qui ont paru de nature à fixer l'attention de l'administration.

Le conseil des ponts et chaussées en a tenu compte dans le programme qu'il a arrêté pour les travaux d'amélioration du port de Marans, et a fixé les mesures propres à concilier, autant que possible, tous les intérêts.

Les projets des ingénieurs rédigés d'après les bases fixées par ce programme, sont divisés en trois parties.

La première comprend le canal maritime proprement dit, depuis Marans jusqu'à l'anse du Brault. Ce canal, propre à la navigation des bâtiments de 300 tonneaux, doit présenter au minimum un tirant d'eau de 4 mètres 80 cent.; sa largeur est de 17 mètres 60 cent. en plafond, et de 38 mètres en couronne.

La seconde section est relative aux travaux nécessaires pour la communication du canal avec l'anse du Brault. Ces travaux se composent d'une gare d'évitement de 100 mètres de longueur, sur une largeur de 55 mètres en couronne, et d'une écluse à doubles portes d'èbe et de flot, de 37 mètres 50 centimètres de longueur entre les buses, et d'une largeur de 11 mètres dans sa partie supérieure. En aval de l'écluse, le chenal se raccorde avec l'anse du Brault, et des perrés sont établis pour

garantir les talus vaseux contre l'action des chasses et celle des eaux de la mer.

La troisième partie du projet comprend les ouvrages projetés pour l'amélioration du port de Marans proprement dit, c'est-à-dire l'ouverture d'un bassin formant port et gare d'évitement. La construction de murs de quais sur la rive gauche de ce bassin et sur les deux rives de la Sèvre, jusqu'à l'origine des anciens quais; la création de cales d'abordage, de radoub et de construction, et enfin la construction de terre-pleins, avec chaussées d'empierrement.

Ces projets, soumis au conseil général des ponts et chaussées, ont été approuvés sauf quelques modifications de détail. L'estimation qui montait, d'après les devis des ingénieurs, à 1.65[illegible].000 francs, a été élevée à 2.500.000 fr., en raison des éventualités de toute espèce que présentent de semblables travaux.

La ville de Marans a voté une subvention de 20.000 fr., qui viendra s'ajouter à la somme à valoir.

Port des Sables.

Le port des Sables d'Olonne a été de tout temps considéré comme un point maritime d'un grand intérêt. Sa situation topographique, la facilité de ses attérages, sa sûreté intérieure le rendent, en effet, également propre à devenir un centre de commerce considérable, et à former le principal point de relâche dans cette partie dangereuse de nos côtes.

Les services qu'il a rendus, sous ce rapport, dans le cours de nos dernières guerres maritimes, ne sauraient être oubliés.

Aussi, dans un moment où l'attention du pays s'est fixée d'une manière spéciale sur l'amélioration de nos établissements maritimes, le port des Sables-d'Olonne devait-il figurer nécessairement au nombre de ceux dont l'amélioration était proposée à la sanction des Chambres.

Le port des Sables doit être à la fois, avons-nous dit, un port de commerce et un port de refuge.

Dans la prévision de ce double rôle, deux choses étaient à faire : approfondir le chenal, pour rendre le port abordable aux navires de guerre de quelque importance et aux bâtiments de commerce d'un fort tonnage qui seuls peuvent se livrer aux voyages de long cours, et établir un bassin à flot, indispensable pour le stationnement des bâtiments de cette nature, pour lesquels l'échouage est impossible.

Ce double but nous paraît avoir été atteint de la manière la plus heureuse par le projet que nous soumettons à votre examen.

Un des principaux avantages de ce projet, c'est qu'il ne modifie presque d'aucune manière l'état de choses existant. Il laisse subsister dans son emplacement, et presque dans ses dimensions actuelles, le port d'échouage dont les relations avec la ville resteront toujours actives et importantes : aucun intérêt considérable n'aura donc à souffrir de l'exécution des travaux projetés. C'est en réalité en dehors du port actuel, dans de vastes terrains appartenant à

l'Etat, et désignés sous le nom de plage de la Cabaude, que l'on a trouvé l'emplacement nécessaire pour ces nombreux ouvrages. La disposition des lieux s'est prêtée de la manière la plus favorable à leur établissement.

L'approfondissement du port et du chenal sera préparé par des déblais et des dragages indispensables pour assurer l'enlèvement des parties solides des alluvions. Mais cet approfondissement sera complété et entretenu au moyen des chasses produites par deux écluses établies, l'une en face et dans la direction du chenal ; l'autre au fond et dans l'axe du port d'échouage.

La première de ces deux écluses qui est aussi la plus importante, présentera quatre pertuis d'un débouché total de 24 mètres. En raison de la chute qu'il sera possible d'obtenir à certaines marées, cette écluse fournira des chasses d'une grande puissance. On compte qu'elle approfondira le chenal jusqu'à la laisse des basses mers de vive eau, et qu'elle assurera ainsi en morte eau une profondeur suffisante pour permettre en tout temps la libre introduction dans le port des bâtiments à vapeur de guerre de 220 chevaux.

Quant à l'écluse destinée seulement à entretenir la profondeur du port d'échouage, elle a été projetée avec un seul pertuis de 6 mètres de largeur.

C'est également dans les terrains de la Cabaude que sera pris l'emplacement du bassin à flot. Placé latéralement au port d'échouage, ce bassin s'ouvrira à l'extrémité du chenal, et sa proximité de la pleine mer permettra aux bâtiments d'y entrer

et d'en sortir en une seule marée. Son écluse, qui doit recevoir des bâtiments à vapeur de 220 chevaux, aura une largeur de 16 mètres 50 centimètres. Enfin, sa superficie, fixée à 5 hectares 1/2, assurera en tout temps le libre mouvement des bâtiments du commerce et de la marine militaire, et satisfera à tous les besoins.

A ces dispositions principales, il faut joindre, comme complément, quelques ouvrages accessoires, mais également indispensables. Ainsi, à l'extrémité du chenal, l'avant-port sur lequel s'ouvriront la grande écluse de chasse, l'écluse du bassin à flot et le port d'échouage, sera abrité par des éperons rattachés aux deux rives du chenal. Un brise-lame, surmonté d'une estacade à claire-voie, sera d'ailleurs établi entre les écluses de chasse et de navigation, dans le but d'amortir les effets de la houle.

Pour mettre en communication avec le port les nombreux marais salants qui entourent la ville, on accolera à l'écluse de chasse du fond du port une écluse de navigation de 6 mètres d'ouverture.

Enfin, des deux côtés de cette écluse, et à la suite du bassin à flot, seront établies des cales de construction et de radoub.

Tel est l'ensemble du projet que nous présentons à votre appréciation. Ce n'est qu'après de longues et consciencieuses études que les bases en ont été arrêtées. Soumis successivement, pendant l'instruction approfondie dont il a été l'objet, à des enquêtes locales, à l'examen du conseil des

ponts et chaussées, de la commission des travaux de la marine et de la commission mixte des travaux publics, il a réuni en définitive un assentiment unanime. L'ensemble des travaux projetés est évalué par les ingénieurs à la somme de 2.100.000 f. C'est ce crédit que nous vous demandons de vouloir bien affecter à leur exécution.

Port de Bandol.

Le port de Bandol, heureusement situé pour l'exportation des produits agricoles des terrains de la Cadière, de Casselet, de Beausset et de son propre territoire, présente annuellement un mouvement d'environ 12.000 tonnes, composées en grande partie d'huiles et de vins. Cependant aucun ouvrage n'a été entrepris jusqu'ici pour tirer parti de ses avantages naturels, et la difficulté des embarquements y est si grande, que son importance commerciale tend depuis quelques années à décroître.

Complétement à l'abri des vents du sud-est à l'est en passant par le nord, le port de Bandol est sans défense contre les mers du sud et du sud-ouest, toujours dangereuses dans ces parages.

Les bâtiments en chargement ne peuvent s'approcher à plus de 1.000 mètres du rivage, et l'on est obligé de remorquer jusque près d'eux les barriques qui leur sont destinées. Les vents contraires viennent souvent interrompre ces opérations; les navires sont alors obligés de quitter brusquement une rade qui ne leur présente plus un abri suffi-

sant, et sont quelquefois assaillis si subitement, qu'ils sont jetés à la côte et brisés par les vagues.

Un pareil état de choses devait soulever les doléances des populations voisines et appeler l'attention du Gouvernement.

Un avant-projet d'amélioration du port de Bandol, rédigé en 1838, a subi l'épreuve des enquêtes. Il a partout été favorablement accueilli.

Le conseil général des ponts et chaussées, saisi de son examen, a pensé que les travaux à exécuter immédiatement devraient être réduits à la construction d'un môle isolé de 300 mètres de longueur, et à l'approfondissement de diverses parties de la rade.

Ce môle, placé de manière à présenter aux navires un abri toujours sûr, avec un tirant d'eau de 4 mètres, ne changera pas le mode actuel d'embarquement des marchandises, mais il en fera disparaitre tous les dangers.

Il sera formé d'un massif d'enrochement terminé vers le large par un talus incliné, et du côté du port par un mur de quai élevé sur un massif de béton : le quai intérieur, de 8 mètres de largeur, sera abrité par un mur élevé de 4 mètres au-dessus de la mer.

Les ingénieurs ont évalué la dépense à 800.000 f., mais les éventualités que présentent les travaux à la mer, nous ont fait penser qu'il fallait porter à 1 million le crédit à affecter à la construction de ce môle.

Port de Bastia.

Au milieu du développement si rapide de la prospérité générale du pays, on peut citer comme véritablement remarquables les progrès accomplis dans ces derniers temps par la ville de Bastia, dont l'importance maritime a plus que décuplé dans une période de douze années. Et cependant, cette ville a eu à vaincre, pour atteindre ces résultats, l'obstacle naturel que lui présentait le mauvais état de son port, le plus imparfait et peut-être le plus dangereux de toute la Corse. Non-seulement ce port est aujourd'hui insuffisant pour la marine de la localité et pour les nombreux navires que le commerce y envoie, mais il ne peut même leur offrir un abri assuré contre les vents les plus redoutables de ces parages, et le pays garde encore le douloureux souvenir des désastres nombreux dont il a été le théâtre. On ne pourrait laisser ce port dans son état actuel sans compromettre l'avenir de la ville de Bastia.

Deux projets distincts ont été étudiés dans l'intérêt du port de Bastia : on a proposé, d'une part, l'amélioration du port actuel, de l'autre, l'établissement d'un port nouveau dans une anse voisine, dite anse Saint-Nicolas. C'est à la suite d'une longue et sérieuse instruction que le conseil général des ponts et chaussées a cru devoir donner la préférence au second de ces projets.

L'examen de tous les documents qu'avait produits cette instruction fit en effet reconnaître que si l'on pouvait obtenir dans le port actuel de Bastia

une sécurité suffisante, il était impossible d'en augmenter la superficie qui ne dépassait pas trois hectares et dont la moitié au plus pouvait offrir un mouillage de 6 mètres; que si l'espace manquait du côté de la mer, il était non moins insuffisant du côté de terre et qu'aucune combinaison ne pourrait donner au port actuel, resserré qu'il est entre la mer et le coteau voisin, la place nécessaire à un grand établissement maritime; aucune de ces objections n'atteignait l'anse Saint-Nicolas : là, on pouvait abriter contre tous les vents dangereux un espace de 10 à 12 hectares dont la moitié à peu près donnait un mouillage de 6 mètres, et dont 3 hectares au moins présentaient un mouillage supérieur à 8 mètres; du côté de terre, on trouvait une vallée large et convenablement disposée pour tous les développements futurs de la ville et du port. Cet emplacement répondait à la fois à tous les besoins du présent et de l'avenir. Il faut ajouter que dès le principe, l'opinion publique s'est hautement prononcée en faveur de ce projet; que la commission d'enquête, les commissions nautiques, le conseil municipal de Bastia, consultés à diverses reprises, y ont constamment donné leur adhésion.

Le conseil général des ponts et chaussées, à son tour, s'est rangé à la même opinion.

Le projet d'établissement d'un port dans l'anse Saint-Nicolas, consiste dans la construction d'un grand môle qui suivra la direction du nord au sud et séparera le nouveau port de la pleine mer. C'est entre la rive et les extrémités du môle, que devra

être ouverte la passe, qui donnera entrée dans ce port. On voit donc qu'il y avait possibilité d'établir deux passes, l'une au sud, l'autre au nord.

La première naturellement couverte par les saillies de la côte présentait, sous le point de vue nautique, d'incontestables avantages; mais aujourd'hui les relations les plus importantes de Bastia ont lieu avec la France, Gênes et Livourne; la plus grande partie des arrivages a lieu par le nord, et l'ouverture d'une passe au nord devait offrir, pour le mouvement de la navigation, des facilités qui auraient manqué à toute autre disposition.

Frappé de ces considérations et désirant prévenir les ensablements auxquels pourrait être exposé le nouveau port, le conseil général des ponts et chaussées a pensé qu'il y avait lieu d'adopter un système qui réunirait à la fois les avantages de ces deux combinaisons, et qu'il serait possible, au moyen de deux jetées reliées à la rive, d'abriter convenablement une passe tournée vers le nord tout en conservant l'entrée du sud.

Cette combinaison n'a pas reçu l'assentiment de la commission de la Chambre des Députés. Cette commission a exprimé la crainte qu'un chenal, dirigé vers le nord, ne produisît pas les résultats avantageux qu'on paraissait en attendre pour l'entrée des bâtiments arrivant au port avec des vents forcés du large, et qu'elle laissât l'intérieur de l'anse exposé à tous les inconvénients du ressac si redoutable dans le port actuel.

Cette objection, Messieurs, sera examinée avec la plus sérieuse attention, et ce n'est qu'à la suite

de nouvelles études et d'un examen approfondi, que l'administration adoptera une solution définitive pour une question nautique aussi délicate.

Le môle destiné à couvrir le nouveau port sera formé de blocs naturels d'enrochement, et défendu contre l'action de la mer par un massif en blocs artificiels de béton. Les parties intérieures contre lesquelles viendront stationner les bâtiments, présenteront un quai de 6 mètres de largeur, protégé du côté de la mer par un mur d'abri.

L'ensemble de ces travaux a été estimé par le conseil général des ponts et chaussées à la somme de 3.500.000 fr. Nous avons adopté cette estimation, et comme la ville de Bastia s'est engagée à contribuer pour une somme de 500.000 fr. à l'exécution de ces travaux, nous n'avons plus à demander aux Chambres qu'un crédit de 3 millions.

IMPRESSIONS
N° 152.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'établissement d'un bassin à flot à Saint-Nazaire;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et avenir, 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 28 juin 1845, 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'Etat au même département.

Article premier.

Une somme de sept millions de fr. (7.000.000 f.) est affectée à l'établissement d'un bassin à flot à Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).

ART. 2.

Sur l'allocation fixée par l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, savoir:

Sur l'exercice 1845, un crédit de quatre cent mille francs;

Sur l'exercice 1846, un crédit d'un million.

ART. 3.

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 la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui deviendront libres après l'extinction des découverts des budgets de 1840 à 1845.

FAIT au palais des Tuileries, le 1er juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La ville de Nantes a été de tout temps un de nos centres commerciaux et maritimes les plus importants; mais la prospérité qu'elle doit autant à sa position qu'à l'industrieuse activité de ses habitants, est menacée aujourd'hui dans son développement par suite de la révolution qui s'est accomplie dans les habitudes de la grande navigation du commerce.

Depuis un certain nombre d'années, on emploie presque exclusivement, pour les voyages de long cours, des bâtiments d'un fort tonnage, et les navires de 200 à 250 tonneaux ne peuvent, en raison de l'état de la basse Loire, remonter jusqu'à Nantes qu'à l'époque des marées de vive eau, c'est-à-dire pendant huit jours au plus chaque mois. La partie inférieure du fleuve ne présente d'ailleurs d'autre point de relâche que quelques rades ouvertes, qui même, dans les conditions les plus favorables, ne peuvent évidemment offrir au commerce toutes les facilités d'un port. Aussi la marine s'éloigne de ces parages; les bâtiments du cabotage fréquentent presque seuls aujourd'hui la Loire, et si l'on ne porte remède à un pareil état de choses, l'avenir

de la ville de Nantes se trouve réellement compromis.

Ces circonstances préoccupent depuis longtemps l'administration : on avait songé d'abord à améliorer le fleuve lui-même; c'eût été, en effet, dans l'intérêt de Nantes, la solution la plus heureuse des difficultés contre lesquelles elle lutte si péniblement aujourd'hui. Les premiers essais tentés dans ce but avaient été accueillis avec faveur par le commerce; mais aujourd'hui tout le monde comprend combien il est difficile de changer le régime d'un grand fleuve, dans les points surtout où il est soumis à l'action si puissante des marées, et les travaux d'approfondissement de la Loire ne peuvent désormais être considérés que comme un auxiliaire utile, mais non plus comme la base essentielle de l'amélioration du port de Nantes.

C'est dans un autre ordre d'idées qu'il faut chercher la solution de cette question.

Puisque les grands navires ne peuvent arriver jusqu'à Nantes, puisque le mouvement de ce port doit se faire avec le secours des alléges, on a pensé avec raison que ce serait améliorer d'une manière très-notable les conditions actuelles du commerce, que de lui offrir à l'entrée du fleuve un lieu de stationnement où les navires pourraient opérer, sans perte de temps et sans crainte d'avaries, les transbordements de leurs cargaisons. En diminuant notablement le prix du fret, un pareil établissement ne peut manquer de rendre au port de Nantes l'activité qui l'abandonne, et doit le mettre en état de lutter contre la concurrence redoutable que lui

font aujourd'hui d'autres ports plus favorablement situés. C'est donc à la création d'un bassin à flot dans la partie inférieure de la Loire, que le Gouvernement et la localité se sont en dernier lieu arrêtés.

Une des questions les plus importantes que soulève la création de ce bassin, était le choix de l'emplacement; elle a été examinée avec tout le soin qu'elle comportait, et c'est après une longue et complète instruction, que l'administration a définitivement adopté l'emplacement de Saint-Nazaire.

C'est en effet sur ce point que se trouve la rade la plus sûre, la mieux abritée de la basse Loire. Le rétrécissement du fleuve entre les deux points de Saint-Nazaire et de Mindin donne à cette rade une profondeur que les circonstances locales doivent naturellement maintenir; malgré ce rétrécissement, d'ailleurs, les courants sont faibles à l'instant de l'étale, et rien n'y peut contrarier les mouvements d'entrée et de sortie des navires. Les oppositions qui s'étaient d'abord manifestées contre cet emplacement, ont aujourd'hui, et par la force même des circonstances, complétement cessé; les vœux de la ville de Nantes se sont hautement prononcés en sa faveur.

Quant au projet en lui-même, il doit se réduire à la création du bassin à flot, autour duquel viendront ensuite se grouper les établissements nécessaires pour le service des navires qui y stationnent.

Ce bassin, comme ceux d'Anvers sur l'Escaut,

comme ceux de Liverpool sur la Mersey, s'ouvrira directement sur le fleuve. La communication sera établie au moyen d'une grande écluse, dont l'entrée, abritée déjà par le môle, sera encore défendue contre les vents et les vagues du large, par deux jetées rectilignes, construites en prolongement des bajoyers, et dont l'orientation a été provisoirement arrêtée dans la direction de l'O.-N.-O. à l'E.-S.-E. Une nouvelle enquête nautique, à laquelle devront nécessairement prendre part des pilotes de Saint-Nazaire, déterminera d'une manière définitive cette orientation et l'emplacement précis de cette entrée; sur la demande du département de la marine, et suivant la disposition généralement adoptée aujourd'hui, cette écluse sera à double porte.

Le bassin à flot de Saint-Nazaire, pouvant, aux termes de la loi du 16 juillet 1840, être appelé à devenir un lieu de stationnement pour les bateaux à vapeur transatlantiques, il sera nécessaire de donner à cette écluse une longueur de 100 mètres entre les buses, et une largeur de 21 mètres entre les bajoyers. Ses buses seront établis à 2 mètres 16 centimètres au-dessous des basses marées de vive eau, afin d'assurer, dans les marées de morte eau, un tirant d'eau de 6 mètres.

Enfin, pour entretenir la profondeur du chenal ouvert entre les deux jetées, on ménagera dans les bajoyers de l'écluse des aqueducs de chasse.

Le projet dont nous venons d'exposer succinctement l'ensemble et les principales dispositions, a

été examiné à plusieurs reprises par le service de la marine et du génie militaire.

Le département de la marine a reconnu qu'il satisfaisait à tous les besoins.

Le système de défense indispensable pour mettre à l'abri des attaques de l'ennemi un établissement maritime qui sera en temps de guerre d'une haute importance, a été concerté entre les officiers du génie et les ingénieurs des ponts et chaussées et a reçu, comme les autres dispositions, l'assentiment de la commission mixte des travaux publics. L'étude de ce projet peut donc être aujourd'hui considérée comme complète. L'estimation du bassin à flot de Saint-Nazaire a été fixée, par le conseil général des ponts et chaussées, à la somme de 7 millions. Ce chiffre est sans doute élevé, mais vous ne perdrez pas de vue les résultats considérables qu'il est permis d'attendre de l'exécution de ce projet, et, comme la Chambre des Députés, vous voudrez bien, Messieurs les Pairs, vous associer aux vues du Gouvernement pour rétablir dans ses anciennes conditions de prospérité une de nos villes les plus populeuses et les plus commerçantes.

IMPRESSIONS
Nº 153.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI.

RELATIF

A LA CONSTRUCTION DE DIVERS PONTS;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et avenir, 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 28 juin 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.

Article premier.

Un somme de deux millions neuf cent mille

francs (2.900.000 fr.) est affectée à la construction de ponts :

1° Sur l'Adour, entre Bayonne et Saint-Esprit, route royale n° 10, de Paris en Espagne, par Bayonne ; un million neuf cent mille francs (1.900.000 fr.);

2° Sur le Tech, au Boulou, route royale n° 9, de Paris en Espagne, par Perpignan ; trois cent mille francs (300.000 fr.) ;

3° Sur la Rance, à Dinan, route royale n° 176, de Caen à Lamballe ; sept cent mille francs (700.000 fr.).

ART. 2.

Sur l'allocation énoncée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics un crédit de quatre cent mille francs (400.000 fr.) sur l'exercice 1845, et de un million six cent mille francs (1.600.000 fr.) sur l'exercice 1846.

ART. 3.

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

ART. 4.

Il sera pourvu provisoirement au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par la présente loi ; les avances du Trésor seront définitivement couvertes par la consolida-

tion des fonds de réserve de l'amortissement, qui deviendront libres après l'extinction des découverts des budgets de 1840 à 1845.

FAIT au palais des Tuileries, le 1er juillet 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, par les ordres du Roi, soumettre à votre examen et à votre approbation un projet de loi qui a déjà reçu l'assentiment de la Chambre des Députés. Il s'agit de construire trois grands ponts sur trois de nos routes les plus importantes. En général, pour que des édifices de ce genre soient exécutés avec économie et succès, il est nécessaire que les travaux puissent être entrepris et poussés vivement et que les allocations qu'ils réclament ne soient pas distribuées sur un trop grand nombre d'exercices. Il est donc d'une bonne administration de procéder, comme vous nous y avez déjà autorisés vous-mêmes, dans plus d'une circonstance, par des crédits spéciaux, et c'est ce que nous venons vous demander dans le projet de loi que nous présentons à vos délibérations.

La France communique avec l'Espagne par deux routes principales : l'une, dirigée sur Bayonne à l'extrémité ouest de la chaîne des Pyrénées ; l'autre, par Perpignan, à l'autre extrémité de cette même chaîne. Sur la première de ces routes, le passage n'est établi qu'à l'aide d'un pont de bateaux, qui, à toutes les crues de la rivière, éprouve des dégradations plus ou moins considérables : une inondation récente vient même d'en détruire une

assez grande partie. Sur l'autre route, la communication n'a lieu que sur un gué qui n'est praticable que jusqu'à une certaine hauteur des eaux, et dont la fréquentation est souvent dangereuse. Vous jugerez sans doute, Messieurs les Pairs, que des relations internationales, qui acquièrent chaque jour une nouvelle importance, ne peuvent être laissées à la merci de moyens aussi imparfaits de communication, et qu'il est urgent de les assurer par des constructions solides.

Le troisième pont a pour objet de réunir les départements de la Bretagne et ceux de la Normandie, et d'assurer le passage sur un point où la circulation a aujourd'hui une très-grande activité.

Ce peu de mots, Messieurs les Pairs, suffit déjà pour justifier le principe de notre proposition. Nous allons maintenant vous donner sur chacun des ouvrages qu'elle comprend des renseignements plus détaillés.

Port de Bayonne.

Ainsi que nous avons déjà eu l'honneur de vous le dire, la route royale n° 10, qui assure les relations de Paris avec l'Espagne, par Bordeaux et les Landes, traverse l'Adour entre les villes de Saint-Esprit et de Bayonne, sur un pont de bateaux dont l'établissement remonte à l'année 1829, et qui peut s'ouvrir pour laisser monter ou descendre les bâtiments de la marine marchande. L'imperfection de ce passage, la rapidité des rampes qui en forment les abords, les risques nombreux que l'on y rencontre, l'ont fait considérer à toute époque, par les populations des deux rives comme un

moyen de communication provisoire : l'insuffisance des ressources disponibles ne permettait pas d'ailleurs à l'administration qui dirigeait alors les travaux publics de se livrer à une construction plus solide, mais qui eût été aussi beaucoup plus dispendieuse. Aux difficultés financières ont succédé plus tard des difficultés relatives à la défense du fort Saint-Esprit, et ce n'est que dans ces derniers temps que les départements de la guerre et des travaux publics ont pu adopter une solution définitive. C'est par suite de ces complications que nous ne vous avons pas proposé plus tôt de consacrer un crédit à l'établissement d'un passage permanent sur l'Adour entre Saint-Esprit et Bayonne.

Dès l'année 1830, les ingénieurs des ponts et chaussées du département des Basses-Pyrénées avaient fait l'étude d'un projet de pont en maçonnerie comportant l'ouverture d'une travée mobile pour le passage des navires; mais le conseil général des ponts et chaussées considérant que la dépense de cet ouvrage ne devait pas s'élever à moins de 2 millions, et qu'il eût été peut-être difficile d'y pourvoir dans les circonstances où l'on était placé, indiqua le système moins dispendieux d'un pont suspendu.

Les ingénieurs se sont empressés de déférer au vœu du conseil général des ponts et chaussées; ils ont produit une étude complète pour l'exécution d'un pont suspendu composé de trois grandes travées dont le débouché était de 204 mètres, et d'une travée mobile de 12 mètres d'ouverture destinée au passage des bâtiments du commerce qui pou-

vaient avoir besoin de remonter la rivière jusqu'aux chantiers et aux magasins situés en amont du port de Bayonne. La dépense des travaux dans ce système devait s'élever à 640.000 fr. C'est alors que les officiers de génie militaire invités à des conférences, en vertu des dispositions de l'ordonnance du 18 septembre 1816, ont commencé à combattre l'établissement d'un pont suspendu qui leur paraissait contraire à l'intérêt de la défense de la place de Saint-Esprit; ils ont fait remarquer que les chaînes du tablier seraient à la merci du premier boulet lancé des hauteurs voisines, que le pont pourrait d'ailleurs être incendié par des brûlots, et que, ne le fût-il pas, il serait à craindre qu'il ne s'écroulât dans une retraite précipitée qui amènerait nécessairement une surcharge énorme; que, le cas arrivant, la ville et la citadelle, qui sont séparés par l'Adour, se verraient privées de tout moyen de communication. Ces objections ont été soutenues par le comité des fortifications et admises par la commission mixte des travaux publics; elles ont déterminé M. le Ministre de la guerre à demander que le pont projeté fût construit en pierre.

Si le conseil général des ponts et chaussées n'avait consulté que la question d'économie, il eût renoncé immédiatement à la préférence qu'il avait manifestée pour le système de suspension; mais des considérations d'une autre nature le faisaient encore hésiter; il exprimait la crainte qu'un pont en maçonnerie n'apportât dans le mouvement des marées une perturbation qui pouvait devenir funeste au port de Bayonne, et quelle que fût la

valeur des motifs allégués par le comité des fortifications, il lui semblait qu'il y avait lieu ou d'adopter le projet d'un pont suspendu, ou de conserver le passage actuel.

Une nouvelle exploration de la localité, faite par un inspecteur des ponts et chaussées, est venue dissiper heureusement les doutes que l'on avait d'abord conçus; le conseil général de cette administration s'est trouvé complétement rassuré par l'instruction supplémentaire dont le résultat avait été mis sous ses yeux, et il a exprimé l'opinion qu'un pont de pierre serait possible si, pour augmenter le débouché et faciliter l'établissement des cintres, le département de la guerre laissait exhausser la chaussée de rive gauche sous la porte du réduit de Bayonne. Cette condition a été acceptée sans aucune difficulté, et les deux administrations sont aujourd'hui d'accord sur le mode de construction du nouveau pont.

Nous devons vous faire connaître d'ailleurs que le plan des ingénieurs a été soumis à une enquête administrative, dans les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834, et qu'il a obtenu les suffrages de la commission, de la chambre du commerce de Bayonne et des conseils municipaux des deux villes de Bayonne et de Saint-Esprit.

Il résulte du projet définitif, rédigé depuis l'accord des deux administrations, que le pont se composera de sept arches en pierre en arc de cercle, dont la plus grande placée au milieu aura 30 mètres d'ouverture; les deux arches latérales auront 28 mètres, les deux arches suivantes 26 mè-

tres et les deux arches extrêmes 24 mètres. Il y sera adapté, sur la rive gauche du côté de Bayonne, une travée mobile en fonte. La longueur du pont entre le nu du parement des culées sera de 231 mètres 20 cent., et la largeur de 10 mètres dont 6 mètres pour la chaussée et 2 mètres pour chaque trottoir, garde-corps compris. Le conseil général des ponts et chaussées a adopté ce projet sous la réserve de quelques modifications, dont la principale consiste à réduire la largeur de chaque trottoir à 1 mètre 60 cent., et par conséquent la largeur totale du pont à 9 mètres 20 centimètres.

La dépense des travaux est évaluée à la somme de 1.900.000 fr., y compris une somme à valoir de 410.281 fr. 53 cent. D'après les observations présentées par le conseil général des ponts et chaussées, sur les fréquentes avaries auxquelles l'établissement du pont de Bayonne sera nécessairement exposé dans une profondeur d'eau, et sous l'influence journalière des marées et des crues accidentelles d'un fleuve comme l'Adour; il nous avait paru prudent d'augmenter la somme à valoir et de porter l'estimation totale de l'entreprise à 2.200.000 fr. La Chambre des Députés a pensé qu'il était plus convenable de régler pour le moment les crédits, sur l'estimation des ingénieurs, sauf au Gouvernement à réclamer plus tard un crédit supplémentaire, si des circonstances imprévues faisaient reconnaître l'insuffisance du crédit primitif. Nous avons adhéré à la réduction proposée dans ces termes, et c'est sous la même réserve que nous vous proposons de fixer à 1.900.000 fr.,

le crédit destiné à la construction du pont de Bayonne.

Pont du Boulou.

La route royale n° 9, qui nous ouvre l'accès de l'Espagne par Perpignan, est traversée près du village du Boulou par le Tech, rivière torrentielle, comme toutes celles qui descendent des Pyrénées. Le passage y était assuré autrefois par un pont de bois; mais cet ouvrage emporté en 1814 par une crue extraordinaire des eaux n'a pas encore été remplacé; les voyageurs obligés de franchir le torrent à gué, restent exposés à tous les dangers d'un débordement subit. Souvent même les communications sont entièrement interrompues, et il n'est alors possible de se rendre de Perpignan en Catalogne, que par des détours longs et onéreux.

Les ingénieurs ont été invités à présenter leurs vues sur les moyens de rétablir le passage du Tech et de donner ainsi satisfaction aux réclamations légitimes qui avaient été transmises à l'administration. Après avoir étudié les lieux, ils ont proposé d'abandonner la traverse actuelle du Boulou qui est étroite et sinueuse, de placer la route en dehors de ce village et de construire un pont suspendu de 80 mètres d'ouverture sur la rivière, dans le prolongement du nouveau tracé.

Le projet des ingénieurs a dû être soumis à une enquête administrative dans l'arrondissement, en vertu de l'ordonnance du 18 février 1834. Le conseil municipal du Boulou et la commission

d'enquête ont accueilli avec reconnaissance le plan du pont suspendu, mais bien qu'ils fussent obligés de convenir de l'imperfection du tracé actuel de la route, ils ont exprimé le vœu qu'il n'y fût apporté aucune modification. Il n'était pas possible de déférer à ce vœu : c'eût été sacrifier à un intérêt purement local l'intérêt plus grand du transit et de la circulation générale ; aussi le conseil des ponts et chaussées n'a-t-il pas balancé à conclure en faveur de la rectification proposée par les ingénieurs.

Quant au pont suspendu, le débouché a dû être remis en question à la suite d'une crue extraordinaire qui a paru démontrer l'insuffisance d'une ouverture de 80 mètres pour l'écoulement des grandes eaux versées par la montagne. Il a fallu procéder à de nouvelles études en tenant compte des débordements les plus récents; les ingénieurs ont produit en définitive un projet d'après lequel le pont est formé d'une seule travée de 120 mètres, afin d'éviter les points d'appui dans le torrent, la voie entre les chasse-roues aura 5 mètres 20 centimètres, largeur bien suffisante pour permettre le croisement des voitures. La dépense des travaux, y compris la rectification de la route, est évaluée à 250.000 fr.

Le conseil général des ponts et chaussées a conclu à l'approbation du projet, en y insérant toutefois quelques modifications qui ne touchent qu'aux détails de l'exécution. Toutefois, en raison des difficultés que l'on rencontre presque toujours dans les entreprises de ce genre, nous vous pro-

posons de fixer à 300.000 francs, le crédit destiné à l'établissement du pont du Boulou.

Pont sur la Rance, à Dinan.

La route royale n° 176, de Caen à Lamballe, l'une des routes les plus fréquentées de la Bretagne, rencontre, sous les murs de la ville de Dinan, le profond vallon de la Rance, dont elle franchit les deux côteaux en décrivant des tournants dangereux sur des rampes et pentes qui s'élèvent à près de 0,10 cent. par mètre. Les difficultés, les dangers mêmes auxquels la circulation est exposée dans la traversée de ce vallon, sont depuis longtemps l'objet des réclamations du commerce et des populations; l'administration a dû y donner toute son attention, et ordonner l'étude d'un système de perfectionnement qui peut les faire disparaître.

Les ingénieurs du département se sont occupés avec le plus grand zèle de cet important travail. Ils se sont assurés tout d'abord qu'il ne fallait pas songer au mode ordinaire de rectification, qui consiste à modérer les pentes en développant le tracé dans certaines limites; l'inclinaison excessive des deux coteaux de la Rance, le défaut d'un espace suffisant pour étendre le rayon des courbes, leur ont paru des obstacles insurmontables à une amélioration complète, puisque, même en se résignant à des dépenses considérables, on ne parviendrait pas à réduire les pentes de plus de moitié, c'est-à-dire au-dessous de 5 cent. par mètre. On allongerait donc à grands frais le développement de la route, sans affranchir entièrement la circulation

des entraves dont elle souffre aujourd'hui. Les ingénieurs ont pensé avec raison que si, dans cette circonstance, la condition de l'économie devait être un peu négligée, il était du moins nécessaire d'adopter une combinaison dont l'intérêt public eût à se féliciter, et ils ont proposé de traverser la vallée par un pont fixe ou par un pont suspendu disposé de telle manière que ses extrémités pussent se rattacher commodément aux portions de route établie sur le sommet des deux coteaux.

Une enquête a été ouverte au chef-lieu de l'arrondissement pour recueillir les opinions sur les projets conçus par les ingénieurs ; presque toutes les personnes qui y ont comparu ont donné la préférence au pont fixe ; la commission d'enquête a exprimé la même opinion.

La question a été soumise ensuite à l'examen du conseil général des ponts et chaussées. Ce conseil a pensé que dans la localité dont il s'agit, un pont suspendu pourrait peut-être ne pas offrir une sécurité suffisante, que l'entretien en serait d'ailleurs fort coûteux, à raison des oscillations auxquelles il serait sujet, et que si la construction d'un pont fixe devait exiger une plus forte dépense, cette augmentation de frais était parfaitement justifiée par les avantages qu'en retireraient le public et l'Etat, et qui consistent, d'une part, dans une parfaite sécurité de la communication, et d'autre part, dans un entretien moins cher des travaux. Il a été d'avis de décider, par ce motif, que le passage du vallon de la Rance serait assuré par la construction d'un viaduc en pierre.

D'après les premières études des ingénieurs, le viaduc devait être placé en face de la tour Hobé; on lui donnait une longueur de 284 mètres et une hauteur de 60 mètres 60 centimètres. La dépense en était évaluée à 991.000 francs. Des études plus complètes ont fait reconnaître qu'en construisant le viaduc devant la tour Saint-Sauveur, il serait possible d'en réduire sensiblement la longueur et la hauteur, de diminuer en même temps les travaux accessoires, c'est-à-dire les travaux de route aux abords, et d'obtenir ainsi une assez grande économie dans la dépense. Dans cet emplacement, la route actuelle est, en effet, conservée sur 433 mètres entre la porte Saint-Louis et le tournant du premier lacet; la longueur des parties à rectifier n'est plus, sur la rive gauche, que de 209 mètres 50 centimètres avec une pente de 0,04 centimètres par mètre, et, sur la rive droite, de 773 mètres 50 centimètres avec des pentes dont les plus fortes n'excèdent pas 0,047 par mètre. La longueur du viaduc est réduite à 218 m. 52 cent., et sa hauteur à 38 mètres; il n'est plus composé que d'un seul rang d'arcades de 16 mètres d'ouverture. La largeur du passage entre les parapets est fixée à 7 mètres, dont 5 mètres pour la voie charretière, et un mètre pour chaque trottoir. La dépense est elle-même réduite à 672.500 fr., y compris 32.500 fr. pour les travaux de rectification de la route, et 44.763 fr. 40 c. pour indemnités de terrains et cas imprévus.

Nous avions demandé que le crédit nécessaire à la construction du viaduc de Dinan fût porté

à 800.000 francs, afin de tenir compte des difficultés imprévues que l'on peut rencontrer dans l'exécution d'une entreprise de cette nature ; la Chambre des Députés a pensé qu'il suffirait d'augmenter la somme à valoir de 27.500 francs, et de fixer l'allocation à 700.000 francs. Nous avons adhéré à cette réduction, et l'administration ne manquera pas de faire tous ses efforts pour se renfermer dans les limites du crédit ainsi restreint.

Nous vous proposons donc, Messieurs les Pairs, d'affecter un crédit de 700.000 fr. à la construction d'un pont sur la Rance à Dinan et des parties de route aux abords.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg ;

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

LOUIS-PHILIPPE ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et avenir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 1er juillet 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'État au même département.

TITRE PREMIER.

Chemin de fer de Tours à Nantes.

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 l'adjudication du chemin de fer de Tours à Nantes.

TITRE II.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims d'une part, et sur Metz et la frontière de Prusse, vers Saarbruck, d'autre part.

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 l'adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims, d'une part, et sur Metz et la frontière de Prusse, vers Saarbruck, d'autre part.

TITRE III.

Dispositions générales.

Art. 3.

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 :

Trente-cinq ans pour le chemin de fer de Tours à Nantes ;

Et quarante-cinq ans pour le chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec ses embranchements.

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

ART. 4.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication des chemins de fer définis par les titres Ier et II de la présente loi, si, préalablement, il n'a été agréé par le Ministre des travaux publics, et s'il n'a déposé à la caisse des dépôts et consignations la somme indiquée au cahier des charges.

ART. 5.

Les adjudications qui seront passées en vertu des titres Ier et II ci-dessus, ne seront valables et définitives qu'après avoir été homologuées par des ordonnances royales.

ART. 6.

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 et par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également

consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

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

FAIT au palais de Neuilly, le 3 juillet 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,

Deux lois auxquelles vous avez donné vos suffrages dans le cours de la dernière session, ont mis à la disposition de l'administration publique les fonds nécessaires pour l'exécution, dans le système de la loi du 11 juin 1842, du chemin de fer de Tours à Nantes, et du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims et sur Metz.

A l'aide de ces fonds, des projets de détail sur chacune de ces lignes ont pu être rédigés, les travaux ont été entrepris sur divers points, et tout est préparé pour qu'ils reçoivent dès la présente année la plus vive impulsion.

L'administration est donc parfaitement en mesure de remplir la tâche qui lui a été attribuée par la loi; les ouvrages qu'elle est chargée d'exécuter seront terminés dans le plus court délai possible, mais il importe que ces ouvrages, une fois achevés, ne restent pas improductifs; il faut s'occuper de constituer les compagnies qui devront poser la voie de fer sur le sol du chemin préparé par l'Etat, et qui resteront chargées d'exploiter ce chemin. Tel est, Messieurs, le but du projet de loi qui a été adopté déjà par la Chambre des Députés, et que nous venons présenter à vos délibérations.

Nous n'avons pas besoin, sans doute, Messieurs, d'insister longuement auprès de vous sur les avantages que l'exécution de ce projet devra procurer au pays; il nous suffira de vous rappeler que les chemins de fer de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg, font partie de la grande ligne de communication qui doit relier l'est à l'ouest du Royaume, en passant par Paris, Nantes et Strasbourg, et cette seule considération vous permettra d'apprécier l'utilité publique qui s'attache à leur prompt achèvement, ainsi que la juste impatience avec laquelle le pays en attend l'ouverture.

Nous allons successivement indiquer, pour chacun des chemins, la situation des travaux entrepris par l'Etat et les conditions auxquelles la concession nous paraît pouvoir en être faite à une compagnie.

1° *Chemin de Tours à Nantes.*

Ce chemin aura, à Tours, une station commune avec le chemin de fer de Bordeaux; à partir de Tours, il suit la rive gauche de la Loire sur 16 kilomètres environ de longueur jusqu'à l'embouchure du Cher, traverse le fleuve en ce point sur un grand viaduc de 17 arches de 20 mètres d'ouverture, et se maintient ensuite sur la rive droite de la Loire, jusqu'à Nantes, en passant à Saumur, Angers, Ingrandes et Ancenis. Le développement total du tracé est de 192 kilomètres environ; il eût été réduit de quelques kilomètres si, au lieu de le diriger par Angers, on l'eût maintenu sur le bord même du fleuve; mais dans ce cas il eût fallu

construire un embranchement pour la ville d'Angers, ou bien laisser cette ville à 5 kilomètres du chemin de fer, et quand il s'agit d'une population agglomérée de 40.000 âmes qui a les relations les plus actives avec Nantes, d'une part, et d'autre part avec Tours, Blois et Orléans, on conçoit aisément que l'administration n'ait pas hésité un seul instant à adopter un allongement de quelques kilomètres pour toucher Angers.

Le passage par Angers a soulevé lui-même une autre question qui n'est pas encore résolue : il s'agit de savoir si le tracé touchera la ville au nord ou au midi; des intérêts nombreux appuient l'une et l'autre combinaison. L'administration devait, avant de prononcer définitivement, les mettre à même de se faire entendre; elle a, en conséquence, ordonné une enquête, cette enquête touche à sa fin, et très-incessamment nous serons en mesure de prendre une détermination.

Les travaux sont d'ailleurs entrepris sur toute la partie de la ligne que n'affecte pas la question du passage d'Angers.

Dans le département d'Indre-et-Loire, sur une longueur de 49 kilomètres, tous les travaux de terrassement et les ouvrages d'art, y compris le viaduc de Cinq-Mars, sont adjugés et en pleine voie d'exécution. Déjà une grande partie des indemnités de terrains à acquérir dans ce département est évaluée et réglée, et la dépense faite s'élève déjà à plus de 1.300.000 fr.

Dans le département de Maine-et-Loire, les travaux sont également adjugés sur les 34 kilomètres

qui sont indépendants de la question d'Angers, entre la limite d'Indre-et-Loire et Saint-Mathurin.

Enfin, dans le département de la Loire-Inférieure, les projets de terrassements et d'ouvrages d'art sont tous ou adjugés ou approuvés, sur une longueur de 53 kilomètres, sauf toutefois l'arrivée à Nantes, sur laquelle il ne pourra être statué qu'après une instruction spéciale et des enquêtes qui n'ont pas encore eu lieu.

En résumé, vous voyez, Messieurs, que les travaux sont entamés sur presque tous les points avec une grande vigueur, et si les crédits ne nous font pas défaut, ils pourront être terminés en peu d'années.

Le moment est donc venu d'instituer la compagnie qui devra être chargée de l'exploitation du chemin de fer; mais à quelles conditions cette compagnie sera-t-elle soumise? D'après des évaluations rédigées avec soin, la dépense des terrassements, des ouvrages d'art et des indemnités de terrains doit s'élever à 30.000.000, ou à 160.000 fr. par kilomètre; l'acquisition et la pose de la voie de fer et le matériel d'estimation ne peuvent être estimés à moins de 140.000 fr. aussi par kilomètre; le chemin tout entier coûtera donc 57 millions et même 62 millions, si on y ajoute les intérêts à 4 pour 100 payés aux actionnaires pendant l'exécution des travaux. La dépense de chaque kilomètre ressort donc à 320.000 fr.

Quant au revenu probable, les documents statistiques que nous avons fait recueillir sur la circulation actuelle, en voyageurs et marchandises, et

dont nous vous donnerons communication, établissent que l'on ne peut compter par kilomètre de chemin que sur une recette brute de 23.437 fr. Le revenu net ne sera donc que de 12.890 fr., c'est-à-dire qu'il donnera 4 pour 100 des capitaux à débourser.

Dans cette situation, il serait évidemment impossible à une compagnie de se charger de la dépense tout entière, à moins de réclamer une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans; d'un autre côté, peut-on admettre une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans pour le chemin de Nantes, lorsque le chemin de fer de Bordeaux n'est aliéné que pour moins de trente ans? Nous ne l'avons pas pensé. Indépendamment de l'inconvénient que présenterait l'application de systèmes différents à des portions d'une même ligne, la justice distributive exige qu'à l'époque où, par l'expiration de la concession du chemin de fer de Bordeaux, le Gouvernement redeviendra maître de remanier les tarifs de ce chemin, il le soit également des tarifs du chemin de Nantes; il faut, pour conserver à chacune des deux villes la position que la nature leur a faite, que les conditions de l'exploitation soient égales pour les deux lignes destinées à les desservir; il faut, en un mot, appliquer à la ligne de Nantes le système de la loi de 1842, comme on l'a appliqué déjà à la ligne de Bordeaux. C'est aussi, Messieurs, ce que nous venons vous proposer, avec cette modification toutefois que la compagnie fermière sera tenue de rembourser la dépense des terrains acquis ou à acquérir pour l'établissement

du chemin de fer : cette dépense, en effet, peut être évaluée à 30.000 fr. par kilomètre. Si on l'ajoute à la somme de 148.000 fr., intérêts compris, à dépenser par la compagnie dans le système de la loi de 1842, la dépense par kilomètre sera de 178.000 f. et le revenu net étant, comme nous l'avons dit, de 12.890 fr. ou 7,3 pour 100 du capital, l'on peut attribuer 6 pour 100 à l'intérêt annuel de l'entreprise, et réserver 1,3 pour 100 pour l'amortissement. A ce taux, trente-quatre ou trente-cinq ans suffiraient pour reconstituer le capital, et, en conséquence, nous proposons de fixer à trente-cinq ans le maximum de durée de jouissance, sur lequel portera le rabais de l'adjudication.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

La loi du 11 juin 1842 qui a classé le chemin de fer de Paris à Strasbourg parmi les grandes lignes à ouvrir sur le territoire du Royaume et en a fixé la direction par Nancy, a alloué un crédit de 11.500.000 francs pour les travaux de la partie de ce chemin comprise entre le faîte des Vosges, à Hommarting et Strasbourg ; elle a laissé indécise la question du tracé à suivre entre Paris et Nancy et entre Nancy et Hommarting.

La loi du 2 août 1844 a comblé cette lacune : elle a décidé que le chemin de fer suivrait la vallée de la Marne jusqu'à Vitry-le-Français, que de Vitry il irait passer à Bar-le-Duc et Toul pour arriver à Nancy, enfin qu'il se dirigerait sur Hommarting par Lunéville : cette loi a en même temps ouvert pour les travaux à la charge de l'État, y

compris ceux des embranchements de Reims et de Metz, un crédit de 88.700.000 francs.

Aussitôt après le vote de la loi, l'administration a pris les mesures nécessaires pour en assurer l'exécution : la ligne entière entre Paris et Strasbourg a été divisée en cinq sections. La première de Paris à une petite distance au delà de Meaux ; la seconde, des abords de Meaux à Vitry ; la troisième, de Vitry à Nancy ; la quatrième, de Nancy à la limite du Bas-Rhin; et la cinquième de cette limite à Strasbourg.

Les deux dernières sections comprennent la partie d'Hommarting à Strasbourg, commencée depuis 1842, et pour ne plus avoir à revenir sur la situation des travaux de cette partie, nous dirons ici en peu de mots que ces travaux, après avoir été longtemps retardés par l'opposition du génie militaire, ont pu enfin être repris sur presque toute la ligne, depuis quelques mois, et que tout est préparé pour leur imprimer une vive et rapide impulsion : le plus grand ouvrage de cette section, le souterrain destiné à traverser la chaîne des Vosges, est ouvert d'ailleurs de l'une à l'autre de ses extrémités, et l'on peut regarder dès à présent comme certain le succès de cette grande opération.

Quant au surplus de la ligne, voici dans chaque section l'état des études et des travaux qui la concernent :

Entre Paris et Meaux, deux tracés différents ont dû être étudiés, l'un par Claye, l'autre par Lagny, et ce dernier a été lui-même à son entrée dans Pa-

ris dirigé suivant deux lignes dont l'une aboutirait comme par le tracé de Claye dans le haut du faubourg Saint-Martin, et dont l'autre arriverait dans les terraius compris entre la rue du faubourg Saint-Antoine, la Seine et le bassin de la Bastille, près de l'encoignure de la rue Lenoir.

Après une discussion approfondie, le conseil général des ponts et chaussées a donné la préférence au tracé passant par Lagny ; l'administration à son tour et après elle la Chambre des Députés ont partagé le même avis : au point de vue de l'art et de la dépense d'exécution, les deux tracés sont dans des conditions à peu près identiques; mais, sous le rapport de l'importance des populations, du genre d'industrie auquel ces populations sont plus spécialement attachées, le tracé de Lagny est évidemment supérieur au tracé rival : du côté de Claye d'ailleurs l'on trouve déjà le canal de l'Ourcq qui offre aux riverains un moyen de communication prompte et facile vers Paris, et, sous tous les rapports enfin, il paraît convenable et juste d'adopter le tracé de Lagny.

Quant à l'emplacement à choisir pour la gare d'arrivée dans Paris, la question a soulevé plus de difficultés et de débats. Celui du faubourg Saint-Antoine, indépendamment des inconvénients qu'il présentait d'exiger la traversée des fortifications de Vincennes, ne pouvait plus être adopté, depuis qu'il avait été décidé que la gare du chemin de fer de Lyon serait établie dans le voisinage des fossés de la Bastille. Mais alors les habitants du huitième arrondissement de Paris

ont demandé qu'au lieu de faire aboutir le chemin de fer dans le faubourg Saint-Martin on le fît arriver dans le quartier Popincourt ou de la Roquette sur le quai Jemmapes, et ils ont même fait étudier un projet suivant cette direction : ce projet a été examiné par le conseil général des ponts et chaussées, et ce conseil a été d'avis de le repousser pour les motifs suivants : d'une part, le nouveau tracé gênerait beaucoup la circulation dans les rues qui traversent le quartier Popincourt; il occasionnerait une augmentation de dépense de 3.676.000 francs, et des frais de traction plus considérables à raison de la pente de $0^{m},006$ dont il est affecté : d'où il résulte que, malgré sa moindre longueur de 1.900 mètres, l'État, la compagnie exploitante, et le public sont intéressés à ce qu'il ne soit pas adopté;

D'autre part, ce tracé serait contraire aux intérêts de la grande majorité des habitants de Paris et de sa banlieue qui auraient à se rendre dans les gares du chemin de fer de Strasbourg et qui sont groupés dans des quartiers plus rapprochés du faubourg Saint-Martin que du quai de Jemmapes.

Enfin, comme l'a déjà reconnu le conseil des ponts et chaussées, et l'administration supérieure avec ce conseil, soit sous le rapport de l'équité, de la bonne répartition des gares, des intérêts du commerce de Paris avec l'Est, et de la facilité des communications, soit sous le rapport des intérêts du commerce en général et du transit, et sous celui de la prospérité même du chemin de

fer, l'emplacement du faubourg Saint-Martin a une immense supériorité sur celui du quai de Jemmapes.

Les abords de la ville de Meaux ont été également l'objet d'études approfondies : le tracé de l'avant-projet laissait à une distance de 1,700 mètres, cette ville qui n'eût été desservie que par un embranchement; l'on a recherché le moyen de la placer sur le parcours de la ligne principale, et on y est parvenu sans augmenter sensiblement la dépense : cette solution ne peut manquer, Messieurs, de recevoir votre approbation.

Entre Meaux et Vitry le tracé doit être maintenu dans la vallée de la Marne, là donc aucune contestation n'était possible, aussi les ingénieurs ont-ils pu rédiger de nombreux projets d'exécution, et déjà des adjudications ont été ou seront incessamment passées pour une somme de plusieurs millions.

Entre Vitry, Nancy et Hommarting, l'on a dû étudier de nombreux tracés, explorer une grande longueur de faîtes entre la Marne et la Meuse, et ces recherches, contrariées par les rigueurs de l'hiver et l'abondance des neiges, n'ont pu être terminées que tout récemment. Aucun effort ne sera négligé d'ailleurs pour que les questions encore incertaines soient résolues dans le plus court délai possible, et, pour que les travaux puissent être entrepris sans retard.

Examinons maintenant à quelles conditions le chemin de fer pourra être concédé à une compagnie.

Le développement total de ce chemin, y compris les embranchements sur Reims et sur Metz, est de 586 kilomètres. La dépense de son établissement, en y comprenant la pose de la voie et le matériel d'exploitation, ne peut être évaluée à moins de 182.000.000 fr.; et si l'on supposait qu'une compagnie industrielle dût faire tous les travaux à ses frais, risques et périls, il faudrait ajouter encore à cette somme l'intérêt à 4 pour 100 pendant trois ans au moins, c'est-à-dire à peu près 22 millions; par suite, la compagnie aurait à réaliser un capital de 204.000.000 fr. correspondant à une dépense de 348.123 fr. par kilomètre.

D'un autre côté, nous nous sommes convaincus par les documents statistiques que nous avons recueillis, que le produit brut par kilomètre de la circulation des voyageurs et des marchandises ne pouvait être évaluée à plus de 25.000 fr., et que par conséquent le produit net ne dépasserait pas 13.750 fr., c'est-à-dire que dans le cas d'une concession pure et simple, une compagnie n'aurait pas 4 pour 100 de son capital.

Dans une semblable situation, nous avons pensé, Messieurs, qu'il convenait de rester pour le chemin de fer de Paris à Strasbourg dans le système de la loi du 11 juin 1842; mais comme, dans ce cas, la dépense à la charge de la compagnie ne serait plus par kilomètre que de 151.200 fr., et que le revenu net étant toujours de 13.750 fr., cette compagnie toucherait plus de 9 pour 100 d'intérêt annuel, nous avons pu lui imposer quelques charges nouvelles au profit de l'intérêt général; ainsi, au lieu

de n'avoir à payer que la voie de fer et le matériel d'exploitation de l'embranchement de Metz, elle en fera tous les travaux à ses risques et périls; ainsi, encore, elle sera tenue d'exécuter le prolongement de Metz sur Saarbruck, d'un développement de 74 kilomètres de longueur; vous savez, Messieurs, avec quelle ardeur les départements de l'Est réclament l'établissement de cette ligne internationale, qui doit les mettre en communication avec l'Allemagne centrale; le département de la Moselle et la ville de Metz avaient offert même de contribuer à la dépense de cette grande entreprise pour une somme de 4 millions, mais, grâce à la combinaison dont nous venons de vous entretenir, nous pouvons les affranchir d'une obligation qui aurait engagé leurs ressources pendant un assez grand nombre d'années.

L'on évalue à 26.400.000 francs environ la dépense, y compris les intérêts pendant deux années et demie, du chemin de fer de Metz à Saarbruck; les terrains, les terrassements et les travaux d'art de l'embranchement de Frouard à Metz sont estimés à 8.096.000 francs, c'est donc, avec les 81.345.600 francs de la ligne principale et de l'embranchement de Reims, une dépense totale de 124.113.600 fr., ou de 189.378 francs par kilomètre, que la compagnie aura à supporter; comme d'ailleurs le revenu brut probable du chemin de Saarbruck ne dépasse pas 1.400.000 francs, le revenu net par kilomètre de la ligne entière n'excédera pas 13.300 francs, et si on le compare à la dépense qui est, comme nous l'avons vu, de 189.378 francs,

il ne reste plus qu'un intérêt annuel de 7 pour 100, qui permet au moyen d'une annuité de 1 pour 100 d'amortir le capital en 41 années, et, par suite, d'adopter le terme de 45 ans comme maximum de la durée de la concession.

En ce qui touche le chemin de fer de Metz à Saarbruck, plusieurs tracés ont été concurremment étudiés, et nous en mettrons, Messieurs, les pièces sous vos yeux; mais celui qui a été approuvé par le Gouvernement sur l'avis unanime de la commission d'enquête de la Moselle, du conseil général des pont et chaussées, et de M. le Ministre de la guerre, passe par Foulquemont, Saint-Avold et Forbach; il a une longueur totale de 78 kilomètres, dont 5 environ sur le territoire prussien, et il doit coûter, comme nous l'avons dit, 26 millions et demi à peu près.

Nous n'insisterons pas davantage, Messieurs, sur les détails qui précèdent; les développements dans lesquels nous venons d'entrer vous auront convaincus que nous n'avons rien négligé pour assurer, aux meilleures conditions possibles, pour l'intérêt général, l'exécution de la grande ligne de fer de Paris sur l'Allemagne : nous avons dès lors la confiance que vous donnerez vos suffrages au projet de loi que le Roi nous a donné l'ordre de vous apporter, et dont voici la teneur.

(Les cahiers de charges seront incessamment distribués.)

A.

Projet de bail pour l'exploitation du chemin de fer de Tours à Nantes.

Article premier.

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

Art. 2.

Des stations principales seront établies à ou près Tours, Saumur, Angers, Ancenis et Nantes.

La station de Tours sera disposée de manière à pouvoir servir à la fois au chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, et au chemin de fer de Tours à Nantes, et les conditions de l'usage commun de cette station seront réglées par l'Administration supérieure.

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

Les projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aura pas été statué avant l'approbation de l'adjudication, ne seront toutefois arrêtés par le Ministre, qu'après que la Compagnie aura été entendue.

Art. 3.

La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés

entre deux stations principales, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison.

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

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

La livraison des bâtiments de stations pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au-delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la Compagnie, en exécution de l'article 17 ci-après.

Les bâtiments seront garantis par l'Etat durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

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

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

Art. 4.

A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

Art. 5.

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

Cet état comprendra :

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

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

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

Art. 6.

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

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

Art. 7.

De son côté, la Compagnie s'engage :

1° A rembourser à l'Etat, sur les comptes définitifs qui seront arrêtés par le Ministre des travaux publics, le prix des terrains et bâtiments acquis ou à acquérir pour l'établissement du chemin de fer ;

2° A fournir et à poser, à ses frais, la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie, les plates-formes tournantes et le sable de fondation des voies ;

3° A fournir les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation ;

4° A établir, à ses frais, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de

la Compagnie, celles en maçonnerie qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

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

Art. 8.

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

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

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

Art. 11.

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

Art. 12.

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

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

Art. 13.

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

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

Art. 14.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; 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 toute classe devront remplir les conditions réglées ou à régler par le Gouvernement, dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

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

Art. 15.

La Compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer, sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 2 de l'article 3.

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

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

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le Ministre des travaux publics.

Art. 16.

Faute par la Compagnie d'avoir terminé la pose de la voie de fer et d'avoir mis sur les rails le matériel d'exploitation dans le délai d'un an stipulé à l'article précédent, ou de rembourser le prix des terrains et bâtiments, comme il est dit en l'article 7, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, et au complètement du matériel, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent bail, et sur une mise à prix des ouvrages déjà exécutés, des matériaux et du matériel approvisionnés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

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

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

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

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

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

Art. 17.

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

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

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

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

Art. 18.

Si le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe premier de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites en exécution de l'article 15 ci-dessus, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

Art. 19.

La Compagnie, pour les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au

conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'Administration.

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

Art. 20.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, mais qui ne pourra excéder trente-cinq années, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin, par l'article 15 ci-dessus, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

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

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 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, 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 objets 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. fr. c.	PRIX DE transport. fr. c.	TOTAL 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, et 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 avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

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

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

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés au moins un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'Administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendus 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. 21.

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

Art. 22.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les

droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

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

Art. 23.

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

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

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

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

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

Art. 24.

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

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

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

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage, ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets expédiés à une même personne par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, 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 (40) centimes.

Art. 25.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent bail, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront 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 (20 k.), 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 par un rè-

glement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

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

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 26.

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

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 38 ci-dessous, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 27.

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

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

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

tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 28.

Les ingénieurs, commissaires 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. 29.

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, la Compagnie entendue, devront pouvoir contenir, outre le cour-

rier, 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 (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'excédera pas vingt-cinq (25) centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

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

La Compagnie pourra placer dans ces convois spéciaux des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'Administration, seront toujours placées, 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 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. 30.

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, la Compagnie entendue.

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 des wagons sera gratuit.

Art. 31.

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

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

Art. 32.

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 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. 33.

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

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail.

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

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration du bail, selon l'article 34 ci-après.

Art. 34.

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

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation tel qu'il est défini au paragraphe 2 de l'article 7, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succédera, dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

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

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

Art. 35.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances ne seraient pas remis par la Compagnie en bon état d'entretien, et dans le cas où celle-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de la Compagnie, et le montant de la dépense en sera prélevé sur la somme à rembourser, aux termes de l'article précédent.

Art. 36.

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

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

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, règlera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Art. 37.

Pendant la durée du bail, la Compagnie sera tenue de payer la contribution foncière sur les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote de cette contribution sera

calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

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

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

Art. 38.

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 deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la Compagnie, et pour toutes celles qui seraient chargées de l'exploitation des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 39.

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

Art. 40.

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. 41.

Conformément à l'article 21 du cahier des charges relatif au bail d'exploitation du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, les marchandises expédiées d'un point du chemin de fer de Tours à Nantes, paieront sur la ligne de Tours à Orléans, un prix égal à celui qui sera payé, en moyenne, par kilomètre pour les marchandises de même nature expédiées pour la même destination, d'un point de la ligne de Tours à Bordeaux situé à égale distance de celui de destination. Il en sera de même pour les marchandises passant sur la ligne de Tours à Orléans, à destination de l'un des points de la ligne de Tours à Nantes.

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

Conformément à l'article 42 du cahier des charges du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, la Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes paiera pour les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers transportés par elle sur le chemin de Tours à Bordeaux, le droit de péage réduit de 15 pour 100, et aux conditions prescrites par le dit article.

Sur la section de Tours à Orléans, la réduction de péage énoncée au paragraphe précédent, ne s'appliquera que pour le transport des voyageurs, bestiaux et objets divers, et non pour le transport des marchandises.

Art. 42.

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

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

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

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

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

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Tours à Nantes, 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 100 (25 pour 100.)

Art. 43.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 44.

Si, après la mise en exploitation de certaines parties du chemin de fer, l'Administration avait besoin, pour l'achèvement des travaux à la charge de l'État, de faire circuler sur les

dites parties, les voitures et wagons employés à ces travaux, la Compagnie ne pourra refuser de les admettre gratuitement ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 45.

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

Les frais de cette surveillance seront supportés par la Compagnie.

Art. 46.

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

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en meme temps les frais mis à sa charge par l'article précédent, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse du receveur-général de la Loire-Inférieure une somme qui ne pourra excéder trente mille francs.

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

Art. 47.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément à l'article premier du présent bail, devra être faite à la Compagnie, dans le délai de quatre années à partir de l'approbation de l'adjudication à intervenir. Si, dans les délais ci-dessus stipulés, la livraison n'avait pas été effectuée conformément à l'article 3 du présent bail, il sera tenu compte à la Compagnie, jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à 4 pour 100 de la portion de son capital réalisée et engagée pour les parties de chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des parties déjà

mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à 5 pour 100 des sommes dépensées sur ces parties.

Art. 48.

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

Art. 49.

La Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser.

Le membre désigné fera élection de domicile à Nantes.

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

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

Art. 50.

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

Art. 51.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a préalablement déposé une somme de trois millions (3,000,000) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des Dépôts et

Consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

La somme déposée par la Compagnie sera rendue par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la Compagnie.

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

Art. 52.

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

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 4 juillet 1845.

Le Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics,

Signé S. DUMON.

B

Cahier de charges pour l'adjudication du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims, et sur Metz et la frontière de Prusse vers Saarbruck.

TITRE PREMIER.

Clauses spéciales au chemin de fer de Paris à Strasbourg, et à l'embranchement de Reims.

Article premier.

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

Art. 2.

Des stations principales seront établies sur la ligne principale, à Paris, à ou près Meaux, Epernay, Châlons, Vitry, Bar-le-Duc, Toul, Nancy, Lunéville, Saverne et Strasbourg;

Sur l'embranchement de Reims, à ou près Reims.

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

Les projets des bâtiments des stations et ateliers sur lesquels il n'aurait pas été statué avant l'approbation de l'adjudication, ne seront toutefois arrêtés par le Ministre qu'après que la Compagnie aura été entendue.

En ce qui concerne la station de Strasbourg, la Compagnie sera tenue d'en partager l'usage avec la Compagnie qui pourra ultérieurement devenir concessionnaire du chemin de fer de Strasbourg à la frontière bavaroise vers Lauterbourg, si l'Admi-

nistration reconnait que cette mesure ne peut offrir aucun inconvénient; les conditions de l'usage commun seront réglées par l'Administration supérieure.

Dans le cas, d'ailleurs, où il serait reconnu nécessaire d'agrandir la station commune, la dépense de l'agrandissement serait à la charge de la Compagnie du chemin de Lauterbourg.

Art. 3.

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

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

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

La livraison des bâtiments de stations pourra se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer, sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au-delà du délai dans lequel la voie entière doit être remise à la Compagnie, en exécution de l'article 30 ci-après.

Les bâtiments seront garantis par l'État durant cinq ans, à partir de chaque livraison.

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

Si la Compagnie, avant l'expiration de l'année, posait la voie de fer dans les sections qui lui auront été successivement livrées, et si, par suite du tassement ultérieur des remblais, des rechargements devenaient nécessaires, l'État ne tiendra compte à la Compagnie que de la dépense d'un rechargement en terre.

Art. 4.

A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er

de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée à l'article précédent.

Art. 5.

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

Cet état comprendra :

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

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

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

Art. 6.

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

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

Art. 7.

De son côté, la Compagnie s'engage :

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

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

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

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie celles en maçonnerie qui pourront être faites aux gares et stations, non plus que les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

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

Art. 8.

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

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

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

Art. 11.

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

Art. 12.

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

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

Art. 13.

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

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

Art. 14.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; 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 réglées ou à régler par le Gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

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

Art. 15.

La Compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 2 de l'article 3.

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

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

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le Ministre des travaux publics.

Art. 16.

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

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

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

La portion non encore restituée du cautionnement de la première Compagnie, deviendra la propriété de l'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 résiliation du bail sera définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée, ainsi que le matériel installé sur la voie, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

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

Art. 17.

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

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

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

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

Art. 18.

Si le chemin de fer et toutes ses dépendances, tels qu'ils sont désignés au paragraphe premier de l'article précédent, ne sont pas constamment entretenus en bon état, et si la Compagnie ne satisfait pas aux injonctions qui lui seraient faites en exécution de l'article 15 ci-dessus, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes.

Art. 19.

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

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

Art. 20.

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

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

Art. 21.

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

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail.

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

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration du bail selon l'article 22 ci-après.

Art. 22.

A l'expiration du bail, la Compagnie devra remettre au

Gouvernement, en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation.

Moyennant cette remise, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rembourser à la Compagnie, à dire d'experts, la valeur du matériel d'exploitation tel qu'il est défini au paragraphe 2 de l'article 7, et aussi des combustibles et approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, ou à la lui faire rembourser par la Compagnie qui lui succédera, dans le délai de trois mois, à partir de l'expiration du présent bail.

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

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

Art. 23.

Dans le cas où le chemin de fer et toutes ses dépendances ne seraient pas remis par la Compagnie en bon état d'entretien, et dans le cas où celle-ci refuserait d'effectuer à ses frais les réparations nécessaires, ces réparations seront exécutées d'office, aux risques et périls de la Compagnie, et le montant de la dépense en sera prélevé sur la somme à rembourser, aux termes de l'article précédent.

Art. 24.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation, la Compagnie est dispensée de toute redevance envers l'État pour la location du sol du chemin de fer, et des travaux exécutés sur les fonds du Trésor public; mais à l'expiration de ces cinq années, si le produit net de l'exploitation excède 8 pour 100 du capital dépensé par la Compagnie, la moitié du surplus sera attribuée à l'État, à titre de prix de ferme.

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

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, règlera les formes et le mode d'exécution du présent article.

Art. 25.

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

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

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

Art. 26.

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

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

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

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

Celui des soumissionnaires qui aura fait l'offre la plus favorable sera déclaré adjudicataire, et le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes qui resteraient dues à l'Etat sur

ses avances, appartiendra au fermier déchu ou à ses ayants-droit.

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

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

Dans le cas prévu au présent article, la Compagnie sera également déchue de la concession de l'embranchement sur Metz et sur la frontière de Prusse vers Saarbruck : cet embranchement sera compris dans l'adjudication de la ligne principale.

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

Art. 27.

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

Art. 28.

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

Les frais de cette surveillance seront supportés par la Compagnie.

Art. 29.

Il sera institué près 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 précédent, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du receveur-général du département de la Marne, une somme qui ne pourra excéder soixante mille francs.

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

Art. 30.

La livraison des travaux à la charge de l'Etat, conformément à l'article premier du présent cahier de charges, devra être faite à la Compagnie dans le délai de six années, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication. Si, dans le délai ci-dessus stipulé, la livraison n'avait pas été effectuée conformément à l'article 3 du présent cahier des charges, il sera tenu compte à la Compagnie jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à 4 pour 100 de la portion de son capital réalisée et engagée, pour les portions de chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des portions déjà mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à 5 pour 100 des sommes dépensées sur ces portions.

TITRE II.

Clauses spéciales à l'embranchement sur Metz et la frontière de Prusse vers Saarbruck.

Art. 31.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de six années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection du chemin d'embranchement dirigé de Frouard sur Metz et la frontière de Prusse vers Saarbruck, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 32.

Le chemin de fer s'embranchera à Frouard sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg, il se dirigera sur Metz par la vallée de la Moselle, et sur la frontière de Prusse vers Saarbruck

par ou près Courcelles-sur-Nied, Ancerville, Faulquemont, Saint-Avold et Forbach, suivant le tracé qui sera déterminé par l'Administration.

Art. 33.

A dater de l'homologation de l'adjudication, la Compagnie 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 d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice et disposition de l'article 37 ci-après, 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.

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

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. 34.

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

Art. 35.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres ($8^{m},30^{c}$), dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres ($7^{m},40^{c}$) 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 ($1^{m},44^{c}$) à un mètre quarante-cinq centimètres ($1^{m},45^{c}$).

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un

mètre quatre-vingts centimètres (1m,80c), 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,50c) 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. 36.

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'excédera pas cinq millimètres par mètre.

Toutefois, si ultérieurement le chemin était prolongé jusqu'à Saarbruck, une pente de 7 millimètres 1/2 serait tolérée dans le voisinage de la frontière.

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. 37.

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. 38.

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. 39.

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

Art. 40.

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 (8m) pour la route royale, sept mètres (7m) pour la route départementale, à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal.

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

Art. 41.

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 fixés à l'article 39.

Quant à l'ouvertuture 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. 42.

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. 43.

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, cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

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

Art. 44.

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. 45.

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 éle-

vés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins de plus de trois centimètres (0m,03c). 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. 46.

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. 47.

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. 48.

Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins sept mètres quarante centimètres (7m,40c) 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. 49.

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

Art. 50.

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 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 kilog. par mètre courant.

Art. 51.

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. 52.

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 déchar-

gement,ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits de 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. 53.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements conférent 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. 54.

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. 55.

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. 56.

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 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. 57.

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. 58.

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 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. 59.

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 Moselle, conformément à l'article 69 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. 60.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront pour 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. 61.

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, 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, 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 89, à titre de cautionnement, par la Compagnie, de-

viendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, la somme de 2,500,000 fr., affectée au cautionnement de l'embranchement sur Metz et la frontière vers Saarbruck, sera rendue par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 62.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer sur Metz et sur la frontière de Prusse, 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 de la totalité des lignes qui font l'objet du présent cahier des charges, 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 dit cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

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

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits 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 de la totalité des lignes qui font l'objet du présent cahier des charges, et les parties de ces lignes 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 61 et du présent article, ne seront pas applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 63.

Les machines locomotives employées aux transports sur le chemin de fer, devront consumer leur fumée; elles devront d'ailleurs, ainsi que les voitures, wagons et plates-formes, satisfaire aux conditions énoncées en l'article 14 du Titre premier.

Art. 64.

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. 65.

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la 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 remboursrments auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 66 ci-après.

Art. 66.

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 57.

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

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 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. 67.

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. 68.

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 solidite aient été remblayés ou consolidées. L'Administration determinera la nature et l'etendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront, d'ailleurs, exécutées par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 69.

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 la Compagnie: pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 59, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, dans la caisse du receveur-général de la Moselle, une somme de vingt 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.

TITRE III.

Dispositions communes au chemin principal et aux embranchements.

Art. 70.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses auxquelles elle s'engage par les présentes, le Gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, mais qui ne pourra excéder quarante-cinq années, à dater du terme fixé à la Compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin principal et de l'embranchement de Reims, par l'article 15 du Titre Ier, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, les droits ci-après déterminés.

Le même droit appartiendra à la Compagnie sur les sections du chemin de fer qui lui seront successivement livrées, ou qu'elle aura construites elle-même en vertu du Titre II, avant l'achèvement entier de la ligne.

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

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne : ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes, etc.

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

		TARIF.	PRIX DE péage. fr. c.	PRIX DE transport. fr. c.	TOTAL fr. c.
Par tonne et par kilomètre.	Suite des marchandises.	3e Classe.— Pierre à chaux et 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	0,14
		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, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.....	0,13	0,10	0,23
		Les machines locomotives seront considerées 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	0,25
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.....	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

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

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

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

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

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, 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. 71.

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. 72.

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. 73.

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

Art. 74.

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 pla-

tine, 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 cent.).

Art. 75.

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

Les 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 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 comme duplicata.

L'expéditeur pourra réclamer un duplicata de la lettre de voiture pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes (20 k.), 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 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. 76.

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

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 82 ci-dessous, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 77.

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

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 ta-

rif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 78.

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. 79.

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.

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, la Compagnie entendue, 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'excédera 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. 80.

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'État 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 des wagons sera gratuit.

Art. 81.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils néces-

saires 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 materiel.

La Compagnie 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. 82.

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'execution 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 de 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 seraient chargées de l'exploitation 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. 83.

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

Art. 84.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée ou 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. 85.

Les Compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, établis ou à établir sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg et ses embranchements, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés; et l'observation des règlements de police et des services établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le dit chemin de fer et ses embranchements, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements ou prolongements.

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

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Paris à Strasbourg et ses embranchements, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette

ligne; comme aussi dans celui où la Compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

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

La Compagnie pourra être assujettie par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Paris à Strasbourg et ses embranchements, 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 excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent.

Art. 86.

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. 87.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Nancy.

Dans le cas de non élection de domicile, toute signification ou notification adressée à la Compagnie sera valable, lors-

qu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Meurthe.

Art. 88.

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier de charges, seront jugés administrativement par le conseil de préfecture du département de la Meurthe, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 89.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de douze millions cinq cent mille francs (12,500,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Sur cette somme, deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 fr.), seront affectés spécialement au cautionnement de l'embranchement sur Metz et la frontière de Prusse, et seront rendus conformément à l'article 61 du Titre II.

Le surplus sera rendu par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la Compagnie sur le chemin principal et l'embranchement de Reims.

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

Art. 90.

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 4 juillet 1845.

Le Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics,

S. DUMON.

IMPRESSIONS
N° 155.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent les villes d'Aix et d'Avignon à contracter des emprunts ;

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

1er PROJET. (Aix.)

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et avenir, 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 1er juillet 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'Aix (Bouches-du-Rhône) est autorisée :
1° à emprunter soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consi-

gnations, à un intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, une somme de un million cent mille francs remboursable en vingt-six années, et destinée à fournir à la compagnie qui exécutera l'embranchement d'Aix au chemin de fer d'Avignon à Marseille, une subvention de 700.000 fr., et à payer le prix d'achat des terrains nécessaires à l'établissement de cet embranchement et de ses accessoires;

2° A s'imposer extraordinairement pendant vingt-six années, 15 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, pour, le produit de cette imposition, être affecté, concurremment avec d'autres ressources, au remboursement de l'emprunt autorisé ci-dessus.

Donné au palais de Neuilly, le 3 juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, chargé par intérim du département de l'intérieur,

Signé S. Dumon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

La ville d'Aix (Bouches-du-Rhône) désirant le prompt établissement d'un embranchement destiné à la relier au chemin de fer d'Avignon à

Marseille, a voté un emprunt de 1.100.000 francs, applicable, savoir : jusqu'à concurrence de 700.000 francs à une subvention en faveur de la compagnie chargée de l'exécution de cet embranchement, et pour le surplus, à l'achat des terrains à livrer gratuitement à ladite compagnie. La valeur de ces terrains a été estimée devoir s'élever à cette somme par M. le Ministre des travaux publics.

La ville n'est grevée d'aucune dette importante; mais ses ressources étant insuffisantes pour assurer le remboursement de l'emprunt, elle sollicite : 1° de rétablir au taux où elle était avant 1830 la taxe sur les farines; 2° de s'imposer extraordinairement, pendant vingt-neuf ans, 15 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes. Ces ressources extraordinaires produiront annuellement 66.000 fr., somme suffisante pour amortir 1.100.000 fr. dans le délai de vingt-six ans. Il n'y a donc aucun motif pour prolonger au delà de ce délai la durée de l'imposition extraordinaire. La demande tendant à rétablir la taxe sur les farines a été favorablement accueillie par M. le Ministre des finances.

La ville d'Aix a le plus grand intérêt à l'exécution des travaux dont il s'agit, et vous penserez sans doute qu'il y a lieu d'approuver l'emprunt et l'imposition votés, sauf à réduire celle-ci à vingt-six ans au lieu de vingt-neuf.

Nous venons, en conséquence, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, adopté par la Chambre des Députés.

2e PROJET. (Avignon.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

La ville d'Avignon (Vaucluse) est autorisée à emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, à un intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, une somme de deux cent mille francs destinée à pourvoir, concurremment avec d'autres ressources, aux frais de reconstruction de son hôtel de ville.

Cet emprunt sera remboursé en onze années, à partir de 1851, au moyen des revenus ordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Depuis longtemps la population d'Avignon (Vaucluse) désire voir remplacer les bâtiments informes qui servent d'hôtel de ville par une construction plus convenable. L'administration municipale, déférant au vœu des habitants, a adopté un projet de reconstruction de l'hôtel de ville. Ce projet qui vient d'être approuvé, d'après l'avis favorable du conseil royal des bâtiments civils, s'élève à une dépense de 250.000 fr.

La ville, grevée d'un emprunt antérieur et de quelques dettes provenant d'acquisitions payables par termes, demande l'autorisation d'emprunter 200.000 fr. applicables à ce projet. Le complément de la dépense serait successivement crédité sur les budgets des exercices de 1846 à 1849.

La situation financière de la ville permet ces prélèvements.

L'excédant de ses recettes ordinaires s'élève annuellement à une somme moyenne de 138.053 fr. 51 c. suffisante pour rembourser la dette ancienne de la ville et pour amortir le nouvel emprunt dans le délai de onze ans, à partir de 1851.

L'objet de la dépense est d'une utilité évidente.

Les moyens de la payer sont assurés.

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

IMPRESSIONS
N° 156.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

PROJET DE LOI

RELATIF

Aux embranchements de Dieppe et de Fécamp, sur le chemin de fer de Rouen au Havre, et d'Aix, sur le chemin de Marseille à Avignon;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 1er juillet 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'État au même département.

TITRE PREMIER.

Embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre.

Article premier.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à

concéder les embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Hâvre, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi.

Les deux embranchements seront compris dans une seule et même concession.

La durée de la concession n'excédera pas le terme assigné à la concession du chemin de fer de Rouen au Havre par la loi du 11 juin 1842.

TITRE II.

Embranchement d'Aix sur le chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Art. 2.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder l'embranchement d'Aix sur le chemin de fer de Marseille à Avignon, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi.

La durée de la concession n'excédera pas quarante-cinq ans, à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

TITRE III.

Dispositions générales.

Art. 3.

Les conventions qui seront passées en vertu de

la présente loi ne deviendront définitives qu'après avoir été homologuées par des ordonnances royales.

FAIT au palais de Neuilly, le 3 juillet 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 un projet de loi qui a déjà reçu l'assentiment de la Chambre des Députés, et qui a pour objet d'autoriser l'établissement de chemins de fer d'embranchements : 1° de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre ; 2° d'Aix, sur le chemin de fer d'Avignon à Marseille.

L'exécution de ces embranchements est la conséquence naturelle et heureuse de celle des lignes principales auxquelles ils viennent se rattacher. C'est ainsi que les travaux publics se développent les uns par les autres, et qu'une grande opération donne bientôt naissance à une foule d'opérations moins étendues, mais qui n'en viennent pas moins apporter leur tribut à la richesse du pays.

Ici d'ailleurs, Messieurs les Pairs, les travaux qu'il s'agit d'exécuter ne doivent imposer à l'Etat aucun sacrifice; l'industrie privée ne réclame aucun concours du Trésor public, et pour doter notre territoire de nouvelles lignes de fer vous n'avez qu'à délivrer l'autorisation de les entreprendre et de les exploiter pendant un temps limité. Il nous suffira dès lors de justifier l'utilité des entreprises, et les conditions sous lesquelles nous vous proposons de les concéder à des compagnies particulières.

1° *Embranchement de Dieppe et de Fécamp, sur le chemin de fer de Rouen au Havre.*

Quatre projets différents ont été successivement présentés à l'administration pour l'embranchement de Dieppe : après une délibération approfondie, le conseil général des ponts et chaussées a donné la préférence au projet rédigé par les ingénieurs des ponts et chaussées du département de la Seine-Inférieure, sous la condition toutefois qu'au souterrain proposé pour franchir le faîte qui sépare le versant de la Manche du versant de la Seine, on substituerait une simple tranchée. Cette modification n'exige d'ailleurs qu'une pente et contre-pente de 6 millimètres par mètre.

Le tracé du projet ainsi rectifié se sépare, aux environs de Malaunay, du chemin principal, se développe sur les coteaux qui bordent la rive droite de la rivière de Clères, traverse le faîte, comme nous l'avons dit, par une tranchée de 16 à 17 mètres de profondeur ; se porte après le passage de ce faîte dans la vallée de la Scie dont il descend le cours jusqu'au village du petit Apperville : en ce point il passe par un souterrain de 1.600 mètres de longueur de la vallée de la Scie dans celle de l'Arques, et il aboutit à Dieppe sur le quai du bassin à flot, à 5 mètres 70 centimètres au-dessus de la basse mer.

La longueur totale du chemin de fer est de 49.585 mètres, et l'on en évalue la dépense pour deux voies à 15.000.000 de francs ; pour une voie, avec simples gares d'évitement, à 12.400.000 fr.

Un autre projet a été présenté en concurrence

avec le précédent, mais il s'élève sur les plateaux par des pentes qui excèdent 25 millimètres par mètre, et il aboutit aux environs de Dieppe, à une hauteur telle qu'il ne pourrait atteindre les établissements du port qu'à l'aide d'un plan incliné. Le conseil général des ponts et chaussées n'a pas cru que de pareilles combinaisons pussent être adoptées en présence surtout d'un autre projet qui, par un système de pentes faciles, peut satisfaire plus heureusement et plus complétement à toutes les conditions du problème.

A l'égard du chemin de Fécamp, le tracé récemment présenté à l'administration s'élève par des rampes d'une assez forte déclivité sur le plateau où il se rattache au chemin de fer de Rouen au Havre, en jetant une branche spéciale sur la ville de Bolbec.

Quant aux conditions spéciales de la concession, il nous a paru, Messieurs, et la Chambre des Députés a partagé cette opinion, que, dans l'intérêt de l'avenir des deux embranchements et de la plus grande facilité d'exploitation, il était utile de les réunir dans une seule et même concession.

La durée de la concession n'excédera pas le terme assigné à celle du chemin de Rouen au Havre, et cette stipulation devra paraître favorable, si on la rapproche du revenu net probable de l'entreprise qui d'après les renseignements recueillis, ne paraît pas devoir excéder en ce moment 4 pour 100 du capital dépensé.

2° *Embranchement d'Aix sur le chemin de fer de Marseille à Avignon.*

D'après le projet rédigé par l'ingénieur des ponts et chaussées de l'arrondissement d'Aix, le tracé du chemin de fer s'embranche à Rognac sur la ligne principale; il s'élève par une rampe de six millimètres et demi au col des *Quatre-tours*, où il franchit la chaîne de montagnes qui sépare le bassin de l'étang de Berre de celui de la vallée de l'Arc; il se développe ensuite sur les flancs de cette vallée, et après avoir traversé successivement plusieurs contre-forts qui la dominent, il aboutit à Aix après un parcours de 24.240 mètres.

La dépense des travaux doit être évaluée à 7 millions au moins, dans l'hypothèse même où l'on ne poserait d'abord qu'une seule voie, en achetant toutefois les terrains, et faisant les terrassements et travaux d'art pour deux voies.

La ville d'Aix, qui, on le conçoit aisément, attache le plus vif intérêt à la prompte exécution de l'embranchement, a offert une subvention de 1 million; elle a d'ailleurs ouvert des négociations avec le conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille, pour obtenir que cette compagnie consentît à entreprendre l'opération à ses risques et périls.

Le cahier des charges est conforme à ceux qui ont déjà reçu votre approbation. Un seul élément pouvait varier, c'est le maximum de durée de la concession : nous l'avons fixé à quarante-cinq ans, et nous croyons avoir fait dans cette circonstance

une juste et sage appréciation du revenu probable de l'entreprise et des circonstances que l'exploitation du chemin de fer pourra présenter.

Vous remarquerez, Messieurs les Pairs, que pour l'embranchement d'Aix, comme pour ceux de Dieppe et de Fécamp, nous ne proposons pas de procéder à la délivrance de la concession par la voie d'un concours public. D'abord les entreprises dont il s'agit ne sont pas de celles qui comportent de grands revenus et qui puissent vivement exciter l'attention des capitalistes. D'autre part, il est certain qu'en ce qui touche l'embranchement d'Aix, par exemple, la compagnie déjà concessionnaire de la ligne d'Avignon à Marseille est en meilleure position que toute autre pour exécuter rapidement les travaux et pour exploiter le chemin avec plus de succès et plus d'économie. Si donc cette compagnie accepte les conditions indiquées dans le projet de loi et dans le cahier des charges, il n'y aurait qu'avantage à recevoir directement sa soumission.

A l'égard des embranchements de Dieppe et de Fécamp, la compagnie qui se présente pour en obtenir la concession, déclare s'être mise parfaitement d'accord avec la compagnie de Rouen au Havre : l'exploitation d'un embranchement est d'autant plus sûre, d'autant plus facile et d'autant plus économique qu'il y a concert entre la compagnie qui en est chargée et celle de la ligne principale. Nous aurons à examiner et à apprécier les conditions de ce concert.

Cette préférence, d'ailleurs, que nous exprimons

en faveur des compagnies déjà en possession de grandes artères, n'affaiblit en rien le droit que nous aurons de traiter au besoin avec toute autre compagnie qui nous paraîtrait réunir toutes les conditions que l'administration doit rechercher en pareilles circonstances.

Nous espérons, Messieurs les Pairs, que ces diverses combinaisons obtiendront vos suffrages.

Voici la teneur du projet de loi.

(Les cahiers de charges seront incessamment distribués.)

A

CAHIER DE CHARGES

Pour l'établissement des chemins de fer d'embranchement de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer d'embranchement de Dieppe et de Fécamp, sur le chemin de fer de Rouen au Havre, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention, et de manière que ces chemins soient praticables dans toutes leurs parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer de Dieppe s'embranchera sur le chemin de fer de Rouen au Havre, près Malaunay, au point qui sera fixé par l'Administration supérieure; il s'élèvera sur le plateau en suivant la rivière de Clères, franchira en tranchée le faîte qui sépare le versant de la Manche du versant de la Seine, entrera dans la vallée de la Scie dont il descendra le cours jusqu'au Petit-Appeville, traversera en souterrain le coteau qui sépare la vallée de la Scie de la vallée d'Arques, et aboutira à Dieppe au point qui sera déterminé par l'Administration supérieure.

Le chemin de fer de Fécamp partira de Fécamp, et aboutira à ou près Bolbec; il s'embranchera sur le chemin de fer de Rouen au Havre au point qui sera déterminé par l'Administration supérieure.

Art. 3.

A dater de l'homologation de la convention, 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 des chemins de fer, en se conformant aux indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, 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 de chaque ligne 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.

Les chemins de fer pourront n'être d'abord établis qu'à une voie, avec des gares et élargissements d'un développement égal au quart de chaque ligne, mais les terrains seront acquis, et les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour deux voies.

La Compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la seconde voie dès que la nécessité en sera reconnue et constatée par l'Administration.

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

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres 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. 5.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500m), 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 six millimètres par mètre pour le chemin de Dieppe; pour le chemin de Fécamp, ce maximum sera déterminé par l'Administration supérieure.

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 les chemins de fer, ou situées dans le voisinage de ces chemins, 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, les chemins de fer, à la rencontre

des routes royales ou départementales, devront 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 les chemins de fer devront 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 les chemins de fer devront 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 les chemins de fer traverseront 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'Ad-

ministration 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 les chemins de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la sur-

face de ces routes ou chemins de plus de trois centimètres (0m,03). Les rails et les chemins 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 des chemins 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 a rêté, 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 des chemins ; 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 de hauteur.

Art. 19.

La Compagnie pourra employer dans la construction des chemins 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. 20.

Les chemins de fer seront clôturés et séparés 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 les chemins de fer.

Art. 21.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement aux

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

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 des chemins 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 les dites parties des chemins 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 des chemins 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 des chemins de fer et de leurs 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 zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les Ministres de la guerre et des travaux publics.

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

Art. 28.

Les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état des dits chemins et de leurs 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 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. 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 de la Seine-Inférieure, 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 la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement

commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession des chemins 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 58, à titre de cautionnement, par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement 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 des chemins de fer dans les délais fixés par l'article premier ; faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la seconde année ; et 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 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.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

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

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

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette

seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les parties de chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédialement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation des chemins 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 30 et du présent article ne seront point applicables, au cas où le retard ou la cessation des travaux, 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 les chemins de fer et par leurs 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 des chemins 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 des chemins 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 des chemins de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les paragraphes 1 et 3 ci-dessus, 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 des chemins de fer.

Art. 34.

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

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

Il y en aura de trois classes au moins.

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

Celles de la deuxième 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. 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 une durée égale à celle qui reste à courir sur la con-

cession du chemin de fer de Rouen au Hâvre, 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; 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 des chemins 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, 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..... ...	0,08	0,06	0,14
		Houille, marne, fumier, engrais et cendres	0,06	0,04	0,10
	Objets divers.	Wagon et chariot 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, et 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 allége, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.		Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.....	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

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

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

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

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

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, 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 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 de 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 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. 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 k.).

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

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

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (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, 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 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 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. 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 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 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 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 (20 kil.), 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'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 également 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 des chemins 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 les lignes des chemins 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 des chemins de fer.

Art. 43.

Les ingénieurs, le commissaire royal, les commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance des chemins 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 des chemins de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 44.

Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la Compagnie sur toute l'étendue des chemins 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 de 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 des lignes des chemins 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, la Compagnie entendue, 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'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 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. 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'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. 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 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 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 des chemins 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 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 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 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'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 de chacun des chemins pendant six mois.

Art. 49.

Dans le cas où se 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 du présent cahier de charges, 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 des chemins 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 sont situés les chemins de fer projetés, 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 chemin de fer s'embranchant sur les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges.

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 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 qui font l'objet du présent cahier des charges, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements.

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'éléveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement joignant les chemins de fer qui font l'objet du présent cahier des charges, 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 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 autoriseront ultérieurement des chemins de fer d'embranchement joignant les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

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

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

3° Si l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100) ;

4° Si l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

Art. 52.

Si les lignes des chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement des chemins 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 des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée des chemins 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 les chemins de fer doivent s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, ils ne pourront être livrés 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 des chemins 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 des chemins 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 commissaire spécialement chargé 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 ce commissaire 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 Com-

pagnie sera tenue de verser, chaque année, dans la caisse du receveur général du département de la Seine-Inférieure, une somme qui n'excèdera pas quinze 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. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Rouen.

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-Inférieure.

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 des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au conseil d'État.

Art. 58.

Avant la signature de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de dix-sept cent mille 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, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie ainsi qu'il est dit au dernier paragraphe de l'article 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 4 juillet 1845.

Le Ministre des travaux publics,

Signé S. DUMON.

B

CAHIER DES CHARGES

Pour l'établissement du chemin de fer d'embranchement d'Aix sur le chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Article premier.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer d'embranchement d'Aix sur le chemin de fer d'Avignon à Marseille, dans le délai de trois années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2.

Le chemin de fer partira d'Aix du point qui sera déterminé par l'Administration supérieure ; il suivra la direction générale de la vallée de l'Arc, passera par le col des Quatre-Tours et se portera sur Rognac, où il se rattachera au chemin de fer d'Avignon à Marseille. Une seconde branche de raccordement sera dirigée vers Tarascon, suivant le tracé qui sera déterminé par l'Administration supérieure.

Art. 3.

La Compagnie devra soumettre à l'Administration supérieure, dans le délai de trois mois à dater de l'homologation de la convention, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications de

l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 6 ci-après, 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.

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 pourra n'être d'abord établi qu'à une voie, avec des gares ou élargissements d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne; mais les terrains seront acquis, et les terrassements et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la seconde voie dès que la nécessité en sera reconnue et constatée par l'Administration.

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 ($7m,40$) 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 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 (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 (1 m.) 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 minimum est fixé à cinq cents mètres (500^{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'excèdera pas huit 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 départemen-

tale, 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. 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. 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 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. 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 desroutes 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 sept mètres quarante centimètres (7m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5m.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 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. 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'État, 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 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. 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 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. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastra 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. 27.

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

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

Art. 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 dudit chemin 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 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. 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 des Bouches-du-Rhône, conformément à l'article 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 la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, 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 sept cent mille francs déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 58, à titre de cautionnement, par la Compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par 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 ; faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la seconde année ; et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication, qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

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

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La 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'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 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 30 et du présent article ne seront pas applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, 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 lo-

calité, 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 1 et 3 ci-dessus seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34.

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. 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 la convention 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 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 ; entre 20 et 30, il paiera comme 30 kilogrammes.

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
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, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets 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.	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 chariot 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, et 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 allége, 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.....	0,18	0,10	0,28
		Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.....	0,18	0,14	0,32
		(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de deuxième classe.)			

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

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

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

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

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, 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 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.

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 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. 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 k.).

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

Néaumoins, 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 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, 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 deux cents kilogrammes (200 k.);

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou tra-

vaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure 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 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. 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 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'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 également 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, 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 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 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 de 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 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, la Compagnie entendue, 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. 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'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. 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 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 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 précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

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'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 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 fer 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.

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 qui fait l'objet du présent cahier des charges, pour lequel 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 ou une Compagnie d'embranchement ou de pro-

longement joignant la ligne qui fait l'objet du présent cahier des charges, 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 autoriseront ultérieurement des chemins de fer de prolongement on d'embranchement joignant le chemin de Marseille 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 100 kilom., 10 p. 100 du prix perçu par la Compagnie ;

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

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

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

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 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 la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 29 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse du receveur général du département des Bouches-du-Rhône, une somme qui n'excèdera pas dix mille francs.

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

Art. 56.

La Compagnie devra faire élection de domicile à Marseille.

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 des Bouches-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 des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, sauf recours au conseil d'État.

Art. 58.

Avant la signature de la convention, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de *sept cent mille 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 seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la Compagnie, ainsi qu'il est dit au dernier paragraphe de 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 4 juillet 1845.

Le Ministre des travaux publics,

S. Dumon.

IMPRESSIONS
Nº 157.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE GABRIAC, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de 900.000 francs pour subvenir à l'introduction de cultivateurs européens dans les colonies, et à la formation d'établissements agricoles.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le projet de loi que vous avez bien voulu renvoyer à notre examen, vous demande un crédit de 930.000 francs, divisé en quatre allocations distinctes, mais ayant toutes pour objet de faciliter la solution de l'important problème colonial que vous voulez résoudre, celui de parvenir à l'émancipation des Noirs, tout en maintenant et en assurant la prospérité de nos colonies.

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE GASPARIN, le baron GIROD (de l'Ain), le marquis DE GABRIAC, le baron FEUTRIER, GAUTIER, le baron DUPIN, MÉRILHOU.

Pour atteindre ce double but, pour obtenir d'une part que les Noirs affranchis continuent leur travail, et de l'autre, pour donner à ce travail et à l'exploitation du sol colonial toute la puissance de production dont il est susceptible, deux choses semblent indispensables : la première, que le travail cesse, aux yeux des Noirs, de paraître déshonorant, et comme un stigmate de servitude; la seconde, que les colons sachent profiter des progrès que la science a faits dans l'agronomie et dans l'art de fabriquer le sucre.

Le Gouvernement a donc pensé, en premier lieu, qu'en facilitant l'émigration, aux colonies, d'ouvriers européens qui s'associeraient aux travaux des Noirs; qu'en formant lui-même des établissements agricoles exploités par des blancs et des nègres libres et salariés, il pourrait détruire les préjugés relatifs à la couleur des hommes, faire cesser l'espèce de flétrissure qui s'attache au travail de la terre, y fixer ainsi les nègres affranchis, en sorte que désormais la liberté des Noirs n'enlève rien à la production.

Voici ensuite la seconde utilité qu'il espère trouver à cette introduction des ouvriers d'Europe, combinée avec l'établissement des fermes gouvernementales.

Les colons ne sont pas seulement arriérés par manque de capitaux ou par des habitudes de routine. Ils le sont surtout faute de travailleurs intelligents, de bonnes méthodes et de bons instruments de travail.

Quelques propriétaires ont fait venir d'Europe

à grands frais, des machines puissantes pour la fabrication du sucre, mais toutes n'ont pas également réussi à cause de l'inexpérience des esclaves qui s'en servaient, et parce que les moindres dérangements qui survenaient à ces machines ne pouvaient être réparés sur les lieux. Le Gouvernement a donc cru et à juste titre, suivant nous, qu'en créant des exploitations agricoles dotées des instruments les plus perfectionnés, soit pour la culture, soit pour la fabrication du sucre, et en les confiant aux mains d'ouvriers expérimentés et industrieux, il accréditerait par ses exemples les méthodes nouvelles et les procédés les plus avantageux à l'exploitation des ressources de la colonie.

C'est pour subvenir aux frais de transport des ouvriers européens que la première allocation de 120.000 francs vous est demandée. La seconde, de 360.000 francs, a pour objet de subvenir aux frais des établissements agricoles.

Quant aux ouvriers, et dans la crainte de favoriser l'invasion de gens sans aveu, M. le Ministre de la marine a déclaré au sein de la commission qu'il n'accorderait la faveur d'un passage gratuit qu'aux ouvriers que leur mérite aurait signalés aux agents des colons, et qui auraient été engagés par ceux-ci pour le compte de leur mandataire.

Relativement aux fermes gouvernementales, M. le Ministre nous a fait connaître qu'il comptait les établir sur les domaines que l'État possède aux colonies, et que l'ordonnance du 17 août 1825 a non pas aliénés, mais a seulement affectés aux dépenses coloniales. Le remplacement, dans les bud-

gets coloniaux, du produit de ces domaines, qui s'élève à environ 95.000 fr., donnera lieu, de la part du Gouvernement, à une demande ultérieure de crédits. Les nègres, au nombre de 1.400 environ, qui sont sur ces établissements, seront affranchis dans un terme qui ne dépassera pas cinq années. Non-seulement ces nègres seront, après leur libération, assujettis à l'engagement de travail pour cinq ans prescrit par le paragraphe 5 de l'article 5 du projet de loi que vous avez voté, mais M. le Ministre compte sur leur bonne volonté éclairée par leur intérêt, pour les retenir dans ses établissements après l'expiration de leur engagement, et donner ainsi l'exemple du travail libre et salarié.

Dans ces établissements où le travail libre sera encouragé, il sera, en outre, formé des ateliers de discipline destinés à punir l'inconduite et le vagabondage.

Tels sont, Messieurs, les objets des deux premières demandes de crédit dont votre commission, à l'unanimité, vous propose d'accorder l'allocation.

Le troisième crédit demandé est motivé par la situation particulière de la Guyane.

Dans cette immense colonie, qui embrasse 5.400.000 hectares de terrain, la colonisation, loin de faire des progrès, semble reculer; 11.826 hectares seulement y sont cultivés.

La population qui, en 1836, était descendue au chiffre de 23.361 habitants, était réduite, en 1840, à celui de 21.476; et, en 1843, ne s'élevait plus qu'à 20.365.

Et cependant le sol de la Guyane est si fertile en productions d'une grande valeur que cette faible population a procuré à la Métropole, pendant cette même année 1843, un mouvement commercial de 6.650.000 francs, ou de 330 francs par tête, quotité à peu près égale à celle que fournit chaque habitant de la Martinique, et supérieure à celle des habitants de la Guadeloupe.

Aussi la détresse de sa situation et la richesse de ses productions ont éveillé à la fois la sollicitude du Gouvernement, et les recherches de la spéculation. Un plan a été soumis au ministère de la marine. Il tendrait à assainir, peupler, féconder la colonie par les travaux d'une association de propriétaires, combinée avec un mode d'affranchissement pour les esclaves, et, ultérieurement, par une introduction de travailleurs libres. Ce projet, résultat, dit-on, d'un travail remarquable et d'études approfondies, est présenté par plusieurs colons, sous les auspices et avec l'appui du délégué de la Guyane.

Pour pouvoir apprécier un semblable plan, le Gouvernement demande les fonds nécessaires pour une opération préliminaire qui paraît indispensable, savoir : une évaluation des valeurs mobilières et immobilières de la colonie. La Chambre n'est donc point appelée en ce moment à se prononcer sur le mérite des combinaisons proposées; elle est seulement appelée à statuer sur une demande de crédit de 50.000 francs, dont la concession ne peut, en aucun cas, être considérée comme une adhésion donnée au plan en

question. Votre commission n'hésite pas à vous proposer de l'accorder.

La dernière allocation qui vous est demandée, celle qui concède au Gouvernement 400.000 fr. pour concourir au rachat des esclaves, lorsque l'administration le jugera nécessaire, offre la seule disposition du projet de loi qui ait divisé votre commission.

La minorité a objecté que cette faculté de rachat, confiée au Gouvernement, introduisait dans la législation coloniale un principe nouveau, qui annulait celui sur lequel repose le projet de loi que vous avez voté le 14 avril dernier. Par cette loi, disait-on, vous avez conféré au travail du Noir et au laborieux accroissement de son pécule, le privilége exclusif de son rachat. Par la disposition actuellement projetée, sa liberté pourra résulter d'une autre cause bien moins morale et qui offre bien moins de garanties que le travail, savoir : le pouvoir arbitraire du Gouvernement. On invoque en faveur de l'allocation des circonstances exceptionnelles qui rendront l'esclave intéressant, ou des difficultés insolubles qui rendront des rachats indispensables. Mais très-souvent il dépendra du Noir de faire naître ces difficultés ou de créer ces circonstances en demandant par exemple en mariage l'esclave d'un autre maître qui se refusera à la vendre, ou en excitant contre lui-même l'inimitié de son propre maître, à un tel point que le séjour commun sur la même habitation devienne dangereux pour l'esclave et pour le maître.

De la sorte, le Gouvernement se verra forcé à

des rachats qui exciteront chez les Noirs les espérances les plus insensées, chez les maîtres les craintes les plus vives, tellement que, pour avoir renversé les barrières mises au rachat des Noirs par la sagesse de la première loi, on aura désorganisé le travail et bouleversé les ateliers.

Messieurs, la majorité de votre commission n'a point été convaincue par ce raisonnement, parce qu'il repose sur deux suppositions qui ne lui ont pas paru fondées. La première, c'est que la loi que vous avez votée tend à interdire la libération de l'esclave par tout autre moyen que par le produit de son travail. La seconde, que l'intervention du Gouvernement deviendrait nuisible, parce que la ruse saurait le contraindre à des rachats qui répandraient dans tous les ateliers d'injustes espérances.

Quant à la loi votée, le paragraphe 3 de l'article 4 autorisant l'esclave à acquérir par testament ou par donation entre-vifs, elle ne s'oppose en aucune façon à ce que la liberté soit procurée à l'esclave par d'autres voies que celles de son travail, et l'affection des particuliers, comme la sagesse du Gouvernement, peut, sans contredire aucunement cette loi, accorder au mérite de l'esclave le pécule ou le complément de pécule nécessaire à sa libération.

L'usage de cette faculté ne peut donc être contesté; mais l'abus serait-il à craindre de la part du Gouvernement? votre commission ne l'a point pensé.

Premièrement, pour que des manœuvres coupables puissent réussir en créant à l'esclave une si-

tuation qui contraindrait le Gouvernement à opérer son rachat, il faudrait qu'il y eût des situations qui eussent cette vertu, et c'est ce qui n'existe pas. La première rédaction proposée à la Chambre des Députés, portant que le rachat aurait lieu *dans tous les cas déterminés par une ordonnance royale*, aurait effectivement créé des cas obligatoires; mais le Gouvernement n'a adhéré qu'à la rédaction actuelle, qui, par amendement, a autorisé l'administration à concourir au rachat *lorsqu'elle le jugerait nécessaire*. Et, dans le sein de la commission, M. le Ministre de la marine a déclaré que, comptant conserver dans l'usage de cette faculté une entière liberté, il désavouait toute induction contraire qui aurait pu être tirée d'une phrase de son exposé des motifs. Ainsi le Gouvernement ne promet rien à aucune situation, et le vice originel qu'il découvrirait dans celles même qui paraîtraient le plus intéressantes, pourrait lui faire refuser tout concours au rachat de ceux qui s'y seraient artificieusement placés.

En second lieu, si l'administration est libre dans ses choix, elle est limitée dans ses ressources pécuniaires, de telle sorte que la mesure proposée ne peut avoir que le caractère d'un essai.

Au taux actuel de 1.500 à 1.800 fr., prix d'un bon nègre, le Gouvernement ne pourra, avec 400.000 fr., racheter qu'environ deux cent cinquante nègres, soit un sur mille. En outre, l'année prochaine, il sera contraint de rendre un compte détaillé de ces rachats pour obéir à l'article 4 du présent projet de loi, et pour justifier la

demande d'un nouveau crédit. Et quel usage d'argent sera surveillé par plus d'intérêts, contrôlé par plus d'adversaires, traduit enfin, pour ainsi dire, avec plus d'éclat à la barre des conseils coloniaux, de la presse et des Chambres, que l'emploi d'un semblable fonds? Éclairé par tant de lumière, comment cet emploi pourrait-il devenir dangereux pour les intérêts coloniaux? et si cependant il était funeste, comment l'administration pourrait-elle obtenir de vous un crédit nouveau pour le même objet? Les craintes manifestées sur ce point ne paraissent donc pas fondées. Mais si cet essai est sans danger, sera-t-il sans avantage? Messieurs, par la loi que vous avez votée le 14 avril, vous avez voulu améliorer le régime physique et la situation morale des esclaves. Et, dans ce but, vous avez prescrit des mesures justes et sages, d'un progrès lent, mais assuré, vers un meilleur ordre de choses. Rien n'est plus difficile que de faire exécuter les lois qui règlent les rapports entre les maitres et les esclaves. L'empire de la loi n'est bien assuré que là où elle l'exerce sur des hommes dotés d'habitudes et de capacités légales; et c'est le contraire ici. D'une part, vous demandez au nom de la loi des sacrifices à des propriétaires accoutumés, en ce qui concerne leurs esclaves à un grand arbitraire que vous respectez en principe et qui répugne à l'intervention de la loi dans le gouvernement domestique; vous conférez d'autre part à l'esclave certains droits indépendants de cette volonté de son maître à laquelle toutefois il demeure assujetti, et contre laquelle il n'est

pour lui ni sûr ni facile de réclamer. Sans doute, pour obvier aux difficultés qui peuvent se rencontrer, vous sanctionnez vos prescriptions par des pénalités que les tribunaux pourront infliger; mais ne restera-t-il pas encore un grand pouvoir de désobéissance aux répugnances d'un petit nombre de maîtres qui pourraient être tentés de violer ou de frauder la loi? Les tribunaux pourront-ils toujours être saisis? D'ailleurs, dans bien des circonstances, la conciliation ne sera-t-elle pas préférable à un procès? La majorité de votre commission croit que rien ne préviendra mieux les fâcheuses résistances de l'arbitraire de quelques maîtres que la bienfaisante influence discrétionnaire confiée par le projet de loi au Gouvernement. Remarquez-le, il ne peut en user qu'en accordant au maître une juste compensation pécuniaire dont le montant sera fixé par un tribunal; mais dans combien de circonstances délicates et présentant des difficultés autrement insolubles, ce pouvoir ne pourra-t-il pas fructueusement intervenir ou par le rachat, ou seulement par la possibilité du rachat, pour assurer à l'esclave honnête et laborieux les conditions nécessaires à l'accumulation de son pécule, la faculté de se marier, le respect dû à ses droits d'époux, la modération dans les exigences et les sévices du maître; quelle heureuse influence ne pourra-t-elle pas exercer même sur l'esclave pour le rendre soumis et obéissant, puisqu'il saura ne pouvoir réclamer au besoin l'appui du Gouvernement que s'il l'a mérité par sa bonne conduite? Cette faculté placée dans les mains de

l'administration ne peut donc, suivant l'opinion de la majorité de la commission, que contribuer à rendre meilleurs les rapports du maître et de l'esclave, et loin de contrarier la loi que vous avez votée, à lui donner une sorte de sanction, plus efficace peut-être pour en assurer l'exécution, que toutes les pénalités qu'elle autorise contre ses infracteurs. Sur ces motifs, votre commission vous propose d'accorder au Gouvernement la quatrième allocation demandée par l'article 1^er^.

Les trois autres articles n'ont donné lieu dans le sein de la commission à aucune observation. Elle a donc l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi tel qu'il vous a été présenté.

IMPRESSION
Nº 158.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. BÉRENGER (de la Drôme), au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif aux chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon.

MESSIEURS,

Le chemin de fer de Paris à la Méditerranée est, sans contredit, l'un des plus importants de ceux qui, dans un avenir plus ou moins prochain, doivent sillonner la France.

La pensée de son établissement est déjà ancienne. En 1837, un projet fut, à cet effet, présenté à la Chambre des Députés : le rapport fut déposé, mais la Chambre se sépara avant d'avoir pu le discuter.

Cette grande ligne qui, en traversant la France

* Cette commission était composée de MM. BÉRENGER (de la Drôme), le baron DE BUSSIERRE, le comte DARU, le comte DE CHASTELLUX, le président BOULLET, le comte D'ARGOUT, le vicomte DODE.

dans presque toute sa longueur, doit mettre les deux mers en communication, ne pouvait être oubliée dans le classement général que fit la loi du 11 juin 1842.

L'année suivante, ce classement reçut un commencement d'exécution, la ligne d'Avignon à Marseille fut concédée et se trouve très-avancée.

A la session dernière, les Chambres continuant de marcher dans la même voie, ont accordé des crédits pour la partie du chemin de fer de Paris à Dijon et de Châlons à Lyon. Le projet présenté aujourd'hui devient donc le complément de toutes les mesures déjà votées.

Ce projet se divise en deux parties : l'une sous le Titre I^er^, comprend le chemin de Paris à Lyon, l'autre sous le Titre II, celui de Lyon à Avignon. Un cahier des charges séparé correspond à chacun de ces Titres.

Les deux chemins devront être concédés par deux adjudications distinctes; il ne pouvait guère en être autrement, en raison de la grande masse de capitaux que l'esprit d'association aura à fournir et qui pour les deux chemins excédera 300.000.000.

Toutefois, et par cela même qu'il sera nécessaire de procéder à deux adjudications, la commission a pensé qu'il eût été préférable que l'établissement des deux chemins fût proposé séparément ; le vote de la Chambre des Pairs serait plus dégagé des préoccupations qu'entraîne naturellement l'union des deux projets ; car si des modifications étaient apportées à l'un d'eux sans affecter l'autre, elles ne placeraient pas le Gouver-

nement dans cette alternative, ou de reporter le projet tout entier à l'autre Chambre, ou de voir ajourner à la session suivante, son adoption définitive.

Quelle que soit, Messieurs, la valeur de cette observation, votre commission n'en a pas moins examiné les deux parties du projet avec tout le soin que réclamait chacune d'elles.

La première de ces parties avait, dès l'abord, soulevé une vive controverse dans le sein de la Chambre des Députés et au dehors.

Le point de départ du chemin de Paris à Lyon n'avait pas été fixé par la loi votée l'année dernière.

Ce point de départ sera-t-il le boulevard Contrescarpe, en face du bassin de la Bastille? la gare sera-t-elle établie en cette partie, et le chemin, après avoir traversé les deux bras de la Marne et suivi la rive droite de la Seine, se dirigera-t-il vers Melun par la vallée d'Yères, en franchissant le fleuve au village de Mée? ou bien, empruntera-t-il jusqu'à Corbeil la ligne déjà exécutée sur la rive gauche de la Seine, par la compagnie d'Orléans et la gare de cette compagnie?

Le Gouvernement ainsi que l'autre Chambre se sont prononcés pour le premier de ces deux systèmes, et votre commission n'a pas hésité à adopter la même solution.

Elle y a été conduite par une exacte appréciation de l'importance que présente cette grande ligne de Paris à la Méditerranée, des nécessités commerciales qu'elle est appelée à satisfaire, et de l'immense

circulation qu'elle entretiendra entre la Capitale et Dijon, Mulhouse, Lyon, Marseille et Cette.

Arrivé à Melun, le chemin s'enrichira de tout le parcours fourni par Fontainebleau et les environs de Paris. La compagnie qui sera chargée de son exécution sur une étendue de 512 à 515 kilomètres, depuis la gare de Paris jusqu'à celle de Lyon, aura donc un puissant intérêt à transporter elle-même, et voyageurs et marchandises, sur la voie qu'elle aura construite, jusqu'au terme de ce long et fructueux parcours. Elle aura intérêt surtout à ce que le plus important des deux points extrêmes de départ et d'arrivée, ne soit affecté à aucun autre service; à ce qu'elle puisse se mouvoir en toute liberté dans une gare dont elle ait la propriété exclusive; à ce qu'enfin son action ne puisse en aucun cas être entravée par l'inévitable froissement d'une exploitation étrangère.

L'obligation qui lui serait imposée d'approprier à son usage le chemin de Paris à Corbeil, celle à laquelle on la soumettrait de se servir de la même gare, la placerait dans la dépendance d'une compagnie rivale, ce qui serait pour elle une cause incessante de gêne, de difficultés et de préjudice. Il y a plus : si, dans un temps qui peut n'être pas éloigné, la ligne déjà autorisée d'Orléans à Nevers se prolongeait, comme tout donne lieu de le prévoir, jusqu'à Roanne, les deux chemins de Paris à Lyon par la Bourgogne et par le Bourbonnais se feraient l'un à l'autre une concurrence active, qui aurait pour effet naturel de rendre onéreuse à la compagnie d'Orléans elle-même cette communauté

d'usage de la gare et du chemin de la rive gauche dont elle est propriétaire.

Le tracé direct de Paris à Melun est de 44 kilomètres. La déviation par Corbeil amènerait une augmentation de 10 kilomètres. Il est vrai que la compagnie d'Orléans a offert d'en tenir compte à celle de Lyon, en réduisant les tarifs en proportion, mais il resterait toujours une différence de temps qu'on ne peut évaluer à moins de 15 à 20 minutes ; ce serait peu pour le parcours entier de Paris à Lyon; pour un parcours aussi limité que celui de Paris à Melun, ce serait beaucoup.

On objecte que le tracé par la rive droite, coûtera 24.000.000 jusqu'à Melun, tandis que la continuation du chemin de Corbeil jusqu'à la même ville, n'exigeant pas une dépense de plus de 6.000.000, il y aurait dans l'adoption de ce dernier système une économie de 18.000.000.

Cette économie serait réelle, mais il en résulterait pour la grande ligne la privation de tous les avantages que nous venons d'énumérer, lesquels sont si bien appréciés par les compagnies, que plusieurs d'entr'elles vont elles-mêmes au-devant de ce surcroît de dépense, en demandant qu'il leur soit imposé : c'est qu'en effet, d'après les calculs auxquels l'administration s'est livrée, et en admettant même, comme on l'a prétendu dans le sein de votre commission, que quelques erreurs s'y soient glissées, le tracé direct par la rive droite comparé à celui qui se dirigerait par Corbeil présenterait encore, déduction faite des avantages concédés par la compagnie du chemin d'Orléans,

au bénéfice annuel d'une assez grande importance, au profit de la compagnie de Lyon, pour le faire préférer.

Et d'ailleurs, ce serait lorsque cette dernière compagnie aurait appelé à elle l'immense circulation de la ligne qu'elle aura à exploiter; lorsqu'arrivée à Corbeil, elle ne serait plus séparée, de Paris que par une distance de 31 kilomètres, les plus productifs de son parcours, qu'on voudrait qu'elle fît en faveur de la compagnie d'Orléans, l'abandon des péages considérables qui lui resteraient à percevoir. Certes, on aurait peine à comprendre qu'un projet de tracé de nature à entraîner un tel préjudice, ne fût pas repoussé par tous les concurrents à l'adjudication.

Mais ce qui est déterminant, c'est l'intérêt de l'Etat, qui à l'expiration de la concession se trouvera propriétaire du chemin et de la gare destinée à le desservir.

L'emplacement de cette gare, tel qu'il est fixé par le projet de loi, est trop heureusement choisi, pour ne pas vaincre toutes les oppositions.

En effet, la tête de la station donnant sur le boulevard Contrescarpe, se trouve voisine de la place de la Bastille. De ce point, elle est en communication avec les boulevards qui traversent le centre de Paris dans toute sa longueur, avec la rue Saint-Antoine, et au moyen d'un pont jeté sur la gare du canal, avec l'île Louvier, les environs de Notre-Dame, et enfin avec le canal Saint-Martin lui-même; tandis que la gare du chemin d'Orléans, située sur la rive gauche de la Seine, au boulevard

de l'Hôpital, est non-seulement dans un quartier peu fréquenté, mais sur un emplacement qui, borné par le Jardin des plantes, la Salpêtrière et la halle aux vins, ne permet pas à la population de s'étendre, et est conséquemment bien loin d'offrir les mêmes avantages.

Ainsi d'un côté, l'Etat acquerra sans qu'il lui en coûte aucun sacrifice, une tête de chemin placée dans les conditions les plus favorables; de l'autre, il peut espérer que la compagnie qui se rendra adjudicataire et qui, malgré le surcroît de dépense auquel elle sera soumise, retirera les avantages que nous avons indiqués, se contentera d'une concession moins longue; enfin le public y gaguera une ligne plus courte, qui lui offrira, dans son rapport avec la Capitale, une facilité plus grande d'entrée et de sortie.

Il résulte, Messieurs, de tout ce qui précède, que votre commission n'a pu se prêter, plus que ne l'a fait l'autre Chambre, aux propositions présentées à celle-ci, au nom de la compagnie d'Orléans.

Ces propositions consisteraient : 1° dans une réduction de 55 pour 100 en faveur de la compagnie de Lyon sur le péage porté à son tarif; 2° dans l'usage commun de sa gare et de son personnel avec partage des frais qu'entraînent l'une et l'autre; 3° dans l'achat des terrains nécessaires à la construction d'une gare nouvelle, pour le cas où la compagnie de Lyon, à la disposition de laquelle ces terrains seraient tenus pendant dix ans, désirerait ultérieurement en avoir une séparée;

4° dans la construction à ses frais d'une troisième voie de Paris à Juvigny, si elle devient nécessaire ; 5° dans l'obligation à laquelle elle se soumettrait, de couvrir ses voitures de troisième classe pendant tout le temps de sa concession ; 6° dans le transport des dépêches par convois extraordinaires au prix de 75 c. par kilomètre, c'est-à-dire moyennant 66.000 fr. au lieu de 300.000 fr. qu'elle reçoit ; 7° dans la translation des militaires et des voitures cellulaires ; 8° dans l'établissement de lignes télégraphiques électriques. En un mot, dans une soumission complète à tout ce qui compose la loi commune des chemins de fer.

En envisageant une à une ces diverses propositions, on reconnaît facilement que si elles étaient acceptées elles ne compenseraient pas pour la compagnie de Lyon et pour l'Etat, les avantages que l'une et l'autre trouveront dans le tracé direct de Paris à Melun.

En effet, il a été répondu que la réduction du tarif ne résoudrait pas la difficulté de la perte de temps occasionnée par un parcours plus long de 10 kilomètres ; que l'usage commun de la gare et du personnel, tout à l'avantage de la compagnie d'Orléans, serait incommode pour la compagnie de Lyon, à laquelle il enlèverait une partie de ses bénéfices ; que la construction d'une troisième voie de Paris à Juvigny, si elle devient jamais nécessaire, est une éventualité que la compagnie doit prévoir et accepter, comme devant lui être profitable ; qu'on peut en dire autant de l'offre de couvrir les vagons de troisième classe ; que quant

au transport des dépêches qui, à la vérité, procurerait à l'État une économie de 200.000 fr., cet avantage, qui serait bien loin de suffire à l'indemniser, est le seul qu'il retirerait de cette combinaison, car les autres concessions sont d'une trop faible importance pour être comptées. Qu'il reste enfin l'offre relative à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique, mais que cette innovation est trop dans l'intérêt de la compagnie d'Orléans, pour qu'elle ne s'empresse pas d'elle-même de l'adopter, comme l'a fait la compagnie du chemin de Rouen, puisqu'elle se réserverait de l'employer aux besoins de son exploitation.

Ces propositions, Messieurs, ne pouvaient donc être acceptées.

Il est vrai que le conseil municipal de Paris, le conseil général des ponts et chaussées, la commission supérieure des chemins de fer et le Gouvernement avaient précédemment repoussé le projet par la rive droite de la Seine, ce qui, dit on, est une preuve que les objections contre la ligne de Corbeil ne sont pas sérieuses : mais alors le tracé pour la rive droite n'était pas le même qu'aujourd'hui : alors surtout le Gouvernement devait coopérer avec les fonds du Trésor à l'exécution du chemin. Obligé de pourvoir en même temps aux frais de l'immense réseau de voies de fer qui doit couvrir la France, il était naturel que des motifs d'économie le déterminassent à adopter une gare et une portion de chemin dont l'emploi le dispensait, pour le moment, du moins, d'un surcroit de dépenses.

Maintenant c'est l'industrie privée qui demande à construire la grande ligne, qui préfère le tracé direct sur Melun, qui a intérêt à avoir une gare distincte et un point de départ et d'arrivée placé dans des conditions plus favorables, quoique plus coûteux. Dès lors la question pour l'État change de face, et son intérêt dans la solution qu'elle doit recevoir n'est plus le même.

Aussi était-il naturel que le conseil municipal, et le conseil général des ponts et chaussées revinssent à un autre avis; c'est celui, Messieurs, qui a été adopté par l'autre Chambre, et votre commission vous propose de l'adopter également

En maintenant le tracé par la rive droite de la Seine, le projet de loi a donné satisfaction aux habitants de Corbeil, par cela qu'il autorise le Ministre des travaux publics à concéder un chemin de fer partant de cette dernière ville et s'embranchant sur le chemin de Paris à Lyon, en un point qui ne pourra être plus éloigné que la station de Melun.

Les propriétaires des grands établissements de la vallée d'Essonne, n'ont pas seulement des relations importantes avec Paris, pour l'écoulement de leur produits; ils tirent en grande partie leurs matières premières du centre de la France et du Midi, et quoique la navigation de la Seine leur vienne en aide, ils doivent désirer une voie plus prompte qui satisfasse plus directement aux nécessités de leur industrie.

A partir de Melun, le chemin suit assez parallèlement le cours de la Seine, en le remontant jus-

qu'en face de Montereau, celui de l'Yonne jusqu'à Joigny, et successivement celui de l'Armençon jusqu'à Aisy.

Ici, Messieurs, les difficultés ont commencé, et avec elles de graves discussions qui se sont reproduites dans le sein de votre commission.

A partir d'Aisy, le chemin se prolongera-t-il par la vallée de l'Armençon pour franchir le col de Pouilly et redescendre à Dijon, en suivant la vallée d'Ouche, ou ira-t-il directement sur Beaune en traversant le mont Afrique et laissant Dijon de côté, ou enfin se dirigera-t-il directement sur cette dernière ville, par un tracé qui emprunte les vallées de la Brenne et de l'Oze?

De ces trois lignes, celle qui traverserait le col de Pouilly pour se rendre à Dijon par la vallée d'Ouche, après avoir été l'objet d'études attentives, n'a été réclamée ni dans l'autre Chambre, ni au sein de votre commission; nous n'avons donc pas à nous en occuper.

Le débat reste entre le tracé par le mont Afrique, se dirigeant sur Beaune, et le tracé par le col de Blaisy à travers la vallée de l'Oze pour aboutir à Dijon.

Lorsque, par la loi du 11 juin 1842, et successivement par celle du 26 juillet 1844, les Chambres procédèrent au classement général des voies de fer qu'elles se proposaient d'établir, elles firent de Dijon le point de passage obligé des grandes lignes qui devaient unir Paris à Marseille et à Cette, et la Méditerranée au Rhin par Lyon et Mulhouse.

Dans ce système, dont les Chambres et le Gouvernement n'ont pas dévié, Dijon devenait donc le centre des grandes voies qui allaient s'établir.

Le conseil général des ponts et chaussées adopta le tracé par la vallée de l'Oze qui, indépendamment de ce qu'il lui paraissait préférable par d'autres motifs, était conforme aux décisions déjà prises.

Ce fut cette direction que la commission de la Chambre des Députés proposa de consacrer l'année dernière, mais la Chambre hésita à trancher la question; et tout en votant le crédit nécessaire pour l'établissement du chemin de Paris à Lyon, elle laissa, à la responsabilité du Ministre, le soin de déterminer le tracé entre Joigny et Dijon.

Alors, une commission d'inspecteurs des ponts et chaussées, à laquelle s'adjoignit un savant distingué, membre du corps royal des mines, M. E. de Beaumont, fut chargée par le Ministre de visiter les lieux, d'observer le gisement des vallées, et de recueillir tous les renseignements propres à éclairer l'administration.

Cette commission a donné un avis entièrement favorable au tracé par la vallée de l'Oze, et sur le vu de son rapport, le Ministre nous apprend, dans son exposé des motifs, que le conseil général des ponts et chaussées qui, lors de son premier examen, n'avait adopté ce tracé qu'à la majorité de sept voix contre cinq, s'est prononcé pour son maintien à l'unanimité.

C'est ainsi, Messieurs, que le projet a été re-

porté, dans le cours de cette session, à la Chambre des Députés, et que le cahier des charges, conforme en cela à tous les précédents, a prescrit: « qu'à Montereau, le chemin entrerait dans la « vallée de l'Yonne, qu'il suivrait jusqu'à la Ro- « che; qu'ensuite dans la vallée de l'Armençon, il « remonterait jusqu'à Aisy; qu'à Aisy il péné- « trerait dans la vallée de la Brenne, puis dans la « vallée de l'Oze; qu'il traverserait à Blaisy-Bas le « faîte d'entre Seine et Saône, et qu'il arriverait « à Dijon, au point qui serait déterminé par l'ad- « ministration. »

Cette direction a été vivement attaquée dans l'autre Chambre. Cependant, comme si la critique s'arrêtait devant les faits accomplis, on n'y a pas demandé en l'état la préférence pour un autre tracé; on s'est borné à y proposer un amendement dont l'objet était de laisser à la compagnie adjudicataire la faculté, sur des plans qui seraient approuvés par le Ministre, d'établir un embranchement à une ou deux voies, de Joigny à Châlons, en passant par le mont Afrique.

Il était évident qu'en présence de l'article 56 du cahier des charges annexé à la loi, l'amendement était sans portée, car, par cet article, toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, canal, chemin de fer, etc., dans la contrée où est situé le chemin concédé, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

Dès lors, il devait être bien compris que rien

ne s'opposerait à ce que plus tard, si on le jugeait utile ou possible, un embranchement fût réalisé entre Joigny et Châlons, en traversant le mont Afrique; aussi, sur l'observation qui leur en fut faite, les auteurs de l'amendement dans l'autre Chambre, le retirèrent-ils.

Mais le débat dans le sein de votre commission a été plus sérieux; ce n'est plus seulement d'un embranchement facultatif qu'il s'est agi, ce qui a été demandé avec insistance, c'est un changement complet de direction à partir de Joigny, pour aboutir à Beaune presque en ligne droite, en traversant le mont Afrique et laissant Dijon de côté.

Nous devons à la minorité de reproduire ses principaux arguments.

Si, a-t-elle dit, la question était posée de telle sorte que Dijon fût le point obligé de la ligne de Paris à Lyon, on accorderait que le tracé de la Brenne et l'Oze, raccourcissant la distance à parcourir, relativement au tracé de l'Armençon et de l'Ouche, pourrait être favorablement accueilli, et c'est dans ce sens que le conseil des ponts et chaussées et la commission supérieure, se sont prononcés; mais la minorité ne pense pas que la loi de 1842, qui a fixé Dijon comme point obligé de la ligne, en l'absence de renseignements suffisants et d'études définitives, soit plus inviolable dans cette disposition que dans toutes celles dont on s'est écarté depuis trois ans; comme le classement, le mode de l'exécution, la participation des départements et des communes dans la dépense, etc. : s'il y a un intérêt public suffi-

sant, considérable, à modifier cette prescription légale, les Chambres sont assurément libres de revenir sur ce qu'elles ont fait, et de reconnaitre leur erreur si elles l'ont commise.

Or, continue la minorité, l'intérêt public est ici incontestable, la circulation de Paris à Lyon est allongée de 22 kilomètres au profit de la circulation de Paris à Dijon, quand l'une est représentée par 200 000 voyageurs, et l'autre par 32.000 seulement. L'importance de trois capitales comme Paris, Lyon et Marseille, ne saurait être mise en parallèle avec l'importance d'une ville de second ordre. C'est donc au détriment de la grande circulation du Midi au Nord que la direction du chemin de fer de Lyon a été faussée.

La minorité croit qu'il y a possibilité et en même temps tout avantage à exécuter le tracé qui, coupant de Pont-d'Ouche à Châlons, la chaine appelée le mont Afrique, avait été recommandé à l'administration par la commission d'enquête des départements de la Seine et de Saône-et-Loire. Le souterrain à percer par cette direction ne serait guère plus long que le souterrain de Blaisy; il a seulement 150 mètres de plus, il n'exige pas aux abords des pentes plus roides, et il ne rencontre pas à sa sortie une vallée à versants aussi abruptes que la vallée d'Ouche, sur les flancs de laquelle on place, dans des conditions essentiellement mauvaises, le chemin projeté.

Les membres dissidents de votre commission affirment que les enquêtes administratives qui ont eu lieu dans l'intervalle des deux sessions, et les

rapports des commissions spéciales envoyées sur les lieux, n'ont pu altérer leur conviction, parce que ces enquêtes et ces rapports n'ont pas été faits au point de vue comparatif des tracés de l'Oze et du mont Afrique, mais du tracé de l'Oze et du col de Pouilly; que quant aux renseignements géologiques constatés par M. E. de Beaumont, ils consistent seulement dans la déclaration que l'on a : « la chance de rencontrer, dans le percement du mont Afrique, une source plus ou moins abondante, (ce qui arrive dans tous les travaux de cette nature) et des couches argileuses sur une longueur égale à celle existante au souterrain de Blaisy, ce qui ne constitue pas une infériorité de l'un des tracés sur l'autre. »

La question d'art serait donc ainsi résolue, et la question légale n'étant pas au sein des Chambres une fin de non-recevoir admissible, il est évident qu'on ne devrait pas consentir à grever d'un parcours inutile les voyageurs et les marchandises, circulant sur les deux lignes de Paris à Lyon, et de Marseille à Mulhouse, en les obligeant à remonter jusqu'à Dijon, pour atteindre leur destination. La direction naturelle de ces deux voies de communication n'est pas celle qu'on veut leur donner; il arrivera donc infailliblement ceci ; c'est que le chemin de Pont-d'Ouche à Beaune se fera; que le chemin de l'Oze, plus long et à pente plus rude sera dès lors abandonné, et que les énormes capitaux enfouis dans sa construction se trouveront perdus. Voilà, Messieurs, ce que la minorité de votre commission regarde comme certain ; dès

lors, mieux vaut selon elle, commencer par où on doit finir; mieux vaut revenir sur la loi de 1842, et laisser Dijon à l'écart, en dirigeant le tracé sur le mont Afrique pour le raccorder au rail-way de Dijon à Châlons.

La majorité de votre commission, Messieurs, n'a pas partagé cette opinion. A ses yeux, il faudrait de bien puissants motifs pour revenir sur un vote qui a déjà eu deux fois la sanction du pouvoir législatif, et qui vient de recevoir une troisième consécration par l'autre Chambre; or, ces motifs, elle ne saurait les trouver dans l'espèce.

Si, lorsque pour la première fois, la variante du mont Afrique fut recommandée à l'attention du Gouvernement, la question présentait quelque gravité, c'est parce qu'il s'agissait d'obtenir entre Paris et Lyon une abréviation de 51.080 mètres, ou de 54.000 mètres selon la minorité de la commission; car alors le tracé que l'on combattait était celui de la vallée d'Ouche.

Mais le projet par la vallée de l'Oze ayant été postérieurement étudié, et les plans définitifs ayant reçu, ces jours derniers, la pleine approbation du conseil général des ponts et chaussées; cette circonstance a fait perdre à la question dont il s'agit, tout l'intérêt qu'elle pouvait présenter anciennement.

La vallée de l'Oze permet en effet d'obtenir sur la ligne d'Ouche une abréviation de 32 kilomètres et demi. Ce tracé réduit donc à 18 kilomètres et demi, ou si l'on veut à 22 kilomètres, l'augmentation de parcours, qui par la vallée

d'Ouche s'élevait à 51.080 ou 54.000 mètres. Fallait-il pour une déviation de 18 ou même de 22 kilomètres, abandonner Dijon, capitale de l'ancienne Bourgogne, point militaire important ?

La majorité de votre commission, Messieurs, ne l'a pas pensé; il lui a paru que, poser une semblable question, c'était la résoudre, lors surtout qu'on voit d'un côté Dijon et les populations si riches et si pressées entre cette ville et Beaune; de l'autre, les terrains arides et déserts du mont Afrique; lorsque de plus, le projet par la vallée de l'Oze permettrait de réaliser sur les lignes qu'on voudrait lui substituer une économie, contestée à la vérité par la minorité de votre commission, mais que l'ingénieur en chef, M. Darcy, évalue à 8.000.000.

Jamais on n'hésite à accroître les dépenses d'un tracé pour aller chercher les contrées populeuses et florissantes; ici, par une exception étrange, on augmenterait notablement les frais d'exécution, pour éviter Dijon et la portion la plus riche de la Côte-d'Or.

Il est d'ailleurs à considérer, et cette remarque est importante, que la ligne du mont Afrique ne procurerait entre Paris et Marseille l'accourcissement de 18 ou 22 kilomètres qu'en allongeant de plus de 55 kilomètres la distance comprise entre Paris, d'une part, et Bâle, Mulhouse, Gray, etc., et Dijon de l'autre. Une pareille conséquence devait faire cesser toute incertitude de la part de la majorité de votre commission.

Il faut dire aussi, sous le rapport de l'art, que la longueur du souterrain du mont Afrique serait de 4.300 mètres; que les tranchées aux abords auraient une grande étendue, et présenteraient des profondeurs de 22 mètres 32 centimètres, et 23 mètres 26 centimètres; que de plus ces tranchées, si longues et si profondes, seraient établies suivant des courbes de 400 et 550 mètres de rayons; qu'enfin, d'après le rapport de M. Elie de Beaumont sur la constitution géologique du mont Afrique, il y a lieu de craindre que les travaux ne soient rendus très-difficiles par suite de l'invasion des eaux: tandis que le souterrain de Blaisy n'a qu'une longueur de 4.100 mètres et est suivi de courtes tranchées en ligne droite, dont la profondeur au maximum n'atteint pas 14 mètres; que la pente du tracé du mont Afrique est supérieure de beaucoup à celle de l'Oze; qu'enfin, la traversée du faîte du mont Afrique, succédant à celle du col de Pouilly, exige, en outre, une ascension inutile de 30 mètres.

Ainsi, sous le rapport de l'art, comme sous le rapport des intérêts généraux, tout concourt à faire accorder la préférence au tracé de l'Oze sur celui que la minorité de votre commission désire lui substituer.

Tel est du moins l'avis de la majorité; avis conforme aux propositions du Gouvernement, déjà accueillies par l'autre Chambre; avis enfin qui maintient les dispositions des lois de 1842 et 1844 en ce qui concerne une ville dont l'importance

politique, militaire et commerciale ne saurait être contestée.

De Châlons à Lyon, le tracé suit la rive droite de la Saône. Dans le projet du Gouvernement, présenté à l'autre Chambre, le bourg de Senecey-le-Grand était laissé à 4 kilomètres du chemin de fer; on a demandé que le cahier des charges indiquât cette ville comme point obligé du passage entre Châlons et Tournus; l'autre Chambre et le Gouvernement ont donné leur adhésion à ce changement, qui n'a soulevé aucune objection dans le sein de votre commission.

En suivant son cours, le chemin de fer arrive à Lyon. Ici se présentent d'autres difficultés que l'imperfection des études n'a pas permis de résoudre encore.

Cette seconde ville du Royaume n'est pas seulement un point d'arrivée pour un grand nombre de voyageurs et de marchandises, c'est encore un lieu de passage d'une importance majeure, puisqu'il forme le courant de la grande communication de Paris à la Méditerranée.

Il y a donc nécessité d'y établir tout à la fois des moyens d'abord et de repos, et une continuation de voie qui offre la plus entière facilité à poursuivre la route, car selon les calculs qui ont été faits, le fractionnement du chemin de fer à Lyon équivaudrait, sous le rapport de la dépense et sans tenir compte de la perte de temps, à un allongement de route de 30 kilomètres.

Mais, nous l'avons dit, la traversée de Lyon offre des difficultés qui n'ont pas été assez étu-

diées et qui n'ont pu, dès lors, être résolues ni par le Gouvernement ni par l'autre Chambre, quel que fût leur désir de mettre un terme à des luttes déjà trop prolongées parmi cette industrieuse population.

Le projet de loi laisse donc à l'administration le soin de déterminer avant l'adjudication le tracé pour la traversée de la ville, ainsi que l'emplacement des gares et le point où finira, comme celui où commencera le chemin de Paris à Lyon; et votre commission, Messieurs, reconnaissant la nécessité de cette délégation, s'y est entièrement associée.

Ici se termine la première partie du projet: le cahier de charges y annexé renferme des dispositions qui sont communes avec la seconde partie, et dont, par ce motif, nous aurons l'honneur de vous entretenir plus tard et en même temps.

Cette seconde partie se divise en deux branches; l'une comprend une ligne directe de Lyon à Avignon, l'autre un embranchement de cette ligne sur Grenoble.

La ligne directe s'établit à la sortie de Lyon, sur la rive gauche du Rhône.

Ce tracé a trouvé des opposants parmi les populations de la rive droite; leur vœu, qui a rencontré d'honorables organes dans l'autre Chambre, consistait à ce qu'à la sortie de Lyon le chemin de fer fût établi sur cette rive jusqu'à Valence, et qu'il traversât le fleuve en face de cette ville pour continuer sur la rive gauche jusqu'à Avignon. On faisait valoir en faveur de ce tracé la considération que si la rive gauche est riche par son agriculture,

et si le principal revenu des habitants y est dans le produit des terres, la grande partie des populations de la rive droite se livre à l'industrie ; que notamment les fers, les houilles, les verreries de la Loire, les soies, les papiers, la mégisserie de l'Ardèche, les vins recherchés qui sont récoltés sur les bords du fleuve, forment des produits importants, tous destinés à l'exportation. On ajoutait que, si notre frontière, à l'est, est couverte de la mer à Grenoble par une ligne de forts qui défendent suffisamment le midi de la France, la contrée qui s'étend de Grenoble au Rhône est complétement à découvert, et qu'y placer le chemin qui doit unir Lyon à Marseille, c'est l'exposer, en cas de guerre, aux chances d'une manœuvre habile; tandis que sa construction, sur la rive droite du fleuve, le met à l'abri de toute espèce de danger.

Ces considérations, Messieurs, n'ont prévalu ni auprès du Gouvernement, ni dans l'autre Chambre.

On y a répondu que le grand courant de la circulation est, depuis un temps immémorial, sur la rive gauche du Rhône, que là les agglomérations d'habitants sont nombreuses, qu'à toutes les époques les hommes de l'art ont donné la préférence à ce côté ; que déjà, en 1822, lorsqu'on projetait de creuser un canal latéral au Rhône, le conseil général des ponts et chaussées décida qu'il serait construit sur la rive gauche ; qu'en 1835, des premières études de chemin de fer ayant été faites sur les deux rives, le même conseil manifesta encore la même préférence; qu'il a été reconnu que, sur la rive droite, on rencontrerait de grandes diffi-

cultés, telles que la nécessité de placer le chemin dans le lit du Rhône, sur une étendue de 20 kilomètres, et de creuser des souterrains dans une longueur de 9.000 mètres ; qu'on ne pouvait profiter du chemin déjà existant de Lyon à Saint-Etienne, jusqu'à Givors, parce que ce chemin avait été concédé à perpétuité, et que la compagnie qui en était propriétaire jouissait du privilége de ne recevoir aucun embranchement ; que, quant aux avantages commerciaux, ils étaient entièrement en faveur de la rive gauche, et que, sous le rapport stratégique, toutes les autorités militaires, sauf le chef de service de Marseille, lequel toutefois n'élevait que des doutes sur la question, s'étaient prononcées dans le même sens.

Aucune voix, Messieurs, ne s'est élevée dans le sein de votre commission, en faveur des réclamations des habitants de la rive droite, le tracé indiqué au projet de loi a donc été unanimement adopté.

Mais la commission s'est de nouveau divisée sur la manière d'apprécier les produits et les avantages du chemin de fer de Lyon à Avignon, ainsi que de l'embranchement vers Grenoble, et sur l'obligation imposée aux compagnies soumissionnaires de faire cet embranchement.

Quant à la ligne principale, la minorité croit qu'on se flatte d'un vain espoir lorsqu'on s'imagine que le chemin de fer s'appropriera la circulation des bateaux à vapeur. Les progrès de la navigation fluviale, le bas prix auquel elle peut descendre les voyageurs, celui plus bas encore auquel elle peut

remonter les grosses marchandises, permettent d'autant moins de croire que, lorsque la lutte existera, elle se laissera dépouiller de ses transports par la voie de fer, que celle-ci ne saurait baisser le tarif des marchandises au-dessous de 6 centimes sans se constituer en perte. Le chemin de fer de Lyon à Avignon offrirait donc peu de bénéfices.

D'un autre côté, la minorité de votre commission voit dans l'embranchement sur Grenoble une opération bien moins profitable encore; les calculs statistiques sur lesquels le projet est appuyé lui paraissent présenter des données inexactes; ainsi, dit-elle, on compte une circulation existante sur deux routes parallèles au chemin projeté, on y ajoute la circulation de déplacement que le chemin de fer occasionne et on double le tout, ce qui équivaut à quadrupler la circulation effective et réelle de la voie de terre; ce serait là une première exagération : puis, après avoir établi de cette manière un produit brut par kilomètre de 12.374 francs, on déduit seulement 55 pour 100 pour les frais d'exploitation, quand le chemin de Bâle à Strasbourg dépense 65 pour 100, le produit du kilomètre étant de près de 18.000 francs; et lorsqu'on a ainsi enflé les recettes et diminué les frais, on arrive à un revenu borné de 2 francs 55 centimes pour 100, en supposant que les dépenses de construction de ce chemin qui rencontrera des difficultés de terrain fort grandes ne soient que de 286.000 francs par kilomètre.

Pour rentrer dans la vérité, continue la minorité de la commission, il faudrait dire que le re-

venu sera à peine de 1 pour 100. Pourquoi, dès lors, ajouter cette éventualité mauvaise, cette charge onéreuse, à celle qui résultera pour la compagnie concessionnaire du chemin de Lyon à Avignon, de la concurrence du Rhône? La spéculation de cette compagnie n'est-elle pas assez aventureuse sans qu'on la grève encore de l'exécution coûteuse et de l'exploitation improductive d'un chemin de 96 kilomètres de longueur? Sur le tout, les études sont incomplètes, et dans cet état, laisser à l'administration le soin de déterminer le tracé de l'embranchement, c'est de la part des Chambres la plus entière abdication de leurs droits.

Et ce n'est pas seulement à l'embranchement de Grenoble que la minorité de votre commission oppose cette résistance, c'est, pour le moment du moins, à tous les embranchements en général; il est peu sage, suivant elle, de multiplier leur concession comme on le fait, lorsque les grandes lignes ne sont pas encore commencées, et lorsque les lignes secondaires se trouveront ainsi exécutées avant qu'elles puissent être profitables; il n'est pas raisonnable non plus d'exagérer à ce point les entreprises de travaux publics, que le placement simultané d'une foule d'actions jetées sur la place devienne impossible, et qu'une crise, née de la pénurie des capitaux soit inévitable. Quand le Gouvernement a besoin d'un emprunt, il échelonne sur un grand nombre d'années les adjudications et les placements à faire; l'absence d'une semblable précaution relativement aux concessions des che-

mins de fer, peut avoir les plus fatales conséquences. C'est enfin manquer de prévoyance, lorsque ces chemins ne sont encore que des ébauches nécessairement imparfaites, de les commencer tous à la fois, d'après un mode uniforme qui, avant leur achèvement sera sans doute jugé susceptible d'être profondément modifié.

En reproduisant ainsi, Messieurs, les objections de la minorité de votre commission, nous ne croyons pas les avoir affaiblies.

La majorité ne s'est pas dissimulé leur force, cependant, après en avoir fait l'examen le plus attentif, elle n'a pas cru devoir s'y arrêter.

Et d'abord, quant à la ligne principale de Lyon à Avignon, s'il est vrai que la navigation du Rhône menace le chemin de fer d'une concurrence dangereuse, il ne faut pas trop s'en exagérer les effets.

Les documents statistiques recueillis par l'administration, font connaître que l'établissement des bateaux à vapeur, malgré leur rapidité et l'abaissement de leur prix, n'a pas enlevé à la voie de terre, à la descente et à la remonte, plus du tiers de ses voyageurs; le nombre réuni de ceux-ci n'a guère dépassé 36.000, sur lesquels 13.000 ont été pris à la remonte; tandis que celui transporté par la poste, les malles-postes et les messageries, a dépassé 75.000; même à la descente, où la concurrence des bateaux à vapeur est davantage à redouter, les seules messageries transportent encore 24.000 voyageurs.

Or, si les bateaux à vapeur n'ont pu enlever qu'une faible partie des voyageurs qui circulent

sur la voie de terre, malgré la lenteur de celle-ci et tous les inconvénients qui y sont attachés, comment supposer qu'à son tour, le chemin de fer si rapide, si économique, non-seulement ne conservera pas les voyageurs qui, jusqu'ici, ont été fidèles à la route de terre, mais encore n'attirera pas la plus grande partie de ceux qui se sont déviés de cette route pour prendre celle que leur offraient les bateaux à vapeur!

Il en est de même des marchandises : le nouveau mode de navigation n'a pu enlever à la voie de terre la totalité de son roulage, puisqu'une circulation de 153.300 tonnes restent encore à cette voie. Il est même à remarquer que l'établissement des bateaux à vapeur n'a pas fait tomber les transports de marchandises par le halage, lequel continue à leur faire concurrence. Comment dès lors pouvoir douter que le chemin de fer n'envahisse la plus grande partie de la circulation des deux voies, et qu'en se l'appropriant, il ne la double et bien au delà !

La majorité de votre commission n'a donc pas trouvé exagérés les calculs par lesquels l'administration, appréciant les produits du chemin de fer de Lyon à Avignon, et déduisant sur ces produits 45 pour 100 pour frais d'exploitation, est arrivée à un revenu qui dépasse 7 pour 100 du capital employé à l'établissement du chemin.

La majorité a pensé qu'un grand avenir était réservé à la ligne de Lyon à Marseille : si le cours du Rhône peut, à quelques égards, lui porter préjudice, elle n'a pas à craindre la concurrence

même à une grande distance, d'aucune autre voie analogue à la sienne: resserrée entre le fleuve et la chaîne des Alpes, elle n'est pas exposée comme la ligne de Paris à Lyon par la Bourgogne, à voir prochainement s'établir un chemin parallèle par le Bourbonnais; tout ce qu'elle a à redouter existe, tout ce qui est de nature à affecter ses produits peut être calculé, et l'est réellement.

Mais ce qu'on peut prévoir aussi avec certitude, c'est l'immense développement que va recevoir cette circulation.

Jusqu'ici les objets de grande consommation expédiés de Marseille, s'arrêtent à Lyon, ou ne vont pas au delà de quelques départements environnants : à l'avenir, la plupart de ces objets, en poursuivant leur route, viendront se rencontrer et faire concurrence avec les marchandises de même nature qui, du Havre inondent Paris et les départements placés dans le rayon de ce port de mer, mais qui n'y arrivent qu'après cinq ou six mois d'une navigation chanceuse, que grevées d'un fret considérable et d'une prime d'assurance proportionnée au danger couru.

Rappelez-vous, Messieurs, quelle activité avait pris le roulage sur la grande route de Marseille à Paris, lorsque pendant les guerres de l'Empire, la voie de mer était fermée aux marchandises du Midi : on ne peut douter que l'établissement du chemin de fer sur cette grande ligne, ne produise avec le temps, des effets analogues.

Voilà surtout, Messieurs, ce qui a déterminé la majorité de votre commission à adopter les cal-

culs faits dans l'autre Chambre, y eût-il lieu en l'état, ce qu'elle n'admet pas, d'en contester la rigoureuse exactitude.

Ainsi, la ligne de Lyon à Marseille, loin d'être une ligne mauvaise, comme on le dit, aurait un avenir dont il n'est pas même possible de mesurer l'étendue.

Maintenant est-il vrai que l'embranchement sur Grenoble, déjà peu productif par lui-même, place la ligne principale dans des conditions telles, que les intérêts de la compagnie concessionnaire ne s'en trouvent gravement compromis.

Pour résoudre cette question, il ne faut pas seulement étudier avec soin l'importance de la ville de Grenoble et du département de l'Isère, leurs produits, leurs besoins; il faut aussi se rendre un compte exact de l'importance des localités avec lesquelles l'une et l'autre sont en rapport, de l'étendue de leurs relations mutuelles et de la part de profit que l'embranchement peut apporter à la ligne principale.

Grenoble, ancienne capitale du Dauphiné, est devenue par des travaux de fortifications exécutés avec persévérance depuis 25 ans, et qui ont absorbé au delà de 11.000.000 une place forte du premier ordre. Sa position près de la frontière d'Italie, la met à cet égard au nombre des villes dont la défense peut exercer, le cas échéant, une grande influence sur les destinées du pays : reliée plus ou moins directement à Lyon dont elle est maintenant séparée par quatre journées d'étapes, et conservant la liberté de ses communications avec

les forts qui couvrent notre frontière des Alpes, tels que Briançon, mont Dauphin, Embrun, cette ville, selon la position qui lui sera faite, augmentera de beaucoup la sécurité nationale, dans cette partie de la France.

Chef-lieu d'un département dont la population atteint près de 600.000 âmes, elle est le centre d'un mouvement commercial et industriel, d'autant plus actif, que le pays est plus riche et que ses habitants sont plus habiles à en féconder les ressources.

De là, Messieurs, l'utilité incontestable sous un double point de vue, de l'embranchement qui aura pour effet de mettre immédiatement le département de l'Isère et celui des Hautes-Alpes qui le joint, en communication rapide, avec le midi et le nord de la France, c'est-à-dire avec Marseille, Montpellier, Nimes, etc., d'un côté, et avec Lyon et Paris, de l'autre.

Aussi, à toutes les époques, la ville de Grenoble a-t-elle été signalée comme ne pouvant rester en dehors du réseau national, et en 1838, lorsque le Gouvernement exposait le système des grandes lignes qui devaient couvrir le territoire, il indiquait déjà la nécessité de rattacher Grenoble à celle de Paris par la Méditerranée (1). Le Gouvernement s'est donc montré juste appréciateur des intérêts généraux du pays, et conséquent avec lui-même, lorsqu'il a donné son assentiment à l'amendement qui, ayant pris naissance dans le sein de la Chambre des Députés, a eu pour résultat de réaliser sa propre pensée !

---

(1) *Moniteur* du 16 février 1838. Supplément

La nécessité d'un embranchement sur Grenoble, une fois admise, il y a deux moyens de l'exécuter : ou en imposant la condition de cette exécution à la compagnie concessionnaire de la ligne de Lyon à Avignon, ou en faisant de cet embranchement l'objet d'une concession particulière, avec ou sans le concours du Gouvernement.

Il est certain que, considéré isolément, l'embranchement sera peu productif; sa dépense, sur une longueur qui varie selon le point de jonction, de 90 à 98 kilomètres, est évaluée à 26.000.000.

D'après les études statistiques que votre commission a eues sous les yeux, le mouvement des voyageurs et des marchandises, en prenant pour base: 1° un nombre de voyageurs double de celui qui existe actuellement; 2° le simple maintien de cette circulation pour les marchandises; 3° le prix moyen de 6 centimes et demi par kilomètre et par voyageur, et de 12 centimes par tonne de marchandises, ce mouvement, disons-nous, donne pour la ligne par la vallée de l'Isère, depuis Grenoble jusqu'au point de jonction seulement, un revenu de 2 francs 55 centimes pour 100, et pour celle qui, par les plateaux de Beaucroissant, aboutirait à Saint-Rambert, un produit de 2 francs 46 centimes pour 100.

En adhérant à ces évaluations, d'après les bases ci-dessus, la majorité de votre commission n'a pas été touchée des critiques dirigées contre le procédé par lequel le conseiller de préfecture, chargé des études statistiques, aurait doublé la circulation des deux lignes de Saint-Rambert et de la vallée

de l'Isère, ce qui aurait, dit-on, quadruplé cette circulation.

En effet, il existe aujourd'hui deux courants principaux de voyageurs et de marchandises, qui partent de Grenoble ou y arrivent. L'un se dirige vers le nord, en suivant la route de Grenoble à Lyon, l'autre vers le midi, en suivant la route de Grenoble à Valence. N'est-il pas évident que si l'on construit un chemin qui s'embranche sur la ligne pricipale, ces deux courants viendront se réunir sur le chemin d'embranchement, pour reprendre ensuite sur la ligne artérielle leur direction primitive! Assurément ce n'est pas là le doublement de la même circulation, c'est l'addition de deux circulations différentes qui doivent nécessairement se confondre.

Ce n'est certes pas trop présumer de l'influence du chemin de fer que d'admettre le doublement éventuel, ainsi justifié, de la circulation actuelle, telle que nous venons de l'indiquer. Sans doute, dans les pays qui sont depuis longtemps en possession de routes faciles, l'accroissement du mouvement des voyageurs et des marchandises, par l'effet d'un chemin de fer, doit être moins rapide; mais telle n'est pas la condition dans laquelle se trouve la contrée que doit traverser l'embranchement de Grenoble. Ses relations, soit avec l'intérieur, soit avec le dehors, n'ont lieu que par des routes d'un parcours lent et dispendieux; la navigation de l'Isère est très-imparfaite; il est donc permis d'espérer qu'un nouveau moyen de communication, qui procurera tout à la fois économie

de temps et d'argent, ne manquera pas de développer des relations beaucoup plus nombreuses et une circulation plus active; dès lors on trouvera que la somme de 663.890 francs, à laquelle a été évalué le produit net de l'embranchement depuis Grenoble jusqu'au point de jonction, et réciproquement, n'est pas trop élevé.

La majorité de votre commission ne pouvait être touchée davantage de la critique dirigée contre la déduction faite de 55 pour 100 seulement, pour frais d'exploitation sur le produit brut des recettes. Elle ne conteste pas que si l'embranchement de Grenoble était concédé à part, il ne fallût l'assimiler au chemin de Strasbourg à Bâle et déduire du produit total, non pas seulement 55 mais 60, et peut-être 65 pour 100. Mais si l'embranchement est réuni à la grande ligne, il est évident que la question change de face. La compagnie de la ligne principale n'aura pas à augmenter ses frais généraux d'administration; une foule d'autres dépenses ne subiront qu'un accroissement peu sensible, et dès lors la proportion admise sur le chemin principal pour l'appréciation des frais d'exploitation, peut très-bien, sans crainte d'erreur, être appliquée à la ligne secondaire. Les concessionnaires de la grande ligne pourront même obtenir de notables économies qu'une compagnie isolée, qui serait obligée de créer un matériel spécial, ne pourrait pas réaliser, tandis qu'avec une faible augmentation de ce matériel, l'exploitation sur les deux lignes pourra être facilement opérée.

Mais il y a plus, Messieurs, c'est que jusqu'ici on avait négligé, soit dans les études faites à Grenoble, soit dans le sein de la commission de la Chambre des Députés, de faire entrer en ligne de compte l'apport de l'embranchement sur la ligne principale.

Vous savez que cet apport se compose du bénéfice procuré par les voyageurs et les marchandises, depuis le moment où après avoir quitté l'embranchement, ils parviennent sur la ligne artérielle, jusqu'à celui de leur arrivée à Lyon; le produit du parcours sur cette ligne est indépendant du produit du parcours sur l'embranchement, car si celui-ci n'existait pas, les voyageurs et les marchandises, partis de Grenoble, se dirigeraient directement sur Lyon par la voie ordinaire, et n'empruntant pas la ligne principale depuis Valence, Tain ou Saint-Rambert, les concessionnaires de cette ligne se verraient privés de cet accroissement de recettes. Il y a donc lieu d'en faire état, et d'ajouter aux 663.890 fr. qui composent le produit net de l'embranchement, depuis Grenoble jusqu'au point de jonction, cette nouvelle source de bénéfices, et c'est sans doute ce qui a conduit le Gouvernement, dans l'exposé des motifs à la Chambre des Pairs, à élever à 3 et un tiers pour 100 l'intérêt du capital qui, comme on l'a vu, était déjà de 2 fr. 55 cent. par la vallée de l'Isère.

Résumons maintenant, Messieurs, les éléments que l'administration a mis à notre disposition afin de juger des avantages assurés à la compagnie qui se rendra concessionnaire de la grande ligne et tout à la fois de l'embranchement.

Quant à la ligne principale et lorsqu'il a présenté le projet de loi à la Chambre des Députés, le Gouvernement demandait qu'il fût fixé à la concession de la ligne de Lyon à Avignon, un maximum de durée qui ne pût dépasser cinquante années.

Il se basait sur une longueur de parcours de 230 kilomètres, y compris 3 kil. pour la moitié de la traversée de Lyon.

Il évaluait la dépense à 80.000.000 le produit net par année, à 5.313.000 fr., soit 6 fr. 75 pour 100 du capital.

La commission de la Chambre des Députés a fait subir à ces évaluations plusieurs modifications:

1° Elle a trouvé une longueur de 233 kilomètres;

2° Elle a déchargé la compagnie d'une partie de la dépense qu'entraînera la traversée de Lyon, et elle a estimé la dépense totale de la ligne à 77 millions ;

3° Elle a évalué le produit net à 5.995.700 fr., soit 7 fr. 79 pour 100 du capital employé.

Mais, dans l'exposé des motifs du projet présenté à la Chambre des Pairs, le Gouvernement a maintenu ses appréciations en ce qui concerne la longueur, reportée à 230 kilomètres, et l'évaluation de la dépense fixée à 80.000.000 ; il a relevé le produit net présumé à 5.900.000 fr.; d'où résulte un intérêt de 7 fr. 33 pour 100.

Voilà les bases du projet de concession du chemin de fer de Lyon à Avignon, dégagé de l'embranchement sur Grenoble.

Quant à cet embranchement, qui emploie un

capital de 26 millions, et dont le revenu a été estimé, en dernier lieu, par le Gouvernement à 3 et un tiers pour 100, son addition à la ligne principale, faisant une dépense totale de 106 millions, ne produira plus qu'un intérêt pour le tout de 6 fr. 60 c.

La majorité de votre commission croit ces calculs aussi près de la vérité qu'il est permis de l'espérer en pareille matière. Et comme il faut moins de 50 centimes pour 100, à raison de 4 pour 100 d'intéréts, pour produire l'amortissement d'un capital en cinquante ans, la compagnie qui se rendra concessionnaire de la grande ligne et tout à la fois de l'embranchement, obtiendra de ses déboursés un intérêt d'environ 6 pour 100.

A ce taux il n'est pas douteux qu'il ne se présente des soumissions sérieuses pour le tout, puisque déjà il s'en est présenté à un taux égal et même inférieur pour d'autres lignes.

Ces résultats, Messieurs, démontrent qu'il n'y a aucun inconvénient à comprendre l'embranchement sur Grenoble dans la concession de la grande ligne de Lyon à Avignon.

Mais la majorité de votre commission est allée plus loin, elle s'est demandé s'il y avait possibilité de faire autrement? et, après un sérieux examen, elle s'est convaincue qu'on ne pouvait, sans les plus graves inconvénients, songer à détacher l'embranchement de la ligne principale pour le concéder à une compagnie isolée.

On a vu, en effet, que l'intérêt du capital de 26 millions, employé à son établissement, ne serait que de 3 et un tiers pour 100.

Ce produit, on le sait, ne suffirait pas pour dédommager une compagnie.

Il faudrait donc alors recourir à l'application de la loi du 11 juin 1844, et demander à l'Etat son concours, car c'est pour des circonstances analogues que cette loi a été faite.

Mais la quotité de la subvention ne pourrait qu'être fort élevée, et l'Etat hésiterait peut-être à faire cette dépense. S'il s'y refuse, comme aucune compagnie ne sera jalouse de soumissionner une telle concession, l'ancienne province du Dauphiné, comprenant plus d'un million d'habitants, va se trouver en dehors des rail-ways français, c'est-à-dire en dehors du mouvement social; la plus grande partie de son territoire sera plus éloignée de Marseille et de Lyon, que ces deux villes ne le seront de Paris, et la plus importante de nos places fortes perdra l'occasion d'être avantageusement reliée à l'une et à l'autre.

Mais comme dans son esprit de justice, l'État voudra que cet embranchement soit fait, comme tôt ou tard et lorsque le Trésor sera en état d'y affecter ses ressources, il accordera la subvention nécessaire, il arrivera ceci : c'est que la subvention profitera à la seule compagnie de la ligne principale à laquelle il faudra toujours souder l'embranchement; c'est que cette compagnie contre laquelle toute concurrence deviendra impuissante, se rendra soumissionnaire aux conditions qu'elle imposera elle-même, car seule elle percevra des produits spéciaux qu'aucune autre compagnie ne pourra recueillir; elle aura ses apports, c'est-à-dire

cette masse de voyageurs et de marchandises, qui, sans l'embranchement, ne serait pas arrivée sur la voie principale.

Voilà, Messieurs, ce qui adviendrait si l'obligation de construire l'embranchement n'était pas une condition de la concession de la grande ligne de Lyon à Avignon.

Il y a donc nécessité de réunir le tout dans la même concession ; l'état et les populations y ont un égal intérêt. Agir autrement, ce serait faire à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lyon à Avignon, un présent gratuit au préjudice de l'État, de tout l'accroissement de circulation que l'embranchement lui procurerait.

Par ces divers motifs, la majorité de votre commission a été d'avis que la concession devait tout embrasser.

Elle n'a pas été frappée, autant que la minorité, de l'état d'imperfection des études préliminaires ; ces études sont déjà fort avancées, et ne tarderont pas à se compléter.

Trois choses étaient à rechercher :

La possibilité d'exécution sur le terrain;

La limite de la dépense;

L'appréciation présumée des produits.

Sur ces trois points, les documents abondent.

Il reste à faire des travaux de détail destinés plutôt à contrôler qu'à perfectionner ceux qui ont été mis à fin. Il reste surtout à rédiger les procès-verbaux d'enquête qui doivent préparer et déterminer le choix définitif du tracé.

Ce choix, le projet de loi délègue à l'adminis-

tration le soin d'y procéder avant l'adjudication. Il lui est imposé pour limite la distance qui sépare Valence de Vienne, ce qui, dans sa pensée, exclut si peu l'une ou l'autre de ces deux villes, comme on a paru le croire, que dans l'exposé des motifs présenté à la Chambre des Pairs, le Gouvernement, pour mieux préciser la portée du projet, a soin de déclarer que les quatre points, entre lesquels l'administration aura à se prononcer, sont Vienne, Saint-Rambert, Tain et Valence.

Quelle que soit la confiance qu'inspire et que mérite à si juste titre l'administration, cette délégation n'a pas laissé d'éveiller une certaine émotion parmi les populations intéressées : émotion qui s'est manifestée par diverses publications et par des pétitions adressées aux deux Chambres. Les inquiétudes ont même été rendues plus vives, par l'effet d'une circonstance particulière : le conseil général des ponts et chaussées, adoptant les conclusions de sa commission qui reconnaissait l'insuffisance des études, a cependant exprimé l'avis, que dans l'état actuel de l'instruction, la préférence devait être donnée au tracé par Saint-Rambert. Cet avis, consciencieux comme tout ce qui émane de ce corps savant, ne préjugeait rien ; mais une susceptibilité, sans doute bien excusable en présence de si grands intérêts, a pu le faire considérer comme prématuré, puisqu'il n'y avait pas encore d'enquêtes, et que l'instruction, tout incomplète qu'elle est, accusait même un léger avantage en faveur de la première ligne. Cet avis donc a donné lieu de craindre que, pour l'administration, la question du tracé ne fût déjà tranchée.

Interpellé sur ce point dans le sein de votre commission, M. le Ministre des travaux publics a donné l'assurance la plus positive, qu'il n'y avait de sa part aucun parti pris sur le choix de la ligne d'embranchement, et qu'il avait conservé à cet égard la plus entière liberté d'examen.

C'est, en effet, une grande responsabilité qu'une telle délégation fait peser sur l'administration, et il serait d'autant plus regrettable qu'une détermination de sa part eût été arrêtée d'avance, qu'aux yeux de la majorité de votre commission, il semble n'y avoir que deux tracés qui puissent pleinement satisfaire la ville de Grenoble, en même temps que les nombreuses popalations qui doivent en profiter ; à savoir : celui qui partirait de cette ville pour aboutir à Lyon par la voie la plus directe, et celui qui partant de la même ville suivrait la vallée de l'Isère.

Si le premier, comme le dit le Gouvernement dans son exposé des motifs, doit être plutôt *un prolongement de la ligne de Paris sur Lyon et par conséquent un chemin de Paris sur Grenoble*, et si d'ailleurs, comme les études en font foi, il doit entraîner à d'excessives dépenses, la vallée de l'Isère ne semble-t-elle pas devoir appeler plus particulièrement l'attention de l'administration? Là, le tracé plus facile, moins exposé sous le point de vue militaire, plus propre aux services stratégiques que la défense de la frontière peut avoir à lui demander, rencontrerait peu d'obstacles; là, les populations agglomérées se pressent : les bourgs et petites villes de Moirans, Tullins, Vinay, Saint-

Marcellin; celle de Voiron qui s'y rallierait à peu de frais; les deux villes importantes de Romans et de Valence, qui présentent chacune une population de 14 à 15.000 âmes, alimenteraient et accéléreraient le mouvement quotidien qui existe déjà dans cette riche et industrieuse vallée; là, le chemin de fer trouvera un courant de circulation depuis longtemps établi vers la Méditerranée, que les départements méridionaux, la Drôme, une partie de l'Ardèche, le Gard, Vaucluse, les Bouches-du-Rhône, sont d'autant plus intéressés à entretenir qu'il leur promet par la suite, pour l'écoulement de leurs marchandises et de leurs produits, une continuation de la même voie sur Chambéry, Genève et la Suisse. C'est principalement de Marseille, c'est du Midi, que la ville de Grenoble et le département de l'Isère tirent les objets qui servent à l'alimentation et aux besoins de leurs populations; c'est dans le Midi qu'ils écoulent leurs produits les plus précieux, tels que leurs chanvres, leurs toiles : ce tracé semble donc sous tous les rapports commandé par la nature même des choses. Tandis que l'embranchement qui suivrait une ligne intermédiaire, qui, pour aboutir à Saint-Rambert, traverserait des plaines dénuées d'habitations agglomérées, aurait à surmonter le plateau difficile de Beaucroissant; cet embranchement, sans offrir les avantages de la ligne directe de Grenoble à Lyon, qu'il excluerait à toujours, ni ceux de la ligne de Grenoble à Valence, aurait tous les inconvénients des moyens termes, il ne satisferait pleinement à aucun intérêt.

Votre commission ne saurait avoir le dessein

d'imposer un choix à l'administration, mais elle a voulu par ces considérations, la tenir en garde contre une préférence prématurément exprimée, rassurer, à cet égard, les populations alarmées, et leur donner la confiance qu'il ne sera pris une décision définitive qu'après les études les plus sérieuses et dans la plus parfaite connaissance de cause.

Si le tracé par la vallée de l'Isère était adopté, l'administration reconnaîtrait la nécessité de le faire aboutir par la ligne la plus directe à la ville de Valence, chef-lieu du département de la Drôme, que ses intérêts judiciaires, administratifs et militaires lient essentiellement à Grenoble, et que sa position sur la grande voie de Lyon à Marseille, appelle naturellement à devenir le point intermédiaire des relations avec le Nord et le Midi, et avec le Sud et l'Ouest pour la Savoie et la Suisse d'un côté, et l'Auvergne de l'autre. Il serait en même temps donné satisfaction à la ville de Romans, que l'importance de sa population et le développement toujours croissant de son industrie, ne permettraient pas sans injustice de laisser de côté, et qui plus tard aurait, à peu de frais, la facilité de se relier à Tain, afin d'avoir une communication plus prompte avec Lyon.

Voilà, Messieurs, ce que la majorité de votre commission avait à dire quant à l'embranchement de la grande ligne de Lyon à Avignon sur Grenoble.

Elle ne peut d'ailleurs partager la répulsion que la minorité a manifestée contre tous les embranchements en général. Les membres qui adhèrent

à celui de Grenoble, considèrent les embranchements comme les artères des lignes principales, ou comme ces courants d'eau qui alimentent les grands fleuves.

On peut avoir de l'incertitude sur l'avenir que les chemins de fer réservent à notre pays ; on peut craindre que de toutes parts les points intermédiaires ne soient sacrifiés aux points de départ et d'arrivée, et qu'un grand nombre de localités ne soient appauvries au profit de quelques-unes. Cela pourrait être vrai, si le mouvement qui pousse la spéculation vers ces voies nouvelles s'arrêtait, mais plus sera grande leur diffusion sur notre sol, plus les inconvénients qu'elles entraînent se neutraliseront et s'effaceront devant leurs avantages. La fréquence, la rapidité, le bas prix des communications, en multipliant les relations de localité à localité, placeront celles-ci dans des conditions égales, et finiront par répandre l'abondance de toutes parts.

La France, par le privilége de son admirable situation au milieu de l'Europe, voit d'ailleurs converger vers elle ces nombreuses voies ferrées dont l'établissement en Allemagne, en Italie, en Piémont, en Belgique, est l'objet d'une si louable émulation de la part des Gouvernements et des populations. C'est la civilisation qui vient se retremper à sa source, et lui rapporter les principes de vie qu'elle en a reçus. Pour réaliser toutes les promesses de cette grande innovation, il n'est qu'un moyen, c'est de l'appliquer le plus largement et le plus promptement possible à toutes les parties de notre

territoire. Ère nouvelle! qui en multipliant les rapports des peuples entre eux, en les unissant par leurs intérêts, en faisant naître au profit les uns des autres et pour leur jouissance commune, des besoins nouveaux, des goûts nouveaux, pour la satisfaction desquels leur mutuelle assistance devient nécessaire, verra s'établir sur une base de plus en plus solide, la prospérité et la paix du monde.

Mais est-on fondé à s'alarmer de la simultanéité de tant de travaux? Doit-on craindre de ne pouvoir réunir un capital suffisant pour les entreprendre et les terminer? Si énorme, dit-on, que pour la construction des chemins déjà votés, il atteint 1.178.000.000!

Sans doute ce capital est considérable, mais les forces de la France ne le sont pas moins; qui peut dire tout ce que trente années de paix ont accumulé de richesses parmi nous! Qui peut mesurer cette masse de capitaux que l'agriculture, le commerce et l'industrie, dont le mouvement a décuplé, a réunis dans une multitude de mains! capitaux qui s'égarent le plus souvent faute d'emploi sérieux; qui sont en si grande abondance, que nonobstant leur propension rapide vers les entreprises nouvelles, ils laissent les fonds publics se maintenir à un taux très-élevé, et qui par l'effet même de cette abondance, ont permis au pouvoir législatif de réduire à trois pour 100 l'intérêt des cautionnements.

De tels signes, Messieurs, n'annoncent pas que notre pays soit embarrassé de trouver les sommes

nécessaires pour conduire à bien, tant de travaux à la fois. Ce n'est pas, d'ailleurs, immédiatement qu'il est appelé à les fournir, mais en plusieurs versements, pour lesquels il ne lui sera pas accordé moins de 5 ou 6 années. Disons aussi que ces sommes qui, de la Capitale d'où elles ne sortaient guère, vont se distribuer également dans toutes les parties de la France, profiteront surtout à la classe des travailleurs parmi lesquels elles répandront l'aisance, considération qui, à vos yeux, ne sera pas la moins importante.

Sans doute, il est à craindre que tant de chemins de fer commencés et terminés à la fois sur un mode uniforme, ne soient plus tard susceptibles d'être profondément modifiés; mais quelles sont les entreprises nouvelles qui ne soient pas soumises à la loi du perfectionnement? Nos voies de terre elles-mêmes, si simples cependant, n'ont-elles pas, imparfaites qu'elles étaient dans l'origine, subi plusieurs transformations, avant d'arriver à l'état de solidité où elles sont aujourd'hui? Et serait-il prudent dans la prévision d'améliorations éventuelles, d'opposer au progrès une barrière destinée à le paralyser? La France ne saurait être la dernière à se procurer les avantages d'une innovation à laquelle bien d'autres peuples doivent déjà leur prospérité; elle en souffrirait dans la sienne, et sa lutte avec eux, cette lutte paisible dont le prix est au plus prompt comme au plus habile, cesserait d'être égale.

Ainsi, Messieurs, rien ne semble devoir retarder l'adoption d'un projet qui a pour objet de

compléter pour notre pays ces belles lignes de voies ferrées, dont de précédentes lois ont déjà consacré le principe.

Le Gouvernement, pour mettre ce projet à exécution, n'a pas eu besoin de recourir à la loi de 1842 : cette loi a porté ses fruits ; l'industrie des chemins de fer découragée alors, s'est relevée ; de nombreuses compagnies se présentent, qui proposent de construire les grandes lignes, en offrant le remboursement à l'Etat des travaux qu'il a exécutés; la situation de nos finances faisait un devoir de ne pas repousser leurs offres.

Les articles 1 et 2 du projet portent qu'il sera procédé par la voie de la publicité et de la concurrence à la concession du chemin de fer de Paris à Lyon, et de celui de Lyon à Avignon.

Il y a peu de jours que la commission chargée de l'examen du projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique vous exprimait, par son honorable rapporteur, l'opinion que la concession directe est préférable au système des adjudications avec concurrence; c'est aussi l'avis unanime, cette fois, de la commission dont j'ai l'honneur d'être l'organe, et il serait superflu de répéter devant vous les considérations sur lesquelles cette opinion s'appuie. Cependant aussi prudente que votre précédente commission, celle qui lui a succédé dans l'examen du projet actuel, ne vous propose aucun amendement à cet égard; c'est à l'expérience, c'est au temps qu'il appartient d'éclairer et de convaincre les esprits sur la préférence qu'il convient d'accorder à l'un ou à l'autre mode de concession.

Nous ne répéterons pas tous les calculs qui ont servi à fixer le maximum de durée qui est assigné par le projet de loi à la jouissance des concessionnaires ; nous nous bornerons à dire, quant au premier chemin, celui de Paris à Lyon, dont le développement, y compris la moitié de la longueur de la traversée de cette dernière ville est, d'après les évaluations du Gouvernement, de 515 kilomètres, que la dépense totale, à raison de 350.000 fr. par kilomètre, est estimée à 180.250.000 fr., somme qui s'élèvera à 200 millions, après y avoir ajouté les intérêts à servir pendant cinq ans que dureront les travaux, et le fonds de roulement nécessaire; que le revenu évalué sur la base de 50 mille francs par kilomètre donnera un produit brut de 25.740.000 f.; qu'en déduisant, ainsi qu'on l'a fait pour le chemin de fer de Paris à Lille, 45 pour 100 pour tous frais d'administration, il reste un produit net de 14.162.500 fr., ou environ 7 pour 100 du capital employé, ce qui conduit, comme on l'a fait pour le chemin de fer de Belgique, qui se trouve dans les mêmes conditions, à assigner à la concession un maximum de jouissance de quarante-cinq ans.

Quant au second chemin, avec son embranchement, nous avons déjà eu occasion de dire avec détail qu'il coûterait 106 millions; que l'évaluation de son produit net, l'amortissement prélevé, donnera un intérêt de 6 pour 100 du capital employé; et que, d'après ces bases, le maximum de la durée de jouissance a dû être porté à cinquante ans.

Ce sera, pour l'un et l'autre chemin, sur l'abaissement de ce maximum que l'adjudication aura lieu.

Le dépôt préalable, exigé de la part des compagnies concessionnaires, est fixé, par le projet, à 24 millions, pour le chemin de Paris à Lyon. Le Gouvernement n'avait proposé que 8 millions pour le chemin de Lyon à Avignon; mais, attendu l'embranchement sur Grenoble, la Chambre des Députés a élevé ce dépôt à 10.000.000 de francs.

Enfin, Messieurs, les autres clauses et conditions des deux cahiers des charges, ainsi que les tarifs y annexés, sont les mêmes que ceux déjà adoptés pour les chemins de Belgique et d'Angleterre. Toutes ces dispositions de détail ne pouvaient donner lieu à aucune objection, ce qui nous dispense de les discuter devant vous; et c'est ainsi qu'arrivés au terme de notre tâche, nous les résumons, en vous proposant, au nom de la commission, l'adoption pure et simple du projet de loi.

IMPRESSIONS

N° 159.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE BARTHÉLEMY, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi sur les modèles et dessins de fabriques.

MESSIEURS,

Consacrer les droits du génie et du travail, réserver à chacun, dans la limite de l'intérêt public, le fruit de ses œuvres, appeler le progrès par de justes priviléges accordés à tous les produits utiles de la pensée de l'homme, tel est le devoir du législateur. Si la société veille attentivement sur la propriété des choses matérielles, si cette propriété fortement constituée est une des bases les plus puissantes de son organisation et de son existence, comment pourrait-elle, sans abandonner sa mission essentiellement civilisatrice, ne pas reconnaître des

* Cette commission était composée de MM. FERRIER, LAFLAGNE-BARRIS, ODIER, PASSY, le marquis DE BARTHÉLEMY, le baron DAVILLIER, GAY-LUSSAC.

droits spéciaux à ceux dont les travaux servent à étendre l'esprit humain, à faire avancer les sciences, à accroître les produits de l'industrie, à en faciliter, à en perfectionner la création.

Sans doute, la propriété intellectuelle, s'il nous est permis d'employer cette expression, ne peut avoir les mêmes caractères que la propriété matérielle. La pensée une fois écrite, devient aussitôt commune à tous, si un privilége spécial n'attribue les profits résultant de son application exclusivement à son auteur. Ce privilége, quelque étendu qu'on puisse le désirer, ne doit point avoir le caractère de la perpétuité; ainsi l'ont reconnu tous les peuples de l'Europe, ainsi le proclament en France et la loi sur la propriété littéraire, et la loi sur les brevets d'invention votée l'an dernier par les deux Chambres.

C'est là maintenant un principe passé à l'état de vérité législative.

Si ce principe est vrai dans les lettres, dans les sciences, dans les arts; combien doit-il l'être à plus forte raison dans l'industrie? Est-il un seul inventeur qui ne puise ses inspirations au trésor commun des connaissances humaines, trésor qu'il doit enrichir à son tour par ses œuvres? N'est-il pas exact de dire que toutes les grandes découvertes sont filles du temps, c'est-à-dire des progrès successifs du travail de l'homme, et dès lors ne serait-il point injuste et impolitique de les attribuer indéfiniment à un seul, et de faire dépendre ainsi à jamais tout l'avenir de l'industrie, de l'intérêt ou du caprice de l'héritier d'un inventeur assez heu-

reux pour avoir trouvé quelques années, quelques mois, quelques jours plus tôt qu'un autre, un produit ou un moyen de produire qui ne pouvait échapper un jour à la société?

Ce qui était vrai pour les inventions devait l'être pour la propriété des dessins de fabriques; aussi le Gouvernement voyait-il avec regret la législation sur cette matière, réglée par la loi du 28 mars 1806, consacrer, dans certains cas, au profit des auteurs de ces derniers ouvrages ou de leurs ayants cause, un droit de propriété perpétuelle qui était en désaccord avec la limitation du droit des auteurs d'ouvrages d'art ou des inventeurs.

Ce droit, uniquement créé au profit des dessinateurs de la fabrique de Lyon, avait été, faute d'autres dispositions législatives applicables, étendu, soit par l'administration, soit par la jurisprudence, à toutes les autres fabriques d'étoffes : il y avait là une anomalie qu'il fallait faire disparaître et un vide qu'il s'agissait de combler.

Le besoin d'une législation complète et spéciale sur cet important sujet se faisait donc sentir; d'une part, le public ne pouvait continuer à trouver le Code d'une si vaste et si importante matière dans un très-petit nombre d'articles d'une longue loi portant établissement d'un conseil de prud'hommes à Lyon; de l'autre, les dispositions de cette loi n'étaient pas applicables à tous les ouvrages plastiques; pouvait-on considérer comme des dessins d'étoffes les modèles servant aux fabriques de bronze et d'orfévrerie? pouvait-on trouver quelque analogie entre deux choses si distinctes? pou-

vait-on d'ailleurs accorder un droit plus étendu à l'industriel qui fait entrer dans des groupes de bronze ou d'orfévrerie des modèles de sculpture, que l'on n'en accordait au sculpteur lui-même? Non, cela ne se pouvait pas; aussi les tribunaux ne donnaient-ils à ces industriels que les droits que la loi du 19 juillet 1793 attribue aux auteurs de productions artistiques.

La pérennité ne pouvait leur échoir en partage, à plus forte raison ne pouvait-elle continuer à être le privilége des seuls dessinateurs de fabriques.

D'ailleurs, que de difficultés la pérennité de cette propriété, voulût-on l'établir en droit, n'engendrerait-elle point dans la pratique? Comment se reconnaître au milieu de ce dédale de droits divers se heurtant, se contredisant sans cesse?

La matière que le projet de loi est appelé à régir, ayant beaucoup d'analogie avec celle des brevets d'invention, le projet qui vous est soumis se rapproche en beaucoup de points de la loi du 5 juillet 1844.

La division en est la même; il contient six Titres.

Le premier, sous la rubrique *Dispositions générales*, traite de la durée des droits exclusifs; le second, des formalités à remplir; le troisième, des causes de la déchéance et de la compétence; le quatrième, de la contrefaçon et des peines; le cinquième, des droits des étrangers; dans le sixième se trouvent quelques dispositions particulières et transitoires.

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Le Titre 1^er^ est le plus important de tous; c'est aussi celui sur lequel votre commission a l'honneur de vous proposer les changements les plus graves.

Ce Titre, composé de trois articles seulement, après avoir consacré dans l'article 1^er^ le droit d'exploitation exclusive des modèles et dessins au profit des compositeurs, après avoir défini dans l'article 2 ce que l'on doit entendre par modèle ou dessin de fabrique, après avoir garanti de tout plagiat les auteurs de productions appartenant aux beaux-arts pendant tout le temps de leur privilége, traite, dans l'article 3, de la durée du droit exclusif d'exploitation. (Art. 1 et 2 du projet (1, 2 et 3 de la commission.)

Cet article établit que cette durée sera de deux, cinq, dix ou quinze années, suivant la nature des produits; il laisse à un règlement d'administration publique le soin de déterminer leur classement pour l'application de cette disposition.

Votre commission ne vous propose aucune modification à l'article 1^er^ du projet; elle n'a fait que des changements de rédaction à l'article 2, qu'elle divise en deux articles; mais elle modifie profondément l'article 3.

Comme le Gouvernement, la commission pense que la durée de la propriété des dessins doit varier selon l'industrie à laquelle le dessin se rattache; mais avec la chambre de commerce de Paris, qu'elle (Art. 3 du projet (4 de la commission.)

a consultée, avec le conseil de prud'hommes établi dans cette ville, avec le conseil général des manufactures, elle ne croit pas que le maximum du droit exclusif d'exploitation d'un modèle doive être fixé à quinze ans, elle vous propose de le porter à treute ans.

Elle ne croit pas non plus qu'on puisse laisser à un règlement d'administration publique le soin de déterminer la durée du droit exclusif d'exploitation, suivant la nature des produits.

Première proposition. *Le maximum du droit exclusif d'exploitation d'un modèle ou d'un dessin ne doit point être fixé à quinze ans seulement.*

Quels sont les motifs pour lesquels le Gouvernement voudrait fixer le terme de quinze ans comme extrême limite ?

Un seul est exprimé dans l'exposé des motifs.

« La loi des brevets d'invention, dit M. le Ministre, fixe à quinze années la plus longue durée des brevets pour les inventions les plus importantes; on ne saurait, en matière de priviléges accordés pour des dessins et des modèles, dépasser la limite établie pour les inventions brevetées. »

Ce motif ne nous a point paru déterminant.

Quand cette Chambre a discuté la loi du 5 juillet 1844, dont j'ai eu l'honneur de faire le rapport devant elle, pourquoi a-t-elle fixé le maximum de la durée des brevets à quinze années?

Elle y a été déterminée par deux raisons :

La première, c'est que les lois des 7 janvier et 25 mai 1792, lois qui régissaient en France la matière des brevets depuis un demi-siècle, n'allaient

pas au delà de cette limite, également consacrée par les législations étrangères ; que, dès lors, elle était jugée suffisante pour que l'inventeur pût obtenir une juste rémunération.

La seconde, c'est qu'il importait de ne pas arrêter l'essor des inventions nouvelles en le comprimant par des priviléges spéciaux trop étendus.

Ces deux raisons existent-elles à l'égard des modèles ou dessins de fabrique? Nullement.

Quant à la législation existante sur le sujet actuellement soumis à vos délibérations, quelle est-elle?

Nous l'avons déjà dit : à l'égard de l'industrie des tissus, ce sont les dispositions des articles 15, 16, 17, 18 et 19 de la loi du 18 mars 1806, relatifs à la conservation de la propriété des dessins de soieries de la ville de Lyon, dispositions déclarées applicables par la jurisprudence administrative et judiciaire, non-seulement aux autres manufactures de soierie du Royaume, mais à toutes les autres fabriques de tissus.

L'article 15 de cette loi est conçu en ces termes : « Tout fabricant qui voudra pouvoir revendiquer par la suite, devant le tribunal de commerce, la propriété d'un dessin de son invention, devra en déposer l'échantillon au secrétariat du conseil des prud'hommes. » Les articles 18 et 19 décident que le fabricant, en déposant son échantillon, déclarera s'il entend se réserver la propriété exclusive pendant une, trois ou cinq années, ou à perpétuité, et qu'il acquittera en même temps une indemnité réglée par le conseil des prud'hommes,

indemnité qui ne pourra excéder 1 franc pour chacune des années pendant lesquelles il voudra conserver la propriété exclusive de son dessin, indemnité fixée à 10 francs pour la propriété *perpétuelle*.

On le voit, pour les tissus, chacun, laissé juge de l'importance et de l'utilité de son dessin, décide de la durée de son privilége et peut le rendre perpétuel.

A l'égard des bronzes et de la grande orfévrerie une multitude d'arrêts déclarent la propriété des modèles de cette industrie, régie par les dispositions de la loi du 19 juillet 1793 sur la propriété littéraire, musicale et artistique.

Or, l'article 1^er^ de cette loi accorde un droit d'exploitation exclusif pendant toute la vie de l'auteur, et l'article 2 dispose que ses héritiers ou cessionnaires jouissent du même droit durant l'espace de dix ans après sa mort.

Un droit exclusif garanti seulement pendant quinze années, comme le règle le projet de loi, serait bien loin d'équivaloir, pour les fabricants de bronze et d'orfévrerie, aux avantages dont ils sont aujourd'hui en possession ; aussi ont-ils vivement protesté, et de puissantes réclamations ont-elles été adressées à votre commission en leur faveur.

Les motifs des dispositions des lois en vigueur, pour fixer à 15 ans le maximum de jouissance exclusive des modèles de fabriques, n'existant point ici, tandis qu'ils pesaient de tout leur poids dans la discussion de la loi des brevets, nous avons dû examiner s'il ne serait pas juste, et conforme à l'in-

térêt public, que l'industrie des bronzes et quelques autres d'égale importance, d'égal mérite, pussent obtenir une plus large part dans le privilége, soit à raison de la durée de celui dont elles sont aujourd'hui en jouissance, soit à raison de leur contact, de leur affinité avec l'art, soit à raison des dépenses de la mise en œuvre et de la difficulté du débit.

Que se passe-t-il dans ces industries, qui sont une des gloires du commerce parisien ? un fait incontestable : c'est que les praticiens se font assister par les premiers maîtres de l'art, peintres ou sculpteurs.

Or, quelle serait, d'après le projet, à l'égard de ces grands maîtres, la conséquence de ce concours prêté par eux à l'industrie? M. le Ministre nous le déclare formellement dans l'exposé des motifs : « Le législateur, dit-il (1), n'a point à classer les productions du talent d'après leur mérite, mais seulement d'après leur destination. Les ouvrages de la peinture, de la sculpture ou du dessin, sont des objets d'art. La production qui en est faite par le moulage, comme par la gravure ou la lithographie, ne leur ôte pas ce caractère; elle doit donc être régie exclusivement par la loi artistique. Mais lorsque l'artiste consent à associer son travail à celui du fabricant, lorsque, voulant participer aux avantages de l'industrie, il permet que son œuvre entre dans la composition d'un produit industriel, soit pour en déterminer la forme,

(1) Page 23 de l'exposé des motifs.

soit pour en faire le sujet principal, l'accessoire ou l'ornement, il ne peut invoquer que la loi industrielle pour le règlement et la garantie de ses droits à cet égard. »

Les droits des auteurs, réglés par la loi du 19 juillet 1793, se trouveraient donc réduits pour les artistes, lorsqu'ils prêteraient leur concours à l'industrie, à une durée maximum de quinze années.

Sans examiner pour le moment si une distinction entre les ouvrages d'art basée sur la destination est complétement satisfaisante, et si elle l'est dans tous les cas, quand il s'agit de fixer la durée des droits accordés à leurs auteurs, nous avons dû examiner s'il était convenable que la loi se montrât à leur égard, et à l'égard des fabricants qui s'associent à leurs travaux, moins libérale que la jurisprudence.

Or, la jurisprudence ne fait point, elle, la distinction que le projet de loi voudrait établir. Nous avons eu sous les yeux de nombreux arrêts concernant les droits des compositeurs de modèles en bronze destinés à l'industrie, tous leur attribuent sans réserve les avantages que l'article 7 de la loi du 19 juillet 1793 accorde aux auteurs des productions de l'esprit ou du génie appartenant aux beaux-arts.

Suivant la doctrine de ces arrêts, dont il nous paraît difficile de contester la justice, « dans les arts comme dans la littérature, ce n'est pas seulement le génie qui est appelé aux avantages de la propriété ; c'est le travail de la pensée, donnant pour résultat quelque chose de nouveau et de propre à

son auteur; admettre un système contraire, ce serait porter un préjudice notable à l'industrie, dont les efforts doivent tendre vers des créations nouvelles, et qui, en compensation de ses progrès et de ses produits, peut justement prétendre aux bénéfices qui ne peuvent lui être assurés que par le droit de propriété. »

Sous l'empire de cette jurisprudence, sous sa bienfaisante tutelle, l'industrie des bronzes et celle de l'orfévrerie artistique ont grandi; mais cependant elles ont produit peu de fortunes. Cela tient aux dépenses considérables que les fabricants sont tenus de faire.

Toutes les compositions de quelque valeur, en ce genre, sont dues, avons-nous dit, à des artistes renommés dont le talent est et doit être largement rétribué. Après être sorti des mains du sculpteur, le modèle en cire ou en plâtre est exécuté au burin par un ciseleur habile qui est aussi un artiste. La vente d'un petit nombre d'exemplaires ne saurait suffire pour couvrir le fabricant de toute la dépense qu'il est tenu de faire. Il lui faut longtemps pour écouler assez d'exemplaires d'un ouvrage d'un prix élevé pour être rempli de ses déboursés.

La justice demande donc qu'on ne modifie pas les conditions d'existence de ces industries artistiques, conditions contre lesquelles personne n'a jusqu'à présent protesté.

Examinons si l'intérêt public n'en réclame pas le maintien.

Nous n'hésitons pas à le dire, en limitant en

cette circonstance les priviléges de l'industrie, on limiterait ceux de l'art. Les artistes perdraient à l'amoindrissement de ses droits. Leurs œuvres seraient moins recherchées et payées à un prix moins élevé.

Nos sculpteurs de mérite trouvent-ils tous un utile et lucratif emploi de leur temps? Faut-il réduire les rémunérations auxquelles ils ont droit de prétendre?

Les fabricants, lorsqu'ils ne seront plus assurés d'avoir un délai assez long pour placer leurs produits, pourront-ils continuer à les rétribuer honorablement? Si les premiers artistes maintiennent leurs prétentions, ne seront-ils pas obligés de recourir à des talents inférieurs, et alors notre fabrication artistique n'en souffrira-t-elle point? N'aurons-nous pas à craindre d'avoir tari chez nous la source du beau, et cela pour avoir arraché quelques années de jouissance exclusive de ses modèles à une industrie qui a bien mérité du pays? Il faut d'ailleurs le reconnaître, la réunion des modèles forme pour les fabricants un capital important; ce capital, une loi restrictive viendrait l'atteindre d'une manière fatale pour eux, et cela sans profit bien réel pour la société. Nous disons sans profit réel pour la société; ce qui le prouve c'est l'absence de réclamations, c'est aussi la nature des choses, car s'il y a réserve d'un modèle au profit d'un compositeur, l'art tout entier n'est pas monopolisé et une multitude de produits de même nature sont offerts à la fois au choix du public qui fixent son attention et ses suffrages.

Il existe ici une différence notable entre l'artiste, ou le fabricant qui lui est substitué, et l'inventeur breveté; différence qui doit empêcher, ainsi que nous l'avons dit en commençant, qu'on ne puisse les assimiler l'un à l'autre. Le breveté est investi, pour l'exploitation de sa découverte, d'un monopole sans rivalité. C'est là un fait incontestable. Peut-on dire que dans la matière dont nous nous occupons en ce moment une branche particulière d'industrie soit réservée au fabricant comme elle l'est au breveté?

Les modèles, lorsqu'ils ont été publiés, et surtout lorsqu'ils ont réussi, ne servent-ils pas d'enseignement dès leur apparition?

N'en est-il pas publié immédiatement une foule d'analogues.

S'ils conservent du débit pendant un temps assez long, n'est-ce pas au seul mérite des figures, au seul mérite artistique que cela est dû?

Si l'écoulement des objets d'art est lent et limité, en est-il de même des produits d'un brevet le plus souvent consacré à la création ou à l'exploitation d'objets d'utilité générale?

Si le brevet est bon, n'offre-t-il pas immédiatement les plus heureux résultats à celui qui l'a obtenu?

Il n'y a donc pas similitude entre les deux situations que nous comparons en ce moment; mais il existe une différence plus grande, plus importante encore à remarquer, entre l'exploitation d'un brevet et l'exploitation d'un modèle, c'est le profit réel, matériel, que la société a à revendiquer, dans le premier cas, à l'expiration du privilége résultant du brevet d'invention.

L'exploitation d'un produit nouveau ou d'un moyen nouveau de produire, lorsqu'elle cesse d'être brevetée, est souvent la source d'une richesse publique; elle devient dans tous les cas la cause d'un nombre infini d'applications diverses qui font réellement progresser l'industrie, et donnent au travail national de nouveaux éléments de perfection et de puissance.

Il importe donc grandement au public, il importe au pays qui a intérêt à lutter sans cesse au dehors avec la concurrence étrangère, qu'une invention utile, qu'une invention fructueuse ou économique ne tarde pas trop longtemps à entrer dans le domaine public. En est-il de même quand il s'agit d'un modèle de bronze ou d'orfévrerie?

Pourrait-on prétendre avec fondement que l'exploitation de ce modèle par un plus grand nombre de maisons fera progresser l'industrie; qu'elle donnera naissance à une multitude d'applications nouvelles; qu'elle formera un élément nouveau de richesse publique?

Il est donc bien démontré que les motifs pour lesquels le législateur a réglé à quinze années la jouissance exclusive de l'exploitation d'un brevet n'existent pas pour fixer à une aussi courte durée le droit à l'exploitation exclusive d'un modèle ciselé en bronze, ou en tout autre métal, quand il se rattache aux beaux-arts. Aussi votre commission n'hésite-t-elle pas à vous proposer de porter à trente années la durée du privilége à accorder aux fabricants de ces riches et beaux produits artistiques.

Si la commission s'est montrée favorable aux

réclamations des fabricants quant à la prolongation du privilége, elle n'a pu adopter leur prétention de faire interdire à perpétuité la reproduction de leurs œuvres par le surmoulage.

Deux moyens de reproduction existent pour les produits de la sculpture : 1° la copie du modèle, 2° le surmoulage d'un objet fabriqué.

Le copiste a les mêmes frais à faire que le premier imitateur du modèle; le surmouleur, au contraire, n'en a aucun; il s'empare à la fois de l'œuvre de l'artiste et de celle du fabricant.

Quelque dommageable que soit pour celui-ci ce mode de reproduction, quelle que soit l'infériorité dans laquelle le fabricant de produits ciselés se trouve placé, eu égard aux autres industriels qui sont garantis, même après un privilége échu, par les frais matériels que leurs concurrents sont obligés de faire, il nous a paru que nous ne pouvions priver le public de reproduire par tous les moyens un modèle tombé dans son domaine.

Du moment où un modèle cesse d'être l'objet d'un droit privatif, comment pourrait-on s'opposer à sa reproduction par un moyen quelconque? Ne serait-ce pas à la fois donner et retenir? ne serait-ce pas violer toutes les règles jusqu'à présent observées dans la législation? ne serait-ce pas d'ailleurs traiter la sculpture appliquée à l'industrie plus favorablement que la sculpture purement artistique? Aussi la jurisprudence, que nous vous avons montrée si favorable d'ailleurs aux fabricants de bronze ou d'orfévrerie, n'a-t-elle jamais admis de pareilles prétentions.

Après avoir ainsi fixé la durée maximum du temps pendant lequel pourra être exercé le droit exclusif de reproduction d'un dessin ou d'un modèle, nous devions examiner si nous laisserions chacun libre d'apprécier le degré d'importance qu'il attache à son œuvre, et de déterminer en conséquence le délai pendant lequel il entend jouir de ce privilége en payant, pour chaque année, un droit que la loi déterminerait.

Tel est le système adopté pour les brevets d'invention : tel est le système suivi en ce moment pour les dessins de tissus aux termes des articles 18 et 19 de la loi du 18 mars 1806.

Cette manière de procéder eût été plus simple, elle eût évité la difficulté du classement un peu arbitraire de chaque industrie suivant son degré d'importance, soit que ce classement fût opéré par la loi, soit qu'il le fût par simple ordonnance. Plusieurs conseils de prud'hommes lui avaient donné la préférence, et ont adressé à cet égard des observations critiques contre le système du projet de loi.

Nous n'avons pu nous dissimuler que ces critiques étaient fondées ; mais, après avoir entendu M. le Ministre du commerce, la majorité de votre commission a reconnu qu'il existait contre l'adoption du système qui laisserait chacun juge du temps pendant lequel il désire conserver un droit exclusif sur son œuvre, des objections d'une telle gravité que nous avons dû renoncer à en faire la base de nos propositions.

Nous n'avons point été arrêtés par la crainte de donner à la loi le caractère d'une loi fiscale ; le

droit que nous vous aurions proposé eût été assez faible pour faire taire à cet égard tous les scrupules. D'ailleurs le législateur n'est-il pas en droit de faire payer la protection qu'il accorde?

Mais il n'en a pas été de même quand nous avons voulu nous rendre compte de tous les changements qu'il faudrait faire subir au projet pour le mettre complétement en harmonie sur ce point avec la loi des brevets, et de toutes les difficultés matérielles que ces changements feraient naître.

La loi des brevets exige la publicité la plus grande, la description complète de l'invention brevetée, des insertions dans le *Bulletin des lois*, avec indication du temps pour lequel le brevet a été pris. Le projet actuel prescrit, au contraire, que les dessins et modèles restent scellés sous enveloppe, et le commerce demande le maintien de cette disposition. Mais voulût-on faire disparaître ce secret, que de difficultés pour harmoniser les deux lois!

Irait-on publier dans le *Bulletin des lois* l'indication de tous les modèles et dessins privilégiés, avec indication du temps du privilége? Comment les définirait-on, si ce n'est par des gravures?

Créerait-on à Paris, comme pour les brevets, un dépôt central où chacun pourrait venir prendre connaissance des descriptions, des gravures, et étudier le catalogue des dessins réservés?

Qui ne sent tout ce qu'aurait de gigantesque, peut-être même d'impraticable, une publicité de cette nature?

Et cependant, il faudrait que cette publicité

existât, et qu'elle existât avec tous ces caractères, pour que ce système fût rationnel et complet. Suffirait-il, en effet, au public de savoir depuis combien de temps un modèle a été émis, pour connaître l'époque où il pourra être imité? Ne faut-il pas qu'il puisse connaître le temps pour lequel il a plu à son auteur de s'en réserver la propriété?

Ne laissant plus à chacun le droit de fixer la durée de la jouissance d'une composition dans la limite déterminée par la loi, l'autorité publique doit évidemment y suppléer en la fixant elle-même.

La durée du privilége, avons-nous déjà dit, ne saurait être la même pour toutes les industries; elle doit être graduée en raison de la nature de ces industries, de la dépense et de la difficulté d'exécution des modèles et dessins, de la plus ou moins grande facilité de placement des produits; c'est au législateur à la déterminer.

Mais devions-nous, ainsi que le proposait le Ministre, reculant devant les difficultés du classement, nous borner à en inscrire le principe dans la loi, en laissant à des ordonnances royales le soin de l'opérer?

Nous ne l'avons point pensé.

Quand il s'agit d'établir un droit de propriété, un droit de revendication devant les tribunaux, cette disposition, d'après le droit public du Royaume, ne saurait trouver son fondement dans une simple ordonnance.

Tous les intérêts touchant à la propriété ont trop besoin de stabilité pour n'être point essen-

tiellement régis par la loi, pour ne point rentrer dans son domaine. Est-ce trop de toute la solennité de la loi, des sages lenteurs dont elle est précédée pour offrir au fabricant et au public les justes garanties auxquelles ils doivent prétendre, quand il s'agit de déterminer les droits de chacun? Est-ce trop de la fixité de la loi pour que les citoyens puissent compter, en toute sécurité, sur leur avenir?

Le Roi, dit la Charte, fait des ordonnances pour l'exécution des lois; mais la fixation de la durée d'un droit de propriété entre deux et trente années est-elle bien réellement une simple mesure d'exécution?

Votre commission n'a pas hésité à reconnaître que c'était au législateur à tracer ici les catégories, à faire de larges classements; il peut ensuite laisser à l'ordonnance ou aux tribunaux, suivant l'exigence des cas et dans la limite de leur compétence, à suppléer à ce que ces catégories et ces classements présenteraient d'incomplet.

Nous vous proposons donc d'amender en ce sens le projet de loi, et ici encore nous nous trouvons d'accord, soit avec les pétitions et observations qui vous ont été adressées, soit avec le conseil général des manufactures, qui avait introduit dans son projet un classement dont nous nous sommes peu éloignés dans celui que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Toutefois nous avons cru devoir écarter tout délai inférieur à cinq années.

Pour les dessins d'application d'impression sur les étoffes de coton ou de laine, la mode de ces

dessins passant aussi vite que les saisons, un privilége de deux années eût été suffisant; mais nous n'avons pas voulu trop multiplier les catégories, et nous les avons rangés avec ceux des étoffes ordinaires de soieries; leurs auteurs pourront en revendiquer la jouissance exclusive pendant cinq ans. Les fabricants d'étoffes combinées d'armures en soie, laine et coton n'ont pas demandé un plus long privilége.

Nous avons classé dans la même catégorie les modèles de bijouterie, d'ébénisterie et de tabletterie.

Nous avons fixé à dix années le privilége qui serait accordé pour les étoffes et tissus brochés ou façonnés, pour les gaufrages, les velours; enfin pour les tapis, pour la cristallerie, la porcelaine et les objets de moulage, les estampages et les papiers de tenture.

Enfin nous accordons trente ans pour les dessins ayant le caractère artistique, appliqués à l'orfévrerie, aux bronzes, aux tapis d'une seule pièce, dits d'*Aubusson*, aux tapisseries pour meubles et tentures.

Nous vous proposons, en outre, de statuer que la durée du droit exclusif d'exploitation des produits non indiqués sera réglée conformément au privilége accordé aux industries analogues; des ordonnances du Roi pourront déterminer la classe à laquelle ces produits devront appartenir.

Ainsi nous avons pourvu aux oublis que le législateur aurait pu faire; ainsi nous avons pourvu à ce que pourraient demander les progrès de l'industrie et la variation des procédés de fabrication.

Dans la classification proposée, votre commission a eu égard, comme le conseil des manufactures, aux difficultés d'exécution, à la dépense présumée et à la plus ou moins grande facilité du débit.

Si elle s'était trompée à l'égard de quelques industries, le projet de loi ne pouvant être mis en délibération et voté avant la session prochaine, la publicité donnée au rapport et au projet de votre commission mettra les intéressés à même de vous adresser leurs réclamations, s'il y a lieu, et la Chambre ne manquera pas de les peser dans sa sagesse.

D'un autre côté, les chambres de commerce, les principaux fabricants pourront, d'ici à cette époque, être consultés par M. le Ministre et par MM. les préfets. Nous nous empresserons de profiter de toutes les lumières que cette enquête administrative ne peut manquer de produire.

Ainsi, on aura paré à toutes les difficultés de l'insertion de la classification des diverses industries dans le projet de loi.

TITRE II.

Du dépôt des modèles ou dessins de fabriques.

Ce Titre contient deux modifications importantes à l'état actuel des choses. Premièrement il maintient la formalité du dépôt, mais il ne lui accorde aucun effet s'il n'est opéré avant toute livraison des produits exécutés sur le modèle ou les dessins. — Art. 4 du projet (5 de la commission.)

Quand on a mis en vente le produit d'un mo-

dèle ou d'un dessin, sans avoir pris ses mesures pour s'en réserver l'exploitation exclusive, la société entre immédiatement en possession. Il ne doit plus être permis au compositeur ou au fabricant d'exercer un droit privatif, en remplissant postérieurement des formalités d'ailleurs peu gênantes et peu coûteuses, et de donner ainsi à ce droit privatif une sorte de rétroactivité.

Cette disposition, conforme à la législation sur les brevets d'invention, nous paraît devoir être conservée.

2° La seconde modification à l'état actuel des choses consiste dans l'obligation imposée au fabricant, par l'article 4 du projet, de déposer, dans tous les cas, son esquisse ou son échantillon au greffe du tribunal de commerce. Nous n'avons pas cru devoir adhérer à ce changement.

L'article 15 de la loi du 18 mars 1806 veut que ce dépôt soit fait aux archives du conseil des prud'hommes. Le dépôt n'est effectué au greffe du tribunal de commerce qu'à défaut de conseil de prud'hommes.

Au moment où l'opinion publique réclame avec tant de force l'institution de nouveaux conseils de prud'hommes, de cette magistrature de famille qui a produit de si bons résultats dans les lieux où elle est établie, il nous a paru peu convenable de dépouiller les conseils du droit dont ils ont joui jusqu'à présent. Ce dépôt, d'ailleurs, sera plus utile encore à l'avenir; car si les prud'hommes ne jugent pas la question de propriété de dessins, si ce droit est réservé aux tribunaux de co m

merce, si nous sommes d'avis de les en laisser seuls en possession, nous aurons l'honneur de vous proposer d'établir les conseils de prud'hommes en bureaux de conciliation dans l'intérêt de toutes les parties contendantes. Il importera donc qu'ils aient les dessins sous la main.

Aux termes de l'article 5, les esquisses et échantillons doivent être déposés en double exemplaire; nous approuvons cette disposition, qui a pour but de mettre le Gouvernement à même de former au Conservatoire des arts et métiers, à l'expiration des priviléges, un intéressant appendice de la collection des descriptions ou modèles déposés par les brevetés d'invention. Art. 5 du projet (6 de la commission.)

Aux termes du même article, une enveloppe ne devrait contenir qu'un seul modèle et échantillon.

L'article 8 du projet déclare nul et de nul effet le dépôt si la même enveloppe contient l'esquisse ou l'échantillon de plus d'un dessin.

Cette disposition, empruntée de la loi des brevets, nous a paru trop sévère.

Les brevets donnent lieu à des droits dont le Trésor ne doit point être frustré; il n'en est pas de même des dépôts de dessins.

D'ailleurs, les fabricants sont dans l'usage de déposer un certain nombre de dessins sous la même enveloppe, et on a demandé à la commission qu'ils pussent continuer à jouir de la même faculté. Nous n'y avons pas vu d'obstacle, lorsqu'ils appartiendraient à la même classe.

Adoptant aussi l'usage actuellement suivi, nous avons fixé à 3 francs le droit à payer au secrétaire Art. 6 du projet (7 de la commission.)

du conseil des prud'hommes pour les procès-verbaux constatant ces dépôts.

Il ne nous a point paru qu'il y eût des motifs suffisants pour diminuer leur salaire ou pour faire retomber la charge de cette réduction sur les budgets communaux qui pourvoient au traitement fixe de ces employés.

Art. 7 du projet (8 de la commission.)

Nous avons expliqué, plus haut, les motifs pour lesquels les fabricants désiraient que leurs modèles ou dessins demeurassent secrets, ainsi que le prescrit l'article 7 du projet, contrairement à ce qui a lieu en matière de brevets d'invention. Nous y avons adhéré; car si le public a intérêt à connaître les inventions nouvelles, soit pour les perfectionner, soit pour les exploiter lorsque cette exploitation devient licite, soit enfin pour juger de la fidélité de la description, il n'en est pas de même pour les dessins et modèles.

D'ailleurs il faut bien reconnaître que le fabricant d'étoffes a bien plus à redouter les contrefaçons qu'un breveté. La publicité donnée à un dessin de mode et de goût dont la vogue doit rarement survivre à la saison qui l'a vu naître serait un trop grand appât donné aux contrefacteurs; il serait à craindre, si on opérait un si grand changement dans les usages, que la loi ne fût le plus souvent impuissante pour garantir les droits du propriétaire.

Art. 9 de la commission.

Prescrivant le dépôt des échantillons et modèles au secrétariat du conseil des prud'hommes, nous avons dû rendre à ce conseil les attributions que la loi du 18 mars 1806 lui conférait; nous avons donc

inséré dans l'article 9 de notre projet une disposition contenue dans l'article 17 de la loi précitée.

Aux termes de cet article, lorsqu'il y a contestation entre deux ou plusieurs fabricants sur la propriété d'un dessin, le conseil des prud'hommes doit ouvrir les paquets déposés, et fournir un certificat indiquant le nom du fabricant qui a la priorité de date.

TITRE III.

Des nullités, déchéances et actions y relatives.

Ce Titre se compose, dans le projet, de trois articles.

L'article 8 prévoit deux causes de nullité, l'article 9 deux causes de déchéance, l'article 10 fixe la juridiction. Art. 8 du projet (10 de la commission.)

Des deux causes de nullité prévues par l'article 8, la première est la sanction de la disposition de l'article 5, qui exige que chaque enveloppe ne contienne qu'un seul dessin.

Nous n'avons pas maintenu cette disposition, dont la sanction était, dans tous les cas, bien rigoureuse: cette première cause de nullité disparaît donc de notre projet.

La seconde cause de nullité est le défaut de nouveauté du modèle ou du dessin. C'est la propriété intellectuelle que la loi entend protéger. C'est à l'inventeur qu'elle entend réserver ses faveurs et non au copiste qui ne ferait que puiser dans le domaine public. Ce domaine se compose, aux termes

de la loi sur les brevets d'invention, de tout ce qui est connu en France ou à l'étranger. L'analogie entre les diverses classes d'inventeurs industriels est ici complète, et nous ne saurions appliquer des règles différentes à des positions semblables. Aussi le projet du Gouvernement, que nous vous demandons de consacrer, prononce-t-il, comme la loi des brevets, que l'industriel qui a livré au commerce des produits fabriqués sur un modèle ou dessin ne peut prétendre à un droit privatif de ce dessin ou modèle s'il n'a préalablement fait le dépôt prescrit par la loi pour se l'assurer.

Art. 9 du projet (11 de la commission.)

Les deux cas de déchéance, prévus par l'article 9, existent également dans la loi du 5 juillet 1844 sur les brevets d'invention.

Le premier s'applique au déposant qui n'exploite pas en France le modèle ou dessin déposé avant l'expiration du privilége. Ce temps nous a paru trop long; nous pensons que le dépositaire doit être tenu, ainsi que cela est prescrit au breveté, d'exploiter le modèle ou le dessin déposé dans le cours de deux années, à moins qu'il ne justifie d'empêchements provenant de causes majeures. Laisser plus longtemps les autres inventeurs ou dessinateurs dans l'incertitude, ce serait porter atteinte au travail national qu'encourage une louable émulation, et aux jouissances du public.

Le deuxième cas de déchéance est applicable au déposant qui, abusant, au préjudice de son pays, des droits exclusifs qu'il lui réserve, introduirait en France des produits fabriqués à l'étranger sur le modèle ou dessin déposé.

Les motifs pour lesquels vous avez admis cette cause de déchéance dans la loi des brevets subsistent ici avec une égale force.

L'article 10 attribue aux tribunaux de commerce le jugement des actions en nullité ou en déchéance, et toutes les contestations relatives à la propriété du droit d'exploitation des modèles ou dessins de fabriques. Cet article ne fait que confirmer, en faveur de ces tribunaux, une attribution dont ils sont aujourd'hui en possession. Art. 10 du projet (12 de la commission.)

Dans les observations qu'un certain nombre de conseils de prud'hommes ont adressées à la Chambre, on a demandé : 1° que la loi, avant de renvoyer les parties devant les tribunaux, les appelât devant les prud'hommes pour y être conciliées, si faire se pouvait ; et 2°, qu'au cas de non-conciliation, le tribunal ne pût prononcer sans que les prud'hommes lui eussent fait connaître leur avis sur le fond de la contestation.

Nous n'avons fait aucune difficulté d'admettre la première de ces demandes, et nous vous proposons de la sanctionner dans un article spécial. Art. 13 de la commission.

La tentative de conciliation aura le plus souvent, nous n'en doutons pas, un résultat favorable. Ce qui arrive pour les autres contestations soumises à la juridiction des prud'hommes en est un sûr garant. Le passé nous répond de l'avenir, et tout nous fait présager les meilleurs résultats de leur intervention.

Quant à la seconde des observations que nous venons d'analyser, tout en reconnaissant que les prud'hommes sont à portée, par leur spécialité et Art. 14 de la commission.

leur expérience, d'apprécier les caractères d'invention, de ressemblance et de dissemblance des dessins litigieux; tout en reconnaissant que si le tribunal était tenu de prendre leur avis, on éviterait un grand nombre de procès longs et coûteux, procès que souvent l'appréhension des frais empêche d'entreprendre, au grand détriment des fabricants fréquemment lésés par des contrefaçons multipliées, nous avons pensé toutefois qu'il n'était point convenable de déterminer à l'avance les personnes que les juges devraient consulter pour éclairer leur décision. C'eût été, ce nous semble, porter atteinte au caractère des magistrats, et risquer de porter le trouble entre deux juridictions qui, pour le bien général, et pour celui du commerce en particulier, doivent toujours se trouver en bon accord.

Par ces motifs, nous nous sommes bornés à convertir en faculté pour les juges ce dont on aurait désiré faire une obligation. Les magistrats recourront en toute liberté soit aux prud'hommes, soit à des experts, quand leurs connaissances personnelles ne leur suffiront pas pour décider.

TITRE IV.

De la contrefaçon, des poursuites et des peines.

Presque toutes les dispositions de ce Titre sont tirées de la loi du 5 juillet 1844 sur les brevets d'invention; il est toutefois une différence notable

que nous devons vous faire remarquer avant d'entrer dans le détail des articles.

En matière de brevets d'invention, le législateur a décidé que l'intention frauduleuse n'était pas nécessaire pour constituer le délit de contrefaçon. Le contrefacteur ne peut être censé de bonne foi, puisqu'il lui est loisible, avant d'exploiter sa prétendue découverte, de se rendre au dépôt général des inventions pour s'y assurer qu'elle n'a pas été déjà l'objet d'un brevet.

Mais pour les modèles et dessins, aucun lieu de dépôt n'existant, un fabricant peut se trouver contrefacteur de bonne foi.

Art. 11 du projet (15 de la commission.)

Le plus souvent l'usurpation sera le résultat d'une manœuvre frauduleuse; nul doute que les tribunaux ne se montrent très-rigoureux pour admettre la bonne foi; mais il suffisait qu'elle pût exister, sans qu'il y ait lieu de reprocher au fabricant sa négligence ou son imprudence, pour que nous ayons dû nous associer à la pensée du Gouvernement et à celle du conseil des manufactures, en ne déclarant coupable du délit de contrefaçon que celui qui aura *frauduleusement* reproduit un modèle ou dessin régulièrement déposé. La peine sera dans ce cas une amende de 100 à 2.000 francs.

Vous remarquerez, Messieurs, qu'aux termes de l'article 11, dont nous venons de vous faire connaître la disposition principale, le délit de contrefaçon existera, soit que l'imitation frauduleuse ait eu lieu sur un produit de même nature ou de nature différente; cela est tout

simple, puisque c'est l'invention du modèle et du dessin que le projet tend à protéger et à garantir.

Conformément à l'article 41 de la loi du 5 juillet 1844, sur les brevets d'invention, le projet punit de la même peine que le contrefacteur ceux qui ont sciemment recélé, vendu, exposé en vente ou introduit sur le territoire français un ou plusieurs produits exécutés sur un modèle ou sur un dessin coutrefait.

Si la production a eu lieu par la voie du surmoulage, le projet double la peine.

Cela doit-être.

Le copiste, avons-nous dit à l'occasion de l'article 1^er^, a les mêmes frais à faire que le premier imitateur du modèle; le surmouleur, au contraire, n'en a aucun, il s'empare à la fois de l'œuvre de l'artiste et de celle du fabricant.

Si le copiste est coupable, le contre-mouleur l'est donc à un bien plus haut degré.

La répression d'un pareil délit ne saurait être trop sévère, trop énergique.

Vous remarquerez que nous nous sommes servis, comme le projet, du mot *surmoulage*, pour exprimer cette nature de délit, au lieu du mot *contre-moulage* usité dans la jurisprudence; l'expression du projet nous a paru meilleure.

L'article 12 prévoit le cas de récidive.

Art. 12 du projet (16 de la cammission.)

Il y aura récidive en matière de contrefaçon de dessins et modèles lorsqu'il aura été rendu contre le prévenu, dans les cinq années antérieures, une condamnation pour un des délits prévus par la loi.

En cas de récidive, la peine serait, d'après le projet, d'un mois à six mois d'emprisonnement en cas de simple contrefaçon.

Cette peine, empruntée de la loi sur les brevets d'invention, nous a paru trop forte.

Aujourd'hui, la peine de la prison n'est point appliquée en matière de contrefaçon de dessins, et on ne peut se dissimuler qu'il existe une très-notable différence entre un délit de cette nature et celui de la contrefaçon d'une invention qui peut avoir la plus haute importance. Art. 425 et suivants du Code pénal.

La récidive en matière de contrefaçon par la voie du surmoulage est punie, d'après le projet, de la peine de deux mois à un an d'emprisonnement.

Quelque gravité qu'ait ce délit, nous avons pensé que la répression en serait suffisamment énergique en autorisant le juge à prononcer un emprisonnement de deux à six mois, maximum des peines prévu par la loi sur les brevets d'invention.

Quoique l'article 13 du projet permette aux juges d'appliquer l'article 463 du Code pénal et par conséquent de prononcer de moindres peines quand ils déclarent qu'il existe au procès des circonstances atténuantes, il est de la sagesse du législateur de proportionner les peines aux délits, pour éviter cette trop fréquente et souvent trop facile déclaration. Art. 13 du projet (17 de la commission.)

Dans tous les cas de récidive, nous donnons d'ailleurs aux juges la faculté de doubler les amendes. La peine de l'amende est souvent préférable, en pareille matière, à celle de la prison.

Art. 14 du projet (18 de la commission.) L'art. 14 est une confirmation du droit commun, qui prohibe le cumul des peines, et veut que la peine la plus forte soit seule prononcée pour tous les faits antérieurs au premier acte de poursuite. Des difficultés s'étant élevées sur l'application de ce principe aux matières spéciales, vous avez jugé à propos d'en faire l'objet d'une disposition expresse dans la loi du 5 juillet 1844 ; il y a lieu de la répéter ici.

Art. 15 du projet (19 de la commission.) L'article 15 est aussi la reproduction textuelle de l'article correspondant de la loi des brevets.

Aux termes du premier paragraphe de cet article, l'action correctionnelle ne peut être exercée par le ministère public que sur la plainte de la partie lésée. Cette partie peut, en effet, n'avoir plus d'intérêt à conserver le droit privatif que le dépôt lui a fait acquérir; elle peut, d'ailleurs, avoir permis la reproduction de son modèle ou de son dessin.

D'après le second paragraphe du même article, si le prévenu fait valoir des moyens de nullité ou de déchéance, ou soulève des questions relatives à la propriété du droit d'exploitation de modèles ou dessins de fabriques, le tribunal correctionnel statuera sur l'exception.

Bien que les tribunaux de commerce et non les tribunaux civils soient chargés de prononcer sur ces questions de propriété, votre commission a trouvé, comme le Gouvernement, qu'il y avait lieu d'investir les tribunaux correctionnels de la faculté de prononcer sur ces matières, dans le cas prévu par l'article. Les motifs qui ont dirigé votre

vote l'année dernière, dans la discussion de la loi des brevets, subsistaient ici avec toute leur force. Il faut éviter à tout prix les lenteurs et les incidents que les contrefacteurs font naître pour éterniser les poursuites, les rendre souvent illusoires et dans tous les cas pour en dégoûter.

En laissant ainsi incidemment aux tribunaux correctionnels le droit de prononcer sur des questions de propriété, votre commission a voulu qu'ils pussent trouver dans l'avis du conseil des prud'hommes les mêmes lumières que les tribunaux de commerce pourraient y puiser, et nous les avons autorisés, s'il résultait de la nature de la contestation ou des débats qu'une expertise fût nécessaire, à prendre l'avis du conseil des prud'hommes.

Nous pensons que vous accorderez votre assentiment à cette proposition. La crainte des frais arrête une multitude de poursuites en contrefaçon; il faut les éviter aux parties, et protéger cette nature de propriété autant qu'il dépend de nous.

Ce motif et la célérité nécessaire en matière de saisie ont engagé votre commission à proposer à la Chambre de modifier l'article 16 du projet.

Art. 16 du projet (20 de la commission.)

Cet article, conforme aux dispositions de l'article 47 de la loi sur les brevets d'invention, oblige la partie lésée à s'adresser au président du tribunal civil pour faire procéder à la saisie des objets contrefaits.

En matière de brevets, les tribunaux civils sont compétents pour prononcer sur les questions de propriété; en matière de modèles et dessins de fabriques, ce sont, au contraire, les tribunaux de

commerce : on en a conclu qu'il n'existait pas les mêmes motifs pour s'adresser, en cas de saisie, au président de la juridiction civile, ainsi que le projet en fait l'obligation.

De nombreuses observations, présentées à la Chambre, tendaient à ce qu'elle donnât cette attribution au président du conseil des prud'hommes, qui prononce sans aucuns frais, et sans que la partie ait besoin de recourir à des officiers ministériels dont le concours est indispensable devant le président du tribunal civil.

Nous n'avons pas cru que le président du conseil des prud'hommes eût qualité pour cela. Les tribunaux de commerce, supérieurs aux conseils des prud'hommes, ne sont point chargés de l'exécution de leurs jugements; nous ne pouvions donc confier au président de ces conseils l'exercice d'un acte d'exécution.

Toutefois nous avons cherché à concilier tous les intérêts, et nous vous proposons d'attribuer au juge de paix le droit d'ordonner la saisie. Devant ce magistrat on peut procéder sans l'assistance d'officiers ministériels. On est d'ailleurs toujours sûr d'obtenir son concours rapidement et dans tous les lieux.

Son intervention offrira plus de garanties que celle des commissaires de police, qui est seule requise aujourd'hui.

Le conseil général des manufactures aurait voulu que le mode de procéder aux saisies actuellement en usage fût continué, et que, pour arriver à toute la promptitude et à toute l'économie désirables, le

projet de loi contînt une disposition analogue à celle de l'article 8 du décret du 5 septembre 1810, ainsi conçu :

« La saisie des ouvrages dont la marque aurait été contrefaite aura lieu sur la simple réquisition du propriétaire de cette marque; les officiers de police seront tenus de l'effectuer sur la présentation du procès-verbal de dépôt. »

Aux termes de l'article 3 de la loi du 19 juillet 1793, sur la propriété littéraire, ce sont aussi les officiers de paix qui agissent à la réquisition des auteurs.

Votre commission a pensé qu'il n'y avait point là assez de garanties, mais que ce ne devait point être une raison, ainsi que nous l'avons déjà exprimé, pour que l'ordonnance du président d'un tribunal de première instance fût nécessaire pour pouvoir effectuer la saisie d'une pièce d'étoffe ou d'une pendule, ou même celle des planches, rouleaux ou moules ayant servi *spécialement* à la fabrication.

En matière de brevets il doit en être différemment, car la saisie peut arrêter tout à coup une fabrication, puisqu'elle porte presque toujours sur un mécanisme, sur un procédé. En matière de contrefaçon de modèles ou dessins, la fabrication ne peut jamais être paralysée; il n'y a lieu à saisir que des objets spéciaux.

Le plus souvent la saisie de ces objets sera réelle. Il nous paraît inutile qu'il y ait dans ce cas, ainsi que le porte le projet du Gouvernement, une désignation et une description détaillées de l'objet

*

saisi, et, encore plus, d'autoriser le juge de paix à nommer un expert pour aider l'huissier dans sa description.

Tout cela était nécessaire en matière de brevets; mais ces formalités dégénéreraient en frais frustratoires quand il s'agit de simples contrefaçons de dessins de fabriques.

Cependant, s'il se présentait un cas où il parût utile de suppléer à la saisie par la description détaillée des objets prétendus contrefaits, nous estimons, avec le projet, que le juge doit avoir la faculté de l'ordonner et de nommer un expert s'il en reconnaît la nécessité.

Dans tous les cas, pour éviter les saisies inopportunes et illégitimes, et pourvoir au paiement des dommages et intérêts qui pourraient être prononcés contre le saisissant, le juge chargé d'ordonner la saisie pourra imposer au requérant un cautionnement qu'il sera tenu de consigner avant d'y faire procéder. Nous vous proposons de décider, comme dans la loi des brevets, que l'étranger qui requerra la saisie y sera toujours assujetti. Vous n'hésiterez pas à sanctionner cette disposition dont vous avez reconnu toute l'utilité lors de la discussion de la loi du 5 juillet de l'année dernière.

Art. 17 du projet (21 de la commission.)

L'article 17 est encore la reproduction d'une disposition de la même loi; il prononce la nullité de toute saisie, dans le cas où il n'y serait pas donné suite dans le délai de huitaine, outre celui des distances, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés. Le projet en défère l'appréciation au tribunal de commerce, puisque c'est

ce tribunal et non le tribunal civil qui est chargé de prononcer sur toutes les contestations relatives à la propriété du droit d'exploitation des modèles ou dessins de fabrique.

Art. 18 du projet (22 de la commission.)

Nous retrouvons encore, dans l'article 18, les dispositions de la loi des brevets qui ordonnent la confiscation, au profit des inventeurs, de tous objets contrefaits ou des ustensiles ayant servi *spécialement* à la fabrication, le tout sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Si le prévenu de contrefaçon est acquitté, le législateur a voulu, dans la loi des brevets, qu'il ne fût point exempt de la responsabilité civile résultant de l'application de l'article 1382 du Code civil; il a laissé au tribunal correctionnel saisi du jugement du délit la faculté de prononcer, le cas échéant, de simples condamnations civiles contre le prévenu acquitté, tout comme l'article 191 du Code d'instruction criminelle permet d'en prononcer en sa faveur.

Les mêmes motifs existaient dans la circonstance actuelle pour que le tribunal pût, en cas d'acquittement, statuer sur les dommages-intérêts qui seraient respectivement demandés. En effet, pour éviter les lenteurs et les frais, le projet attribue incidemment aux tribunaux correctionnels le jugement de toutes les questions de propriété de modèles et dessins de fabriques; et si l'article 191 du Code d'instruction criminelle ne donne en général le pouvoir à ces tribunaux de prononcer des condamnations civiles qu'en faveur des prévenus acquittés, les articles 358 et 359 du même Code

contiennent un précédent qui vous a paru applicable dans la discussion d'une loi analogue, et qui l'est également dans celle-ci.

TITRE V.

Dispositions relatives aux étrangers.

Art. 19 du projet (23 de la commission.)

Ce Titre ne se compose que d'un seul article pris avec raison dans la loi des brevets d'invention, article portant que les étrangers jouiront en France de tous les droits garantis par la présente loi, en remplissant les formalités et conditions qui y sont déterminées.

Il est fort inutile de reproduire ici tous les motifs qui ont fait adopter cette disposition par cette Chambre, après une brillante et savante discussion encore présente à tous les esprits.

Le champ du commerce et de l'industrie est ouvert, dans ce Royaume, à l'étranger aussi bien qu'au Français; tous deux y ont des droits égaux, et l'étranger qui vivifie le travail national et l'industrie française par des procédés nouveaux, ou qui l'enrichit par des dessins ou des modèles perfectionnés, mérite, d'une manière toute spéciale, la protection de sa patrie d'adoption; elle ne saurait la lui refuser sans manquer à ses plus chers, à ses plus pressants, en un mot à ses véritables intérêts.

TITRE VI.

Dispositions particulières.

L'article 20 dispose, comme l'article correspondant de la loi des brevets : (Art. 20 du projet (24 de la commission.)

1° Que la loi n'aura d'effet que trois mois après sa promulgation;

2° Que des ordonnances royales portant règlement d'administration publique pourront en appliquer les dispositions aux colonies, avec les modifications qui seront jugées nécessaires.

Quoique les motifs donnés par le Gouvernement pour vous faire adopter les dispositions du premier paragraphe n'aient plus la même force, puisque nous avons jugé à propos de vous présenter (article 4) le classement que le Gouvernement se réservait de faire, nous n'en concluons pas moins à l'adoption des deux paragraphes de cet article, que justifient vos précédents débats.

L'article 21 abroge les dispositions contenues dans les articles 14 et 19 de la loi du 18 mars 1806, et toutes dispositions antérieures relatives aux dessins et modèles de fabriques. (Art. 21 du projet (25 de la commission.)

La session est trop avancée pour que la Chambre s'occupe, cette année, du projet de loi dont nous venons de l'entretenir. Au commencement de la session prochaine, elle se trouvera appelée à délibérer sur trois projets de lois très-importants pour l'industrie, ayant tous quelque affinité ou du moins quelques points de contact entre eux.

Celui que nous lui soumettons est destiné à

faire suite, en quelque sorte, à la loi sur les brevets d'invention ; il est destiné à remplacer une législation insuffisante ; mais cette législation, tout insuffisante qu'elle était, nous a valu la primauté dont notre patrie jouit dans les industries qui empruntent l'art du dessin. Elle le doit, non-seulement à ses nombreuses et brillantes écoles de beaux-arts, mais encore à ce qu'elle a été la première à reconnaître la propriété des modèles et dessins de fabriques.

L'Angleterre nous est demeurée inférieure en tout ce qui touche à l'ornementation et aux arts, pour ne nous avoir pas devancés ou suivis dans cette voie.

Travaillons à réserver à la France le sceptre du goût, et, pour cela, n'hésitons pas à adopter des dispositions qui continuent à donner à l'industrie la juste rémunération et les garanties qu'elle réclame pour pouvoir occuper et rétribuer convenablement les artistes qui ont puisé l'inspiration du beau dans nos académies et dans nos écoles.

Tel est le but que le législateur doit se proposer ; tel est celui que la commission espère que la Chambre atteindra si elle veut bien adopter le projet de loi avec les amendements dont elle a eu l'honneur de l'entretenir.

PROJET DE LOI

AMENDÉ PAR LA COMMISSION.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
TITRE PREMIER. *Dispositions générales.*	TITRE PREMIER. *Dispositions générales.*
ARTICLE PREMIER.	ARTICLE PREMIER.
Toute personne qui aura composé, fait composer ou acquis un nouveau modèle ou dessin de fabrique aura le droit exclusif de l'exploiter, pour le temps et sous les conditions ci-après déterminées.	Comme au projet.
ART. 2.	ART. 2.
Sont réputés modèles ou dessins de fabriques toutes combinaisons de tissage et toutes dispositions de dessin, de peinture ou de sculpture, appliquées à la composition d'objets industriels.	Sont réputés modèles ou dessins de fabriques tous effets obtenus par des combinaisons de tissage et tous autres ouvrages de dessin, peinture ou sculpture appliqués à la composition d'objets industriels.
	ART. 3.
Aucune disposition de dessin, de peinture ou de sculpture ne pourra être employée dans la composition d'un modèle ou d'un dessin de fabrique, au préjudice des droits résultant de la loi du 19 juillet 1793 pour les auteurs de productions appartenant aux beaux-arts.	Aucune production de dessin, de peinture ou de sculpture ne pourra entrer dans la composition d'un modèle ou d'un dessin de fabrique au préjudice des droits résultant de la loi du 19 juillet 1793, pour les auteurs de productions appartenant aux beaux-arts.

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

ART. 3.

La durée du droit exclusif d'exploitation garanti par l'article 1er sera de deux, cinq, dix ou quinze années, suivant la nature des produits.

Un règlement d'administration publique déterminera le classement des produits pour l'application de cette disposition. Ce classement pourra être ultérieurement complété ou modifié dans la même forme.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

ART. 4.

La durée du droit exclusif d'exploitation, garanti par l'article 1er, sera de cinq ans pour toutes les étoffes combinées d'armure en soie, laine ou coton, pour la bijouterie, l'ébénisterie, la tabletterie ;

Dix ans pour les étoffes et tissus brochés ou façonnés, gaufrages velours, tapis, papiers de tenture, estampages, pour la cristallerie, les porcelaines et objets de moulage en métaux et autres matières ;

Trente ans pour dessins ayant le caractère artistique et appliqués à l'orfévrerie, aux bronzes, aux tapis d'une seule pièce dits *d'Aubusson*, aux tapisseries pour meubles et tentures.

La durée du droit exclusif d'exploitation des produits non indiqués au présent article, sera réglée conformément au privilége accordé aux industries de même espèce ou analogues. Des ordonnances du Roi, portant règlement d'administration publique détermineront la classe à laquelle ces produits devront appartenir.

TITRE II.

Du dépôt des modèles et dessins de fabriques.

ART. 4.

Quiconque voudra s'assurer

TITRE II.

Du dépôt des modèles ou dessins de fabriques.

ART. 5.

Quiconque voudra s'assurer

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
le droit exclusif d'exploitation d'un modèle ou d'un dessin de fabrique devra, avant toute livraison de produits exécutés sur ledit modèle ou dessin, en déposer l'esquisse ou l'échantillon au greffe du tribunal de commerce de son arrondissement. La date de ce dépôt constituera le point de départ des droits du déposant.	le droit exclusif d'exploitation d'un modèle ou d'un dessin de fabrique devra, avant toute livraison de produits exécutés sur ledit modèle ou dessin, en déposer l'esquisse ou l'échantillon au secrétariat des conseils de prud'hommes pour les fabriques soumises à sa juridiction, et pour toutes les fabriques situées hors du ressort d'un conseil de prud'hommes, aux greffes des tribunaux de commerce ou aux greffes des tribunaux de première instance dans les arrondissements où les tribunaux civils exerceront la juridiction des tribunaux de commerce. La date de ce dépôt constituera le point de départ des droits du déposant.
ART. 5. Chaque dépôt sera constaté au moyen d'un procès-verbal dressé sur un registre à ce destiné, par le greffier du tribunal de commerce, et signé par le déposant ou son fondé de pouvoirs. Les esquisses ou échantillons devront être déposés en double exemplaire; chaque exemplaire sous une enveloppe séparée et scellée du cachet du déposant. Il ne sera dressé qu'un seul procès-verbal pour tous	ART. 6. Chaque dépôt sera constaté au moyen d'un procès-verbal dressé sur un registre à ce destiné par le secrétaire du conseil des prud'hommes ou le greffier du tribunal de commerce ou du tribunal civil. Ce procès-verbal sera signé par le déposant ou son fondé de pouvoirs, ainsi que par l'officier public qui l'aura reçu. Les esquisses ou échantillons devront être déposés en double exemplaire. Ces deux exemplaires

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
les modèles ou dessins appartenant à la même personne qui seront déposés en même temps.	seront placés dans une enveloppe séparée qui sera scellée du cachet du déposant. Il ne sera dressé qu'un seul procès-verbal, et il pourra n'être employé qu'une seule enveloppe pour tous les modèles ou dessins de même classe, appartenant à la même personne, qui seront déposés en même temps. Le secrétaire ou greffier mettra son visa sur l'enveloppe et y apposera le sceau de sa juridiction.
Les procès-verbaux énonceront le jour et l'heure du dépôt, ainsi que le nombre, la nature et la destination des modèles ou dessins déposés.	Les procès-verbaux énonceront le jour et l'heure du dépôt, ainsi que le nombre, la nature et la destination des modèles ou dessins déposés.
ART. 6.	ART. 7.
Il sera payé au greffier du tribunal de commerce un droit fixe d'un franc pour la rédaction de chaque procès-verbal et la délivrance de la première expédition, non compris le remboursement des frais de timbre et d'enregistrement.	Il sera payé au secrétaire ou greffier un droit fixe de 3 fr. pour la rédaction de chaque procès-verbal constatant le dépôt d'une enveloppe contenant plusieurs modèles ou dessins. Lorsque l'enveloppe n'en contiendra qu'un seul, ce droit sera réduit à 1 fr. Toute fausse déclaration faite pour éviter le paiement du droit énoncé au premier paragraphe du présent article, sera punie d'une amende de 100 fr. La première expédition du procès-verbal sera délivrée gratuitement. Il sera tenu compte des frais

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
Le même droit d'un franc sera payé pour la délivrance de toute expédition ultérieure entière, ou par extrait, dudit procès-verbal, non compris le remboursement des mêmes frais.	de timbre et d'enregistrement, quand il y aura lieu. Le même droit de 1 franc sera payé pour la délivrance de toute expédition ultérieure entière ou par extrait dudit procès-verbal, non compris le remboursement des mêmes frais.
ART. 7.	ART. 8.
Les esquisses ou échantillons déposés resteront sous cachet pendant un temps qui sera déterminé, suivant la classe à laquelle les produits appartiendront, par le règlement à intervenir en exécution de l'article 3.	Les esquisses ou échantillons déposés resteront sous cachet pendant un temps qui sera déterminé, suivant la classe à laquelle les produits appartiendront, par des règlements d'administration publique.
	ART. 9.
	En cas de contestation entre deux ou plusieurs fabricants sur la propriété d'un dessin ou modèle, le conseil des prud'-hommes procédera à l'ouverture des enveloppes qui auront été déposées par les parties; il fournira un certificat indiquant le nom du fabricant qui aura la priorité de date.
TITRE III. *Des nullités et déchéances, et des actions y relatives.*	TITRE III. *Des nullités, déchéances et actions y relatives.*
ART. 8.	ART. 10.
Seront nuls et de nul effet les dépôts effectués dans les cas suivants :	Seront nuls et de nul effet les dépôts effectués, si le modèle ou dessin dont l'échantillon a

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
1° Si la même enveloppe contient l'esquisse ou l'échantillon de plus d'un modèle ou dessin complet ;	été déposé n'est pas nouveau, ou si le dépôt n'a été effectué qu'après livraison de produits exécutés sur ledit modèle.
2° Si le modèle ou dessin dont l'esquisse ou l'échantillon a été déposé n'est pas nouveau, ou si le dépôt n'a été effectué qu'après livraison de produits exécutés sur ledit modèle ou dessin.	
ART. 9.	ART. 11.
Sera déchu des droits résultant du dépôt :	Sera déchu des droits résultant du dépôt :
1° Le déposant qui n'aura pas exploité en France le modèle ou dessin faisant l'objet du dépôt, avant l'expiration du temps pendant lequel les esquisses ou échantillons doivent rester sous cachet en exécution de l'article 7 ;	1° Le déposant qui n'aura pas exploité en France le modèle ou dessin faisant l'objet du dépôt dans le cours des deux années qui auront suivi ledit dépôt, à moins qu'il n'en ait été empêché pour cas de force majeure;
2° Le déposant qui aura introduit en France des produits fabriqués en pays étrangers sur le modèle ou dessin déposé.	2° Le déposant qui aura introduit en France des produits fabriqués en pays étrangers sur le modèle ou dessin déposé.
ART. 10.	ART. 12.
Les actions en nullité ou en déchéance et les contestations relatives à la propriété du droit d'exploitation des modèles ou dessins de fabriques seront portées devant les tribunaux de commerce.	Comme à l'article 10 du projet.

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

ART. 13.

Les contestations ne pourront être portées devant les tribunaux, qu'après avoir subi le préliminaire de conciliation devant le conseil des prud'hommes au secrétariat duquel les modèles et dessins sont déposés.

ART. 14.

Le tribunal de commerce pourra, avant de prononcer, prendre l'avis du conseil des prud'hommes, sans préjudice du droit qu'il aura d'ordonner une expertise dans tous les cas où il le jugera convenable.

TITRE IV.

De la contrefaçon, des poursuites et des peines.

ART. 11.

Toute atteinte portée aux droits garantis par la présente loi, soit par la reproduction, soit par l'imitation frauduleuse sur un produit de même nature ou de nature différente, d'un modèle ou d'un dessin dont l'esquisse ou l'échantillon a été régulièrement déposé, constitue le délit de contrefaçon. Ce délit sera puni d'une amende de 100 francs à 2.000 francs.

Seront punis de la même

TITRE IV.

De la contrefaçon, des poursuites et des peines.

ART. 15.

Comme à l'article 11 du projet.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
peine ceux qui auront sciemment recélé, vendu, exposé en vente ou introduit sur le territoire français, un ou plusieurs produits exécutés sur un modèle ou sur un dessin contrefait. Si la reproduction a eu lieu par le moyen du surmoulage, l'amende sera de 200 francs à 4.000 francs.	
ART. 12. S'il y a récidive, il sera prononcé, outre l'amende, un emprisonnement d'un mois à six mois, dans le cas prévu par les deux premiers paragraphes de l'article précédent, et de deux mois à un an dans le cas prévu par le dernier paragraphe du même article. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le prévenu, dans les cinq années antérieures, une condamnation pour un des délits prévus par la présente loi.	ART. 15. S'il y a récidive, il sera prononcé, outre l'amende, qui pourra être portée au double, un emprisonnement de quinze jours à trois mois dans le cas prévu par les deux premiers paragraphes de l'article précédent, et de un mois à six mois dans le cas prévu par le dernier paragraphe du même article. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le prévenu, dans les cinq années antérieures, une condamnation pour un des délits prévus par la présente loi.
ART. 13. L'article 463 du Code pénal pourra être appliqué aux délits prévus par la présente loi.	ART. 17. L'article 463 du Code pénal pourra être appliqué aux délits prévus par les dispositions qui précèdent.
ART. 14. Les peines établies par la présente loi ne pourront être cumulées.	ART. 18. Comme à l'article 14 du projet.

PROJET DE LOI
présenté par le Gouvernement.

La peine la plus forte sera seule prononcée pour tous les faits antérieurs au premier acte de poursuite.

ART. 15.

L'action correctionnelle, pour l'application des peines ci-dessus, ne pourra être exercée par le ministère public que sur la plainte de la partie lésée.

Si, devant le tribunal correctionnel, le prévenu fait valoir des moyens de nullité ou de déchéance, ou soulève des questions relatives à la propriété du droit d'exploitation des modèles ou dessins de fabrique, le même tribunal statuera sur l'exception.

ART. 16.

La partie lésée pourra, en vertu d'une ordonnance du président du tribunal de première instance, faire procéder par tous huissiers à la désignation et description détaillées, avec ou sans saisie, des produits exécutés sur un modèle ou dessin prétendu contrefait, et à celles des

AMENDEMENTS
proposés par la Commission.

ART. 19.

L'action correctionnelle, pour l'application des peines ci-dessus, ne pourra être exercée par le ministère public que sur la plainte de la partie lésée.

Si, devant le tribunal correctionnel, le prévenu fait valoir des moyens de nullité ou de déchéance, ou soulève des questions relatives à la propriété du droit d'exploitation des modèles ou dessins de fabrique, le même tribunal statuera sur l'exception.

S'il résulte de la nature de la contestation ou des débats qu'une expertise soit nécessaire, le tribunal pourra, avant de l'ordonner, prendre l'avis du conseil des prud'hommes.

ART. 20.

La partie lésée pourra, en vertu d'une ordonnance du juge de paix, faire procéder par tous huissiers à la saisie des produits exécutés sur un modèle ou dessin prétendu contrefait, et à celles des planches, cartons, moules, matrices, rouleaux ou autres objets

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
planches, cartons, moules, matrices, rouleaux ou autres objets ayant servi spécialement à la fabrication.	ayant servi spécialement à la fabrication.
L'ordonnance sera rendue sur simple requête et sur la production du procès-verbal de dépôt mentionné dans l'article 5 ; elle contiendra, s'il y a lieu, nomination d'un expert pour aider l'huissier dans sa description.	L'ordonnance sera rendue sur une simple demande signée par la partie ou par son fondé de pouvoirs, et sur la production du procès-verbal du dépôt mentionné dans l'article 6. Le juge de paix pourra ordonner qu'il soit suppléé à la saisie par la désignation et la description détaillées des objets susceptibles d'être saisis. Dans ce cas, l'ordonnance contiendra, s'il y lieu, nomination d'un expert pour aider l'huissier dans sa description.
Ladite ordonnance pourra imposer au requérant un cautionnement qu'il sera tenu de consigner avant de faire procéder à la saisie.	Ladite ordonnance pourra imposer au requérant un cautionnement qu'il sera tenu de consigner avant de faire procéder à la saisie. Un cautionnement sera toujours imposé à l'étranger qui requerra la saisie.
Il sera laissé copie au détenteur des objets saisis ou décrits, tant de l'ordonnance que de l'acte constatant le dépôt du cautionnement, le cas échéant ; le tout à peine de nullité et de dommages-intérêts contre l'huissier.	Il sera laissé copie au détenteur des objets saisis ou décrits, tant de l'ordonnance que de l'acte constatant le dépôt du cautionnement, le cas échéant ; le tout à peine de nullité et de dommages-intérêts contre l'huissier.
ART. 17. A défaut par le requérant de	ART. 21. A défaut par le requérant de

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
s'être pourvu, soit par la voie civile, soit par la voie correctionnelle, dans le délai de huitaine, outre un jour par 5 myriamètres de distance entre le lieu où se trouvent les objets décrits ou saisis et le domicile du contrefacteur, recéleur, introducteur ou débitant, la description ou saisie sera nulle de plein droit, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourront être réclamés, s'il y a lieu, devant le tribunal de commerce.	s'être pourvu, soit par la voie civile, soit par la voie correctionnelle, dans le délai de huitaine, outre un jour par 5 myriamètres de distance entre le lieu où se trouvent les objets saisis ou décrits et le domicile du contrefacteur, recéleur, introducteur ou débitant, la saisie ou la description sera nulle de plein droit, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourront être réclamés, s'il y a lieu, devant le tribunal de commerce.
ART. 18.	ART. 22.
La confiscation des produits fabriqués sur un modèle ou sur un dessin contrefait, et, le cas échéant, celle des instruments ou ustensiles ayant servi spécialement à la fabrication, seront prononcées contre le contrefacteur, le recéleur, l'introducteur ou le débitant. Les objets confisqués seront remis à la partie lésée, sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, et de l'affiche du jugement, s'il y a lieu. Dans le cas d'acquittement, le tribunal statuera sur les dommages-intérêts qui seraient respectivement demandés, et il pourra ordonner la remise à la partie lésée des objets saisis ou décrits, sans préjudice de plus	Comme à l'article 18 du projet.

PROJET DE LOI *présenté par le Gouvernement.*	AMENDEMENTS *proposés par la Commission.*
amples dommages-intérêts, s'il y a lieu.	
TITRE V. *Dispositions relatives aux étrangers.*	TITRE V. *Dispositions relatives aux étrangers.*
ART. 19.	ART. 23.
Les étrangers jouiront en France des droits garantis par la présente loi, en remplissant les formalités et conditions qui y sont déterminées.	Comme à l'article 19 du projet.
TITRE VI. *Dispositions particulières.*	TITRE VI. *Dispositions particulières.*
ART. 20.	ART. 24.
La présente loi n'aura effet que trois mois après sa promulgation.	Comme à l'article 20 du projet.
Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique pourront en appliquer les dispositions aux colonies, avec les modifications qui seront jugées nécessaires.	
ART. 21.	ART. 25.
Seront abrogés, à partir de la même époque, les articles 14 à 19 de la loi du 18 mars 1806, et toutes dispositions antérieures à la présente loi, relatives aux modèles et dessins de fabrique.	Comme à l'article 21 du projet.

SESSIONS
N° 160.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 juillet 1845.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le Comte PORTALIS, à l'occasion du décès de M. le Comte de BASTARD.

MESSIEURS LES PAIRS,

Quand les hommes d'élite qui font la force et l'ornement de cette Chambre nous sont successivement ravis, ils laissent après eux d'unanimes et profonds regrets. On serait tenté de croire que leur absence les rend plus présents à notre pensée, et que nous apprenons, de leur perte, à les estimer tout leur prix. Aussi, dans toutes les occasions où les conseils de leur expérience et les lumières de leur raison auraient éclairé nos délibérations, impatients de leur silence, interrogeons-nous du regard, par un mouvement involontaire, la place qu'ils occupaient, et d'où leur parole, désormais éteinte, ne retentira plus au milieu de nous.

C'est ce qui vous est sûrement arrivé, Messieurs, l'année dernière, lorsque de graves questions, qui intéressent à la fois la religion, les

mœurs, les lumières, la conscience de l'homme et du chrétien, les devoirs du père de famille et du citoyen, les droits de l'État et le maintien de l'ordre public, étaient agitées, dans cette enceinte avec tant d'autorité, de talent et d'éloquence. Durant la solennité de ces discussions, qui ont commandé l'attention du pays et mérité sa reconnaissance, celui dont la voix douce et persuasive, sans cesse animée d'un esprit de prudence et de circonspection, parvenait souvent à prévenir le choc des opinions et la lutte des doctrines et s'appliquait à les concilier toujours, ne s'est-il pas maintes fois présenté à votre souvenir comme au mien? Il me semblait, quant à moi, que son profond respect pour nos institutions, pour nos libertés, pour nos lois, son attachement héréditaire à nos maximes nationales auraient éclaté dans ses discours, et, peut-être rapproché des esprits qui, dans la diversité de leurs vues, tendaient cependant vers un but commun.

Mais, avant l'ouverture de cet important débat, et dès le commencement de la session, Dominique-François-Marie comte de Bastard venait d'être enlevé, à cette Chambre, par une longue et douloureuse maladie, lorsqu'il n'atteignait pas encore sa soixante et unième année.

La triste mission dont je viens m'acquitter aujourd'hui me devait échoir à plus d'un titre. M. de Bastard était plusieurs fois mon collègue, comme membre et vice-président de cette Chambre et comme président à la cour de cassation. De plus, il était mon ami. Le rapprochement, j'allais dire

la parenté de nos opinions et de nos sentiments, la confiance qu'il m'accordait, ont, sans doute, déterminé sa famille à me donner la sienne, et, à se reposer sur moi du soin de lui rendre un pieux devoir.

C'est une tâche qui m'est amère et dont j'ai retardé jusqu'ici, comme malgré moi, le pénible accomplissement. Vous m'excuserez, Messieurs, si je ne puis échapper à un douloureux retour sur moi-même et vous ne refuserez pas de vous associer à ma tristesse. C'est pour la troisième fois, depuis trois ans, que je viens, à cette tribune, dire un dernier adieu à trois de nos honorables collègues, que j'honorai le plus et qui m'aimèrent le mieux.

Dans notre ancienne France, la noblesse tirait son origine de l'étroite alliance de la justice et des armes. Elle devait à l'État, et au même titre, le service judiciaire et le service militaire. Si, plus tard, les plus puissants et les plus guerriers d'entre les seigneurs, se départirent du premier, un grand nombre y demeura fidèle. François de Bastard descendait d'une de ces familles. Ses pères, établis à Toulouse vers le milieu du règne de Louis XIII, furent affiliés, à cette antique cité, par les honneurs du capitoulat. Dans cette ville vouée au culte des lois et de la jurisprudence, dans cette Rome de l'Aquitaine, qui avait son capitole et où florissait l'étude du droit romain, un des fils du capitoul de Bastard résolut de marcher sur les traces de ces jurisconsultes législateurs qui, après tant de siè-

cles, étaient encore la lumière des nations et dont les oracles, journellement invoqués dans les tribunaux, y recevaient le nom glorieux de *raison écrite*. Entré au barreau, il se maintint à la tête de l'Ordre. Tout ressortait alors du cabinet de l'avocat. Le droit des fiefs, les matières bénéficiales, les questions domaniales et fiscales, la compétence des tribunaux, l'ordre des juridictions, les droits du Roi, la souveraineté de l'État. Il n'existait point de partage entre l'administration et la justice. Tout ce qui était contentieux aboutissait à une multitude de siéges juridictionnels, s'instruisait juridiquement et se terminait par des jugements. Aucun jugement n'intervenait sans avoir été préparé par les consultations, les *factums*, les mémoires, les plaidoiries des avocats. Cette grande élaboration, cette indispensable triture des affaires publiques et privées, dans des discussions orales ou écrites, constituaient leur domaine. Il ne faut donc point s'étonner si, durant les XV^e^ et XVI^e^ siècles, d'illustres avocats devinrent la souche des grandes familles parlementaires. Le petit-fils de Bastard l'avocat fut, pendant soixante et dix ans, l'honneur et la lumière du Parlement de Toulouse dont il mourut le doyen : *toujours loué, jamais assez loué à cause de sa haute intelligence et de sa supréme intégrité*, a dit de lui, avec sa parole énergique, un docte jurisconsulte (1), son compatriote et son contemporain.

---

(1) *Senator semper laudatus nunquam satis laudatur,*

François de Bastard accepta cette noble et glorieuse succession. Il n'avait pas encore atteint sa vingt-cinquième année, quand il fut appelé en 1808, à faire partie de la cour d'appel de Paris, en qualité de juge-auditeur. A cette époque, les juges-auditeurs n'étaient pas exclusivement destinés à la carrière de la judicature. Celle de l'administration leur était ouverte, et un certain nombre d'emplois administratifs leur étaient réservés. C'est ainsi que l'Empereur Napoléon réalisait alors une de ces fécondes pensées de fondateur d'empire, une de ces grandes vues d'organisation qui recommandent sa mémoire à l'admiration de la postérité, non moins que son génie militaire. La jeunesse était surtout l'objet de sa sollicitude. Si elle venait à s'engager dans des voies périlleuses, elle ne pouvait s'en prendre qu'à elle-même. Pour exciter en elle la louable ambition de se consacrer au service de l'État, il lui en ouvrit toutes les avenues, et il l'y attirait par une honorable émulation. Le succès a justifié ces dispositions.

Né sous un ordre de choses séparé des temps actuels par un abîme, mais pendant les dernières années qui ont précédé la Révolution, l'éducation de François de Bastard commença avec elle. C'était une rude maîtresse : peu favorable aux études classiques, elle mettait l'enseignement en action ; ses leçons étaient de graves événements qui chan-

---

propter ingenium eximium summamque integritatem ; Ferrière, *Traité des Tutelles,* in-4°, 1766. *Éloge* de M. de Bastard, doyen du Parlement de Toulouse, p. 267.

geaient la face du pays et les destinées de presque toutes les familles. Au milieu de la lutte acharnée de deux opinions opposées et de deux régimes ennemis, François de Bastard ne pouvait demeurer étranger aux sentiments généreux, aux inspirations libérales, à cette manière large et philosophique d'envisager les objets qui, en 1789, avaient plus ou moins envahi toutes les âmes.

Toutefois, les souvenirs domestiques lui rendaient chères certaincs traditions des anciens temps, et il aurait voulu retenir une bonne part de ce qui s'écroulait. Il déplorait les ruines que la Révolution avait faites; il détestait ses excès, mais il s'attachait à cette nouvelle constitution de la société, conforme au progrès des idées et mieux apropriée à l'état des choses, qui s'était fait jour au travers des tempêtes politiques et des discordes civiles. Il était l'homme de son temps avec les inclinations d'une honnête et vertueuse nature.

Ses débuts dans la magistrature furent brillants. Il exerça de bonne heure, avec distinction, des fonctions difficiles. La présidence des cours d'assises est une épreuve que ne subissent pas toujours, avec un égal succès, les bons magistrats. Il y a dans la direction de ce drame judiciaire, dont le triomphe de la justice et de la vérité doit être le dénouement, une responsabilité si grave, que les caractères les plus fermes en sont quelquefois ébranlés. Conserver le fil conducteur de l'instruction écrite au milieu des complications du débat oral, aider les témoins distraits ou troublés, par le spectacle de l'audience, à retrouver leurs impressions premières, et à dé-

clarer avec sincérité et simplicité, ce qu'ils ont vu ou ce qu'ils ont entendu, faciliter aux jurés l'intelligence du sens véritable des déclarations des témoins; favoriser la légitime et loyale défense des accusés, et les protéger contre leurs propres préoccupations et celles de leur défenseur, se dégager de toutes les préventions et de tous les systèmes; dominer les passions qui luttent dans ces moments décisifs, et ne se laisser surprendre par aucune: telle est la fonction redoutable, tels sont les devoirs rigoureux du magistrat, chargé de représenter la société dans l'exercice du plus saint et du plus nécessaire de ses droits. L'inébranlable volonté d'être juste ne lui suffit pas, il faut qu'il soit en sa puissance d'être impassible, qu'il sache résister également aux éblouissements de l'esprit et aux entraînements du cœur.

Les villes de Paris, de Lyon, de Bourg, gardent le souvenir des sessions présidées par le comte de Bastard en 1814 et en 1816.

A Paris, il se trouvait en présence d'un de ces forfaits commis dans l'ombre, dont la révélation inattendue consterne toute une cité. Une cupidité effrénée étouffant, dans l'âme d'un frère, le cri de la nature, en avait fait l'assassin de son frère. Les révoltantes circonstances du crime étaient, s'il se peut, plus atroces que le crime même. De longs et déchirants débats maîtrisaient l'attention publique, dirigés avec une sagacité remarquable et une dignité soutenue, que tempérait une douceur mêlée de pitié: ils laissaient les âmes courbées sous le poids d'un morne accablement. Tout à coup

à la voix du président, elles respirent, un rayon céleste brille au sein de cette profonde horreur. Au nom de la miséricorde divine, des paroles touchantes et chrétiennes évoquent le repentir, une lueur d'espoir pénètre au cœur du coupable, la consolation rentre au cœur des assistants, jusqu'alors profondément humiliés à l'aspect d'une si odieuse dégradation de la nature humaine, une religieuse émotion les rend à leur propre estime.

A Lyon et à Bourg, François de Bastard eut à juger des délits politiques. Au sortir des crises révolutionnaires, après les dissensions intestines, sources de tant de haines et de ressentiments, lorsque le sol de la patrie tremble encore, les procès de cette nature sont de véritables combats. Non pas comme on l'a prétendu naguère, au mépris du droit et du fait, que la justice du pays soit alors l'instrument d'un parti belligérant qui, après la victoire, s'arroge incompétemment le pouvoir de juger ceux que la fortune et l'événement ont déjà condamnés, et de leur imputer leur défaite à crime. Mais parce qu'en ces moments difficiles et solennels, si le magistrat tient d'une main inflexible la balance égale entre tous les droits, il est en butte à toutes les attaques : alors, les passions opposées, qu'il doit contenir et non satisfaire, dans leur acharnement mutnel, se liguent contre lui; ceux, qui se constituent les champions exclusifs du pouvoir qu'ils compromettent, par leur violence, et qui voudraient travestir les jugements en d'indignes représailles, s'irritent de trouver, dans le juge, la sagesse unie au courage ; les autres préoc-

cupés de la justification et du triomphe d'une cause politique, bien plus que des intérêts et de la justification des accusés, voudraient que l'impartialité du magistrat dégénérât en une lâche connivence, et taxent d'iniquité la fermeté dans la modération. Le temps et le progrès des événements peuvent seuls imposer silence à ces injustes clameurs; ils ramènent la paix dans les esprits et avec elle la justice pour le juge.

Le bon sens public ne la fit pas longtemps attendre au comte de Bastard qui avait accepté, avec résolution, ces doubles reproches. Annulés les uns par les autres, ils lui méritèrent bientôt cette réputation d'intégrité qui est pour les magistrats la plus précieuse de toutes.

Cependant le monde avait changé de face, la plus haute fortune des temps modernes s'était évanouie; cet autre Alexandre, devant lequel l'univers se taisait, après avoir rempli la terre du bruit de son nom, commandé aux flots révolutionnaires et reconstitué l'ordre social parmi nous, venait de succomber sous le poids de ses victoires et de ses conquêtes. Relevé, un instant, de sa chute pour l'aggraver, et jeté par la tempête en un autre hémisphère, il laissait la France, en proie à l'étranger, et divisée avec elle-même.

Les hommes qui vivent à ces époques fatales où les Gouvernements chancèlent et tombent les uns sur les autres, sont, pour la plupart, livrés à de graves perplexités. Le Prince ou le Gouvernement qui les protégeait venant à leur manquer, ils ne savent plus où se prendre: ne se reconnaissant

aucun droit à la confiance du nouvel établissement politique, il est naturel qu'ils s'en défient. Contrariés dans leurs idées et dans leurs habitudes, souvent blessés dans leur amour-propre, incertains du drapeau qui leur assurera paix et protection, ils flottent péniblement au gré des inspirations opposées des partis, et des oscillations d'une opinion incertaine.

François de Bastard n'éprouva qu'à demi ce malaise de l'âme. Deux de ses frères avaient pris, il est vrai, une part honorable aux glorieuses campagnes de l'Empire, et l'arrivée des troupes étrangères sous les murs de la Capitale, affligea vivement son cœur. Mais ses souvenirs d'enfance et ses traditions domestiques le disposaient à se tourner du côté de l'espérance. L'alliance de l'ancienne dynastie avec les générations nouvelles, cimentée en présence des plus puissants monarques de l'Europe, par l'adoption des maximes du droit public constitutionnel, était pour lui le gage d'un avenir assuré. Officier de cette brave garde nationale de Paris, qui contribua si puissamment par son courage et sa sagesse au salut de la cité, il concourut efficacement avec elle, en 1814, au maintien de l'ordre et de la dignité nationale, en facilitant l'exécution des mesures qui hâtèrent une pacification nécessaire et généralement désirée.

En 1815, il fit preuve, comme magistrat, d'un dévouement éclairé à la cause royale, en restant à son poste et maintenant son indépendance, sans abandonner ses fonctions.

Sa conduite et ses opinions le désignaient au

Gouvernement comme un serviteur intelligent et fidèle. Président du collége électoral de Lectoure, au mois d'août 1815 : président de chambre à la cour royale de Paris, le 18 septembre de la même année : président du collége électoral du département de la Haute-Garonne, au mois de septembre 1816 ; premier président de la cour royale de Lyon, le 25 octobre suivant, le comte de Bastard reçut, sans en être ébloui, cette succession rapide de faveurs, ces preuves répétées d'une honorable confiance. Il s'en montra digne par sa modestie, son application au travail, son amour pour ses devoirs, la modération de ses sentiments.

Malheureusement tous les partisans du Roi et de la Monarchie ne comprenaient pas leurs devoirs de la même manière. En présence des intérêts froissés, des positions amoindries, des systèmes contrariés, des opinions républicaines et radicales toujours en révolte; il existait en France des hommes qui n'envisageaient la Restauration que comme un retour à l'ancien régime, avec quelque chose de plus ou quelque chose de moins. Plus malheureusement encore, ils formaient un parti qui se pressait autour du trône, en assiégeait les avenues, et, trop souvent, interceptait la vérité. Effacer, des intelligences, les idées : du cœur, les sentiments : de la vie civile, les habitudes que le temps, les événements, l'esprit du siècle, le concours de toutes choses y avaient implantés, c'était une entreprise au-dessus des forces humaines, qui mettait sans cesse en péril le Gouvernement établi et la société elle-même. Commencée

par la violence, en 1815, et poursuivie avec opiniâtreté, à travers les règnes de Louis XVIII et de Charles X, elle institua dans l'État une lutte intestine, qui ne cessa de le travailler jusqu'en 1830. Tant qu'elle dura, les hommes tels que François de Bastard, dans leur carrière politique, se trouvaient contraints, comme les Juifs de Zorobabel, de combattre d'une main, tandis qu'ils s'efforçaient d'édifier de l'autre. C'est ainsi qu'après avoir concouru à Toulouse, comme président du collége électoral, à l'exécution de la salutaire ordonnance du 5 septembre 1816; placé à Lyon, en 1817, au centre des agitations qui tourmentaient les départements de l'Isère et du Rhône, il dut employer tous ses efforts à faire prévaloir la vérité des faits pour calmer l'irritation des esprits et les apaiser en les éclairant.

En 1814, la Pairie avait été constituée d'une manière précaire et sur des bases fort étroites. Ses membres n'avaient reçu qu'une institution viagère. Les titulaires encore existants des anciennes duchés pairies laïques, d'anciens ducs, plusieurs noms historiques de notre vieille Monarchie, auxquels on avait adjoint quelques-unes de nos plus éclatantes renommées militaires et un plus grand nombre de sénateurs y furent appelés.

En 1815, la nécessité se fit sentir de fortifier les institutions sur lesquelles reposait la division des pouvoirs, fondement unique de la Monarchie constitutionnelle et des libertés publiques. L'élection répondait de l'indépendance de la partie mobile du corps législatif. L'hérédité vint garantir l'indépendance de sa partie stable. Un changement si pro-

fond dans la constitution de cette Chambre entraînait un changement analogue dans le système de sa composition. Destinée dans l'ordre politique à succéder à l'ancienne noblesse, désormais réduite à de simples distinctions honorifiques, la Pairie héréditaire, représentation nécessaire de toutes les illustrations anciennes et modernes, devait encore attirer à elle toutes les supériorités, et réunir, en faisceau, les principales notabilités nationales.

Une première promotion, contemporaine de l'ordonnance du 15 août 1815, fut un commencement d'exécution de ce plan. Une seconde promotion du 5 mars 1819 en fut la continuation. La position et la conduite du comte de Bastard devaient attirer sur lui l'attention du Monarque. Une étroite amitié l'unissait au Ministre dirigeant qui soutenait alors, avec courage et persévérance, la cause constitutionnelle. Le comte de Bastard fut fut élevé à la Pairie, ainsi que plusieurs de ses amis.

A cet instant l'horizon s'agrandit devant lui. De nouveaux devoirs lui étaient imposés. Ce n'est pas à vous, Messieurs, qu'il est nécessaire d'en rappeler la grandeur et la gravité. Il les accepta avec la ferme résolution de les accomplir. Il s'y dévoua sans relâche. Il les remplit, avec distinction, comme législateur et comme juge : toutefois le magistrat prédominait en lui.

Depuis cette époque, la vie du comte de Bastard se divisa en deux parts : à sa carrière de magistrat qu'il poursuivit avec un succès continu, vint s'adjoindre une carrière politique qui se subdivisait

elle-même, Pair de France, il prit une part active aux travaux parlementaires de la Chambre, et une part principale aux travaux judiciaires de ce haut jury national que la Charte a constitué et tient en réserve au sein de la Pairie.

Dans l'exercice de l'une et l'autre de ces fonctions élevées, il acquit cette haute considération, il se concilia cette bienveillante estime de tous ses collègues, qui contribuèrent si puissamment à faire tomber sur lui le choix du Roi, lorsqu'il donna plusieurs vice-présidents à cette Chambre.

Faut-il vous le représenter parcourant avec un égal succès cette double carrière?

N'avez-vous pas été les compagnons de ses travaux, les témoins de son application, de ses succès et de son zèle?

N'importe, il convient de les rappeler pour son honneur et pour votre gloire!

A son entrée dans cette Chambre, il prit part aux éloquentes discussions où furent approfondis, en 1819, ces problèmes ardus de haute philosophie légale, dont la solution sert de base à la législation qui garantit, parmi nous, la liberté de la presse et concilie son exercice avec le maintien de l'ordre public, en lui assignant des limites qu'avouent la raison et le droit.

De pareils codes ne sont pas l'œuvre d'un jour. Ils ont besoin d'être éprouvés. Le temps en révèle les imperfections, et c'est à l'impartiale initiative de l'expérience que sont dus les amendements qui les perfectionnent et les développements qui les complètent. En 1822, la discussion fut reprise,

une nouvelle loi avait été proposée. Outre plusieurs dispositions utiles et nécessaires qui ont été maintenues, elle contenait un changement capital dans l'ordre des juridictions : l'attribution des délits de la presse aux tribunaux correctionnels. Cette interversion des compétences, dont cette Chambre a demandé le redressement dès les premiers jours de l'ordre nouveau établi en 1830, fut combattue, avec énergie, par le comte de Bastard.

Selon lui, la juridiction du jury en matière de presse est de l'essence du gouvernement représentatif, dont l'opinion publique est le mobile comme l'utilité générale en est la fin. Le juge de la presse exerce implicitement un droit d'approbation et de censure sur les actes des pouvoirs publics; il concourt, avec la Chambre et les colléges électoraux à manifester l'opinion de tous. Pris parmi les citoyens, sorti des rangs du peuple, il doit représenter le pays dont il est l'organe. Investir de pareilles fonctions les magistrats inamovibles qui exercent le pouvoir judiciaire, c'est leur donner une attribution politique que, les dispositions de la Charte et la nature du Gouvernement qu'elle fonde, leur interdisent également. Le comte de Bastard développa cette thèse, à trois reprises différentes, avec chaleur et talent.

Il est naturel que l'on supporte avec impatience le partage d'une grande puissance; mais cette impatience même prouve combien ce partage est nécessaire. Les occasions de combattre ce dangereux système qui tend à vous réduire à un

muet consentement et à faire dégénérer en un rouage surabondant dans la machine constitutionnelle l'une des trois branches du pouvoir législatif étaient alors fréquentes. Le comte de Bastard les saisit toujours avec empressement.

Les droits de la Pairie, le libre exercice de la prérogative royale et les vrais principes de la constitution le trouvèrent toujours prêt à les soutenir. Il le fit avec une notable fermeté, en repoussant une loi sur les circonscriptions électorales, dictée par un esprit de réaction. Elle fractionnait un des départements de l'ouest en arrondissements vendéens et en arrondissements libéraux, partageait le département en deux nations, et, dans l'intérêt personnel de quelques Députés, perpétuait des divisions que la raison d'État conseillait d'effacer.

Une des plus graves questions qui se soient agitées dans les Chambres sous la Restauration, vint bientôt émouvoir profondément sa conscience d'homme, de chrétien, de Pair de France. Partisan aussi zélé qu'éclairé des salutaires doctrines qui ont séparé, parmi nous, le domaine, où doivent régner sans partage les lois politiques et civiles, du domaine de la conscience et de la foi, inaccessible à leur autorité, il leur demeura fidèle en cette importante conjoncture. On s'était demandé si les dispositions du Code pénal étaient suffisantes pour assurer la répression des délits commis dans les églises. Les cours royales et la cour de cassation étaient divisées sur ce point. La cour de cassation jugeait que ces délits étaient prévus et devaient

être punis des peines portées par la loi. Plusieurs cours royales soutenaient que les dispositions du Code pénal invoquées par la cour de cassation, étaient inapplicables aux délits spéciaux qu'il s'agissait de réprimer : elles tendaient à faire rentrer la législation française en matière religieuse, dans une voie dont elle était heureusement sortie. Loin d'envisager les attentats contre les choses sacrées, dans leur rapport avec l'ordre politique et la paix publique, elles voulaient que les peines instituées contre ces attentats le fussent au point de vue de la foi religieuse.

On se trouvait, au reste, à cause du conflit des jurisprudences, dans un des cas d'interprétation authentique prévus par la loi de 1807. Le Gouvernement présenta un projet de loi conforme aux principes qui avaient présidé à la rédaction du Code pénal. La loi nouvelle n'instituait point un crime nouveau, elle réparait l'omission dont on se plaignait, en précisant certaines circonstances aggravantes des vols ou autres délits qualifiés qui pouvaient se commettre dans les églises, et les réprimait par l'aggravation des peines portées par le Code. Elle ne satisfit point, elle ne pouvait satisfaire les esprits hostiles au divorce des choses religieuses et des choses civiles, et que blessait la sécularisation des lois. Le projet présenté ne put être adopté dans la session de 1824 ; et, en 1825, cédant à l'impulsion imprimée par la majorité de la Chambre des Députés, le Gouvernement présenta une loi sur le *sacrilége*.

Une semblable locution était déjà une déviation notable des principes de notre nouveau droit pu-

blic. Cette invasion du langage de la législation religieuse dans la législation pénale menaçait d'y introduire une confusion funeste dans les principes. Le comte de Bastard se distingua parmi les nombreux orateurs qui combattirent la loi. Il proposa de substituer aux mots de *sacrilége* et de *profanation*, une définition légale des faits ainsi qualifiés par le projet, et d'effacer la peine de mort d'une loi que l'on réclamait au nom d'une religion de charité et d'amour. Toute profession de foi dans une loi lui semblait inadmissible : et, quelle profession de foi que celle qui résultait uniquement de la supposition d'un crime détestable et de l'institution d'un supplice! L'amendement du comte de Bastard fut rejeté à la majorité de quatre voix. Néanmoins, la France dut à la Chambre des Pairs l'adoption d'une disposition qui faisait rentrer, au moins en partie, la loi du *sacrilége* dans les véritables conditions des lois pénales, libéralement conçues, et qui en prévenait l'abus. Le sacrilége et la profanation ne furent déclarés punissables qu'autant qu'ils auraient été commis publiquement.

La Chambre compte encore dans son sein plusieurs membres qui eurent part à ce triomphe de la raison et du bon droit. Notre illustre Président est un des principaux. Celui qui a l'honneur de parler devant vous, se fit un devoir et eut le bonheur de le seconder avec quelque succès. Il appartenait à la Chambre des Pairs de proposer après 1830, la révocation de la loi du sacrilége; elle ne manqua point à sa mission.

Une législation spéciale, qui a quelque affinité

avec la législation criminelle puisqu'elle institue une pénalité, devint aussi l'objet des méditations du comte de Bastard. Presqu'aussi ancienne que la société civile, abolie parmi nous dans un temps d'effervescence et d'anarchie, presqu'aussitôt rétablie pour faire rentrer la bonne foi dans le commerce, et le commerce dans le sein de la probité, c'est ainsi que s'exprimaient ses partisans, la contrainte par corps, repoussée par un grand nombre d'esprits éclairés, comme contraire à la dignité de l'homme, funeste à la société, à son avancement moral et au développement de ses richesses, était, depuis plusieurs années, l'objet de vives et nombreuses réclamations.

En 1829, le Gouvernement proposa de la réformer, en la maintenant. Rapporteur du projet de loi présenté, le comte de Bastard retraça l'histoire de ce mode d'exécution; il en défendit le principe au nom des intérêts généraux. La sainteté de la foi promise, la nécessité de garantir des engagements solennellement contractés, lui parurent dignes d'entrer en balance avec la liberté de l'homme. L'hypothèque, disait-il, est la garantie des dettes civiles, la personne du débiteur est le gage visible de ces valeurs immobilières, insaisissables et cachées, aujourd'hui plus considérables peut-être que les richesses territoriales. C'est faire assez, pour la liberté individuelle, que de n'autoriser les tribunaux à y porter atteinte que pour un temps assez court et dans des circonstances rares et déterminées. Toutefois ce système que le comte de Bastard développa avec avantage,

n'a été transporté dans la législation que plusieurs années après. Son travail n'en subsiste pas moins comme un utile prolégomène de ce chapitre de nos lois civiles.

Cette même année, le comte de Bastard quitta la première présidence de la seconde cour royale du Royaume et vint siéger au banc des présidents à la cour de cassation. Ce sénat judiciaire, spécialement institué pour surveiller l'exacte application des lois dont il a le dépôt, qui compare incessamment, les arrêts et la jurisprudence des cours, aux dispositions législatives, pour en assurer l'indispensable et salutaire conformité, doit se recruter naturellement, et, parmi les chefs de la magistrature, et parmi les magistrats éminents que leur mérite élève au premier rang, quel que soit leur poste. La présidence de la chambre criminelle échut au comte de Bastard. Cette destination influa sur ses études et ses travaux ultérieurs, comme ses travaux précédents avaient influé sur le choix qui fut fait de lui en cette occurrence. Au sein de cette cour régulatrice, élevée au-dessus des *juridiciants* aussi bien que des *juridiciés*, pour parler comme Montaigne, non dans l'intérêt de ces derniers, mais dans l'intérêt de la loi et de l'ordre public, le juge, associé à l'esprit du législateur et participant de sa puissance, interprète les lois, rectifie les jugements et ramène la jurisprudence à l'exacte application des textes. Le comte de Bastard y compléta son expérience; il y acquit ce coup d'œil exercé qui découvre sur-le-champ la raison des préceptes et la règle qui préside à leur accomplissement.

Il mit bientôt en œuvre, ce qu'il avait acquis, dans un savant rapport sur les réformes à introduire dans la législation pénale. Ce mémorable travail contient une juste appréciation de l'esprit moral et philosophique qui a présidé à la rédaction du Code de 1791, de l'ordre, de la simplicité et en général, de la justesse des dispositions du Code de 1810. Il démontre les inconvénients de la complète inflexibilité du premier et de l'inflexibilité non moins dangereuse du second dans l'application des peines les plus rares, à la vérité, mais les plus terribles. On y voit, avec quelle sage retenue, le législateur, sans s'attacher, exclusivement, à aucun des divers systèmes proposés pour la réforme du Code pénal, a su profiter de tous : comment sans secousse et sans trouble, il a effectué, dans l'ordre des juridictions, et dans l'appréciation morale et légale des infractions aux lois, les modifications que les situations améliorées par une longue paix, l'adoucissement des mœurs qui en est la conséquence, le progrès des idées et l'application au droit pénal des principes d'une saine philosophie rendaient nécessaires.

Cette réforme opérée par un certain remaniement de la classification des délits, par l'introduction des circonstances atténuantes, et l'extension du pouvoir des juges et des jurés dans les limites de leur compétence respective, a eu le grand avantage de préserver notre Code pénal d'une ruine imminente. En faisant justice des théories inappliquables, avec lesquelles on le battait journellement en brèche, elle a mis en lumière la sagesse pratique de nos lois, et conservé, à la so-

ciété, les armes indispensables pour sa défense.

Nous serions infinis si nous voulions signaler toutes les discussions législatives auxquelles le comte de Bastard a pris une part utile et opportune, mais nous devons faire mention expresse du zèle qu'il mit à soutenir l'institution d'un *noviciat judiciaire*. Ses efforts furent infructueux, il est vrai, mais ceux qui combattirent avec lui, ceux qui pensent comme lui, que la bonne composition de la magistrature, et, par conséquent, l'intérêt de l'État sont profondément engagés dans cette question, doivent à sa mémoire de magistrat de les constater. Il n'a pas tenu à lui qu'une institution destinée à maintenir dans la magistrature cet esprit qui en est l'âme, ces traditions anciennes, ces habitudes sérieuses, cette vie studieuse et retirée, cette ponctualité dans l'exactitude, cette religion des bienséances qui entrent pour une si grande part dans la considération des magistrats et des tribunaux, ne vînt compléter notre organisation judiciaire, et empêcher cette considération de s'amoindrir.

La compétence judiciaire dont cette Chambre est investie par la Charte, si elle n'est pas la plus haute de ses attributions, est son attribution spéciale. Le pouvoir conservateur, modérateur et vengeur dont elle est armée dans les cas prévus par la constitution, pourvoit à la sûreté publique, en même temps qu'il ajoute à la force vitale de l'institution.

La Charte s'est contentée de délégner la juridiction, aucune loi n'en a réglé l'usage. La Cour des

Pairs en l'exerçant, a comblé cette lacune de la législation, et la sagesse de ses arrêts a justifié le législateur du reproche d'imprévoyance. Sans doute ces précédents ont été l'ouvrage de la Chambre entière : ils ne se sont produits et complétés que successivement. Mais dans cette succession d'hommes de haute intelligence, d'expérience consommée, de savoir profond qui ont siégé dans cette enceinte, il en est quelques-uns qui plus que tous les autres ont concouru à l'établissement de ce *style* de la Cour des Pairs, aujourd'hui recueilli par écrit et exposé d'une manière si nette et si lumineuse par l'officier de la Chambre le mieux placé pour constater ses usages (1). Le comte de Bastard a incontestablement le droit d'être placé au rang de ceux qui, après notre illustre président, et, avec lui, en ont jeté les fondements.

La forme des renvois devant l'autorité compétente lorsque les faits de l'inculpation ne rentrent pas dans la compétence de la Cour des Pairs; la numération des suffrages, soit lors des jugements de compétence, soit lors de la mise en accusation, de la déclaration de culpabilité, ou de l'application de la loi pénale : la publicité et l'impression des pièces du procès, du rapport de la commission d'instruction, et des réquisitoires du ministère pu-

---

(1) Voyez les Précédents de la Cour des Pairs, recueillis et mis en ordre avec l'autorisation de M. le Chancelier de France et de M. le Grand-Référendaire, par E. Cauchy, Garde des Archives de la Chambre des Pairs. In-8°, Paris, Imprimerie Royale, Juin 1839, de xvi et 660 pages.

blic ; la possibilité de diviser les débats, sans disjoindre les causes et sans porter atteinte à l'indivisibilité de la procédure et du jugement ; l'appréciation des limites et de l'étendue du pouvoir discrétionnaire du président, du pouvoir de la Cour dans l'application ou plutôt dans l'arbitrage des peines, ont suscité de graves difficultés. Il a fallu poser devant cette Chambre les problèmes judiciaires les plus compliqués. Le comte de Bastard toujours prêt à les discuter, a puissamment concouru à leur solution. Il faudrait remettre sous vos yeux ces délibérations si consciencieuses, si dramatiques, si approfondies pour faire ressortir tout ce qu'il y apporta de zèle, d'habileté, de lumières.

Toutefois, l'arrêt mémorable de 1821, dont il fut le rédacteur, mérite une mention expresse. C'était pour la première fois qu'un attentat à la sûreté de l'État, qui n'était pas dirigé contre la personne du Roi ou des Princes de sa famille, était déféré à la Cour des Pairs. L'article 29 de la Charte attribue à la Chambre des Pairs la connaissance des attentats à la sûreté de l'État qui seront définis par la loi, et aucune loi postérieure à la Charte ne les a définis. En matière criminelle, tout tribunal a le droit et le devoir de statuer sur sa compétence préalablement à tout jugement. La haute position de la Cour des Pairs commande qu'elle fasse usage de cette règle de droit commun. Elle se doit à elle-même, elle doit à l'État, dont la sûreté est intéressée à l'exercice de sa suprême juridiction, d'examiner sa compétence sous un double rapport, au point de vue politique, au point de vue pure-

ment légal. Il importe qu'elle ne puisse être saisie malgré elle, qu'elle conserve son entière indépendance, et que les citoyens ne puissent voir en elle un instrument de bon plaisir que le pouvoir pourrait, en tout état de cause, substituer à une autre juridiction. Pour cela, il faut qu'elle examine d'abord, préjudiciellement à tout acte ultérieur, et du moment où elle est saisie par une ordonnance du Roi, si la nature et la gravité des circonstances requièrent ou comportent, qu'elle retienne la connaissance de l'infraction qui lui est déférée. Cette première décision ne fait point obstacle au jugement contradictoire et définitif qui peut intervenir plus tard sur la compétence légale, c'est ce qu'ont solidement établi l'arrêt que je viens de citer et une série d'arrêts conformes qui ont acquis, dans le silence de la loi, une autorité presque égale à celle de la loi même; c'est sur la proposition du comte de Bastard, et après qu'il eût établi d'une manière victorieuse l'importante théorie que je viens de rappeler, que l'arrêt de 1821 fût rendu.

Presque toujours désigné pour faire partie des commissions destinées à seconder le Président de la Cour, dans l'instruction des affaires criminelles, le comte de Bastard fut chargé cinq fois de rendre compte des travaux de ces commissions.

Les grands procès politiques qui mettent en mouvement la plus haute juridiction de l'État et avec elle les principaux pouvoirs publics, sont toujours l'occasion d'un sérieux et profond ébranlement des esprits. Symptomatiques ou critiques, ils déclarent ou résolvent toujours une de ces situations péril-

leuses qui précèdent ou terminent ces convulsions intestines dont les États sont travaillés avant ou après les révolutions. Dans ces causes solennelles qui soulèvent ces passions ardentes, qu'envenime l'esprit de parti, lorsque tant d'intérêts divers conspirent contre la justice et la vérité, lorsque toutes les intentions deviennent suspectes parce que toutes les préventions sont en jeu ; l'exposition sincère et véridique, et l'appréciation impartiale des charges produites et des faits justificatifs, sont une tâche rude et pénible. Le comte de Bastard y excella.

Dans l'une de ces affaires, se trouvait engagé un jeune et éloquent Pair de France, appelé dans cette enceinte par droit de naissance, n'ayant pas encore atteint l'âge nécessaire pour y siéger, et qui commençait sa carrière politique par une entreprise formée en faveur de cette liberté illimitée de l'enseignement dont il est demeuré un des plus chaleureux promoteurs. Le comte de Bastard établit à cette occasion, d'une manière incontestable, que la juridiction de la Chambre des Pairs sur ses membres est établie dans l'intérêt de la dignité et de l'indépendance de la Pairie qui est un intérêt public. Il en conclut avec justesse qu'elle s'étendait aux simples délits. En effet, s'il en était autrement l'honneur et l'état d'un membre de cette haute Cour nationale, auraient demoindres garanties que l'état et l'honneur du plus humble des officiers de police judiciaire : puisque ceux-ci, pour ces sortes d'infractions, sont justiciables des cours royales dont ils ressortent. Ce point important de droit public

fut définitivement fixé par un arrêt conforme à la proposition du comte de Bastard.

Le fanatisme politique n'est ni moins ardent ni moins redoutable que le fanatisme religieux. Cette sombre exaltation de l'âme conduit aux plus détestables forfaits. Le souvenir du crime de Louvel épouvante encore la France. Le rapport du comte de Bastard attendu avec impatience, eut un grand retentissement : il est resté comme un monument historique. Le récit circonstancié de l'événement, l'étude approfondie du caractère de l'accusé, et l'analyse exacte de toutes les pièces de la procédure, le divisent en deux parts. La sévérité de cette méthode éminemment juridique, se prête peu aux mouvements oratoires. Mais le langage de l'homme de bien qu'inspirent la haine vertueuse du crime, le zèle de la justice et l'amour de la vérité, a une éloquence qui lui est propre. En s'adressant à la raison, il va droit au cœur. La lecture de ce document révèle, d'ailleurs, l'état violent de la société, et son empire sur l'âme du magistrat témoin de l'emportement des factions, et qui se tient religieusement en garde contre elles. On le voit, cédant à un besoin impérieux, s'attacher, avant tout, à démontrer, jusqu'à la dernière évidence, contre ceux qui cherchaient partout des complices à Louvel, l'isolement absolu de l'assassin dans l'accomplissement de son crime. La crainte de leur fournir des armes contre la justice et la liberté, perce encore quand le Rapporteur signale les causes morales qui poussèrent au meurtre, ce sectaire isolé, nourri de doctrines anarchiques.

Désormais, en France, l'ordre social reposait sur la souveraineté des lois. Tout pouvoir venait d'elles. La Restauration s'était accomplie sous la tutelle de ce principe. Il formait le lien de droit qui unissait la nation à la dynastie : il servait de commune garantie aux libertés publiques et à la prérogative royale. Le méconnaître, c'était tout ébranler; c'était rentrer dans les voies révolutionnaires; et, de la part du Gouvernement, courir la chance de s'ensevelir sous les débris des institutions écroulées. De funestes influences prévalurent. La Charte violée, les fondements manquèrent au Trône: sa chute fut soudaine. Trois générations de rois, traversant la France immobile et silencieuse, reprirent le chemin de l'étranger : mais la Providence détourna les conséquences formidables d'une si terrible secousse. Cette fois l'intérêt public l'emporta. Le pays fut préservé des horreurs de la guerre civile et du fléau de l'anarchie. La nation, ralliée autour d'un prince qui se ralliait lui-même à la cause des lois, maintint la Charte et le trône constitutionnel.

Mais cette violation des lois fondamentales entraînait une inévitable responsabilité. Il était impossible, en présence du péril qu'elle avait fait courir à l'Etat, que les conseillers de la Couronne, qui avaient suggéré ou s'étaient approprié par leur contre-seing un tel attentat, ne fussent pas mis en cause, et que de si grands intérêts menacés et compromis n'obtinssent pas une juste satisfaction. Les derniers Ministres de Charles X, accusés par la Chambre des Députés, furent traduits devant la Chambre des Pairs.

Le comte de Bastard, membre de la commission d'instruction, fit le rapport de l'affaire. Dans le moment de la crise, il n'était point resté inactif. De concert avec quelques honorables membres de cette Chambre, il était intervenu, pour faciliter à des conseils salutaires, l'accès du trône, et donner, le temps de les accueillir et de les goûter, au Monarque infortuné que de déplorables préoccupations aveuglaient sur le danger de sa position, la nature et l'étendue de ses devoirs. Citoyen, magistrat, Pair de France, sa conscience enchaînait la liberté du comte de Bastard : noblement résigné à la haute mission qui lui était imposée, il s'en montra digne. Un rapide récit retraça l'avénement au pouvoir des Ministres accusés, leur marche, leurs irrésolutions et les circonstances qui accompagnèrent la promulgation des fatales ordonnances : il indiquait clairement les causes de la révolution qui venait de s'accomplir, et présentait, sous leur vrai jour, les charges de l'accusation. Le rapporteur s'expliquait avec une loyale franchise sur les choses, avec une parfaite convenance sur les personnes. Il rendit, à quelques-uns des accusés qui avaient eu, avec lui, des relations d'affaires ou de confraternité, un témoignage que lui dictaient, à la fois, l'intérêt de sa dignité et un juste sentiment d'équité.

Sorti d'une si redoutable épreuve avec talent, honneur et courage, il put avec assurance terminer son rapport par ces nobles paroles : « Quelque terrible « qu'ait été la mission que nous avons reçue de votre « confiance, nous nous sommes efforcé de la rem- « plir avec cette impartialité du magistrat à laquelle

« refusent toujours de croire, dans les temps d'agi-
« tations politiques, ceux que la justice n'a pas servis
« au gré de leurs intérêts et de leurs passions : en
« présence de ces accusés tombés du faîte du pou-
« voir, et sur lesquels pèse l'attente d'un si grand
« jugement, en présence de la patrie outragée qui
« demande une éclatante réparation et des garan-
« ties pour l'avenir, nous n'avons écouté que notre
« conscience, nos devoirs et la vérité. »

Cependant un coup mortel l'avait frappé au cœur. Un fils unique dans lequel il se voyait revivre, à peine âgé de seize ans, mais doué de ces dons heureux qui font l'orgueil et l'espérance d'un père, fut subitement ravi à sa tendresse. La Cour des Pairs était rassemblée : elle examinait le fameux procès du mois d'avril 1834. Réunis autour du Président, les membres de la commission d'instruction siégeaient au bureau. Le comte de Bastard, assis près de moi, reçoit un message qui le foudroie. Son fils, au milieu des exercices de son âge et des joies bruyantes d'une récréation de collége, dans l'ardeur d'une course emportée, tombé sur la tête, était demeuré sans connaissance. Éperdu, chancelant, le père se retire à la hâte, emportant nos douloureuses sympathies, et se défendant encore de nos désespérantes prévisions. Ce jeune homme put le reconnaître une dernière fois, mais s'éteignit dans ses bras avant la fin de la journée. Ce cruel accident terrassa le fils et le père.

A dater de cette heure, celui-ci commença de mourir. Un choc si terrible accabla cette âme aimante. L'énergie qu'elle opposait aux événements

extérieurs lui manqua pour résister au dedans de lui-même à sa vive et pressante douleur. Le déchirement subit des liens intimes qui unissaient sa vie à une autre vie, cette mort prématurée qui ne lui laissait désormais qu'une existence mutilée et un avenir désert, abrégèrent ses jours, en altérant profondément sa santé. Son malheur réagit sur son intelligence. Toujours élevée et lumineuse, elle devint moins prompte au service de sa volonté. Sa constitution déclinait visiblement; les souffrances journalières du corps l'accablaient, alors même qu'il domptait, par la piété, les souffrances de l'âme.

Cependant, il ne désertait aucune de ses obligations. Il présidait avec assiduité la chambre criminelle de la cour de cassation, il siégeait exactement dans cette enceinte. En 1841, il rapportait encore un procès mémorable qui semble, grâces à la sagesse et à la fermeté de la Cour des Pairs, avoir enfin mis un terme à cette longue suite de détestables attentats dirigés contre l'État, dans la personne du Prince auguste qui en est le représentant et le chef. Ce fut l'œuvre dernière du comte de Bastard. La hardiesse et la gravité d'un forfait où, pour la première fois, on vit le crime, lassé sans doute de ses précédentes défaites, changer de voie, et dirigeant ses fureurs sur un des Princes héritiers du trône, l'attaquer à la tête des braves et fidèles soldats, ses compagnons d'armes : le nombre des accusés, leurs relations avec ces sociétés secrètes qui travaillent dans l'ombre à ruiner les fondements de la société civile, la révélation des doctrines immorales

et perturbatrices de ces associations, donnaient à ce procès un caractère spécial. Quelque haut qu'eussent visé de forcenés régicides, et, quelque effrayante audace qu'eût déployé cet ennemi déclaré de l'ordre social, entrant en campagne, en plein jour, dans les murs de Paris, contre la force publique, à la tête d'une poignée de furieux: l'importance de ce dernier procès était bien supérieure à celle des procès, en apparence de même nature, qui l'avaient précédé. Le compte-rendu de l'instruction était un pénible travail; il épuisa les forces du comte de Bastard. Des fragments, retrouvés dans ses papiers, témoignent, par l'altération de l'écriture tracée d'une main incertaine, du délabrement de sa santé et de ses courageux efforts pour ranimer ses esprits, ressaisir ses forces defaillantes et se maintenir égal à lui-même.

A partir de la séance du 23 mai 1842, le comte de Bastard cesse d'être nommé dans les procès-verbaux de la Chambre des Pairs. Dès le mois de février de l'année suivante, il s'abstint des audiences de la cour de cassation; et, le 23 janvier de l'année dernière, une meilleure vie commençait pour lui. Il cédait aux atteintes prolongées d'une maladie cruelle et à quatorze mois d'un traitement plus douloureux encore, après en avoir triomphé par une patience inaltérable, une douceur céleste, une piété résignée.

Pendant les derniers jours qu'il passa sur la terre, son esprit tout chrétien puisait dans les lumières de la foi, les consolations qu'il distribuait lui-

même à sa fille bien-aimée, digne objet de ses plus chères affections, à ses proches et à ses amis.

Il laisse après lui plusieurs frères qui continueront honorablement son nom. L'un d'eux, magistrat comme lui, pénétré de l'amour de ses devoirs, comme lui : revêtu de bonne heure, des fonctions importantes de procureur-général, après les avoir remplies avec distinction, se fait aujourd'hui remarquer au sein de la cour royale de Paris, non-seulement par une érudition étendue et solide, mais par le rang qu'il a su conquérir, entre les magistrats qui dirigent, avec habileté, les débats des cours d'assises.

Le caractère du comte de Bastard ressort de sa vie.

Naturellement religieux, il vécut préoccupé de ces mystérieux problèmes des destinées humaines, qu'agite sans cesse la philosophie, sans les résoudre, et dont la solution si nécessaire au repos de l'âme, ne se trouve que dans la religion. Elevé dans ces provinces du droit écrit, où l'esprit de famille et la piété envers les parents sont une seconde religion, il demeura toujours fidèle aux préceptes de ce culte domestique. Nourri dans les traditions de l'ancienne magistrature, il considérait les fonctions dont il était revêtu comme un véritable sacerdoce. Animé d'une délicatesse de conscience qu'il poussait jusqu'au scrupule et d'un sentiment du devoir qui allait jusqu'à l'anxiété, il recherchait la vérité avec un soin défiant et une attention obstinée. C'était une des tribulations de son âme de ne pouvoir toujours la saisir éclatante et pure. Doué

d'une exquise sensibilité, il éprouvait un vif besoin d'être aimé; persévérant dans ses amitiés; bienveillant, pour tous: humble dans sa bienfaisance, serviable, affectueux, poli, il était généralement aimé, parce qu'il était véritablement aimable. Il professait ses opinions avec fermeté mais sans intolérance. L'amour de la justice, de son pays, de l'humanité, remplissait son cœur. Les grands principes de légalité, de tolérance, de liberté selon les lois, d'égalité devant la loi, composaient son symbole politique. Ses actions ont prouvé qu'il y fut fidèle.

IMPRESSIONS
N° 161.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 5 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis DE LAPLACE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la reconstruction de l'arsenal d'Amiens.

MESSIEURS,

L'arsenal d'Amiens est dans un local insuffisant et mal approprié au service de l'artillerie; de plus, construits en 1547, les bâtiments en sont vieux et délabrés, et tombent presque en ruine; la réparation qu'ils exigeraient équivaudrait à une reconstruction. Depuis longtemps l'autorité municipale demandait le déplacement de cet arsenal, qui est situé dans le plus beau quartier de la ville, et qui s'oppose aux améliorations et aux embellissements projetés pour ce quartier. Les intérêts militaires se trouvent d'accord avec ce vœu. Sous l'Empire,

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE LAPLACE, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le baron MARBOT, le baron NEIGRE, le vicomte PELLEPORT, le vicomte DE PRÉVAL, ROUILLÉ DE FONTAINE.

la place d'Amiens fut déclassée; ses remparts ont été démolis, et font place aujourd'hui à de belles promenades et à des constructions neuves qui attestent le développement de cette cité populeuse et industrielle. Un dépôt d'armes et d'approvisionnements militaires ne saurait, sans danger, rester ainsi au milieu d'une ville ouverte. Mais si Amiens n'est plus une place de guerre, elle n'en continue pas moins à être une place de dépôt; c'est un rôle que lui maintient sa position sur la ligne défensive de la Somme, entre Abbeville et Péronne, et en arrière de notre frontière du nord. Aussi, tout en la démantelant, l'on a eu la précaution de restaurer et de mettre en bon état les fortifications de la citadelle, ouvrage d'Erard de Bar-le-Duc, qui, malgré son ancienneté, est susceptible encore d'une bonne défense. Tout le monde comprendra que la place de l'arsenal est dans cette citadelle, où sont déjà les magasins à poudre.

Mû par ces diverses considérations, le Gouvernement vient, par le projet de loi qu'il soumet en ce moment à vos délibérations, Messieurs, vous proposer la construction d'un arsenal dans la citadelle d'Amiens, en remplacement de celui qui existe maintenant dans l'intérieur de la ville. Ce nouvel arsenal serait placé sur le terre-plein, en avant de la gorge du bastion le plus éloigné du front d'attaque; il serait clos de murs et composé de deux petits bâtiments à rez-de-chaussée, l'un à droite pour le logement du garde d'artillerie, l'autre à gauche pour le service des ouvriers en bois et en fer, et d'un bâtiment principal en face, avec ma-

gasins au rez-de-chaussée pour les affûts, bois de plate-forme et métaux ; une salle d'armes au premier étage, pour environ 44.000 fusils, mousquetons et pistolets, et un grenier de dépôt pour les armements et approvisionnements divers ; une cour, suffisamment large pour que les voitures puissent s'y mouvoir, précéderait le tout.

Cette mesure n'est pas seulement avantageuse sous le rapport militaire et des convenances de la la ville, elle l'est encore au point de vue financier. Les immeubles composant l'arsenal actuel, seront remis, en vertu du même projet de loi, à l'administration des domaines, pour être vendus au profit de l'Etat. D'après les documents qui ont été mis sous les yeux de votre commission, et en raison du prix élevé des terrains dans cette partie de la ville, la vente de ces immeubles doit être présumée produire 263.000 fr. Il est même probable qu'une fois que le chemin de fer de Paris à Amiens sera ouvert à la circulation, la tendance de ces terrains à augmenter de valeur, ne fera que s'accroître encore. D'un autre côté, des devis faits avec soin portent à 188.000 fr. la dépense des travaux de construction du nouvel arsenal ; ainsi le produit de la vente des immeubles existants devra excéder la dépense des constructions à entreprendre, d'une somme de 75.000 fr. au moins, qui retournera en bénéfice au Trésor.

Le projet de loi stipule encore que l'ancien arsenal ne sera abandonné qu'après que le nouveau aura été construit. C'est un retard de deux ou trois années qui ne saurait préjudicier aux intérêt du

Trésor, car la valeur vénale des bâtiments et terrains à aliéner, ne peut, comme nous l'avons fait remarquer, aller qu'en augmentant dans les circonstances présentes.

En résumé, les dispositions du projet de loi tendent à procurer au service de l'artillerie un établissement convenable et en lieu de sûreté, au Trésor un profit notable, et à la ville d'Amiens des avantages de convenance qu'elle a longtemps réclamés.

Votre commission a l'honneur, Messieurs, de vous en proposer, à l'unanimité, l'adoption.

ter-
fait
cir-

ten-
éta-
, au
iens
emps
, de

IMPRESSIONS
N° 162.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 7 juillet 1845.

7 PROJETS DE LOI

RELATIFS

A divers changements de circonscriptions territoriales;

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

1er PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Monpont et de Saint-Aulaye* (Dordogne), *sur le territoire des communes d'Echourgnac et de Saint-Vincent-de-Jalmoutier.*

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 30 juin 1845, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Les territoires cotés A sur le plan annexé à la

présente loi, sont distraits de la commune d'Echourgnac, canton de Montpont, arrondissement de Ribérac, département de la Dordogne, et réunis à la commune de Saint-Vincent-Jalmoutier, canton de Saint-Aulaye, mêmes arrondissement et département. En conséquence, la limite entre les communes d'Echourgnac et de Saint-Vincent-Jalmoutier est fixée conformément au tracé du liséré bleu dudit plan.

ART. 2.

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

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

DONNÉ au palais des Tuileries, le 7 juillet 1845.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics, chargé par intérim du département de l'intérieur,

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La municipalité d'Echourgnac, canton de Montpont, arrondissement de Ribérac, département de

la Dordogne, administre plusieurs villages, qui sont à une telle distance du chef-lieu que leurs habitants se considèrent comme étrangers à la commune. Toutes leurs relations habituelles ont lieu avec une commune voisine nommée Saint-Vincent-de-Jalmoutier, et les rapports qui unissent les deux localités sont si nombreux, la situation de ces villages les rattache si naturellement à Saint-Vincent, que c'est sur les fonds de cette commune que sont réparés les chemins qui traversent leur territoire. Les autorités administratives et les conseils électifs d'arrondissement et de département ont pensé avec raison qu'il était convenable de donner une consécration légale à une réunion qui existe de fait, et leurs propositions tendent à placer les villages dont il s'agit dans le périmètre de Saint-Vincent, dont ils dépendent déjà pour l'exercice du culte. Il en résultera un changement dans la circonscription cantonale, car Saint-Vincent appartient à la justice de paix de Saint-Aulaye, mais ce changement, selon l'avis de M. le Garde des sceaux, est fort avantageux aux justiciables et ne modifie d'ailleurs que bien faiblement la composition actuelle des deux cantons, puisqu'il ne porte que sur 125 habitants compris dans un territoire de 712 hectares. Il est de même sans importance réelle pour la commune d'Echourgnac, dont l'étendue est de 4.191 hectares, et dont la population est de 710 âmes. L'opposition faiblement motivée du conseil municipal d'Echourgnac n'était donc pas de nature à faire renoncer à une opération dont une instruction complète et régulière a démontré

les avantages. La Chambre des Députés, dans sa séance du 30 juin 1845, a donné son adhésion à cette modification de circonscription territoriale. Le Roi nous a chargés de la soumettre aussi à votre approbation, et je vais avoir l'honneur de vous lire le texte du projet de loi qui doit en assurer l'exécution.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Francillon de la commune de Saou* (département de la Drôme), *pour l'ériger en commune séparée.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La section de Francillon, circonscrite par un liséré jaune sur le plan annexé à la présente loi, est distraite de la commune de Saou, canton de Crest (sud), arrondissement de Dié, département de la Drôme, et érigée en commune distincte. En conséquence, la limite entre les communes de Francillon et de Saou, est fixée par le cours du Roubion, suivant le tracé de la ligne jaune cotée A B audit plan.

ART. 2.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons soumettre à la Chambre un projet de loi tendant à former une commune nouvelle de la section de Francillon, actuellement administrée par la municipalité de Saou, département de la Drôme. Ce projet a déjà été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 30 juin 1845.

La section de Francillon est souvent privée de toute communication avec son chef-lieu; les besoins de l'administration, les intérêts des habitants exigent donc qu'on remédie à un pareil état de choses, et comme cette section peuplée de 460 habitants a des ressources suffisantes pour s'administrer elle-même, on n'a cru pouvoir mieux remédier aux inconvénients signalés qu'en érigeant cette section en commune distincte. Le vœu des habitants réclamait en outre une rectification plus complète, car il paraît que leur situation topographique ne leur permet pas de communiquer très-facilement avec leur justice de paix. Mais la nécessité d'un changement de circonscription cantonale n'a pas été encore assez unanimement reconnue, et il est à propos d'attendre que le conseil municipal, dont on va doter Francillon, puisse donner une expression légale aux besoins et aux intérêts de sa commune. Quant à la formation de Francillon en commune, il n'y a aucun motif d'ajournement, car cette section peut être distraite de Saou, sans

préjudice pour cette commune, l'une des plus vastes et des plus peuplées du département.

Voici, Messieurs les Pairs, le texte du projet que le Roi nous a chargés de soumettre à vos délibérations.

3e PROJET,

TENDANT *à modifier la circonscription des cantons sud et nord de Vitré* (Ille-et-Vilaine), *et à donner aux cantons qui les remplaceront les noms de cantons* Est *et* Ouest.

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Les cantons sud et nord de Vitré, arrondissement de Vitré, département d'Ille-et-Vilaine, prendront à l'avenir le nom de cantons est et ouest.

1° Le canton est comprendra les communes de Montautour, Châtillon-en-Vendelais, Princé, Saint-M' Hervé, Balazé, la Chapelle-Erbrée, Erbrée, Montdevert, Bréal, Vitré partie sud.

2° Le canton ouest comprendra les communes de Montreuil-des-Landes, Mecé, Saint-Christophe-des-Bois, Izé, Taillis, Landavran, Champeaux, Marpiré, Montreuil-sous-Perouse, Pocé, Saint-Aubin-des-Landes, Cornillé et Vitré partie nord.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Vitré, département d'Ille-et-Vilaine,

est divisée, sous le rapport de la justice de paix, en deux cantons dont la circonscription rurale est très-irrégulière, et dont la dénomination est fausse.

La limite des deux cantons se dirige un instant vers le nord, tourne de suite à l'est, revient vers l'ouest et reprend enfin sa première direction. Par suite de cette délimitation sinueuse, des communes situées au nord et à l'est de Vitré se trouvent appartenir au canton *sud*, tandis que la plupart des communes du canton *nord* se trouvent dans la direction de l'Ouest.

Pour remédier à ces irrégularités, on a proposé de donner au canton *sud* le nom de canton *est*, en y rattachant toutes les communes situées dans cette direction. Le canton *nord* prendrait de son côté le nom de canton *ouest*, et aurait, dans son ressort, toutes les communes situées dans la direction que ce nom indique. Ainsi il n'y aurait plus confusion, et la limite, courant du nord au sud, serait aussi régulière que possible. Dans l'intérieur de Vitré, rien ne sera changé : seulement la partie de la ville de laquelle dépendent aujourd'hui douze communes, n'en conservera que neuf, et douze communes ressortiront de la partie de Vitré, qui n'en avait que neuf sous sa juridiction. Mais comme la population de ces communes est fort inégale, le nombre des habitants répartis entre les deux cantons ne présentera pas une très-grande différence.

Le projet de loi, tel qu'il a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 1^er^ juillet 1845, et tel que le Roi nous a chargés de le sou-

mettre à vos délibérations, énumère les communes comprises dans l'un et l'autre des deux nouveaux cantons. Voici, Messieurs, le texte de ce projet.

4e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Pinols et de La Voûte* (Haute-Loire), *sur le territoire des communes de Ferrussac et d'Arlet.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le territoire teinté en jaune sur le plan annexé à la présente loi est distrait de la commune de Ferrussac, canton de Pinols, arrondissement de Brioude, département de la Haute-Loire, et réuni à la commune d'Arlet, canton de La Voûte, même arrondissement.

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les autorités administratives du département

de la Haute-Loire ont proposé de réunir à la commune d'Arlet le territoire du village de Farges actuellement placé sous l'administration de la commune de Ferrussac.

Ce changement de circonscription territoriale a pour but de donner aux habitants de ce village, au nombre de quarante-deux, un centre administratif plus accessible. Leur situation est, en effet, très-pénible; tandis qu'ils ont à leurs portes la commune d'Arlet, avec laquelle ils entretiennent des relations journalières, il leur faut suivre des chemins en mauvais état et franchir des terrains fortement accidentés pour se rendre à leur mairie.

La commune de Ferrussac, qui compte cinq cent trente-deux habitants, peut céder sans inconvénient cette portion de son territoire, et l'accroissement qui en résultera pour Arlet viendra un peu en aide aux faibles ressources de cette petite commune dont le village de Farges est d'ailleurs, par sa position topographique, une dépendance naturelle.

Arlet et Ferrussac dépendent de deux cantons différents, ceux de La Voûte et de Pinols; mais ce changement, sans importance pour la circonscription cantonale, sera, d'après l'avis de M. le Garde des sceaux, très favorable aux intérêts des justiciables.

La Chambre des Députés a, dans sa séance du 28 juin 1845, donné son adhésion au projet. Nous venons, d'après les ordres du Roi, le soumettre également à votre approbation.

Je vais avoir l'honneur de vous lire le texte de cette mesure législative.

5e PROJET,

TENDANT *à réunir à la commune de Villorceaux des sections distraites des communes de Cravant et de Tavers* (Loiret).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La limite entre les communes de Tavers, de Cravant et de Villorceaux, canton de Beaugency, arrondissement d'Orléans, département du Loiret, est fixée d'après le liséré bleu tracé au plan annexé à la présente loi.

En conséquence, les terrains teintés en rose et en jaune audit plan, sont distraits, savoir : les terrains teintés en rose, de la commune de Cravant; le terrain teinté en jaune, de la commune de Tavers, pour être réunis à la commune de Villorceaux.

ART. 2.

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La Chambre des Députés, dans sa séance du

28 juin 1845, a adopté un projet de loi destiné à rectifier la circonscription territoriale des communes de Tavers, Cravant et Villorceaux, département du Loiret.

La délimitation de ces communes est très-irrégulière; plusieurs parties du territoire de Tavers et de Cravant sont, par leur situation topographique, une véritable dépendance de Villorceaux, sous l'administration de laquelle il convient dès lors de les placer.

Ces parties de territoire sont les hameaux de Villevert et de Villemarceau dépendants de Cravant, et les hameaux de Loynes et des Grottes dépendants de Tavers, en tout, 471 hectares et 107 habitants, dont 310 hectares et 75 habitants pour les deux premiers villages et 161 hectares et 32 habitants pour les deux derniers.

Les deux communes qui doivent céder ces sections sont vastes et populeuses. Ce changement est insignifiant pour elles, et leur opposition n'a présenté aucun caractère sérieux.

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

6e PROJET,

TENDANT *à réunir à la commune de Coulaines une section distraite de la commune de Sargé* (Sarthe).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La section dite de Saint-Ouen est distraite de

la commune de Sargé, située 1^er^ canton du Mans, département de la Sarthe, et réunie à la commune de Coulaines, même canton.

En conséquence, la limite entre ces deux communes est fixée par le liséré jaune du plan annexé à la présente loi.

ART. 2

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La commune de Sargé (Sarthe) administre depuis 1813 l'ancienne commune de Saint-Ouen, devenue une de ses sections.

La circonscription territoriale créée à cette époque n'a pas procuré les résultats satisfaisants que l'on s'était promis. Les populations des deux localités sont restées étrangères entre elles, et l'on a reconnu qu'il ne pouvait guère en être autrement, les diverses parties de la commune étant fort éloignées et privées de bons chemins.

Déjà, pour améliorer la situation de Saint-Ouen, on l'a rattachée, pour le culte, à la paroisse de Coulaines. On propose aujourd'hui de compléter cet

état des choses en la rattachant aussi administrativement à cette même localité.

Cette mesure est tout à fait conforme aux principes; car elle fera, ce qui est toujours un avantage, coïncider les deux circonscriptions, religieuse et civile, elle rendra les rapports faciles entre les habitants et leur chef-lieu, et améliorera la situation de Coulaines dont le territoire, de 131 hectares, est évidemment trop restreint.

Le conseil général, en refusant son adhésion au projet, nous a paru donner trop de gravité aux réclamations de Sargé. Cette commune est une des plus considérables du département, et ne peut éprouver aucun préjudice réel en cédant les 260 hectares et les deux cent quarante-trois habitants qui constituent la section de Saint-Ouen.

La Chambre des Députés, dans sa séance du 28 juin 1845, a accueilli ce projet par un vote favorable, et nous venons, d'après les ordres du Roi, le soumettre également à votre approbation.

7e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des arrondissements de Versailles et de Rambouillet* (Seine-et-Oise), *sur le territoire des communes de Plaisir et de Neauphle-le-Château.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La limite entre la commune de Neauphle-le-Château, canton de Montfort-l'Amaury, arron-

dissement de Rambouillet, département de Seine-et-Oise, et la commune de Plaisir, canton de Marly-le-Roi, arrondissement de Versailles, même département, est fixée suivant le tracé de la ligne rouge du plan annexé à la présente loi.

En conséquence, le territoire compris entre cette ligne et l'ancienne limite, et indiqué audit plan par une teinte jaune foncé, est distrait de la commune de Plaisir, et réuni à celle de Neauphle-le-Château.

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les habitants du hameau de Villancey qu'administre la commune de Plaisir, canton de Marly-le-Roi, arrondissement de Versailles, département de Seine-et-Oise, sont à trois kilomètres de distance de leur chef-lieu, tandis qu'ils sont si rapprochés de la commune de Neauphle-le-Château, que quelques maisons de Neauphle et de Villancey sont contiguës, ce qui est contraire à toutes les règles

suivies pour la démarcation de deux territoires communaux.

Afin de rectifier cette circonscription territoriale, et surtout afin de faciliter les rapports qui doivent exister entre toutes les parties d'une même commune, les autorités administratives et les conseils électifs ont proposé de réunir le territoire de Villancey à la commune de Neauphle dont il dépend déjà pour le culte. La commune de Neauphle appartient au canton de Montfort-l'Amaury et à l'arrondissement de Versailles, mais les autorités judiciaires ont approuvé le nouveau changement de circonscription, qui, du reste, est sans importance, car il ne s'agit que de 30 hectares et de 107 habitants ; la commune de Plaisir est assez considérable pour pouvoir céder cette faible portion de territoire. On n'a donc pas dû s'arrêter devant son opposition, la seule qu'ait rencontrée le projet que nous venons soumettre à la Chambre.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 28 juin 1845.

IMPRESSIONS
N° 163.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 7 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Vice-Amiral HALGAN, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture de crédits extraordinaires pour l'augmentation du nombre des bâtiments formant la station d'Afrique.

MESSIEURS,

Le Gouvernement du Roi, déférant au vœu plusieurs fois manifesté par les Chambres, a conclu, à Londres, le 29 mai dernier, un traité substitué aux conventions de 1831 et de 1833, et qui a pour objet d'arriver, par des moyens plus efficaces, à l'extinction totale de la traite des Noirs.

L'article 1^er^ de ce traité porte que Sa Majesté le Roi des Français établira, dans le plus court délai possible, sur la côte occidentale de l'Afrique, une force navale composée au moins de 26 croiseurs,

* Cette commission était composée de MM. le vice-amiral BERGERET, le baron DE BUSSIERRE, le vice-amiral GRIVEL, le duc DE BROGLIE, le vice-amiral HALGAN, le duc DE COIGNY, le duc DE FEZENSAC.

tant à la voile qu'à la vapeur. La station actuelle pour les années 1845 et 1846 ne se composant que de 10 bâtiments légers, dont un seul à vapeur, il y a obligation pour la marine d'augmenter, dans une forte proportion, le nombre de ses bâtiments sur cette côte occidentale d'Afrique; et pour faire face aux dépenses non prévues qui seront la conséquence de ce surcroît d'armement, M. le Ministre de la marine demande, sur les exercices 1845 et 1846, des crédits extraordinaires montant ensemble à 9.760.000 francs, et qui se répartissent comme suit :

Sur 1845.	943.000 fr.
Sur 1846.	8.817.000

Ces crédits ont pour objet : 1° de pourvoir aux dépenses d'entretien des bâtiments ainsi qu'à celles de la solde et des vivres des marins composant la station; 2° de donner au département de la marine les fonds nécessaires pour construire, sur de nouveaux modèles, des bâtiments à vapeur en fer, satisfaisant à toutes les conditions de marche et de qualités nautiques que réclame le service qu'ils auront à remplir.

Le projet soumis à votre commission n'a rencontré aucunes objections de sa part ; elle a remarqué que ce projet règle l'application d'un acte satisfaisant pour le sentiment national, si fortement prononcé contre un odieux trafic, et que, d'autre part, il prévient d'une manière heureuse toutes difficultés entre deux Puissances dont l'union est nécessaire à la tranquillité du monde.

Le but auquel la France s'associe est grand et gé-

néreux, et le Gouvernement peut se féliciter de l'avoir heureusement atteint.

La demande qui vous est faite donnera lieu à une dépense sans laquelle ce service important n'eût pu être rempli ; mais cette dépense est établie sur des tarifs et des appréciations dont la justesse paraît incontestable.

En conséquence, Messieurs les Pairs, la commission, dont j'ai l'honneur d'être l'organe, vous propose l'adoption du projet de loi qui vous est présenté.

IMPRESSIONS
N° 164.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 7 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE CASTELLANE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la construction de divers ponts.

Pont de Bayonne.

Pour se rendre de Paris à Madrid on traverse l'Adour à Bayonne. Le pont de bateaux qui existait était insuffisant sur une route de cette importance; il vient, de plus, d'être emporté. Un pont en pierres est indispensable, non-seulement pour les communications, mais encore sous le rapport militaire, puisque Bayonne est d'un côté de l'Adour, et la citadelle de cette place, située au Saint-Esprit, de l'autre.

---

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ALTON-SHÉE, le baron DE BOIS-LE-COMTE, DE CAMBACÉRÈS, le comte DE CASTELLANE, le comte HARISPE, DE KERBERTIN, PÈDRE LA CAZE.

Pont du Boulou.

Ce pont, sur le Tech, sur la route n° 9, de Paris à Barcelonne, a la même importance que celui de Bayonne. Pendant la guerre de l'indépendance, on avait été forcé d'en construire un provisoire; il fut emporté le 1er novembre 1814. Depuis cette époque, la circulation est interrompue toutes les fois que le Tech est grossi par quelque orage. Votre commission s'est étonnée que le conseil général des ponts et chaussées et la commission mixte ayant approuvé, les 6 juin et 1er février 1836, la construction de ce pont, le Gouvernement ait attendu jusqu'en 1845 pour présenter la loi.

Viaduc de Dinan.

La route 176, de Caen à Lamballe, abrége de 25 kilomètres la route de Paris à Brest. Le passage de la Rance est dangereux. Ce viaduc est nécessaire pour la sécurité des voyageurs et pour la rapidité des communications.

Votre commission, Messieurs, vous propose l'adoption du projet de loi allouant 2.900.000 francs, savoir :

1.900.000 francs pour le pont de Bayonne;
300.000 francs pour le pont du Boulou;
700.000 francs pour le viaduc de Dinan.

MPRESSIONS

Nº 165.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. DE LA COSTE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'établissement d'un comptoir d'escompte à Alger.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a soumis à votre examen un projet de loi qui consacre la fondation d'un comptoir de la Banque de France à Alger.

L'objet qui, à cette heure, préoccupe le plus vivement les esprits, c'est l'avenir de notre établissement dans l'Algérie.

Nous désirons tous qu'à l'abri de nos armes, une nombreuse émigration d'Européens y transporte nos arts, notre industrie, notre patriotisme, et y prépare au besoin des auxiliaires à nos soldats.

Nous désirons qu'à côté d'eux, la race indigène,

* Cette commission était composée de MM. le baron GIROD (de l'Ain), DE LA COSTE, LEBRUN, le comte DE CHASTELLUX, ODIER, le comte D'ARGOUT, CHEVANDIER.

au lieu de disparaître, comme ont fait les sauvages devant les Anglais, dans l'Amérique septentrionale, se réconcilie de plus en plus à nos usages, et finisse par se féliciter du changement de domination qui s'est opéré il y a quinze ans.

Nous savons que c'est surtout au commerce qu'il faut demander ces résultats. C'est lui qui attirera en Afrique les populations et les capitaux de l'Europe. C'est lui qui, initiant aux avantages de notre supériorité matérielle des races si éloignées de nous par la religion la constitution de la propriété, et celle de la famille, les amènera à reconnaître aussi notre supériorité morale.

La Chambre a donc entendu avec satisfaction la proposition de mesures qui constatent les pas déjà faits dans cette voie, et tendent à accélérer le progrès.

Votre commission, à son tour, les a examinées avec une sérieuse attention. Son rôle était facile, après les exposés de M. le Ministre des finances, le rapport net et précis fait à l'autre Chambre, et les débats qui ont eu lieu, soit dans le conseil général de la Banque, soit à la Chambre des Députés.

Le projet de loi repose sur trois points :

1° La nécessité d'un grand instrument de crédit en Afrique;

2° La suffisance d'un capital de dix millions pour ce service;

3° La convenance de l'intervention de la banque de France, qui prend deux millions dans ce capital, et se charge de la direction.

Votre commission a partagé sur ces trois points l'opinion des autorités que je viens de citer, du conseil général de la Banque, de la Chambre des Députés et du Ministère. Voici, aussi succinctement qu'il est convenable, dans une matière déjà si élaborée, les motifs de sa détermination.

A la fin de 1843, la population civile d'Alger dépassait 51.000 habitants, c'est-à-dire qu'elle égalait celle de Strasbourg, la neuvième ville du Royaume; elle s'accroissait avec une prodigieuse rapidité, et atteint probablement aujourd'hui le chiffre de 60.000 âmes. Dans cette population, les Européens, qui déjà l'emportent en nombre sur les indigènes, sont, pour la plupart, des hommes actifs, énergiques, ayant leur fortune à faire, se livrant avec ardeur au travail et aux affaires.

Du 31 décembre 1840 au 31 décembre 1843, le mouvement des importations pour l'Algérie avait augmenté de plus de 25 pour 100; il s'était élevé de 57.334.737 fr. à 78.847.213 fr.; celui des exportations (symptômes plus favorables encore) avait plus que doublé : il avait monté de 3.788.834 fr. à 7.781.649 fr.

Le tonnage des vaisseaux qui avaient fréquenté le port d'Alger, en 1843, atteignait le chiffre de 186.650 tonneaux. Marseille, le Havre, Bordeaux et Nantes exceptés, aucun port de France n'offre une pareille activité. Le reste de la côte, dont les opérations finissent presque toutes par se liquider sur la place d'Alger, avait été l'objet d'un mouvement un peu plus considérable encore.

La Chambre de commerce évaluait à 64.470.000 f.

l'importance des opérations de toute nature, de cette ville, en 1844, et à 44.000.000 fr. le règlement en papier, qui en avait été la suite.

Ces détails, qui sont au reste conformes aux tableaux de l'administration des douanes, au relevé de la vente du papier timbré et aux documents publiés par M. le Ministre de la guerre, indiquent clairement qu'une banque serait au moins aussi bien placée à Alger, que dans aucune des localités qui ont obtenu un comptoir de la Banque de France. Mais ce qui parait surtout décisif en sa faveur, c'est que, partout ailleurs, le commerce existait depuis longtemps; des capitaux s'étaient formés, des maisons de banques s'étaient ouvertes, l'escompte avait pris un cours régulier. En Algérie, au contraire, tout date d'hier : le commerce vient de s'y improviser. Sauf quelque très-rare exception, cette population active et laborieuse, qui s'y implante, y vient chercher une fortune qu'elle n'a pas trouvée en Europe; elle arrive plus riche en espérances et en projets qu'en écus. Si donc, dans beaucoup de places, les vieux usages commerciaux sont insuffisants; si, à côté de maisons de banque respectables, l'on a senti le besoin d'avoir une banque publique; que doit-ce être que ce besoin, là où existent peu de capitaux et de banquiers, là où l'intérêt de l'argent a pu être tantôt de trente, tantôt de 24, et où il est encore de 12 pour 100?

Nous n'hésitons donc pas à proclamer qu'il y a urgence à régulariser les transactions commerciales en Algérie par l'une de ces fortes et opulentes

institutions de crédit, aussi essentielles peut-être aujourd'hui au développement d'un Etat naissant, que la coignée et la charrue.

En portant à dix millions le capital de cette fondation, l'on a, suivant nous, surabondamment pourvu aux nécessités du moment, et largement prévu les nécessités de l'avenir. La dotation de la banque à Lyon n'est que de deux millions, à Bordeaux de trois, à Marseille de quatre. Malgré la modicité de ces chiffres, ces banques ont rendu au commerce des services incontestables. Le capital de la Banque de France a été fixé plusieurs fois; d'abord à 30 millions, puis à 45, puis à 90. Il est aujourd'hui réduit à 67.900.000 fr. En cet état, il suffit à jouer le grand rôle qui lui est assigné, dans le mouvement prodigieux d'affaires de la première place du commerce de France; quelque merveilleuse idée que l'on se forme de la prospérité future de l'Algérie, l'on ne saurait croire que d'ici à vingt ans (c'est à la fin de 1867 qu'expire le privilége de la banque), elle ait besoin de moyens de crédit, doués du septième de la puissance de ceux de Paris. Ce serait, d'ailleurs, une erreur grave que de regarder les banques publiques comme destinées à accaparer la négociation de tous les effets de commerce. Leurs fonctions consistent à abaisser le taux de l'intérêt, à rendre l'escompte légal et modéré, en offrant des conditions égales à tout papier qui présente d'égales garanties. Elles ont besoin de capitalistes vivant à côté d'elles; elles doivent les moraliser, non les supprimer.

Ces fonctions seront d'autant mieux remplies que les établissements auxquels elles sont dévolues seront plus éclairés, plus impartiaux, plus puissants, plus à l'abri de toute passion, de toute panique, de tout embarras financier. C'est par ce motif que nous approuvons complétement la marche de M. le Ministre des finances. Nous ne connaissons pas assez le personnel du commerce de l'Algérie pour affirmer ou nier qu'il renferme les éléments nécessaires à la bonne gestion d'une banque locale; mais, quel qu'il soit, toujours est-il que les entreprises sérieuses, les spéculations loyales, seront bien autrement encouragées par la pensée de rencontrer pour aide et pour appréciateur un pouvoir financier émané de la Banque de France; toujours est-il que, dès l'heure de sa naissance, ce nouveau pouvoir aura la faculté d'allure, l'aplomb, le crédit que toute autre institution n'acquerrait que péniblement et aux périls de la colonie.

Si la Banque de France fait acte de civisme en accordant à notre nouvelle conquête l'appui de sa vieille expérience, de ses capitaux et de son nom; nous avons la conviction qu'elle fait en même temps une spéculation qui ne sera pas dommageable pour elle-même. Les détails sur les progrès de l'Algérie, que nous avons mis plus haut sous vos yeux, démontrent sans réplique la vérité de cette assertion; il est impossible que, dans une contrée où tout est à créer, et où tout se crée si rapidement, où les capitaux sont si rares, où le prix de l'argent est si élevé, des opérations d'escompte, conduites avec prudence,

et à un taux modéré, mais pourtant bien supérieur à celui de Paris, ne produisent pas d'assez notables bénéfices. Sans doute, malgré toute l'habileté, toute la circonspection de ses agents, les chances de pertes seront là un peu plus nombreuses qu'ailleurs; mais l'abondance du papier qui lui sera offert, la faiblesse des concurrents l'en dédommagera amplement.

Quelques personnes auraient voulu que la Banque de France traitât le comptoir d'Alger absolument comme ceux qu'elle établit dans nos départements, qu'elle en fournît en entier le capital, et qu'elle engageât toute sa responsabilité. M. le Ministre des finances lui a même d'abord adressé cette proposition. En l'état de notre législation, avec la forme de Gouvernement qui nous régit, assurés de la ferme volonté de la France de conserver sa conquête quoi qu'il arrive, nous ne concevons pas qu'en acceptant cette proposition, elle eût compromis jamais l'intérêt de ses actionnaires. Nous ne saurions, cependant, blâmer cette corporation d'avoir adopté un autre système. Convaincus qu'un capital de dix millions est supérieur à tous les besoins de l'établissement à créer en Algérie, et que sa souscription entraînera immédiatement la réalisation de ce capital, nous comprenons qu'elle ait voulu, en cas de grande crise commerciale, industrielle ou politique, réserver ses forces et surtout son attention pour l'intérieur du Royaume.

En résumé, votre commission trouve le projet que vous l'avez chargée d'examiner, moral et prudent; elle en espère de grands et heureux résul-

tats pour notre colonie d'Alger ; elle n'y voit rien que de favorable aux intérêts de la Banque de France, et de conforme à l'esprit de ses statuts ; elle vous en propose unanimement l'adoption.

IMPRESSIONS
Nº 166.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron THÉNARD, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi tendant à accorder une pension annuelle et viagère à M. Vicat, ingénieur en chef.

MESSIEURS,

Toutes les découvertes, toutes les applications utiles trouvent presque toujours leur récompense dans la célébrité qu'acquièrent leurs auteurs, ou dans la fortune dont elles sont la source la plus honorable.

Mais lorsqu'un homme s'est attaché à résoudre un problème de la plus haute importance, qu'il y a consacré la plus belle partie de sa vie, ses veilles, ses épargnes; lorsqu'il a préféré la gloire d'être utile à l'avantage si recherché d'être riche, ne laissant pour héritage à ses enfants qu'un nom

---

* Cette commission était composée de MM. CORDIER, le baron DUPIN, le comte DE GASPARIN, GAY-LUSSAC, le vice-amiral HALGAN le baron SERS, le baron THÉNARD.

respecté et honoré; lorsqu'enfin il a accompli son œuvre et qu'il a doté son pays de découvertes qui doivent l'enrichir en contribuant à sa prospérité et à sa gloire, ce ne sont pas des couronnes académiques qu'il faut décerner à un tel homme, c'est une récompense nationale.

Voilà, Messieurs, ce qu'a fait M. Vicat; voilà ce que nous vous demandons pour lui.

Pour vous mettre à même de juger du mérite des services qu'il a rendus, nous devons dire, d'abord, ce qui avait été fait sur les moyens de consolider les constructions à l'époque où cet habile ingénieur commença ses importantes recherches sur ce sujet.

Quelques anciens monuments en traversant plus de vingt siècles sont arrivés jusqu'à nous. Debout encore, ils semblent défier les ravages du temps et ne forment plus que des masses si dures qu'il serait plus difficile de les abattre avec le fer qu'il ne l'a été de les ériger. La poudre seule pourrait les renverser.

Le moyen âge nous en offre aussi dont la solidité paraît être la même; et sans aucun doute, il en a été construit depuis qui auront la même durée.

Mais pour un seul que le temps a respecté, des milliers ont disparu.

Pourquoi cette différence? Elle dépend essentiellement de la qualité des mortiers qui ont servi de lien aux matériaux.

Les mortiers acquièrent-ils une grande dureté? l'édifice résiste. N'en prennent-ils qu'une faible ou même qu'une médiocre? l'édifice se détruit;

on ne le conserve que par de continuelles réparations.

Le problème à résoudre était donc de découvrir la cause du durcissement des mortiers, pour parvenir ensuite à en faire d'inaltérables : de là les recherches de M. Vicat.

On savait qu'il était facile d'obtenir d'excellents mortiers hydrauliques, en mêlant la chaux grasse avec la pouzzolane d'Italie ou le trass des bords du Rhin, particulièrement d'Andernach, et que la brique pilée pouvait jusqu'à un certain point remplacer ces substances d'origine volcanique.

Parker et Wyatts nous avaient appris qu'on trouvait en Angleterre *des galets* qui, par la calcination, donnaient un excellent ciment, lequel, gâché en pâte, se solidifiait en quelques minutes sous l'eau ; des substances de même nature avaient été signalées ensuite sur quelques points de la France et de la Russie.

Bagge, en Suède, et le comte Chaptal, en France, avaient observé la transformation de quelques schistes et de quelques argiles ocreuses en matières imitant la pouzzolane par la calcination.

Smeaton, ingénieur anglais, avait vu dès 1756 que la chaux naturelle hydraulique d'Aberthaw (comté de Glamorgan en Angleterre), si vantée à juste titre, laissait, après sa solution dans l'acide nitrique, un résidu argilo-sablonneux.

Le célèbre Saussure avait annoncé que la chaux de Chamouny durcissait dans l'eau, et que cette propriété paraissait dépendre de l'argile qu'elle contenait.

Enfin, Collet Descotils avait publié que la chaux de Senonches devait ses qualités si renommées à la silice très-divisée qu'elle renfermait.

Toutes ces observations ne manquaient ni de justesse ni d'importance; mais ce n'était que des observations isolées; il fallait généraliser les faits, les reproduire par l'expérience et franchir l'immense distance qui sépare une théorie vague d'une théorie positive, s'appuyant sur des applications nombreuses.

C'est ce que fit M. Vicat : à lui appartient la découverte; il a révélé les causes, il a établi les règles, il a créé l'art.

Les principaux résultats auxquels il est parvenu peuvent se résumer en peu de mots.

De la chaux pure, mêlée au meilleur sable de rivière, ne produit jamais que de mauvais mortier.

100 parties de craie calcinée avec environ 20 parties d'argile ordinaire donnent d'excellente chaux hydraulique. Cette chaux éteinte convenablement et mêlée ensuite à de bon sable à gros grains dans le rapport de 1 volume de pâte calcaire et de 2 de sable fournit un mortier de qualité supérieure, qui se solidifie promptement, prend une grande dureté, et résiste à la pluie, aux chaleurs et aux fortes gelées. C'est ce mortier qu'il faut employer pour les bonnes constructions en plein air.

De la chaux grasse mêlée à de l'argile préalablement cuite au rouge sombre, dans le rapport de 15 à 20 de chaux et de 100 d'argile en poids,

produit des mortiers ou ciments éminemment hydrauliques, qui remplacent complétement ceux qu'on fait avec la pouzzolane d'Italie ou le trass d'Andernach dont l'emploi est beaucoup trop dispendieux en raison du prix des transports. Ils acquièrent une très-grande dureté sous l'eau, sous terre ou dans des lieux constamment humides.

Ces résultats capitaux permettaient déjà d'obtenir partout d'excellents mortiers, soit pour les constructions en plein air, soit pour les constructions sous l'eau, puisque partout on peut se procurer facilement de la craie, de la chaux, de l'argile.

Mais, Messieurs, il en est un autre non moins important et peut-être plus important encore, qui nous reste à vous signaler.

Il était probable qu'il existait dans les diverses contrées de la France des pierres calcaires susceptibles de donner des chaux hydrauliques dont la qualité serait excellente et le prix inférieur à celui de la chaux artificielle. Il fallait explorer tous les départements ; M. Vicat se mit à l'œuvre, et trouva dans presque tous des pierres à chaux de cette nature.

Son travail est donc complet ; il y a consacré de longues années, et l'a terminé en publiant le résumé de ses Mémoires, résumé où il indique avec une grande clarté tout ce qui a trait à la préparation et aux qualités des diverses espèces de chaux et des différentes sortes de mortiers. C'est un traité précis sur la matière, qui ne pouvait être bien fait que par lui. Il a diguement cou-

ronné son œuvre par cette publication qui rend ses recherches accessibles à toutes les classes de la société.

Nous ne saurions énumérer toutes les belles applications qu'on a faites et qu'on fait chaque jour du procédé de M. Vicat, elles sont trop nombreuses; nous croyons devoir toutefois citer comme exemple deux grands monuments actuellement en voie de construction, où les mortiers de M. Vicat s'emploient avec le succès le plus remarquable, sous les deux rapports essentiels de l'économie et de la solidité. L'un de ces monuments nous entoure : ce sont les fortifications de Paris, qui excitent même l'admiration des étrangers; l'autre est le canal qui doit porter les eaux de la Durance sur les hauteurs de la ville de Marseille et qui n'a pas moins de 84 kilomètres de longueur; travail extraordinaire dans lequel on remarque surtout l'aqueduc de *Roque-Favour*, bien supérieur en dimensions à l'aqueduc romain du Gard et où les moyens d'exécution sont si habilement conçus et si bien mis en œuvre, qu'il est digne d'admiration et qu'il fait le plus grand honneur à l'ingénieur M. Montrichet.

Ajoutons encore à l'appui des belles applications du procédé de M. Vicat, que c'est chose merveilleuse que la facilité, la célérité, et l'économie avec lesquelles on fait aujourd'hui la plupart des fondations des ouvrages hydrauliques. Aux anciens procédés, si longs, si dispendieux, on a substitué le coulage du béton qui se moule dans les cavités qu'on lui présente, s'y pétrifie et y fait des blocs

si durs qu'il supporte les piles les plus fortes et résiste aux courants les plus rapides. Sans cette méthode économique et certaine de fonder, la plupart des ponts suspendus n'auraient pu être exécutés par l'industrie particulière (1). Il nous serait impossible de calculer exactement les économies que depuis 25 ans les belles découvertes de M. Vicat ont procurées au Trésor et à l'industrie : nous dirons seulement qu'elles sont immenses. Pour la France seule, le savant rapporteur de la Chambre des Députés les évalue à 182 millions, et le Ministre des travaux publics, dans l'exposé de motifs, déclare que l'évaluation n'a rien d'exagéré. Mais, Messieurs, dans cette évaluation n'ont point été comprises, faute de renseignements suffisants, les économies sur les travaux militaires, sur plusieurs autres travaux encore, et particulièrement sur les travaux considérables exécutés à l'étranger. Il faut même y ajouter la célérité, qui se traduit aussi en argent, et qui souvent est une condition de succès.

Ce n'est donc pas la France seulement, c'est le monde entier qui doit être reconnaissant envers

---

(1) L'eau douce est certainement sans aucune action sur les bétons ou mortiers éminemment hydrauliques ; on croyait qu'il en était de même de l'eau de mer. Mais il paraîtrait, d'après des observations toutes récentes et encore inédites de M. Vicat, qu'elle exercerait sur presque tous une action très-lente qui finirait par les décomposer. M. Vicat croit avoir trouvé le moyen de les rendre tout à fait inattaquables : ce serait un nouveau service rendu par ce célèbre ingénieur.

M. Vicat. Partout les Gouvernements, les ingénieurs, les constructeurs ont mis ses procédés à profit; et nous sommes heureux de pouvoir dire que plusieurs Souverains étrangers se sont empressés de lui donner des témoignages de leur haute estime en le décorant de leurs ordres; il en était digne : les plus belles décorations brilleraient honorablement sur sa poitrine.

Une grave réflexion, qui pourrait être féconde en résultats, se présente maintenant à notre esprit : c'est M. Vicat qui nous l'inspire. Pourquoi nos ingénieurs si capables, si habiles, ne se vouent-raient-ils pas à son exemple, plus souvent encore qu'ils ne le font, à la solution de questions importantes dans les services qui leur sont confiés. Infailliblement en s'en occupant sans cesse, ils parviendraient à en résoudre beaucoup. Si l'industrie fait tant de progrès, c'est que les chefs de nos manufactures, de nos ateliers, de nos usines pensent continuellement à améliorer, à perfectionner celle qu'ils ont choisie, et que la pensée qui tend sans relâche vers un but est une puissance qui triomphe presque toujours de tous les obstacles. Dans un homme ordinaire, c'est la goutte d'eau qui par sa chute répétée creuse le rocher; dans un ingénieur habile, c'est une force considérable. Il serait donc vivement à désirer que de telles recherches pussent être secondées, encouragées par les chefs des corps : trop heureux si, comme aujourd'hui, nous avions souvent à décerner des récompenses nationales. La France si puissante, en publiant les découvertes qui les

auraient méritées, se montrerait généreuse; elle aurait la gloire d'éclairer les autres nations et de marcher plus sûrement encore à la tête de la civilisation.

La commission, Messieurs, en vous proposant à l'unanimité l'adoption du projet de loi, n'a qu'un regret à exprimer; c'est que pour de si grands services la pension ne soit que de 6.000 fr., et que la moitié seulement soit réversible en cas de décès du titulaire, sur la tête de ses enfants.

Si l'auteur avait été moins généreux, si l'amour du bien public ne l'avait emporté en lui sur l'amour des richesses, il aurait pu acquérir la fortune la plus honorable. Il ne l'a pas voulu, et par cela même il a plus de droits encore à notre reconnaissance, à nos hommages; il en a d'autant plus même que le titre d'inspecteur divisionnaire lui ayant été offert à la condition voulue par les règlements de ne plus être attaché à un service spécial, et, par conséquent, de ne plus diriger de constructions, il refusa l'avancement auquel il avait tant de droits pour continuer et achever en qualité d'ingénieur chargé de grands travaux, les belles recherches qui devaient tant contribuer à la prospérité de la France : noble conduite, qu'il faut citer, parce qu'elle relève encore dans l'opinion publique l'homme qui la tient et qu'elle peint d'un seul trait le désintéressement de son caractère.

Mais, Messieurs, si nous ne croyons pas devoir présenter d'amendement au projet de loi, du moins nous osons faire des vœux pour que M. Vicat soit promu le plus promptement possible au grade le

plus élevé dans son corps, et que ses enfants trouvent appui et protection auprès du pouvoir dans les diverses carrières qu'ils embrasseront.

IMPRESSIONS
N° 167.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le baron SERS, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture de crédits spéciaux pour l'achèvement des Palais de justice de Lyon et de Bordeaux.

MESSIEURS,

Les départements du Rhône et de la Gironde avaient des édifices à construire pour le service de leurs cours d'assises et pour celui des tribunaux de première instance de leurs chefs-lieux, lorsqu'il fut décidé par le Gouvernement, dans les intérêts des justiciables, et pour l'avantage de tous les services judiciaires, que les cours royales feraient partie de ces constructions et qu'il serait élevé un palais de justice unique et complet dans chacune des villes de Lyon et de Bordeaux.

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte D'ABANCOURT, le marquis DE BELBEUF, GAUTIER, GUESTIER, DE KERBERTIN, MÉRILHOU, le baron SERS.

Le mode de division de la dépense entre l'Etat, chargé des cours royales, et les départements, ne fut pas suffisamment bien déterminé dès l'origine; il en est résulté des difficultés, compliquées par l'incertitude des prévisions des architectes, par l'augmentation de dépense qui s'en est suivie, et par le manque des fonds nécessaires pour les couvrir.

En ce moment les travaux sont arrêtés dans les deux villes, où l'on éprouve cependant un besoin urgent de transférer les cours et les tribunaux dans les nouveaux palais de justice; tous les deux presque achevés, si ce n'est en ce qui concerne les décorations intérieures et l'ameublement.

M. le Ministre de l'intérieur, afin d'éclairer la situation respective de l'Etat et des départements, dans l'œuvre qu'ils exécutent en commun, forma une commission spéciale chargée de rechercher les causes pour lesquelles les devis primitifs ont été dépassés; quelles étaient les sommes nécessaires pour mettre les édifices en état de servir à leur destination, et dans quelle proportion elles devaient être supportées par les départements et par l'Etat.

Le projet de loi soumis à vos délibérations, est le résultat des aperçus de ces commissions spéciales; il met fin aux complications provenant de la réunion des divers services dans un même local pour ne laisser subsister que leur incontestable avantage.

A Lyon, les nombreuses augmentations survenues en cours d'exécution ont été évaluées à plus

d'un million par la commission spéciale; il nous suffira, pour vous donner une idée de la manière dont l'entreprise a été dirigée, de citer le passage suivant du rapport de cette commission.

« Pendant tout le cours des travaux, l'archi-« tecte n'a considéré les plans et le devis arrêtés « que comme un canevas élastique, susceptible « de développements, et tout, par conséquent, « doit porter la commission à penser que dans les « comptes réglés et non acceptés, il faut encore « s'attendre à un excédant de dépense sur les pré-« visions du devis. »

Cet avertissement n'a pas été perdu de vue par l'administration; elle a pris des mesures pour faire surveiller les dépenses par un contrôleur, architecte lui-même; elle a mis ainsi un frein aux écarts d'imagination de l'auteur du projet auquel on reproche de suivre ses idées d'artiste, sans jamais se préoccuper des résultats financiers qu'elles peuvent avoir.

La somme totale à laquelle s'élèvera la construction du palais de justice de Lyon est maintenant évaluée à 5.300.000 francs.

La division s'en opère comme il suit:

Le département du Rhône. . .	2.325.000 fr.
L'Etat.	2.425.000
La ville de Lyon.	550.000
Total pareil. . . .	5.300.000 fr.

La subvention de la ville n'était point obligatoire; elle l'a fournie, sans doute, dans le but de déterminer le département à laisser le palais de jus-

tice dans son ancien emplacement, contre le choix duquel s'élevaient plusieurs objections.

Le crédit extraordinaire de 627.803 fr. qui vous est demandé, doit compléter la somme laissée à la charge de l'Etat dans le partage de la dépense.

Nous vous proposons de l'allouer.

Le département du Rhône aura été traité convenablement. Il est juste que la magnificence de l'édifice où siégera la cour royale soit en grande partie à la charge de l'État. Placées au sommet de la hiérarchie judiciaire, ces cours surpassent beaucoup les tribunaux par le nombre de leurs magistrats, et par l'étendue de leur juridiction; les édifices où elles rendent leurs arrêts doivent avoir un caractère de grandeur architecturale dont aurait pu se passer un palais de justice destiné seulement aux services judiciaires, pour lesquels les départements sont tenus de fournir un local.

La dépense du palais de justice de Bordeaux s'élèvera à 1.933.549 fr.;

Le conseil général du département avait demandé que le Gouvernement prît à la charge de l'État la somme de 1.011.934 fr. Plus tard, la commission spéciale, ayant reconnu quelques omissions dans les devis, le contingent de la cour royale aurait dû être porté à 1.060.784 fr.;

SAVOIR :

Montant des travaux concernant uniquement cette cour. . . . . 602.542 fr. » c.

Cinq douzièmes des dépenses de la salle des Pas-Perdus, du

Report. . .	602.542 fr.	» c.
corps de garde et des autres services communs entre la cour d'assises, le tribunal et la cour royale.	188.856	»
Acquisition de maisons et prix d'autres terrains sur lesquels la cour royale est établie.	241.466	»
Partie d'une indemnité de 59.867 fr. allouée aux entrepreneurs pour les couvrir des pertes que leur a causées le renchérissement des matériaux, et un trop fort rabais sur les prix du devis.	27.920	»
Total pareil. . . .	1.060,784	»

Le ministère de l'intérieur n'a pas admis ces calculs ; il a refusé, quant à présent, de prendre à la charge de l'Etat une portion de l'indemnité allouée par le conseil général aux entrepreneurs, quoiqu'elle ait été motivée sur la parfaite exécution des travaux, et qu'elle comprenne seulement la différence du rabais de 13 pour 100 qu'ils ont consenti, avec celui offert dans la soumission la plus favorable après la leur.

Le ministère n'a pas admis non plus que la cour royale dût supporter le prix des terrains sur lesquels elle est bâtie : il a voulu qu'une estimation de la valeur totale de l'emplacement du palais de justice fît connaître le prix moyen du mètre carré, et que ce prix fût appliqué uniformément au département comme à l'État. Il en est résulté que

le département de la Gironde, déjà propriétaire, par suite du décret du 9 avril 1811, des terrains du fort du Hâ, sur lesquels sont placés la cour d'assises et le tribunal, se trouve grevé d'une partie du prix des maisons dont la cour royale occupe l'emplacement.

Le crédit de 611.517 fr. qui vous est demandé, doit parfaire la somme de 971.517 fr., à laquelle a été fixée la dépense que l'État prend à sa charge pour la cour royale de Bordeaux; en voici le décompte.

Montant des travaux concernant uniquement cette cour.	602.542 fr.
5/12es des travaux pour services communs.	188.856
Prix de 4.532m carrés de terrain à raison de 34 fr. 65 c. le mètre. . .	157.033
Prix des 5/12es des terrains occupés par les services communs. .	23.086
Total pareil.	971.517 fr.

Le conseil général et la commission spéciale, après avoir établi les droits du département de la Gironde à une allocation de crédit supérieure à celle qui vous est demandée, ont appuyé leur opinion à cet égard par des faits d'où il résulte: 1° que le département avait déjà passé une adjudication pour élever les constructions qui le concernaient seul, au moment où l'on a décidé que la cour royale y serait réunie, et que, pour obtenir la résiliation de ce marché, il a eu à payer une indemnité de 54.000 fr.

2° Le département a avancé la majeure partie des fonds nécessaires à l'exécution du projet commun, au moyen d'emprunts successifs, dont il a supporté l'intérêt sur ses centimes extraordinaires;

3° Enfin il a encore à subvenir à la dépense d'acquisition d'un emplacement pour les prisons militaires, par suite de l'affectation au palais de justice de celui qui leur était réservé dans les terrains du fort du Hâ, lors des projets auxquels le plan actuel a été substitué.

Nous avons pensé, Messieurs, que l'équité commandait à votre commission de faire ressortir, à l'avantage du département de la Gironde, des faits dont il pourra, dans une autre circonstance, se prévaloir auprès du Gouvernement. Il ne nous a pas été possible, à cette époque de la session, et à raison de l'urgence d'ouvrir en 1845 le crédit demandé pour l'achèvement du palais de justice de Bordeaux, de vous proposer d'en porter le chiffre au taux réclamé par le conseil général. Nous allons vous faire connaître ce que la commission spéciale a dit des travaux, afin de vous faire mieux apprécier encore l'opportunité de notre observation en faveur du département.

« Toute la pierre employée par les entrepre-
« neurs, dit cette commission, est de la meilleure
« qualité, les assises des colonnes du portique se
« composent toutes d'un seul morceau, bien qu'el-
« les aient un diamètre d'un mètre 50 c., les appa-
« reils sont partout réguliers, et nulle part l'on
« n'aperçoit de cassure, de tassement, ni trace
« d'une négligence quelconque. Enfin les travaux

« du palais de justice présentent, soit par le choix « des matériaux, soit par l'habileté de la mise en « œuvre, une supériorité marquée sur les ouvra- « ges qui se confectionnent dans la ville moyen- « nant un prix plus élevé. »

Votre commission, Messieurs, vous propose, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi déjà voté par la Chambre des Députés.

IMPRESSIONS
Nº 168.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE RAIGECOURT, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen des Projets de loi qui autorisent les villes de Lille et du Mans à contracter des emprunts.

1er PROJET. (Lille.)

MESSIEURS,

La ville de Lille demande à être autorisée à emprunter 2.700.000 francs remboursables en dix-sept années, suivant le tableau joint au dossier remis à votre commission. Le montant de cet emprunt serait affecté à deux natures de dépenses. 1.300.000 francs seraient appliqués à la construction et au mobilier du collége; 1.370.000 francs à la construction d'un embarcadère du chemin de fer du Nord, dans l'intérieur de la ville, et il res-

* Cette commission était composée de MM. le comte CORBINEAU GIRARD, DE LA COSTE, le comte DE MONTESQUIOU, le marquis DE RAIGECOURT, ROUILLÉ DE FONTAINE. le baron THÉNARD.

terait 30.000 francs pour somme à valoir et dépenses imprévues.

La somme de 1.300.000 francs applicable au collége, a paru bien élevée à votre commission, mais les plans et devis des constructions ayant reçu l'approbation du comité de bâtiments et celle d'une commission instituée par le Ministre de l'instruction publique, et, d'ailleurs, l'institution d'un collége royal pour une ville aussi importante que Lille, paraissant une chose désirable, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption de cette partie du projet.

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le dire plus haut, Messieurs, 1.370.000 francs seraient applicables à l'établissement d'un débarcadère du chemin de fer du Nord, dans l'intérieur même de la ville. Cette partie du projet a soulevé dans les bureaux, et dans le sein de la commission, quelques objections dont il est de notre devoir de vous rendre compte. On s'est demandé s'il n'y avait pas quelque imprudence à percer ainsi une place forte lorsque, d'un autre côté, nous faisons de si grands sacrifices pour les réparer, et s'il était bien logique d'ouvrir la frontière au moment où nous mettons la Capitale à l'abri des insultes de l'ennemi. Voilà, Messieurs, l'objection dans toute sa force : la réponse de la commission est facile, et, nous l'espérons péremptoire. Sans entrer dans une discussion qui outrepasserait les bornes de ce rapport, qu'il nous soit permis de vous rappeler, Messieurs, que de longues négociations ont eu lieu entre la ville, le Ministre des travaux publics, le Ministre

de la guerre et le comité des fortifications. Tous les intérêts ont fini par se mettre d'accord, le comité du génie a consenti à la construction de l'embarcadère, et à l'entrée dans la place du chemin de fer. Or, Messieurs, personne n'accusera le comité des fortifications de pécher par excès d'indulgence; personne n'accusera l'illustre Maréchal qui est à la tête du ministère de la guerre et du conseil des Ministres, de faiblesse lorsqu'il s'agit de la sécurité et de la défense de la France. D'ailleurs, il est important de faire observer à la Chambre que le chemin ne traverse pas la ville; il ne fait qu'une seule ouverture dans le corps de la place, et se raccorde par une double courbe du côté de Paris et du côté de la Belgique à une distance d'environ 250 mètres du bastion n° 67.

Une autre objection de détail s'est présentée. Un magasin à poudre à peine terminé va être déplacé, une caserne de cavalerie va être démolie et transportée plus loin. C'est un fait malheureux que celui de la démolition d'un magasin à poudre à peine terminé; mais aussi, la ville, seule intéressée à ce déplacement, en prend la charge à son compte, et il en est de même du déplacement de la caserne de cavalerie. Le choix de nouveaux emplacements était difficile dans une ville commerçante, resserrée entre des fortifications, mais sur ce point, comme sur les autres, les diverses autorités ont fini par s'entendre, et encore une fois, Messieurs, il n'y a ni faiblesse ni condescendance extrême à craindre de la part des autorités militaires.

Indépendamment de la dépense de 1.370.000 fr. que la ville s'est imposée pour la construction de son embarcadère, elle aura encore à fournir, sur ses ressources ordinaires, à la dépense causée par l'acquisition de plusieurs maisons particulières, tant pour l'établissement du nouveau magasin à poudre, que pour l'isoler de toute habitation.

Il reste à examiner, Messieurs, la question financière. La situation de la ville de Lille est bonne; ses revenus excèdent ses dépenses, en moyenne, de 240.000 fr. par an, et si vous l'autorisez à emprunter les 2.700.000 fr., ainsi que le projet de loi vous le propose, elle pourra se libérer du principal et des intérêts, en consacrant annuellement pendant dix-sept ans, à l'amortissement de sa dette, la somme de 220.000 fr. C'est une chose grave, Messieurs, que d'engager pour aussi longtemps l'avenir d'une place de commerce, qui est aussi une place de guerre, et une place frontière. Cependant les intérêts de la ville paraissent si fort engagés dans la question, que votre commission croit devoir vous proposer l'adoption du projet de loi.

2e PROJET. (Le Mans.)

MESSIEURS,

La ville de Mans demande à être autorisée à emprunter à la caisse des dépôts et consignations la somme de 80.000 fr., applicable au casernement. Les villes ont, vous le savez, Messieurs, un grand intérêt à avoir des garnisons dans leur sein, inté-

rêt d'ordre et de sécurité, intérêt de consommation. Les casernes du Mans exigent de grandes améliorations, et la ville a offert de contribuer pour 80.000 fr. à la dépense totale qui sera de 500.000 francs. L'excédant des ressources ordinaires du Mans, sur sa dépense ordinaire est de 91.827 fr. 4 centimes. Mais cet excédant est engagé pour quelques années au remboursement d'emprunts antérieurs dont le produit a été appliqué à la construction d'abattoirs et d'une salle de spectacle. La subvention proposée ne peut donc être soldée qu'au moyen d'un emprunt dont le remboursement aura lieu par cinquièmes, à partir de 1853.

L'intérêt de la ville est bien constaté; ses ressources paraissent assurées; votre commission a donc l'honneur de vous proposer de donner la sanction législative au projet de loi voté par la Chambre des Députés dans la séance du 21 juin dernier.

IMPRESSIONS

N° 169.

—

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. MARTELL, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de cinq Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires ou à des emprunts votés par les départements du Pas-de-Calais et du Puy-de-Dôme, et par les villes de Brest, de Melun et de Turcoing.

MESSIEURS LES PAIRS,

M. le Ministre de l'intérieur, dans la séance du 1er juillet, vous a présenté cinq projets de loi d'intérêts locaux. Deux de ces projets ont pour but d'autoriser le département du Pas-de-Calais à s'imposer extraordinairement, et le département du Puy-de-Dôme à contracter un emprunt; les trois autres tendent à obtenir pour les villes de Brest, Melun et Turcoing l'autorisation de contracter des emprunts.

---

* Cette commission était composée de MM. BERTIN DE VEAUX, le baron DE BRIGODE, le vice-amiral GRIVEL, le vicomte DE JESSAINT, MARTELL, le vicomte DE SÉGUR-LAMOIGNON, DE VANDEUL.

La commission nommée pour examiner ces divers projets m'a chargé de vous présenter le rapport que je viens soumettre à la Chambre.

1er PROJET. (Pas-de-Calais.)

Dans sa session de 1844, le conseil général du Pas-de-Calais s'est vivement préoccupé de l'état de viabilité du département; il a reconnu que les routes n'étaient point en rapport avec les besoins de la population, l'étendue, la richesse du pays; et, dans le but d'améliorer progressivement un système de communications qui est appelé à recevoir un plus grand développement, il a décidé qu'il fallait d'abord transformer en routes départementales trois lignes de chemins de grande communication.

L'ensemble de ces nouvelles voies forme une longueur d'environ 59 kilomètres : leur importance, leur utilité justifie la demande qui est faite de leur classement en routes départementales.

La dépense nécessaire pour opérer cette transformation sera réduite à 47.369 francs, par suite des offres de concours des communes intéressées : mais le conseil général a compris combien il était urgent de secourir en outre un certain nombre de routes déjà classées et qu'il était important de ne point les ajourner. Alors il a ordonné un travail qui porte cette nouvelle dépense à une seconde somme de 47.369 francs. C'est donc maintenant le chiffre total de 94.738 francs

auquel il faut pourvoir. Les ressources du département sont absorbées par les divers services et le conseil, pour réaliser cette somme, a dû recourir à l'imposition extraordinaire. Il demande, en conséquence, que le département soit autorisé à s'imposer un centime additionnel au principal des quatre contributions directes pendant les années 1846 et 1847.

Les avantages qui doivent résulter de ces travaux légitiment le vote du conseil général, et la situation financière du département est tellement favorable que votre commission est unanime pour vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

2e PROJET. (Puy-de-Dôme.)

Les bâtiments affectés à l'établissement thermal du Mont-Dore sont devenus, depuis plusieurs années, d'une insuffisance à laquelle il est indispensable de remédier. Il est surtout nécessaire de construire un bâtiment spécial destiné aux bains à vapeur et réunissant toutes les conditions que réclame l'administration sous toutes ses formes de ces sortes de bains. Il convient aussi d'augmenter le nombre des baignoires, d'agrandir le lieu de la promenade, et de procéder à diverses modifications impérieusement réclamées par le service des malades.

Le conseil général du Puy-de-Dôme, dans sa dernière session, a demandé que le département soit autorisé à contracter un emprunt de 80.000 fr.

pour faire face à ces divers travaux. Cette somme ne serait pas suffisante pour couvrir la dépense qui a été évaluée à 110.000 francs, mais le conseil a affecté au paiement de l'excédant, la moitié d'une somme de 60.000 francs que le ministère de la guerre doit rembourser au département en 1846, après l'achèvement de l'hôtel du commandant de la 19e division militaire.

L'établissement du Mont-Dore réalise annuellement un excédant de recettes de 18.000 francs, qui ne peut manquer de s'accroître : ainsi les voies et les moyens sont parfaitement en rapport avec les besoins de l'amortissement et du service des intérêts. Le conseil général, par un excès de prudence, a jugé convenable de porter à dix années le délai dans lequel s'effectuera le remboursement de l'emprunt.

Le département du Puy-de-Dôme ne se trouvera grevé d'aucune charge nouvelle; il ne peut, au contraire, retirer que des avantages certains de l'extension qui sera donnée aux bains du Mont-Dore par l'exécution du projet de loi dont votre commission vous propose l'adoption.

3e PROJET. (Brest.)

Le collége Joinville, à Brest, dont l'importance est facile à apprécier, puisque cet établissement ne renferme pas moins de trois cent cinquante élèves, occupe des bâtiments qui n'appartiennent pas à la ville : le bail expire dans trois ans, et le conseil

municipal, dans sa délibération du 10 février 1844, a voté la construction d'un bâtiment destiné à recevoir le collége Joinville. Les plans ont été soumis au conseil royal qui les a approuvés, sauf quelques modifications admises par la ville. D'après les devis dressés avec le soin le plus scrupuleux, une somme de 510.000 francs a été jugée nécessaire pour couvrir la dépense. Cette somme, la ville ne pourrait, on le comprend, la prélever en entier sur ses revenus dans le temps nécessaire; aussi désire-t-elle recourir à un emprunt de 360.000 francs, remboursables en neuf années. La position financière de la ville de Brest présente annuellement un excédant de recettes qu'on peut évaluer à 190.000 francs en moyenne. L'administration municipale se propose sur cet excédant d'affecter une somme de 52.000 francs pendant neuf ans, à l'amortissement de l'emprunt, à partir de 1848, époque de l'achèvement des travaux.

Le collége Joinville se verrait, à l'expiration du bail, dépossédé du local actuel qui a déjà reçu à l'avance une destination nouvelle pour cette époque. Il y a donc urgence à ce que les travaux soient entrepris dans le plus court délai.

Je viens vous proposer, au nom de votre commission, l'adoption de ce projet de loi qui a reçu l'adhésion de la Chambre des Députés.

4e PROJET. (Melun.)

La ville de Melun (Seine-et-Marne) se trouve dans la nécessité de reconstruire son hôtel de ville,

qui est arrivé à un état complet de dégradation et présente d'ailleurs un espace insuffisant pour les services communaux.

Les plans et devis de l'édifice projeté ont été approuvés par le conseil des bâtiments civils. La dépense a été évaluée à 170.000 francs. C'est cette somme que la ville de Melun demande l'autorisation d'emprunter à la caisse des dépôts et consignations, remboursable en douze annuités, à partir de 1848.

La caisse municipale présente, en moyenne, un excédant de recettes de 43.712 francs ; mais cet excédant a déjà son emploi et sert à remplir des engagements antérieurs. La ville se propose donc d'effectuer l'amortissement de son emprunt au moyen : 1° d'une imposition extraordinaire de 10 centimes additionnels au principal des contributions directes pendant 10 ans, à partir de 1850 ; 2° du décime additionnel établi sur les droits d'octroi et qui serait prorogé pendant 12 ans, excepté sur les boissons sujettes au droit d'entrée.

Comme il ne s'agit pas d'une charge nouvelle pour la ville, votre commission regarde comme justifiée la continuation de pareils sacrifices, en considération de l'urgence où on se trouve de remédier à l'état de dégradation de l'hôtel de ville qui menace ruine. Elle vous propose dans cet état de choses l'adoption de ce projet de loi.

5e PROJET. (Turcoing.)

La population de la paroisse Saint-Jacques, à Turcoing, a pris un tel accroissement que l'administration municipale a jugé nécessaire de reconstruire cette église, dont l'insuffisance est universellement reconnue. Le terrain destiné à recevoir le nouvel édifice a été donné gratuitement à la ville. Les plans et devis ont subi l'examen du conseil des bâtiments civils qui les a approuvés. Ils portent la dépense à 175.000 francs. Les ressources de la ville ne lui permettraient pas d'achever cette entreprise si elle n'avait pas recours à un emprunt de 150.000 francs, qu'elle remboursera dans l'espace de six ans, à partir de 1848, sur les fonds libres de son budget. L'excédant des recettes est de 60.000 francs, et cette somme pourra être intégralement affectée à l'amortissement de l'emprunt, toutes les autres dettes de la ville se trouvant éteintes à la fin de 1847. A ces ressources vient s'ajouter la disponibilité des deux dernières annuités d'une imposition extraordinaire de 8 centimes additionnels, autorisée par la loi du 24 juillet 1843, et dont le produit se trouve sans affectation.

En présence d'une situation si favorable et de la nécessité de doter Turcoing d'une église digne de cette ville et plus en rapport avec sa population croissante, votre commission vous propose d'adopter ce projet de loi, qui a déjà reçu la sanction de la Chambre élective.

IMPRESSIONS
N° 170.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE CHASTELLUX, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de Projets de loi qui autorisent les villes d'Aix et d'Avignon à contracter des emprunts.

1er PROJET. (Aix.)

MESSIEURS,

Un projet de loi, ayant pour objet d'autoriser la concession d'un embranchement de chemin de fer d'Aix sur la ligne principale de Marseille à Avignon, est en ce moment soumis à vos délibérations.

Le haut intérêt qu'a la ville d'Aix à posséder cet embranchement, a engagé son conseil municipal à solliciter l'autorisation d'emprunter une somme de 1.100.000 francs destinée : 1° au paiement d'une subvention de 700.000 francs en faveur de la compagnie concessionnaire; 2° à acquitter le prix de

* Cette commission était composée de MM. le comte DE CHASTELLUX, GUESTIER, le comte DE LATOUR-MAUBOURG, le comte PORTALIS, le marquis DE RAIGECOURT, le comte SIMÉON, VINCENS SAINT-LTAUBEN.

quatre-vingts hectares de terrains, nécessaires à l'emplacement de cette voie et de tous ses accessoires.

La position financière de la ville d'Aix, quoique dans un état assez prospère, puisqu'elle n'est grevée d'aucune dette importante, ne pouvait cependant lui permettre de pourvoir à une si lourde charge, sans avoir recours à la création de ressources extraordinaires.

En effet, l'excédant annuel de ses recettes ordinaires sur les dépenses de même nature, ne s'élève qu'à 15.293 francs, aussi le remboursement de l'emprunt de 1.100.000 francs ne pourra-t-il avoir lieu qu'au moyen du produit d'une imposition extraordinaire de 15 centimes additionnels des quatre contributions directes, et de celui du doublement d'une taxe établie sur les farines, et qui fourniront chaque année une somme de 66.000 francs. Telles sont les ressources que la ville destine au remboursement de l'emprunt qu'elle demande l'autorisation de réaliser. D'après l'état d'amortissement joint au dossier, cette somme suffira pour éteindre en capital et intérêts la somme empruntée.

Votre commission a, en conséquence, l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

2e PROJET. (Avignon.)

MESSIEURS LES PAIRS,

La vétusté et l'insuffisance des bâtiments composant actuellement l'hôtel de ville d'Aviguon, ont

décidé son conseil municipal à voter la construction d'un nouvel édifice.

Les dépenses nécessaires à cet objet s'élèvent, d'après les plans et devis, à une somme de 250.000 francs. La ville étant déjà grevée de dettes antérieures d'une somme de 317.826 francs, il lui est impossible de pourvoir, sur ses seuls revenus, au paiement de la construction projetée; en conséquence, elle demande l'autorisation d'emprunter 200.000 francs applicables à une portion de la dépense, se proposant de parfaire la somme nécessaire par des prélèvements successifs sur ses revenus de 1846 à 1849.

L'excédant des revenus ordinaires sur les dépenses de la même nature du budget municipal, monte annuellement, en moyenne, à 138.153 fr., somme suffisante pour assurer, en onze années, à partir de 1851, le remboursement de l'emprunt et le paiement des intérêts.

Rien ne s'oppose donc à ce que les propositions du conseil municipal de la ville d'Avignon, auxquelles la population entière s'intéresse vivement, soient favorablement accueillies. Votre commission a, en conséquence, l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

IMPRESSIONS

N° 171.

—

1845.

Séance du 9 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. LEBRUN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de un million, pour travaux à exécuter au palais de la Chambre des Députés.

MESSIEURS,

La loi du 30 juillet 1843, en mettant à la disposition de la Chambre des Députés les diverses parties du palais Bourbon qui n'étaient pas encore devenues propriétés de l'Etat, avait pour double but de donner à la Chambre les agrandissements que réclame son service, et à son Président une demeure plus convenable que celle qu'il avait occupée jusqu'à ce jour.

Des projets ont été préparés dès le commencement de cette session, les uns pour approprier les localités les plus rapprochées du palais de la Chambre, à l'usage de ses bureaux, de ses comités et de

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BONDY, le président DE GASCQ, LEBRUN, PASSY, le président TESTE, le comte DE TILLY, VIENNET.

ses commissions ; les autres pour agrandir, restaurer et réparer l'hôtel de la présidence, ses dépendances et ses abords.

Les premiers ont été l'objet de la loi que vous avez votée dans votre séance du 10 mars dernier. Les seconds, qui avaient dû être soumis à des études nouvelles, sont l'objet de la loi qui vous est présentée aujourd'hui.

Il s'agit donc de disposer, pour le Président de la Chambre des Députés, une demeure digne du rang qu'il occupe dans l'Etat, et de changer un établissement insuffisant et provisoire en un établissement complet, grand et définitif.

A cet effet, trois systèmes avaient été présentés. Celui qui consiste principalement à surélever d'un étage le bâtiment actuel devait naturellement prévaloir. C'était celui qu'une commission de l'autre Chambre avait d'avance désigné comme l'objet de ses préférences, et qu'à son tour une de vos commissions avait indiqué au Gouvernement comme répondant le mieux au but de convenance et de grandeur qu'on avait dû se proposer.

Les dépenses de toute nature, prévues pour la réalisation du projet adopté, s'élevaient primitivement à 1.505.000 francs. Par suite d'une révision sévère et de quelques retranchements dans les travaux, le Gouvernement d'abord les a réduites à 1.368.200 francs ; la commission de la Chambre des Députés les a réduites, à son tour, à 1.249.700 fr., et enfin la Chambre elle-même à 1.000.000. C'est ainsi amendé que le projet se présente devant vous. Trois examens successifs, du Gouvernement, de la

commission et de la Chambre des Députés, y ont amené 500.000 francs et plus d'économie.

Cette somme de 1.000.000 se subdivise de la manière suivante :

Surélévation et restauration de l'hôtel et des deux pavillons.	589.000 fr.
Ameublement.	200.000
Galerie de communication. . .	117.800
Avenue, jardin, grilles, trottoirs.	93.200
	1.000.000

Les plans et les devis ont été mis sous les yeux de votre commission ; elle a dû s'en reposer sur l'examen si attentif et si scrupuleux qu'en a fait la Chambre même que ces travaux concernent. Elle a seulement remarqué qu'il n'avait point été établi de nouveaux plans et de nouveaux devis pour la galerie qui doit communiquer de l'hôtel de la présidence au palais de la Chambre des Députés, et dont cependant les dépenses avaient été réduites de 400.000 francs à 117.800 francs. Elle ne s'est pas bien rendu compte de ce que sera la galerie nouvelle, et sur quelle partie du projet porteront les suppressions de crédit ; car les seuls travaux de terrassement et de construction s'élèvent dans le devis à la somme même votée pour la galerie tout entière. La Chambre des Députés nous a paru devoir être le seul juge dans ses propres affaires. Votre commission n'a donc pas dû s'arrêter sur

ce point. Elle approuve, du reste, dans toutes ses parties le projet de loi dont vous lui avez confié l'examen, et elle vous en propose l'adoption à l'unanimité.

IMPRESSIONS
N° 172.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 juillet 1845.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La commission que vous avez nommée pour examiner quatre projets de loi relatifs à des changements de circonscriptions territoriales, présentés à la Chambre des Pairs le 1er juillet et déjà adoptés par la Chambre des Députés dans sa séance du 21 juin dernier, m'a chargé d'en faire le rapport et de vous en soumettre les conclusions.

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BEAUMONT, DE CHASTELLIER, le baron DE CROUSEILHES, le baron DAUBIULE, le comte HARISPE, le baron D'OBERLIN, PÈDRE LA CAZE.

1er PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Viala-du-Pas-de-Jaux de la commune de Lapanouse-de-Cernon* (Aveyron), *pour l'ériger en commune séparée.*

La section de Viala-du-Pas-de-Jaux, formait autrefois une commune distincte. En l'an 8, elle fut réunie à la commune de Lapanouze-de-Cernon, parce que ses revenus ne pouvaient suffire à ses dépenses communales.

Les inconvénients de cette réunion ne tardèrent pas à se faire sentir. La distance de près de six kilomètres qui sépare Viala de Lapanouze, dans une contrée montagneuse et presque toujours couverte de neige pendant l'hiver, parut très-pénible à parcourir aux habitants de Viala, obligés de se rendre fréquemment à Lapanouze pour les déclarations de naissances, de décès, et leurs autres rapports administratifs avec le chef-lieu de leur commune. Quelquefois même, dans la saison la plus rigoureuse, les communications se sont trouvées interrompues.

Les nombreux communaux de Viala, qui à l'époque de la réunion n'étaient que des pâturages sans valeur, sont devenus plus tard une précieuse ressource pour cette localité. Déjà elle a pu en affermer une partie pour une somme annuelle de 152 fr., et nul doute que par la suite elle n'en tire un revenu bien plus considérable. Dès à présent elle pourrait donc subvenir aux dépenses d'une administration municipale, et la demande de ses

habitants qui réclament la distraction de leur territoire de la commune de Lapanouze, ne semblerait pas devoir rencontrer de sérieuses objections.

Cependant la commune de Lapanouze s'oppose à cette distraction ; car elle y perdra 1.854 hectares, 314 habitants et 200 fr. de revenus ; mais est-il juste de lui sacrifier une ancienne commune qui lui a été réunie uniquement à cause d'une insuffisance de ressources qui maintenant a cessé?

Au reste, l'étendue actuelle de la commune de Lapanouze est généralement regardée comme exorbitante. Après la distraction de Viala, elle conservera encore un territoire de 2.287 hectares, 426 habitants et 240 fr. de revenus, ce qui doit paraître suffisant.

La commission syndicale, le conseil d'arrondissement de Saint-Affrique, le conseil général et le préfet du département de l'Aveyron, sont unanimement favorables à la distraction de la section de Viala-du-Pas-de-Jaux de la commune de Lapanouze-de-Cernon, et à son érection en commune distincte.

Votre commission a l'honneur de vous proposer de sanctionner cette mesure par l'adoption du projet de loi.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Brasc de la commune de Coupiac* (Aveyron), *pour l'ériger en commune séparée.*

La section de Brasc, appartenant à l'arrondissement de Saint-Affrique, a demandé à être distraite de la commune de Coupiac, dont elle fait partie, et d'être érigée en commune particulière.

L'étendue considérable de la commune de Coupiac a principalement donné lieu à cette demande. En effet, cette commune renferme un territoire de 4.336 hectares, et les habitants de la section de Brasc exposent qu'ils sont obligés de parcourir, les uns 4 kilomètres, et les autres jusqu'à 13 et 16 kilomètres pour se rendre au chef-lieu. Cet éloignement est encore rendu plus pénible par les montagnes et les ravins qu'il faut traverser et qui forment des obstacles quelquefois insurmontables dans la saison des neiges.

Le village de Brasc est le chef-lieu d'une paroisse de 35 feux. Déjà on parle d'y établir un marché et une foire. La population de cette section est de 1.200 âmes, son étendue territoriale est de 1.898 hectares, et ses revenus de 189 francs. Il y a bien là tous les éléments d'une commune indépendante; aussi la demande des habitants de Brasc a été accueillie avec faveur par les autorités administratives du département de l'Aveyron.

Cependant le conseil municipal de Coupiac s'oppose à cette mesure, qui doit nécessairement ré-

duire l'importance de sa commune; toutefois le rejet de la distraction n'a été voté, dans ce conseil, qu'à une faible majorité, et une réclamation contre ce résultat, signée par le maire et plusieurs conseillers municipaux, a été immédiatement adressée au conseil d'arrondissement de Saint-Affrique

Le directeur des contributions directes s'oppose aussi à la distraction de Brase; mais les raisons sur lesquelles il se fonde n'ont pas paru assez sérieuses aux autorités départementales pour les empêcher d'approuver cette séparation, qui, en définitive, laissera encore à la commune de Coupiac une population, un territoire, et des revenus bien suffisants.

En conséquence, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

3e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Neung et de Romorantin* (Loir-et-Cher) *sur le territoire des communes de Montrieux et de Vernou.*

L'ancienne commune de Villeneuve, séparée en deux parties à peu près égales par la rivière de Beuvron, se trouvait placée autrefois entre les communes de Vernou et de Montrieux. Son peu d'importance fit songer à la supprimer. Une longue instruction eut lieu. On pensait que son territoire serait partagé entre les deux communes de Vernou

et de Montrieux, en prenant pour limite commune le cours du Beuvron.

Les habitants de la partie méridionale de Villeneuve demandaient avec instance d'être réunis à Vernou, ce qui semblait d'autant plus convenable que le village de Villeneuve, situé sur la rive gauche du Beuvron, avait toujours eu de fréquentes relations avec le bourg de Vernou, soit pour y suivre les offices religieux, soit pour en tirer des provisions indispensables.

Cependant la commune entière de Villeneuve fut réunie à celle de Montrieux par une ordonnance royale en date du 26 novembre 1826; mais ce ne fut pas sans provoquer de nouvelles et vives réclamations de la part des habitants de Villeneuve, auxquels se joignit le maire de Vernou.

Ils se plaignirent de l'obligation qui leur était imposée de parcourir un myriamètre de distance pour se rendre au nouveau chef-lieu de leur commune, en passant à gué, ou en bateau, une rivière souvent débordée et quelquefois dangereuse à traverser, tandis que pour aller à Vernou ils ont un chemin infiniment plus court, et praticable en toutes saisons.

Ces réclamations n'eurent point de suite, et la commune de Montrieux resta en possession du territoire que l'ordonnance royale lui avait adjugé, jusqu'à ce qu'un événement inattendu vint réveiller des prétentions qui semblaient assoupies.

Le sieur Vavasseur, propriétaire à Villeneuve, décédé en 1843, a légué par testament, à la commune de Vernou une somme de 12.000 fr. pour

être employée au soulagement des pauvres de cette commune, à la condition expresse que toute la portion de l'ancienne commune de Villeneuve, placée au sud de Beuvron, serait réunie à la commune de Vernou.

Le conseil municipal de cette commune accepta ce legs à l'unanimité, et s'empressa de demander à l'administration supérieure la réunion d'où dépendait la délivrance de cette somme. Il en est résulté une instruction complète, que nous avons examinée avec une sérieuse attention, et dont nous allons vous rendre compte le plus succinctement possible.

Le conseil municipal de Montrieux, les habitants entendus lors de l'enquête faite en cette commune, la commission syndicale et le conseil d'arrondissement se sont prononcés pour le maintien de l'état de choses actuellement existant, par ces motifs :

1° Qu'un pont a été construit sur le Beuvron, et que, par suite, les communications actuelles entre Villeneuve et Montrieux sont devenus très-faciles ;

2° Que la commune de Montrieux, déjà peu importante, perdrait près d'un sixième de sa population, de son territoire et de ses revenus;

3° Que le canton de Neung, qui est déjà le moindre du département, se trouverait encore réduit ;

4° Qu'il serait fâcheux de concéder aux caprices du riche le pouvoir de changer les circonscriptions territoriales des communes et des cantons.

Ces motifs nous ont paru graves, car il s'agit de

priver une commune d'un droit acquis par une possession de dix-huit années, sans lui offrir aucun dédommagement pour le sacrifice qu'on veut lui imposer.

Cependant, nous devons reconnaître aussi la force des raisons alléguées par la commune de Vernou. Elles ont été adoptées par M. le sous-préfet de Romorantin, par M. le directeur des contributions directes, par le conseil général et par M. le préfet de Loir-et-Cher. En voici l'analyse :

Les limites actuelles entre les communes de Vernou et de Montrieux sont mal définies. Le Beuvron en formerait une invariable.

Villeneuve est bien plus rapproché de Vernou que de Montrieux ; ses besoins et ses habitudes lui font désirer sa réunion à la première de ces communes.

Montrieux, après la distraction, conservera 3.253 hectares, 531 habitants, plus de 2.100 fr. de revenus, et se trouvera encore dans une bonne position, puisque ses dépenses auront été réduites en proportion de ses revenus.

Enfin, le legs de 12.000 francs fait aux pauvres à la condition de la réunion précitée, mérite d'être pris en sérieuse considération.

M. le Ministre de la justice, consulté par M. le ministre de l'intérieur, sur les avantages ou les inconvénients qui pourraient résulter de cette mesure pour l'administration de la justice, a été d'avis d'accueillir la demande de la commune de Vernou.

Votre commissiou, après un mûr examen, s'est

décidée à vous proposer l'adoption de ce projet de loi.

4e PROJET.

TENDANT *à supprimer la commune de Serres* (Basses-Pyrénées), *et à partager son territoire entre les communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain.*

La commune de Serres, arrondissement de Bayonne, canton de Saint-Jean-de-Luz, n'a que 146 habitants, répartis sur un territoire de 620 hectares. Ses revenus de 27 francs, sont tout à fait insuffisants pour faire face à ses dépenses, et elle demande à être réunie aux deux communes limitrophes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain.

Cette demande, approuvée par le géomètre en chef du cadastre, le directeur des contributions directes, par le conseil d'arrondissement de Bayonne, le conseil général et le préfet des Basses-Pyrénées, ne paraissait pas devoir rencontrer d'opposition.

Néanmoins, les deux communes qui sont appelées à profiter de ce partage, au lieu d'en être satisfaites, comme on devait s'y attendre, s'y montrent également opposées par des motifs qui n'ont point de fondement, puisque la loi leur conserve la jouissance des biens dont les fruits sont perçus en nature, et que l'accroissement qu'elles vont recevoir ne doit pas augmenter leurs dépenses, tandis que leurs ressources ne pourront que s'accroître.

La seule question qui présente quelque difficulté est la fixation de la limite à établir entre les com-

munes de Saint-Jean-de-Luz et d'Ascain, pour le partage du territoire de Serres entre ces deux communes.

Le directeur des contributions directes propose le ruisseau Etcheverria comme une limite fixe, invariable et parfaitement convenable. Son avis a été adopté par le conseil général et le préfet, et la loi a été votée ainsi par la Chambre des Députés.

Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer d'accorder aussi votre sanction au projet de loi.

PRESSIONS
N° 173.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juillet 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 fixation du Budget des dépenses pour l'exercice 1846.

MESSIEURS,

Vous êtes appelés à délibérer, pour la sixième fois depuis 1840, sur un budget des dépenses dont les besoins réels menacent d'excéder l'évaluation des recettes, et de préparer à l'Etat un sixième déficit, si le progrès du revenu public ne couvre pas, en 1846, l'insuffisance trop habituelle des crédits demandés, et n'oblige pas à recourir aux réserves de l'amortissement pour compenser un nouveau découvert (1).

---

* Cette commission était composée de MM. le baron GIROD (de l'Ain), MAILLARD, VINCENS-SAINT-LAURENT, FRANCK CARRÉ, le marquis D'AUDIFFRET, PERSIL, CHÉVANDIER.

(1) L'excédant présumé des recettes sur les dépenses de l'exercice 1846 n'est évalué qu'à 3.606.245 fr., et les dépenses non prévues sont de plus de 25 millions.

Nous venons d'atteindre l'époque où la loi du 25 juin 1841, qui voulait ouvrir une ère de réparation à nos finances, nous promettait le remboursement intégral des découverts récemment formés, l'allégement des charges croissantes de la dette flottante, et l'entier rétablissement de l'équilibre du budget.

Cependant, nous demeurons grevés d'une avance de 119.597.770 fr. sur les cinq derniers exercices; nous n'avons pas pu reconstituer avec solidité, dans cette période providentielle d'une paix féconde, la balance de nos ressources et de nos besoins ordinaires; le passif exigible du Trésor s'appesantit incessamment du fardeau de nouveaux emprunts, pendant que la dette consolidée, retardée dans sa décroissance par l'élévation même du crédit qui comprime l'action de l'amortissement, voit grandir chaque jour son capital et ses arrérages.

Le développement naturel de la richesse nationale, pendant ces cinq années, a néanmoins doté l'exercice 1846 d'une augmentation graduelle de produits déjà réalisée pour la somme considérable de 125 millions; mais cette ressource additionnelle ne suffirait pas à couvrir l'accroissement non interrompu des crédits primitifs et supplémentaires du budget, si la marche ascendante des revenus de l'Etat venait à se ralentir ou à s'interrompre. Notre sécurité politique et financière ne reposerait encore, après une abondance si longtemps soutenue, que sur la présomption d'une prospérité continuellement inépuisable.

Il importe donc plus que jamais, non-seulement

de ne porter aucune atteinte aux sources de nos impôts, déjà profondément altérées par les récentes modifications apportées aux tarifs des boissons et des sucres, mais de féconder leur amélioration successive, par le perfectionnement habile et sage du système des contributions publiques.

La prévoyance du Gouvernement devrait également s'appliquer sans relâche à restreindre le développement des services de dépenses, par la simplification des rouages de leur mécanisme et par des combinaisons politiques et administratives mieux coordonnées dans leur ensemble, moins dispendieuses dans leurs diverses applications, et plus invariablement dirigées vers le grand et unique but de l'intérêt général.

Dette publique.

Nous commencerons l'examen des crédits du budget de 1846, par l'analyse des différentes charges de la dette publique.

Dette consolidée.

La *première section* comprend les rentes dont l'État est resté débiteur :

En 5 pour 100.	134.498.000	141.916.000 fr.
En 4 1/2. . . .	895.000	
En 4.	6.523.000	

Ces trois fonds représentant un capital de 2.872.923.889 fr., étant parvenus au-dessus du pair, ne peuvent plus décroître que par le remboursement ou par la conversion des titres actuels en inscriptions d'un intérêt moins élevé.

Report . . 141.916.000 fr.

Les 3 pour 100 sont évalués, en 1846, pour. 30.378.382

Le montant de la dette consolidée sera ainsi de. 172.294.382

Amortissement.

L'amortissement se compose d'une dotation élevée à.. . . . . 48.886.565

Et des arrérages des rentes rachetées pour. 60.367.289

Total. 109.253.854

Cette ressource n'étant applicable qu'au rachat du seul fonds en 3 pour 100, dont le cours soit resté au-dessous du pair, ne sera probablement employée que pour. 31.317.420

Et présentera une réserve disponible de. 77.936.434

Somme égale. 109.253.854

Intérêts d'emprunts applicables aux travaux publics.

La *seconde section* réclame un crédit de 10.195.300 fr. pour servir au paiement des intérêts et des primes, ainsi qu'au rachat du capital de plusieurs emprunts contractés en 1821 et en 1822, afin de donner le premier essor à nos grands travaux publics.

Intérêts de cautionnements.

La *troisième section* commence par les intérêts de cautionnements dont le taux vient d'être réduit à 3 pour 100 et n'exigera plus qu'une dépense annuelle de 7 millions. L'administration pourrait

examiner s'il ne conviendrait pas de tempérer la sévérité de cette économie en accordant à chaque titulaire la faculté de remplacer sa garantie en numéraire par des inscriptions de rentes sur l'Etat.

Intérêts de la dette flottante.

Le second chapitre de cette section est relatif aux intérêts de la dette flottante, évalués à 18 millions pour un capital essentiellement variable et difficile à déterminer d'avance et à jour fixe, mais qui se composera des charges suivantes :

Découverts antérieurs à 1840	256.034.832 fr.
Excédant des dépenses sur les exercices de 1840 à 1844. . . .	119.597.770
Crédits spéciaux ouverts aux chemins de fer et à d'autres travaux publics extraordinaires, en exécution de l'article 18 de la loi du 11 juin 1842	384.560.000
Insuffisance des recettes courantes pour former l'encaisse journalier du Trésor	125.000.000 fr.
Total des besoins de la dette flottante.	882.192.602 fr.

A aucune époque le crédit de l'administration des finances n'a été grevé de si nombreuses et de si lourdes exigences ; sa limite ordinaire de 400 millions n'a pu être récemment dépassée que par l'assistance précaire des dépôts progressifs des caisses d'épargne dont le service exige l'onéreuse précaution d'une réserve en numéraire très-considérable.

Par quels subsides nouveaux pourrons-nous faire supporter à la dette flottante le fardeau des 882 millions que nous allons lui imposer en 1846 en nous préparant encore à lui attribuer incessamment une nouvelle surcharge de 427 millions pour des entreprises déjà votées par la législature ou présentées aux Chambres?

Pour accomplir une tâche aussi laborieuse, qui doit enchaîner longtemps tous les efforts de la puissance publique, on se confie, Messieurs, dans le remboursement éventuel d'une partie de ces anticipations par l'industrie particulière, et surtout dans un avenir inaltérable de tranquillité générale, de paix extérieure et de progrès soutenu d'une richesse nationale qui nous prodiguerait, pendant les dix années de 1845 à 1854, plus de 800 millions d'excédants de recettes épargnés avec persévérance sur les réserves de l'amortissement. Etait-il sage de souscrire à de tels engagements sur de si longues et de si présomptueuses espérances, sans prémunir le Gouvernement et le pays lui-même contre un seul événement contraire, contre l'inévitable inconstance de la fortune, votre commission n'avait pas à délibérer sur cette grave question déjà décidée par les lois précédentes, mais elle croit de son devoir de recommander instamment à tous les pouvoirs d'arrêter, dès à présent, le cours de ces promesses illimitées et sans gages qui nous exposeraient tôt ou tard aux déceptions de la faiblesse et aux dangers de l'imprévoyance.

Pressée par des besoins extraordinaires aussi impérieux, aussi multipliés, l'administration sera

dans la nécessité d'opposer une modération constante aux dispositions intempestives ou exagérées des ordonnateurs, et d'apporter une vigilance habile à ménager ses propres ressources ainsi que les capitaux de l'industrie associés à ses entreprises, pour maintenir l'équilibre de sa situation financière et pour prévenir les embarras du Trésor. C'est en faisant reposer nos calculs sur ces précautions de la prudence et sur les chances les plus favorables à la fortune de la France, que nous vous proposons de porter seulement à la somme réclamée de 18 millions les intérêts de la dette flottante pendant l'exercice de 1846.

La *quatrième section*, relative à la dette viagère, comprend des charges temporaires qui doivent s'effacer par des extinctions plus ou moins prochaines, et des pensions de retraite attribuées dans tous les temps, et pour une somme à peu près égale, aux anciens serviteurs de l'État. Dette viagère.

La première catégorie se compose des chapitres ci-après :

Rentes viagères.....	2.400.000 f.	5.625.000 f.
Pensions de la Pairie	530.000	
Récompenses nationales.....	425.000	
Pensions de donataires.....	1.270.000	
Pensions de l'ancienne Liste civile	600.000	
Secours de l'ancienne Liste civile.	400.000	

La seconde contient les chapitres suivants :

	Report....	5.625.000 fr.
Pensions militaires.....	40.930.000	
Pensions civiles.....	1.350.000	
Pensions ecclésiastiques.....	700.000	51.566.000
Subvention aux caisses de retraites.....	8.586.000	
	Ensemble...	57.191.000

Cette dernière dépense complète les charges de la dette publique et en élève le total à 373.934.536 fr.

Institutions politiques.

La Liste civile et les Chambres législatives réclament les crédits suivants :

Liste civile.	13.300.000 fr.
Chambre des Pairs.	720.000
Chambre des Députés.	774.451
Ensemble. . . .	14.794.451 fr.

Service des ministères.

Après l'analyse des incontestables crédits de la dette publique et de nos institutions politiques, s'élevant ensemble à la somme de 388.728.987 fr., nous devons parcourir la série des services publics, répartis entre les différents ministères.

Nous ne nous arrêterons pas à la discussion des cadres organiques demandés par l'article 7 de la loi du 24 juillet 1843 aux administrations centrales, parce que ces questions de détails et de personnes nous ont paru exclusivement placées sous la responsabilité des chefs de chaque branche du service public, et ne peuvent être utilement examinées et résolues que par les lumières de l'expérience. On ne saurait d'ailleurs obtenir quelque fruit d'un semblable travail sur des systèmes pré-

cédemment établis, que par des modifications profondes heureusement conçues et habilement exécutées par les administrateurs les mieux instruits et les plus exercés.

Justice et Cultes.

Le ministère de la justice et des cultes demande une allocation de 60.993.611 francs pour subvenir aux divers besoins des cours et tribunaux, et à ceux du clergé. Les traitements qui composent la plus grande partie de ce crédit n'ont donné lieu à aucune observation, parce qu'ils sont réglés depuis longtemps avec une extrême modération par des lois constitutives.

Nous avons adhéré à la nouvelle dépense résultant de la mesure qui met les frais des justices de paix à la charge du Trésor, et qui fortifie l'indépendance de cette utile magistrature.

Affaires étrangères.

Le ministère des affaires étrangères est également restreint dans ses dépenses par des règles précises qui ont été spécialement appliquées à chaque catégorie de fonctionnaires ; les émoluments et les frais de toute nature des agents diplomatiques sont fixés par résidence dans des proportions calculées avec une assez juste mesure pour concilier les exigences du service avec les principes de l'ordre et de l'économie. Nous vous proposons, en conséquence, d'accorder à ce département un crédit de 8.755.391 fr.

Instruction publique.

L'instruction publique est en voie de progrès dans toutes les parties de la France; les populations semblent elles-mêmes, par les votes de leurs conseils locaux, aller au-devant des sacrifices que réclament les besoins de l'intelligence et de la civilisation; nous n'avons donc aucune réduction à vous proposer sur les 17.173.008 fr. demandés par ce ministère.

Intérieur.

Le ministère de l'intérieur doit assurer l'ordre et la police de l'Etat, seconder le développement des beaux-arts, distribuer les secours de la bienfaisance nationale aux souffrances du pays et au malheur des proscrits étrangers, entretenir les hôpitaux, les prisons et les bâtiments des cours royales, par un crédit porté au budget de 1846, à la somme de 26.772.954 fr.

Les dépenses ordinaires, facultatives, extraordinaires et spéciales des départements à servir d'après les votes des conseils généraux, sur les produits des centimes et des ressources particulières affectés à ces besoins locaux, exigeront, en outre, une allocation de 82.887.154 fr.

Ces deux crédits, montant ensemble à 109 millions 660.108 fr., nous ont paru commandés par des nécessités impérieuses et bien justifiées.

Agriculture et commerce.

Ce département ministériel, chargé de répartir quelques encouragements entre l'agriculture, les

écoles vétérinaires et les haras, de donner des primes à la pêche maritime, et d'étendre la protection du Gouvernement sur le commerce intérieur et extérieur, sur les établissements thermaux et sanitaires, sur les colons dépossédés et sur les victimes des fléaux de l'intempérie ou d'autres événements désastreux pour les cultivateurs, réclame, pour ces différents services, une ressource de 14.087.120 fr. que nous croyons devoir lui accorder.

Travaux publics.

Le ministère des travaux publics, pour accomplir, dans toute son étendue, la grande mission de féconder et d'ennoblir les dons de la paix par des communications fréquentes et rapides, et par des monuments élevés à la grandeur nationale, doit opposer inflexiblement des vues d'ensemble et des plans mûrement arrêtés aux prétentions exorbitantes et capricieuses des intérêts locaux et individuels. C'est par l'unité de ses principes, par la conscience éclairée de ses études, par la persévérence de ses projets, et surtout par la concentration de ses efforts habilement dirigés vers un but nettement aperçu et bien fixé d'avance, que cette utile administration se préservera désormais du reproche d'énerver son action puissante, et d'éparpiller ses ressources bienfaisantes en tentatives trop multipliées, trop dispendieuses et trop longtemps stériles.

Aucun sacrifice ne saurait être refusé, dans les temps de calme et d'abondance, pour en-

tretenir et compléter le grand réseau des routes royales, le parcours des canaux, la navigation des fleuves, l'amélioration des ports, la construction et la réparation de tous les édifices publics : aussi nous ne nous bornerons pas à voter 59.727.050 fr. pour subvenir largement, en 1846, à ces besoins ordinaires des ponts et chaussées, nous vous proposerons encore d'ajouter à ces premiers subsides, sur les fonds de la dette inscrite, créés par la loi du 25 juin 1841, et sur les emprunts de la dette flottante, autorisés par celle du 11 juin 1842, 101.541.517 fr. de voies et moyens extraordinaires destinés à accélérer le développement de la voie publique, le perfectionnement du cours des rivières, l'achèvement des travaux maritimes, et enfin la création des chemins de fer.

GUERRE.

L'impulsion donnée aux dépenses militaires depuis l'exercice 1840, nous oblige encore à accorder, pour l'exercice 1846, une allocation de 297.476.929 fr. aux besoins de l'armée intérieure et à l'occupation d'Afrique. La nécessité de conserver et d'affermir notre domination dans l'Algérie entraînera sans doute l'administration de la guerre à dépasser cette évaluation provisoire où le service de la colonie n'a été calculé que sur le pied de 60.000 hommes, tandis qu'il se rapproche, depuis quelques années, d'un effectif de 100.000 soldats français ou indigènes.

Les fortifications de la ville de Paris, les travaux extraordinaires des autres places et plusieurs con-

structions nouvelles de l'artillerie, des établissements de poudres et salpêtres et des forts du Havre, exigeront en outre l'emploi d'une ressource de 28.120.000 fr. spécialement affectée à ces diverses destinations, en vertu des lois des 25 juin 1841 et 11 juin 1842.

Marine et colonies.

L'importance chaque jour mieux démontrée de la puissance maritime des grandes nations, l'influence nouvelle que notre force navale doit exercer à l'avenir sur la situation politique et commerciale de la France, nous invitent à porter le crédit du département de la marine à la somme de 89.616.085 fr., celui du service colonial à 20.044.560 fr., et à consacrer un crédit extraordinaire de 4.700.000 fr. à la digue et à l'arsenal de Cherbourg, sur les fonds créés par la loi du 25 juin 1841.

Mais nous sommes encouragés, par les mesures d'ordre que l'administration vient de prendre pour assurer le bon emploi de ces allocations progressives votées avec un généreux patriotisme, à demander que la manutention et la consommation des matières de nos arsenaux soient placées dans leurs différents dépôts comme le maniement des deniers publics versés dans les caisses du Trésor, sous la responsabilité de comptables spéciaux, chargés, comme le receveur-général et le payeur de chaque département, de constater et de justifier les mouvements, ainsi que les soldes actifs, de toutes les valeurs mobilières par des écritures immédia-

tes, par des comptes de mois et d'année, et par des pièces justificatives uniformément prescrites au garde du magasin général et à ceux des différents ateliers de chaque port.

Cette comptabilité régulière et méthodique, si habilement fondée par le génie de Colbert en dehors de toute influence des consommateurs civils ou militaires des matières appartenant à l'Etat, offrirait le contrôle le plus sûr et la garantie la plus efficace des déclarations et des applications diverses faites par les ingénieurs et par les officiers de la marine. On obtiendrait ainsi, pour ces différentes classes de fonctionnaires, des moyens d'ordre et de contrôle aussi rassurants que ceux qui sont appliqués aujourd'hui avec tant de succès aux deux comptabilités contradictoires des ordonnateurs des dépenses et des préposés du Trésor public.

Finances.

Le premier chapitre du ministère des finances relatif à la cour des comptes n'a éprouvé aucune modification depuis la réduction qu'il a supporté en 1831.

Nous avons remarqué, en parcourant les détails de l'administration centrale de ce département, que le *système des directions générales* si laborieusement réformé avant 1830, et presque entièrement détruit à cette époque, venait de revêtir ses formes précédentes et de les étendre à l'avenir aux trois services *des contributions directes, des*

tabacs et des forêts. Toutefois cette reconstitution récente n'a pas rendu à ces grandes divisions des finances les anciennes attributions qui les ont placées si longtemps dans une sorte d'isolement et d'indépendance de l'action supérieure et de la surveillance immédiate d'un Ministre devenu responsable de tous leurs travaux. La sagesse du Gouvernement préviendra sans doute les conséquences d'un retour complet vers une organisation qui ne serait plus en harmonie avec les nouvelles obligations du pouvoir vis-à-vis des Chambres, et qui résisterait, comme autrefois, aux contrôles, aux simplifications et aux économies.

Nous attendons avec confiance les améliorations qui se préparent dans la fabrication des monnaies.

Le service de trésorerie ne nous a paru susceptible d'aucune observation.

Nous vous proposons, en définitive, d'allouer au département des finances un crédit de 17.403.074 francs.

Cette dernière allocation portera la dépense totale des services généraux des ministères à 829.298·453 francs.

Récapitulation des services génér. des ministères.

Les frais de régie et de perception des revenus publics sont évalués, pour 1846, à la somme de 149.733.226 francs.

Frais de régie et de perception des impôts et revenus publics.

La portion la plus considérable de cette allocation législative doit s'appliquer à des avances faites par l'administration pour l'achat des matières et pour l'exploitation des services dont le monopole ap-

partient à l'Etat, et qui procurent des bénéfices considérables au Trésor.

Remboursements et restitutions non-valeurs, primes et escomptes.

Cette longue nomenclature des dépenses publiques se termine enfin par un grand chapitre ouvert pour ordre au budget, afin d'y constater le mouvement des restitutions de toute nature, des non-valeurs éprouvées sur les impôts, des primes remboursées sur les différents droits de douanes, et des escomptes bonifiés sur les versements de certains produits. L'ensemble de ces virements de fonds et d'écritures s'élèvera, approximativement, à 66.678.740 francs.

Récapitulation générale des dépenses.

Le total des crédits accordés à tous les besoins ordinaires et extraordinaires de l'exercice de 1846 sera de 1.434.439.406 fr.

Toutefois l'exactitude et la sévérité des principes de notre comptabilité publique exigent que plusieurs services spéciaux, exécutés par différents ministères en dehors du budget général dont nous venons de vous présenter l'analyse, soient rattachés à ce tableau fidèle de toutes les charges de l'Etat, et les complètent définitivement par le vote des allocations suivantes :

Ministère de la justice et des cultes	Légion-d'honneur....	6.897.798 f.
	Imprimerie royale...	2.810.000
Ministère des affaires étrangères. — Chancelleries consulaires		400.000
Ministère de la marine. — Caisse des Invalides.		8.026.510
Ministère des finances. — Fabrication des monnaies et médailles.....		1.350.494
TOTAL.....		19.484.802 f.

Le total général des crédits de l'exercice 1846 se trouvera, en conséquence, fixé à la somme de 1.453.924.208 francs.

Après avoir fait à la Chambre un exposé rapide et complet des dépenses auxquelles elle est appelée à donner sa sanction législative, nous devons lui présenter une analyse sommaire des dispositions du projet de loi soumis à ses délibérations.

Les deux premiers articles ouvrent les crédits et déterminent les voies et moyens du budget de l'exercice 1846.

Le troisième fixe l'effectif de 60.000 hommes et de 15.398 chevaux à entretenir en Algérie.

Le quatrième exige un compte spécial des travaux de la guerre à exécuter sur les divers points de cette nouvelle colonie.

Le cinquième, autorise pour la somme de 1.050.000 francs, l'inscription des pensions militaires à liquider en 1846.

Le sixième arrête la nomenclature des services auxquels la faculté des crédits supplémentaires est exclusivement réservée.

Le septième subordonne l'exécution des marchés de gré à gré, relatifs à la fabrication des armes, au vote préalable des crédits qu'ils réclament.

Le huitième restreint dans la limite des fonds accordés par le budget les pensions de retraite des artistes de l'Académie royale de musique.

Le neuvième prescrit l'insertion au Moniteur des nominations faites dans l'Ordre de la Légion-d'honneur.

Le dixième soumet à l'approbation du conseil

royal, et limite au seul cas d'insuffisance des ressources des communes, la répartition des fonds d'encouragement accordés aux colléges communaux, dont la justification doit être publiée dans un rapport annuel annexé au budget.

L'article 11 et dernier ordonne la distribution aux Chambres à l'ouverture de la session prochaine d'un compte spécial et détaillé de la situation de l'inscription maritime, des équipages de ligne ainsi que de l'état des bâtiments de la flotte, des approvisionnements des arsenaux et des constructions navales.

Toutes ces mesures d'ordre et de publicité ont été approuvées par votre commission, à l'exception de l'article 9 qui a divisé nos suffrages, non sur le fond de la disposition même, mais sur la place qu'elle semble usurper dans la loi de finances. Trois membres ont demandé le rejet de cet article. La majorité n'a pas partagé cette opinion, et vous propose, en conséquence, d'adhérer sans restriction à tous les articles du projet de loi sur le budget des dépenses de l'exercice 1846.

IMPRESSIONS
N° 174.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE HOUDETOT, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'amélioration des ports.

MESSIEURS,

Les bienfaits de la paix et les soins d'un Gouvernement sage ont permis, depuis quelques années, d'employer les immenses ressources de la France à assurer et accroître sa prospérité. Parmi les lois qui vous ont été présentées dans ce but, il en est peu d'une utilité plus grande que celle dont vous avez confié l'examen à votre commission.

En effet, après les lois qui concernent le complément et la défense de vos grands ports, après celles qui tendent à relier par des chemins de fer les extrémités de la France; quand il a été pourvu à tout ce qui peut augmenter le mouvement de l'industrie et du commerce dans l'intérieur du

---

* Cette commission était composée de MM. CORDIER, le comte DE TASCHER, le comte DE HOUDETOT, le comte DE LA TOUR-MAUBOURG, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le comte DE SAINTE-HERMINE, DE CUBIÈRES.

pays, et à porter jusqu'à sa circonférence les produits de notre agriculture et de nos fabriques, il restait à s'occuper des nombreux ports de second ordre semés sur toutes nos côtes.

Cet important objet de la sollicitude actuelle de l'administration était resté trop longtemps dans l'oubli, et la langueur de ces établissements appelait les secours qu'ils ont à peine commencé à recevoir, et qu'on vous propose aujourd'hui de leur accorder.

Il fallait accroître nos moyens d'exportation, créer des bassins à flot là où l'on pouvait en ajouter aux ports d'échouage, offrir des refuges à nos navires battus par la tempête, créer des lieux de relâche pour nos bateaux à vapeur, préparer enfin ou perfectionner ces ports secondaires pour la paix comme pour la guerre, pour les pêches lointaines, pour celles du littoral, pour les voyages de long cours, pour abriter nos flottes, et enfin pour ménager la vie de nos marins, intéressante race d'hommes habitués aux hasards, et si utiles à la prospérité comme à la gloire de la France.

Tel est le but de la loi soumise à votre délibération sur l'amélioration des ports : elle embrasse nos côtes depuis la mer du Nord jusqu'à la Méditerranée. Dunkerque, Morlaix, Lorient et les Sables attestent qu'elle s'occupe également de la marine militaire et de la marine du commerce. Elle a pensé aux communications accrues et aux nombreux paquebots de Calais et de Boulogne, aux pêches lointaines, aux voyages de long cours qui se préparent à Fécamp et à Granville, aux

dangers des côtes de la Bretagne et du Calvados, en améliorant à l'île de Batz, et en créant à Port-en-Bessin les refuges indispensables et presqu'uniques dans ces parages; elle a voulu favoriser l'exportation de nos céréales à Port-Launay et à Marans, de nos huiles et de nos vins du Midi à Bandol. Enfin elle donne à Bastia le développement que demandaient son mouvement accru et sa belle position en face de Gênes.

Votre commission, Messieurs, a donc pensé que les effets de la loi proposée seraient d'une immense utilité, et après avoir étudié avec autant d'intérêt que de satisfaction la série des projets qu'elle contient, après avoir reconnu la prévoyance et la maturité avec laquelle ils ont été conçus, elle a unanimement donné son approbation à la loi et m'a chargé de vous présenter ses conclusions.

Dunkerque.

Placé à l'entrée de la mer du Nord, Dunkerque est situé aussi avantageusement sous le rapport militaire que sous celui du commerce.

Le premier besoin de ce port intéressant est un bassin à flot qui puisse recevoir les bâtiments du commerce, et les préserver du danger de l'échouage.

Le bassin de la marine militaire a été mis, il est vrai, depuis quelque temps, à la disposition du commerce, mais cette destination ne peut être que d'une nature provisoire; d'ailleurs, ce bassin, situé au fond du port, ne peut pas toujours être

atteint par les navires dans une seule marée; il est loin de répondre aux besoins du commerce et de la navigation.

Parmi les nombreux projets qui avaient été proposés pour doter Dunkerque de ce bassin à flot, celui qui semblait le mieux résoudre le problème de satisfaire aux besoins nautiques en conservant aux eaux du pays leur écoulement dans le chenal du port, consistait à placer le bassin à flot au centre même du port d'échouage; il ouvrait dans le coude d'Heuguenard un nouvel avant-port parallèle au bassin en conservant ainsi, aux eaux provenant de l'écluse de Bergues, leur écoulement actuel.

Ce projet aurait sans doute fixé l'attention spéciale, peut-être la proposition de l'administration, mais la prochaine exécution du chemin de fer qui doit unir Dunkerque avec les lignes de la Belgique et du nord de la France, a fait rechercher une disposition plus en rapport avec cette nouvelle voie de communication.

On est donc revenu à l'étude d'un projet présenté en 1837, plus satisfaisant sous le rapport nautique et commercial, mais écarté alors parce qu'il offrait des moyens trop insuffisants pour l'évacuation des eaux de Wateringues.

Il a fallu d'abord, avant de s'arrêter à ce dernier projet, objet actuel de la loi qui vous est présentée, assurer l'écoulement de ces eaux par une nouvelle ouverture de déviation. C'est ce qu'on se propose en faisant prendre à cette déviation son origine au Pont-Rouge dans l'alignement même du canal de Bergues, en la faisant longer les éta-

blissements de la marine, couper le fossé de la place et venir déboucher dans le chenal vis-à-vis l'écluse de la Cunette qui forme l'émissaire des eaux des Moëres.

Ce canal de 20 mètres de largeur au plafond sera, dans toute sa longueur, au niveau des basses mers de vives eaux représentant la hauteur du busc de l'écluse de la Cunette, se terminera par une écluse formée de deux passages dont l'un, de sept mètres de largeur, restera exclusivement chargé de l'évacuation des eaux du pays, et dont l'autre, de 9 mètres d'ouverture, pourra servir aux mouvements de la navigation lorsque l'intérêt de Wateringues permettra de lui donner cette destination. Il offrira donc une voie d'écoulement plus directe que l'intérieur du port actuel. Ainsi se trouvent entièrement désintéressées les compagnies qui exploitent les Wateringues et les Moëres et les 40.000 hectares de terre qu'elles ont rendues à la culture.

Enfin, le projet proposé consiste à établir dans l'avant-port, en face de la tour d'Henguenard, un barrage éclusé qui transformera en bassin à flot le fond du port d'échouage; une écluse simple de 18 mètres de largeur donnera accès dans ce bassin, dont la superficie totale sera de 5 hectares 40 ares. Une seconde entrée, précédée d'une gare pour le stationnement des navires, sera pratiquée dans le coude des terrains de la citadelle, et fermée par une écluse à sas de 13 mètres de largeur. L'écluse de Bergues, placée au fond du bassin à flot, cessera désormais de servir à l'écoulement des eaux du

pays et formera l'entrée de la navigation fluviale, qui viendra se réunir dans l'intérieur même du bassin à la navigation maritime.

Ainsi se trouvent pleinement satisfaites les conditions qu'il s'agissait de remplir.

Aussi les enquêtes ont-elles été favorables, et sauf quelques observations de détail, dont la plupart ont été accueillies par l'administration, toutes les opinions se sont prononcées en faveur du projet proposé par le Gouvernement.

Le conseil général des ponts et chaussées et la commission mixte lui ont donné leur adhésion.

La construction des travaux de défense sera confiée au génie militaire.

La dépense de ce projet est évaluée à 8 millions.

Votre commission vous propose d'adopter le projet et d'allouer la dépense.

Calais.

Calais, par la loi du 19 juillet 1837, a été doté d'un bassin à flot. La loi du 9 août 1839 a autorisé la création d'une écluse de chasse et de prolongement des jetées sur une étendue de 267 mètres. Ce prolongement et la puissance du système de chasse, ont produit les effets les plus satisfaisants sur l'entrée du port de Calais. Dans la pensée de la rapidité nouvelle que la création des chemins de fer apportera dans les communications entre la France et l'Angleterre, l'administration a songé depuis à donner une nouvelle prolongation aux jetées, et à rendre par là le chenal accessible aux paquebots à vapeur à toute heure de marée.

Mais le conseil des ponts et chaussées, après avoir examiné les projets qui lui ont été soumis dans cette vue, a jugé qu'avant de les adopter, il convenait d'améliorer ce qui existe, et de faire tout ce qui pourrait augmenter la puissance des chasses et favoriser l'approfondissement du chenal.

Les jetées sont formées d'une partie pleine qui ne s'élève qu'à 3 mètres au-dessous des hautes mers de vive eau, et d'une partie supérieure en claire-voie.

Il résulte de là que souvent les navires, à leur entrée dans le chenal, poussés par le vent du sud-ouest contre la jetée de l'est, y sont retenus par le courant traversier qui existe à 3 mètres de profondeur environ, d'où il résulte une perte considérable de temps, et parfois des avaries.

D'un autre côté, quand les vents viennent de l'est, la partie pleine des jetées n'est pas assez haute pour arrêter les sables qui se déversent avec abondance dans le chenal, et y forment des attérissements considérables. La puissance des chasses les combat avec peine, et ils menaceraient de former, à l'extrémité du chenal, un amas qui annihilerait les avantages de la profondeur que l'on est parvenu à lui conserver.

On propose donc, pour remédier à ces graves inconvénients, de modifier ce mode de construction adopté d'abord à titre d'essai.

Le projet actuel consiste à relever les parties pleines des jetées jusqu'au niveau des marées de morte eau, à 1 mètre en contre-bas des marées de vive eau ordinaire. Ce relèvement s'opérera à l'aide

d'un massif de moellons revêtu en pierres à sa surface supérieure, et établi dans le prolongement des parties basses des anciennes digues. Le profil sera complété par la construction d'un nouveau talus du côté du large. Quant à la claire-voie construite en 1822, il sera nécessaire d'y établir une digue longitudinale entièrement nouvelle, dont le pied sera soutenu par une file de pieux et de palplanches. Cet ensemble de travaux améliorera sensiblement le port de Calais, et permettra d'attendre ce que l'expérience présentera comme chance de succès pour de nouvelles améliorations.

Votre commission vous propose de voter la somme de 500.000 fr. demandée par l'administration pour l'exécution de ces divers travaux.

Boulogne.

A Boulogne, comme à Calais, l'on a jugé qu'avant de penser au prolongement des jetées, il convenait de perfectionner le système actuel des chasses, bien loin d'être en rapport avec les nouveaux besoins de la navigation.

Depuis quinze ans, des améliorations essentielles ont été apportées dans la situation générale de ce port; mais le service des chasses est resté dans un état d'imperfection qui ne combattrait pas suffisamment la marche incessante des ensablements.

Le seul appareil de chasse dont on puisse disposer à Boulogne consiste en un barrage avec pertuis situé au fond de l'arrière-port, et retenant les eaux de la Lianne. Ce barrage, situé beaucoup

trop loin de la tête des jetées, ne peut agir avec assez d'efficacité sur les dépôts formés dans le chenal; son débouché est d'ailleurs insuffisant, soit pour donner aux chasses toute leur puissance, soit pour l'écoulement pendant la crue des eaux de la Lianne qui causent alors des inondations dans le pays.

Il s'agit donc d'abord de construire un nouveau barrage à 290 mètres en aval de l'emplacement actuel; ainsi rapproché du chenal, il y exercera une action plus directe. A l'écluse qui existe et qui a 6 mètres 50 centimètres de large, on substituera trois pertuis dont l'ouverture totale sera de 24 mètres. Le pertuis du milieu, de 12 mètres d'ouverture, permettra aux navires d'un tonnage moyen de pénétrer dans la retenue, devenue ainsi un bassin à flot pour les bâtiments de cet ordre. Ce pertuis sera fermé par des portes d'èbe, munies dans chaque ventail de portes tournantes pour les chasses. Les deux pertuis latéraux, uniquement destinés aux chasses, auront chacun 6 mètres de largeur.

La puissance des chasses ainsi augmentée, déterminant nécessairement un notable approfondissement dans le chenal, la stabilité des jetées pourrait en être compromise. Il est donc également indispensable de les consolider et de protéger leur base par un système de travaux proposé en charpente, pieux et maçonnerie.

Le conseil général des ponts et chaussées a repoussé, quant à présent, le prolongement des jetées demandé par la population, proposé par l'in-

génieur, mais qui pourrait compromettre l'effet des nouvelles chasses. Il a également ajourné le curage proposé du port, dans l'espérance que l'effet des nouvelles puissances de chasse suffirait, et la reconstruction des quais de l'est.

Les enquêtes ont été généralement favorables au projet présenté par l'administration. Le chiffre de la dépense s'élève à un million.

Votre commission vous propose d'approuver le projet et de voter la somme demandée.

Fécamp.

Le port de Fécamp semble réunir toutes les dispositions convenables, toutes les parties essentielles à un grand établissement maritime. Son chenal est ouvert à l'ouest et compris entre deux jetées en maçonnerie. Une écluse de chasse est en face alimentée par un bassin de retenue qui reçoit les eaux de la rivière de Valmont. Un avant-port est dirigé du nord au sud et au fond duquel se trouve l'entrée du bassin à flot, accompagné d'un quai adjacent à la ville et d'une éclusette ménagée dans la levée qui sépare ce bassin de la retenue des chasses.

Cet ensemble paraîtrait complet si les parties qui le composent ne réclamaient d'urgentes améliorations.

L'entrée du chenal dans l'état actuel est si difficile et si dangereuse dans les gros temps que lorsque les vents soufflent avec violence depuis l'ouest jusqu'au nord, on éteint le fanal du port, tant les

navires qui seraient tentés de s'y réfugier devraient courir à leur perte. L'écluse de chasse est dans un état complet de dégradation ; le chenal de l'avant-port n'a que 50 mètres de large. Il est encombré de navires stationnant contre le quai, la circulation y est souvent entravée. Le bassin à flot lui-même est insuffisant pour le nombre de bâtiments qui y abordent. Une vingtaine de bâtiments stationnent avec peine et sur plusieurs rangs le long des quais, qui devraient pouvoir en recevoir plus du double, surtout à l'époque de l'armement pour la pêche du grand banc de Terre-Neuve. Un grand nombre de navires à cette époque sont forcés de stationner contre les quais de l'avant-port malgré l'inconvénient d'un inévitable échouage.

Le projet qui vous est présenté tend à remédier à un semblable état de choses.

Pour faciliter l'entrée de la passe, on se propose de prolonger la jetée sud de 35 mètres vers le large et de 135 mètres vers l'intérieur du port. On compte à ce moyen mettre le chenal à l'abri de l'action des vagues et rendre les chasses plus puissantes, faciliter l'appareillage des bâtiments par les vents d'ouest les plus fréquents sur cette côte, et compléter la continuité du halage sur la rive sud. On se propose encore, pour s'opposer plus efficacement à la houle, d'établir, en forme de brise-lame, le prolongement de la jetée sud vers la pleine mer, et de remplacer par un brise-lame une partie de la jetée du nord. Ce brise-lame, fermé du côté du large par des bordages en charpente, opposerait un obstacle au passage des galets.

Une autre disposition également comprise au projet rendra plus difficile encore l'introduction du galet, et de plus, permettra de l'enlever à bras d'homme. Elle consiste dans la construction de deux épis sur la plage au sud de l'entrée.

Enfin le projet comprend l'élargissement de l'avant-port pour faciliter le mouvement de la navigation et l'établissement d'un second bassin à flot en arrière de la levée en terre qui règne au fond du bassin actuel. La communication entre ces deux bassins sera établie au moyen d'une coupure sur laquelle on jettera un pont mobile.

Une seule observation relative à l'agrandissement du bassin à flot, a paru digne, par l'administration, d'être prise en considération à la suite des enquêtes, qui ont toutes été favorables au projet. C'est pour satisfaire à cette observation que sera conservée la levée en terre existant à l'extrémité du bassin actuel.

Votre commission vous propose d'adopter le projet et de voter le chiffre du crédit demandé par l'administration, lequel s'élève à 1.800.000 fr.

Port-en-Bessin.

Port-en-Bessin, devenu depuis longues années le simple abri de quelques bateaux pêcheurs, a figuré autrefois parmi les points les plus importants du littoral de la Manche. Diverses peuplades y abordèrent successivement pour envahir le Bessin, et Odon, évêque de Bayeux, y fit construire les quarante vaisseaux qu'il fournit à son frère

Guillaume le Conquérant, pour son expédition d'Angleterre.

Un autre évêque de Bayeux, quatre siècles après, fit entreprendre à Port d'immenses travaux qui furent abandonnés, mais dont les ruines subsistent encore.

Depuis ce temps, l'instinct traditionnel des habitants du littoral et de la contrée a souvent attiré l'attention sur ce point, et de nombreux projets ont été formés pour y créer un port régulier. La plupart de ces projets, trop gigantesques, dépassaient et les moyens d'exécution et le but qu'on devait se proposer. Tous ont été abandonnés. Cependant, placé au fond d'un golfe de rochers inabordables, sur la côte la plus dangereuse de la Manche, à presque égale distance de l'embouchure de la Seine et de Cherbourg, Port semblait destiné à devenir le refuge des bâtiments jetés par les vents du nord et du nord-ouest sur les rochers du Calvados. On a constaté au mouillage de Port une profondeur de 10 mètres 90 centimètres à haute mer de vives eaux d'équinoxe, de 9 mètres 50 centimètres en vives eaux ordinaires, de 7 mètres 82 centimètres en morte eau; la basse mer y laisse encore 5 mètres 82 centimètres et 4 mètres 15 centimètres. Les marins ont toujours considéré Port-en-Bessin comme un excellent mouillage. Toutefois l'on est effrayé quand on relève le nombre de naufrages qui ont affligé cette côte et l'affligent encore chaque année, et l'on doit regretter que tant de projets inexécutables et tant de fâcheuses circonstances aient retardé jusqu'à

présent, sur ce point, un établissement si nécessaire et qui eût évité tant de malheurs; on semblait même avoir renoncé à une entreprise si souvent abandonnée, lorsque, vers 1838 ou 1839, d'honorables habitants de la contrée ranimèrent ces utiles pensées : ils essayèrent de former une compagnie, se livrèrent à des études obstinées et contribuèrent efficacement, par des projets même qui n'eussent point été susceptibles d'exécution, à attirer sur ce point important l'attention spéciale du conseil municipal de Bayeux et du conseil général du Calvados. Le conseil général demanda avec instance à l'administration de vouloir bien ordonner des études; c'est alors que les ingénieurs du Calvados ont été appelés à proposer une solution définitive. Celui qui a été chargé du projet l'a conçu avec autant d'habileté que de bon sens; il en a écarté tout ce qui pouvait en rendre l'exécution douteuse ou d'une trop forte dépense; il s'est borné à proposer ce qui devait être le plus utile aux moindres frais possibles. Ce projet, approuvé par l'administration, consiste donc en deux môles courbes partant du rivage et convergents l'un vers l'autre en laissant entre leurs musoirs un espace de 60 mètres environ pour le passage des navires. Ces deux môles serviront d'abri au nouveau port et couvriront une surface de 11 hectares environ, dont 6 hectares seulement seront propres au stationnement des navires, mais leur offriront la plus grande profondeur d'eau de toute la côte. Le reste des 11 hectares, composé de plateaux de

roches, agira comme brise-lame et contribuera à diminuer les effets du ressac.

Le môle de l'ouest ne sera point enraciné à la côte; s'il y eût été attaché, cette disposition aurait favorisé les attérissements auxquels sont malheureusement exposés tous les ports de la Manche. Une ouverture ménagée entre la terre et l'origine de cette jetée, et fermée par un simple appointement en charpente, permettra aux courants d'entrer dans l'intérieur du port, et d'y entretenir une agitation suffisante pour prévenir les dépôts de sable.

Un mur de quai de 60 mètres de longueur sera construit au fond du pont, pour faciliter les opérations de la pêche et du cabotage.

Les enquêtes ont toutes été favorables à ce projet : son exécution sera un bienfait pour la population du littoral et pour nos marins, trop souvent décimés par les naufrages; elle diminuera sensiblement les dangers de la navigation de la Manche; elle excitera une joie et une reconnaissance universelle.

Le conseil municipal de Bayeux a voté une subvention de 100.000 fr. Le conseil général du Calvados une subvention de 60.000 fr. pour contribuer à cet établissement; la commune de Port-en-Bessin, presqu'uniquement composée de pêcheurs, s'y est associée elle-même par une contribution volontaire de 10.000 fr.

Les chambres de commerce de Cherbourg, de Caen, du Havre et de Rouen ont toutes accueilli ce projet et reconnu le service que le port de refuge

était appelé à rendre au cabotage et à toute la navigation de la Manche.

Le conseil général des ponts et chaussées, après quelques modifications de détail, a approuvé le projet ; et, pour son exécution, le Gouvernement vous demande de lui ouvrir, en sus des subventions de la localité, un crédit de 900.000 fr.

Votre commission vous propose de lui accorder ce crédit.

Port de Granville.

Un bassin à flot manque au port de Granville. Cependant ce port, par l'activité de son commerce, le nombre de sa population maritime, l'importance de ses armements pour la grande pêche et les voyages de long cours, aurait mérité depuis longtemps d'être doté de cet établissement, d'autant plus que sa situation géographique, en face des îles de Jersey et de Guernesey, devrait nécessairement y faire chercher, en temps de guerre, un refuge pour les navires surpris par des forces supérieures, et une station militaire pour les bateaux à vapeur de l'État.

Comment Granville pourrait-il accomplir une semblable destination n'étant encore qu'un simple port d'échouage ?

L'intérêt du commerce, les considérations militaires, la sécurité de la navigation réclament donc également la création du bassin à flot à Granville. Actuellement les bâtiments fins ou d'un fort tonnage qui ne peuvent supporter l'échouage sont

obligés d'aller chercher au Havre leur armement pour les Antilles et pour la pêche de la baleine, ce qui est très-onéreux pour les armateurs, et les navires amarrés dans le port restent exposés aux violents coups de vent du sud-ouest, qui causent de graves avaries et quelquefois leur perte complète.

Un grand môle, commencé au milieu du dernier siècle, successivement prolongé au nord et à l'est et récemment terminé, est insuffisant pour préserver le port de ces désastres.

Toutefois l'indispensable création d'un bassin à flot a rencontré d'abord une vive opposition.

La nombreuse population qui s'adonne, à Granville, à la pêche des huîtres, industrie qui occupe une multitude de bras et plus de cent bateaux de pêche, a craint que l'emplacement choisi pour le bassin à flot ne vînt occuper la place qui lui est réservée, et que les opérations de cette pêche ne fussent entravées par ce nouvel établissement.

L'administration devait accorder une sérieuse attention à ces réclamations. En effet, la pêche des huîtres est très-importante pour Granville, elle fait une partie de sa prospérité, et ses intérêts ne peuvent être séparés de ceux du commerce maritime. La discussion la plus attentive des projets des ingénieurs soumis aux enquêtes, a démontré que l'industrie huîtrière n'avait aucune crainte à concevoir, et pour lui ôter tous motifs d'opposition et satisfaire à tous ses besoins, on a compris dans le nouveau projet la construction

d'un môle de 140 mètres de développement situé devant l'angle saillant du quai d'Orléans, et destiné à former un petit port d'échouage pour les bateaux de pêche.

Toutes réclamations ont donc cessé, tous les vœux se réunissent pour la réalisation d'un projet si essentiel à la prospérité future de Granville. Le bassin projeté sera fermé du côté du large par une jetée en ligne droite partant de l'angle du quai d'Orléans et dirigée vers le centre du musoir du grand môle; il sera limité au nord par le prolongement de la ligne de quai nouvellement construite, et de l'autre côté par des terre-pleins perpendiculaires à l'alignement de ces quais. Ce bassin offrira ainsi une longueur moyenne de 215 mètres sur une largeur de 140 mètres, et une surface d'eau de 3 hectares environ. Une passe de 120 à 130 mètres sera ménagée entre le musoir de l'ancien môle et celui de la nouvelle jetée. L'écluse placée le long de ce dernier ouvrage, à 120 mètres de son extrémité, sera munie d'un sas de 75 mètres de longueur sur 19 mètres de largeur. Ces dimensions répondent à tous les besoins de la marine militaire.

Le conseil général des ponts et chaussées, après mûr examen, et la commission mixte ont approuvé ce projet.

Les ingénieurs avaient évalué la dépense à 4 millions ; mais les nombreuses éventualités de l'exécution ont porté le Gouvernement à vous demander en sus des 200.000 fr. votés par la ville de

Granville pour y concourir, un crédit de 4.500.000 francs à y employer.

Votre commission vous propose d'allouer ce crédit.

Morlaix.

Morlaix, heureusement situé à l'embouchure de la Manche, semble offrir sa rade pour refuge aux bâtiments assaillis par les gros temps. Son importance commerciale le met au rang des premières places maritimes de la Bretagne. On a donc dû depuis longtemps avoir la pensée de doter ce port d'un bassin à flot qui lui manque; mais ce qui a pu retarder l'exécution de cette idée, a été l'exagération de projets qui auraient placé le barrage de retenue de ce bassin à flot vers le bas de larivière au Cornic, et auraient ainsi créé un bassin de 5.000 mètres de longueur. Indépendamment de l'énorme dépense qu'eût entraîné l'exécution d'un semblable projet, sa conséquence probable eût été l'envasement de la rivière depuis Morlaix jusqu'au Cornic, et l'impossibilité prochaine de recevoir dans ce bassin des vaisseaux de guerre ni bientôt aucun autre navire.

L'administration a donc dû repousser ce projet et s'arrêter à un autre plan plus modeste et plus réalisable qui lui était soumis en même temps.

Il consiste à former un bassin à flot de 1.100 mètres de longueur en établissant un barrage éclusé non au bas de la rivière, mais auprès du four à chaux de Kereven. Ce barrage offre une longueur de 28 mètres ; des vannes ménagées au niveau du

radier permettront de donner des chasses dans le chenal. L'écluse accolée au barrage aura 16 mètres de largeur et une longueur de sas de 60 mètres, ce qui permettra de recevoir facilement des bateaux à vapeur.

Le chenal sera rectifié à l'aval de l'écluse et creusé jusqu'au ruisseau de Keranneau; les cales et les quais actuellement existants en amont seront réparés. Le commerce de Morlaix sera mis ainsi en possession d'un bassin où ses opérations s'exécuteront avec toute la sécurité et toute la promptitude désirables.

La chambre de commerce de Morlaix, tout en trouvant digne d'une sérieuse attention le projet d'établissement d'un vaste bassin entre la rade et le port, n'a pu que rendre justice au projet actuel soumis à son examen, et a reconnu l'immense avantage qu'il présentait à son commerce et à la navigation.

Le conseil général des ponts et chaussées a approuvé ce projet, et votre commission vous propose d'allouer la somme de 900.000 francs demandée par le Gouvernement pour son exécution.

Port de l'île de Batz.

L'île de Batz, par l'heureuse disposition de sa rade et sa situation géographique, mérite, comme abri et comme port de relâche, une attention toute spéciale.

Ce port, placé à l'extrémité ouest de la Manche, n'a qu'un mouvement commercial peu considé-

rable, mais il sert d'asile à tous les bâtiments surpris par le gros temps sur cette côte dangereuse de la Bretagne. Pendant nos guerres maritimes, elle a offert le refuge le plus assuré à nos convois, et elle abrite encore chaque année plus de 4.000 bâtiments contre la tempête.

Ce mouillage, pour lequel la nature a tout fait, est encore loin cependant d'offrir toute la sécurité qu'il pourrait donner au moyen de quelques ouvrages peu dispendieux. L'art n'a rien fait jusqu'ici pour le perfectionner. La rade, abritée par l'île contre les vents de l'ouest au sud-est, est entièrement découverte au sud-ouest d'où viennent en hiver les vents les plus dangereux sur ces côtes.

On propose donc de construire un môle de 470 mètres de longueur, appuyé d'un côté à la terre et de l'autre au rocher de Malvoch. Par ce moyen, cette lacune sera comblée et le mouillage du port de l'île de Batz sera abrité contre tous les vents. Ce môle, construit en maçonnerie et mortier hydraulique, aura 11 mètres 50 centimètres de hauteur et 4 mètres de largeur à son sommet.

Le génie militaire, sans proposer aucune disposition autre de défense, a toutefois considéré ce parapet comme pouvant être utile dans le cas peu probable d'une attaque ennemie sur ce point.

Ce môle, uniquement destiné à opposer un obstacle à la violence de la mer et à offrir aux marins un point d'appui pour l'amarrage de leurs navires, sera garni d'échelles et de bornes d'amarrages. On n'a pas jugé convenable de joindre à

ces dispositions tout ce qui aurait eu pour objet de faciliter l'embarquement et le débarquement des marchandises. Cela aurait augmenté le chiffre de la dépense sans être ici d'aucune utilité réelle.

Le conseil général des ponts et chaussées a donné son approbation à ce projet; il a été approuvé par la commission mixte; la chambre de commerce de la ville de Morlaix a reconnu l'utilité de cette entreprise, objet des vœux unanimes des marins.

Le Gouvernement vous demande une allocation de 700.000 francs pour la construction de ce môle de l'île de Batz, qu'il considère comme de la première utilité dans l'intérêt de notre navigation maritime.

Votre commission vous propose de voter cette allocation.

Port-Launay.

La rivière d'Aulne se jette dans la rade de Brest, et le canal de Nantes à Brest emprunte le lit même de cette rivière dans la partie inférieure de son cours. La dernière écluse du canal est placée à Port-Launay, à 26 kilomètres environ de l'embouchure de l'Aulne, dans la rade de Brest.

Au-dessus de Port-Launay, la navigation ne s'opère qu'à l'aide des marées; mais dans les mortes eaux, les navires du plus faible tonnage ne peuvent atteindre le barrage de Port-Launay, et les plus fortes marées suffisent à peine pour y conduire des navires d'un tonnage supérieur.

Ce n'est qu'au point de Guili-Glas, à 1.800

mètres environ au-dessous de Port-Launay, que ces difficultés disparaissent ; à ce point on trouve toute l'année, en haute mer de morte eau, au moins 3 mètres d'eau, ce qui suffit pour les navires de 60 tonneaux.

Il a donc paru indispensable, pour éviter l'interruption de la circulation des navires et pour maintenir une liaison assurée entre la navigation maritime et la navigation fluviale, d'établir un nouveau barrage au point de Guili-Glas.

Mais il est à observer, d'une part, que l'écluse de Port-Launay est dans l'état le plus déplorable de dégradation, et que, d'autre part, la ville de Châteaulin, située environ à 2 kilomètres en amont de Port-Launay, a demandé avec instance la suppression du barrage de Port-Launay et la surélévation du barrage projeté à Guili-Glas, de manière à ce que la partie de l'Aulne, comprise entre Châteaulin et Guili-Glas, fût transformée en un vaste bassin à flot de 3 mètres de mouillage.

Les habitants de Châteaulin attachent un tel intérêt à cette disposition, qu'ils ont offert de concourir pour une somme de 30.000 fr. aux frais du curage qu'elle rendrait indispensable.

Les enquêtes ont été favorables à cette utile pensée ; l'administration a prescrit les études nécessaires pour le projet ainsi conçu :

La nouvelle écluse de Guili-Glas aurait une largeur de 9 mètres entre ses bases, et 33 mètres de longueur ; le barrage et l'écluse de Port-Launay seraient détruits, et le chenal creusé à 3 mètres au-dessous du niveau de la retenue.

Au moyen de ce projet, le commerce de Châteaulin acquerrait un considérable accroissement, son port pourrait recevoir des bâtiments de 75 tonneaux et des navires à vapeur.

Le conseil général a adopté toutes les mesures, le génie militaire y a donné son assentiment.

Et votre commission vous propose d'allouer la somme de 600.000 fr. en sus des 30.000 fr. offerts par la ville de Châteaulin, chiffre de la dépense reconnue nécessaire par l'administration pour l'exécution de ces travaux.

Lorient.

Les lois de 1837 et de 1841 avaient pourvu au complément de l'établissement maritime de Lorient. Mais, avant que les travaux ordonnés alors soient entièrement terminés, les inconvénients du système adopté pour ces travaux se sont déjà fait sentir.

On a employé, pour établir le second quai sur la rive droite, des remblais provenant du curage du port, et l'expérience a prouvé que la fluidité du terrain vaseux sur lequel Lorient est bâti est telle que rive et remblais ne peuvent supporter aucun poids, et tendent, par l'affaissement du terre-plein, à l'exhaussement correspondant du fond du port.

On a reconnu l'indispensable nécessité de remédier promptement au mal qui existe si l'on ne veut pas perdre tout le fruit des énormes dépenses qui ont été faites.

Il faudra donc construire sur la rive droite un

mur de quai semblable à celui qui existe déjà sur la rive gauche. Ce mur servira à la fois à maintenir la retenue du bassin et la profondeur du port.

Ce mur aura 603 mètres de longueur; il se trouvera à 70 mètres du quai de la rive gauche. Un terre-plein de 30 mètres de largeur régnera derrière ce mur de soutennement; il sera pavé sur 9 mètres de largeur; les remblais seront faits en terre rocailleuse.

La qualité de ces remblais, l'épaisseur des maçonneries, le mode des fondations demandent les plus grands soins, attendu la nature du terrain sur lequel ces ouvrages doivent être établis.

Le conseil général des ponts et chaussées a jugé que les nouvelles précautions qu'il devait prescrire à ce sujet pourront élever le chiffre de la dépense à 1.200.000 francs.

C'est le montant du crédit que l'administration vous demande, et que votre commission vous propose de lui accorder.

Port de Marans.

Les bâtiments du plus petit tonnage peuvent seuls remonter de la rade de l'Aiguillon jusqu'au port de Marans. Les sinuosités, le peu de profondeur de la basse Sèvre niortaise, et la durée insuffisante des marées, apportent de tels obstacles à cette navigation, que les navires sont obligés à des transbordements onéreux, à des prolongations de séjour, à des pertes qui nuisent au commerce important de Marans.

Marans cependant, malgré tous ces désavantages, se livre chaque année à l'exportation pour une valeur de plus de 4 millions de céréales; l'exploitation récente de mines de houille vient encore d'ajouter une nouvelle branche à son commerce. Cette communication d'ailleurs, entre Marans et l'anse de l'Aiguillon, offrira toujours une ressource digne d'attention, comme port de refuge, en cas de blocus maritime.

Il était donc naturel que la sollicitude de l'administration s'étendit sur ce point. Tous les efforts pour améliorer le lit de la rivière ont été sans effet. On a reconnu qu'un canal maritime, établi depuis Marans jusqu'à l'anse de Brault, pourrait seul vaincre ces difficultés, et assurer aux bâtiments d'un fort tonnage l'avantage immense de pouvoir passer, en une seule marée, de Marans à la mer, et réciproquement.

Le projet auquel a donné naissance cette nécessité entraîne une dépense considérable, mais on ne la trouvera point hors de proportion, si on réfléchit au bien immense qui en résultera, et aussi aux sacrifices, aux charges imposées depuis longues années à Marans et à la navigation de la basse Sèvre, précisément dans la prévoyance, et en quelque sorte avec l'engagement, de faire les améliorations aujourd'hui proposées. Ces charges ont, depuis leur établissement, produit une partie de la dépense projetée, et Marans s'engage à y contribuer encore pour une somme de 20.000 fr.

Voici en quoi consiste le projet proposé par l'administration, il se divise en trois parties :

La première comprend le canal maritime de l'anse de Brault à Marans, canal propre à la navigation des navires de 300 tonneaux, ayant un tirant d'eau de 4 mètres 80 centimètres. Sa largeur sera de 17 mètres 60 centimètres au plafond, et de 38 mètres en couronne.

La deuxième est relative à la communication du canal avec l'anse de Brault. Elle se compose d'une gare d'évitement de 100 mètres de longueur, sur une largeur de 55 mètres en couronne, et d'une écluse à double porte d'Ébe, et de flot de 37 mètres 50 centimètres de longueur entre les buscs, et une largeur de 11 mètres dans sa partie supérieure. En aval de l'écluse, le chenal se raccorde avec l'anse de Brault, et des perrés sont établis pour garantir les talus vaseux contre l'action des chasses et celle des eaux de la mer.

La troisième partie comprend les ouvrages projetés pour l'amélioration du port même de Marans, c'est-à-dire l'ouverture d'un bassin formant port et gare d'évitement; la construction de murs de quais sur la rive gauche de ce bassin et sur les deux rives de la Sèvre jusqu'à l'origine des anciens quais; la création de cales d'abordage, de radoub et de construction, et enfin la construction de terre-pleins avec chaussées d'empierrement.

Ces projets ont été approuvés, sauf quelques modifications de détails, par le conseil général des ponts et chaussées. L'estimation, qui montait, suivant le devis des ingénieurs, à 1.650.000 fr., a été évaluée à 2.500.000 fr., en raison des éventualités de tout genre que présentent de semblables

travaux. La somme de 20.000 fr. votée par la ville de Marans sera en sus.

Votre commission vous propose de voter le crédit qui vous est demandé pour cet objet par le Gouvernement.

Port des Sables.

De tout temps la situation de ce port a attiré l'attention des Gouvernements de la France. Louis XI, Richelieu, Napoléon, ont pensé à l'importance dont il était, et à celle qu'on pouvait lui procurer encore. On ne peut oublier les services que ce port a rendus dans nos dernières guerres. Considéré comme port de commerce et comme port de refuge, le port des Sables-d'Olonne méritait, sous ce double rapport, l'attention et la sollicitude du pays, au moment où l'on s'occupe de l'amélioration de nos établissements maritimes.

Ce qui frappait d'abord comme plus urgent pour cette intéressante localité, était, en premier lieu, d'approfondir le chenal, afin de rendre le port abordable aux navires de guerre de quelque importance, et aux navires de commerce d'un fort tonnage, les seuls qui puissent entreprendre des voyages de long cours. Et, en second lieu, d'établir un bassin à flot indispensable au stationnement des bâtiments de cette nature, pour lesquels l'échouage est impossible.

Le projet proposé remplit ce but d'une manière heureuse, en ce qu'il ne change presque rien aux choses qui existent en ce moment. Il laisse subsister dans son emplacement, et presque dans ses di-

mensions actuelles, le port d'échouage, qui conservera toujours d'importantes relations avec la ville. Les travaux projetés ne blesseront donc aucun intérêt important. C'est en dehors du port actuel, dans les terrains appartenant à l'État, et désignés sous le nom de *Plage de la Cabaude*, que l'emplacement et la disposition la plus favorable a été choisie pour ces nouveaux travaux.

Des dragages et des déblais seront d'abord employés pour enlever les parties solides des alluvions qui se trouvent dans le port et le chenal, dont toutefois l'approfondissement sera complété et entretenu au moyen des chasses produites par deux écluses établies, l'une en face et dans la direction du chenal, l'autre au fond et dans l'axe du port d'échouage.

La première et la plus importante de ces deux écluses présentera quatre pertuis d'une ouverture totale de 24 mètres. Cette écluse fournira des chasses d'une grande puissance. On compte qu'elle approfondira le chenal jusqu'à la laisse des basses mers de vives eaux, et assurera en morte eau une profondeur suffisante pour permettre en tout temps la libre introduction dans le port des bâtiments à vapeur de guerre de 220 chevaux. L'écluse destinée à entretenir la profondeur du port d'échouage, n'aura qu'un pertuis de 6 mètres de largeur.

L'emplacement du bassin à flot sera pris dans le terrain de la Cabaude; il sera placé latéralement au port d'échouage; ce bassin s'ouvrira à l'extrémité du chenal. Sa proximité de la pleine mer permettra aux bâtiments d'y entrer ou d'en sortir

en une seule marée. Son écluse aura 16 mètres 50 centimètres de largeur; sa superficie sera de 5 hectares et demi. Ces dispositions y assureront un libre mouvement aux bâtiments du commerce et de la marine militaire. Les bâtiments à vapeur de 220 chevaux y seront reçus.

A l'extrémité du chenal, l'avant-port, sur lequel s'ouvriront la grande écluse de chasse, l'écluse du bassin à flot et le port d'échouage sera abrité par des éperons rattachés aux deux rives du chenal. Un brise-lame, surmonté d'une estacade à claire-voie, sera placé entre les écluses de chasse et de navigation pour amortir l'effet de la houle.

Une écluse de navigation de 6 mètres d'ouverture sera accolée à l'écluse de chasse du fond du port, pour mettre en communication avec le port les nombreux marais salins qui entourent la ville. Des deux côtés de cette écluse, et à la suite du bassin à flot, seront établies des cales de construction et de radoub.

Le complément de ces travaux sera l'exécution d'un système de fortification approprié à l'accroissement et à la nouvelle destination du port des Sables. La commission mixte l'a fait remarquer; le département de la guerre a fait étudier un projet dans ce but.

Quant aux ouvrages proposés ici par l'administration des travaux publics, elle les a évalués à 2.100.000 fr.

Votre commission vous propose d'approuver son projet et de voter l'allocation qu'elle vous demande.

Port de Bandol.

Le mouvement commercial du port de Bandol est de 1.200 tonnes par an ; son exportation consiste en vins et en huiles. Heureusement situé pour l'écoulement des produits agricoles de son propre territoire des terrains de la Cadière, de Casselet, de Beausset, ce port, d'une grande utilité pour la contrée qui l'entoure, présente cependant au commerce dont il est le centre de grandes difficultés, et souvent des dangers aux navires qui y abordent ou qui s'y trouvent en chargement.

Le port de Bandol, abrité des autres vents, est entièrement sans défense contre les vents du sud et du sud-ouest, toujours dangereux dans ses parages.

Les bâtiments en chargement ne peuvent aborder à plus de 1.000 mètres du rivage, et les barriques qui leur sont destinées, roulées jusqu'à la mer, liées entre elles, sont remorquées jusqu'auprès d'eux. Les vents contraires viennent souvent interrompre cette opération : les navires sont alors forcés de s'éloigner subitement s'ils ne veulent courir le risque d'être jetés à la côté et brisés par les vagues.

Les populations voisines et leurs justes plaintes ont attiré l'attention du Gouvernement sur un pareil état de choses.

En 1838, un avant-projet d'amélioration du port de Bandol a été soumis aux enquêtes et favorablement accueilli .Le conseil général des ponts et

chaussées, après l'avoir examiné, a pensé qu'on devait réduire les travaux à exécuter immédiatement, à la construction d'un môle de 300 mètres de longueur et à l'approfondissement de diverses parties de la rade.

Placé de manière à présenter aux navires un abri toujours sûr et un tirant d'eau de 4 mètres, ce môle ne changera pas le mode actuel d'embarquement, mais il en fera disparaître les dangers ; il sera formé d'un massif d'enrochement en talus incliné vers la mer et soutenu du côté du port par un mur de quai en béton. Le quai intérieur, de 8 mètres de largeur, sera abrité par un mur élevé de 4 mètres au-dessus de la mer.

C'est ce projet que l'administration vous présente, et dont la dépense, évaluée à 800.000 fr. par les ingénieurs, l'a engagée, à cause des éventualités des travaux à la mer, à vous demander un crédit de 1 million que votre commission vous propose de lui accorder.

Port de Bastia.

Le mouvement commercial qui s'accroît incessamment à Bastia, l'importance de toute nature de cette ville, ne permettent pas de différer les améliorations dont son port a le plus indispensable besoin.

Ce port, insuffisant pour la marine de la localité et pour les nombreux navires que le commerce y envoie, ne les met pas même à l'abri des vents les plus redoutables de ces parages. Cet état de

choses a causé de nombreux désastres dont on ne peut perdre le souvenir, et si l'on n'y portait remède, l'avenir de Bastia serait compromis.

Trois projets ont été proposés et étudiés dans l'intérêt de Bastia.

On a proposé d'abord l'amélioration du port actuel; mais on ne pouvait guère augmenter sa superficie insuffisante, qui ne contient que trois hectares, dont la moitié seulement pourrait offrir un mouillage de six mètres. On ne pouvait procurer à ce port l'abri désirable contre les tempêtes, les phénomènes de grosse mer et de ressac; l'entrée nouvelle serait toujours aussi difficile, et l'administration a d'autant mieux fait de repousser ce projet, qu'il eût absorbé une dépense de près de 2 millions sans presque aucun résultat.

Le deuxième et le troisième projet s'accordent pour la construction d'un port dans l'anse de Saint-Nicolas et dans la construction d'un grand môle dans la direction du nord au sud, qui séparera ce nouveau port de la pleine mer. C'est entre la rive et les extrémités du môle que doit être ouverte la passe qui donnera entrée dans ce nouveau port. L'un de ces projets plaçait cette passe au sud et l'autre au nord. Le conseil des ponts et chaussées a réuni les deux systèmes en adoptant d'abord l'établissement du môle et de la passe du sud qui offre d'incontestables avantages nautiques; il a pensé qu'il serait possible, au moyen de deux jetées reliées à la rive, d'abriter une passe tournée vers le nord, tout en conservant l'entrée du sud, et que, la plupart des arrivages se faisant par le nord, il

en résulterait un avantage pour le mouvement de la navigation à Bastia.

La commission de la Chambre des Députés n'a pas donné son assentiment à cette dernière combinaison ; elle aurait voulu qu'on s'en tînt à la passe du sud. Elle a pensé que l'ouverture du nord pourrait exposer le nouveau port aux inconvénients du port actuel.

Ainsi tout en adoptant, comme votre commission vous propose de le faire, l'établissement du port dans l'anse de Saint-Nicolas et la construction du môle qui doit le couvrir, la Chambre des Députés a laissé à l'administration le soin d'examiner mûrement et de décider ce qu'il conviendra de faire à l'extrémité nord de ce môle; l'administration vous annonce qu'elle s'en occupera sérieusement. Nous devons aussi nous en rapporter à sa sagesse.

Le môle qui devra couvrir le nouveau port sera formé de blocs naturels d'enrochement, et défendu contre l'action de la mer par un massif en blocs artificiels de béton. Les parties intérieures contre lesquelles viendront stationner les bâtiments, présenteront un quai d'une largeur de six mètres, protégé du côté de la mer par un mur d'abri.

D'après tout ce qui précède, votre commission vous propose d'adopter le projet présenté par le Gouvernement, et d'allouer la somme de 3.000.000 qu'il demande pour son exécution.

ESSIONS
N° 175.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DUPIN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit de treize millions pour l'amélioration de la rade de Toulon et du port de Port-Vendres.

MESSIEURS LES PAIRS,

C'est dans les loisirs de la paix qu'il importe d'exécuter les grands et longs travaux nécessaires à la protection du territoire. Cependant il arrive presque toujours que la paix même assoupit la prudence. On laisse écouler les années les plus précieuses, sans mettre à profit le calme public et la prospérité des finances pour consommer des sacrifices que réclamerait une sage prévoyance. Ainsi pendant plus d'un quart de siècle, après la conclusion de la paix générale, nous avons à peine tourné nos regards vers le double littoral qui met

* Cette commission était composée de MM. le baron DUPIN, le comte CHARBONNEL, le marquis DE LAPLACE, le comte DE GASPARIN, le comte DE CASTELLANE, le baron DE DAUNANT, le vice-amiral JURIEN-LAGRAVIÈRE.

la France en communication avec nos deux grandes mers, l'Océan et la Méditerranée.

Il a fallu qu'en 1840 la paix semblât sérieusement menacée, du côté qui paraissait le moins devoir la troubler, avant que l'on crût à la nécessité d'accomplir, pour 500 lieues de frontières maritimes, des travaux de défense qui ne restassent pas inférieurs aux travaux entrepris sur les frontières de terre.

Dans ces derniers temps, une commission d'armement a fait des études considérables sur la défense des côtes; déjà ses projets ont reçu l'approbation du Gouvernement, et des crédits sont ouverts pour la confection du matériel d'artillerie qu'exigera la protection du littoral maritime.

Lorsqu'il s'est agi d'agrandir le port de commerce du Havre, les Chambres ont expressément témoigné le vœu qu'on entreprît du côté de la mer les travaux de défense les plus respectables : ces travaux seront exécutés.

Dans la Méditerranée, les travaux projetés pour le port de Marseille combinent à la fois l'agrandissement des bassins réservés au commerce, et la force défensive qu'il faut créer pour les protéger.

Le projet de loi dont nous allons rendre compte est l'extension et pour ainsi dire le complément de cette grande pensée, à l'égard des deux positions navales de Toulon et de Port-Vendres.

Travaux de la rade de Toulon.

La nature a tout fait pour donner à la France une position militaire et navale du premier ordre, par l'heureuse configuration de la rade de Toulon, qui s'avance, à l'orient du golfe de Lyon, dans la position la plus favorable pour dominer tout le nord de la Méditerranée.

Lorsqu'on veut entrer par mer à Toulon, le navigateur trouve d'abord, au septentrion, la rade dite *des Vignettes*, qui se développe au-dessous du fort Lamalgue, dans une longueur de 3 kilomètres et demi, depuis le cap Brun jusqu'au cap intérieur où s'élève la Grosse-Tour.

A mesure qu'on avance vers l'intérieur de la grande rade, on voit, à gauche, l'hôpital de Saint-Mandrier; et, plus loin, la baie du Lazareth, réservée, comme l'indique son nom, pour les quarantaines.

En face du Lazareth, cette baie secondaire se trouve limitée par le cap Balaguier.

Ici commence le détroit ou la passe de la grande rade à la petite rade, passe que termine la pointe de l'Éguillette; c'est la position directement opposée à la Grosse-Tour.

Dès qu'on franchit la ligne tirée de cette pointe à la Grosse-Tour, on est dans la petite rade.

Cette petite rade a près de 5 kilomètres de longueur transversale; elle a plus de 2 kilomètres de largeur, depuis son entrée jusqu'aux darses de l'arsenal.

Malheureusement il s'en faut de beaucoup que

ce magnifique espace offre partout la profondeur d'eau nécessaire pour que des vaisseaux y naviguent.

L'espace où cette condition est satifaite se rétrécit malheureusement de plus en plus par des dépôts graduels, ou par l'effet de la végétation sous-marine.

Aujourd'hui, la partie de la petite rade en avant de l'arsenal et du port de commerce, où peuvent encore, soit mouiller, soit naviguer, des vaisseaux de premier rang, n'occupe guère, en superficie, plus d'un demi kilomètre carré. Cette partie est limitée par des bas-fonds du contour le plus irrégulier, qui n'offrent pour arriver aux darses que deux passages trop peu profonds en certains points, pour des vaisseaux du premier rang complétement armés Les darses elles-mêmes, déplorablement envasées, ont besoin d'un fort curage.

Le projet du Gouvernement est d'établir dans la petite rade un abaissement général des parties graduellement exhaussées; de telle sorte que le niveau commun, soit à 9 mètres 50 centimètres au-dessous du niveau de la mer. La partie du sol qu'il faudra creuser n'aura pas moins de 231 hectares.

Quand sera terminé cet immense curage, on a calculé que la petite rade offrira 600 hectares de superficie continue, ayant au moins 9 mètres 50 centimètres de tirant d'eau : un si vaste espace sera tout à fait abrité comme un grand port fermé de toutes parts !

Pour obtenir ce magnifique résultat, il suffira d'enlever 7.800.000 mètres cubes de vase.

Afin de calculer la dépense d'un semblable curage opéré par l'action de machines à vapeur, on a compté sur 1 franc 26 centimes par mètre cube de vase excavée et transportée hors de la rade : il en résulte une dépense très-voisine de 10 millions.

Deux questions essentielles se sont présentées : par qui devront être entrepris les travaux? quelle est la durée qu'il convient d'assigner à leur complet achèvement.

A l'égard du curage des darses ou bassins de l'Etat et des canaux, on a jugé qu'il fallait les confier à la direction immédiate de la marine militaire, afin qu'il ne pût jamais exister d'embarras ni de conflit dans une enceinte où tous les mouvements doivent être dans la main des officiers de vaisseau.

A l'égard du curage de la petite rade proprement dite, on a jugé que le travail serait fait avec plus d'économie en l'adjugeant avec concurrence et publicité. La compagnie qui, par les propositions les plus avantageuses, obtiendra la préférence, devra suffire à la construction, ainsi qu'à l'entretien de tout le matériel nécessaire aux travaux de curage.

Lorsqu'on veut déterminer la durée la plus avantageuse d'une aussi grande entreprise, la célérité, toutes choses d'ailleurs égales, la célérité doit avoir la préférence; il faut néanmoins accorder un temps suffisant, afin que les bateaux et les mécanismes construits exprès fassent un service

assez prolongé pour payer la majeure partie de leur valeur.

On avait d'abord étendu jusqu'à dix années l'achèvement du curage; on a trouvé ce retard trop considérable. Six années sont le terme auquel on s'arrête, et ce terme paraît sage.

Lorsque le curage de la petite rade sera complet, elle pourra contenir à l'aise toutes les forces navales de la France.

On conçoit combien il importe qu'avec les moyens incendiaires aujourd'hui si perfectionnés, et d'ailleurs facilités par la navigation à la vapeur, on ne puisse pas tenter la destruction des bâtiments de guerre accumulés dans la petite rade.

Afin d'éloigner cette chance de péril, on a conçu la pensée de couvrir en quelque sorte la petite rade par deux jetées : la première, et la plus étendue, qui partirait de la grosse tour; la seconde, et la moins importante, qui partirait de la pointe de l'Éguillette au-dessous du fort de ce nom.

Entre les jetées, le passage ouvert, qu'on voulait d'abord rétrécir à 700 mètres, ne présentera pas plus de 850 mètres d'ouverture; elle pourrait être fermée par une triple chaîne que supporteraient des pontons, et protégée au besoin par des bâtiments embossés, dont les feux se combineraient avec ceux des batteries qui couronneraient les jetées.

En donnant à ces batteries des canons-obusiers du plus fort calibre, on obtiendrait en projectiles creux la défense la plus formidable contre les vais-

seaux ennemis, s'ils s'essayaient jamais à forcer l'entrée de la petite rade.

Le projet primitif avait été de prolonger jusqu'à 900 mètres la jetée principale, en avant de la grosse tour.

Le Conseil d'Amirauté, consulté sur l'ensemble des projets relatifs à la rade de Toulon, s'est prononcé très-sagement pour qu'on restât en deçà d'une telle longueur. Il a proposé de ne pas prolonger la jetée au delà du point où la mer n'a que 6 mètres 50 centimètres de profondeur naturelle.

Par ce moyen les vaisseaux, même du moindre rang, qui navigueraient en petite rade, en les supposant poussés par les vents si violents du nord-ouest, ne pourraient pas s'aller briser contre la jetée; ils échoueraient auparavant sur le banc naturel dont cette jetée doit couronner la crête.

La dépensée des jetées à faire par la marine est portée dans le projet à 500.000 francs.

Le surplus des travaux pour le couronnement des jetées et leur armement doit être au compte du département de la guerre.

En limitant avec une si sage réserve la longueur de la jetée, on ne peut pas accuser le projet de nuire à la navigation des escadres ni pour l'entrée ni pour la sortie de la petite rade, puisque les vaisseaux, dirigés vers un point quelconque occupé par la jetée, échoueraient avant de l'atteindre.

Les jetées défensives se combineront avantageusement avec les forts et les batteries de côte dont la commission d'armement a décidé le système perfectionné pour couvrir le front de mer des ports

de guerre et de commerce. Les nouvelles défenses serviront surtout pour couvrir les riches parcs aux bois, et les nombreuses calles de construction qui se developpent sur la rive orientale de la petite rade (au Mourillon).

On doit vivement désirer qu'on se hâte d'achever les ateliers et les magasins, ainsi que la nouvelle darse, qui compléteront l'arsenal de la marine avec les fortifications qui doivent couvrir ces établissements, à l'occident de la ville agrandie.

Toulon, quand sera terminé le système des forts détachés qui défendent ses abords du côté de la terre, présentera de toutes parts un ensemble habilement coordonné de défense : ensemble nécessaire pour rendre invulnérable le centre de notre puissance navale dans la Méditerranée.

Nous exprimons ici le vœu que le même terme de six années suffise pour accomplir tous les genres de travaux et de la guerre et de la marine, qui doivent conduire à ce résultat, qu'exigent la grandeur et la sécurité du Royaume.

Jusqu'à présent nous n'avons étudié les travaux de Toulon que dans leurs rapports avec la marine militaire, rapports qui sont en effet les plus importants.

Mais ils ne doivent pas nous faire oublier les intérêts du commerce.

Aujourd'hui la ville de Toulon surpasse en population tous les autres ports militaires. Marseille, Bordeaux, Nantes et Rouen sont les seuls grands ports de commerce qui comptent un plus grand nombre d'habitants.

Dans la dernière année dont les comptes soient publiés (1843), le tonnage total des entrées et des sorties de la marine marchande présentait les résultats suivants pour le port de Toulon :

Long cours. . .	95.018 tonneaux.
Cabotage. . . .	143.330
Total . . .	238.348

Afin de conserver au commerce sa facilité de navigation entière et la communication la plus directe de la mer avec le port de commerce de Toulon, la grande jetée en avant de la petite rade devra laisser une ouverture auprès de la grosse tour, dans un endroit où le tirant d'eau trop faible pour des bâtiments de guerre ne laissera pas de danger à redouter du côté de l'ennemi.

Travaux de Port-Vendres.

Port-Vendres est une position infiniment précieuse pour la marine française.

A l'ouest de l'embouchure du Rhône, ce port est le seul qui, n'étant pas sujet à l'ensablement par l'effet des alluvions, puisse offrir à la fois du calme et de la profondeur d'eau. Il est abrité par les monts Pyrénées contre les vents du nord-ouest qui soufflent avec tant de violence dans tout le golfe de Lyon. En même temps, Port-Vendres est un refuge unique pour les bâtiments de guerre ou de commerce chassés dans ce vaste golfe par de forts vents d'est.

Dès le siècle de Louis XIV l'importance de Port-Vendres était pleinement appréciée par le génie d'un grand ingénieur et d'un grand citoyen. Vauban faisait remarquer l'admirable position de Port-Vendres près de la frontière d'Espagne. Il constatait la facilité qu'il y aurait d'achever l'ouvrage de la nature; dans le double intérêt de la force de terre et de la force de mer.

Vauban énumère avec soin tous les avantages qu'on retirerait d'une pareille entreprise, et conclut en ces termes :

« Je trouve tant d'avantages pour la France à bâtir une place à Port-Vendres, que si je vivais cent ans, et qu'on me fît faire cent voyages en Roussillon, je me ferais toujours un point de conscience d'en proposer la fortification, comme d'une chose qui importe tellement au service du Roi et de toute la France, qu'on ne peut sans indignation concevoir la nonchalance qu'on a eue pour ce poste jusqu'à présent; et qu'on se soit amusé, comme on l'a fait à *Collioure* : vu que le Roi n'a pas même un seul port à cinquante ou soixante lieues de là; que nos galères, pour pouvoir se retirer à Marseille dans un mauvais temps, ont la plus méchante mer du monde à traverser, et que celui-ci est situé dans un pays où il causera un jour infailliblement la perte du Roussillon ou la prise de la Catalogne; suivant que l'un ou l'autre des deux rois en saura faire son profit (1). »

---

(1) Opinion de Vauban sur l'importance de Port-Vendres, rédigée et signée à Perpignan, le 2 mai 1769.

La conquête de l'Algérie ajoute beaucoup à l'importance de Port-Vendres, plus rapproché d'Alger et d'Oran que ne le sont Marseille et Toulon ; ce qui, pour le passage opéré sur des bâtiments à vapeur, offre une économie de combustible qui n'est pas à dédaigner : la traversée, avec les meilleurs navires de ce genre, peut se faire d'Alger à Port-Vendres en 34 heures, par une mer beaucoup plus belle qu'en traversant le golfe de Lyon, qui fatigue extrêmement les voyageurs et les troupes d'embarquement.

L'administration des ponts et chaussées avait commencé de creuser un bassin pour des navires de commerce dans une anse de Port-Vendres ; il n'est pas assez profond ; il faut lui donner partout 9 mètres de tirant d'eau.

Il faut curer l'avant-port, afin de lui donner, comme à la petite rade de Toulon, 9 mètres 50 centimètres de profondeur.

On aurait pu craindre de trouver sous l'eau des rochers qui rendissent l'opération trop dispendieuse : un sondage complet fait à la lance, par un savant ingénieur, démontre qu'on n'aura partout à creuser qu'un fond de vase.

La dernière partie des travaux qu'on ne peut plus ajourner est une jetée extérieure, longue de 150 mètres, et fondée en partie sur le roc, en partie sur des bas-fonds. Cette jetée accroîtra beaucoup le calme des eaux dans l'intérieur de Port-Vendres.

Par cet ensemble de travaux, qu'on évalue à 2.500.000 francs, on aura beaucoup amélioré un port qui peut, en temps de guerre, servir de re-

fuge pour une escadre de bâtiments de premier rang ; un port qui, pendant la paix, rendra, soit au commerce, soit au service de l'Etat, entre la France et l'Algérie, des services perpétuels.

Nous demandons qu'on exécute les travaux indiqués dans le projet de loi; nous demandons de plus qu'on exécute le bassin spécial à la marine militaire et les travaux à terre nécessaires pour un arsenal, sinon de construction, au moins de radoub. On conçoit, en effet, qu'après un combat Port-Vendres ne rendrait que la moitié des services auxquels il est appelé, si nos vaisseaux n'y trouvaient pas tous les établissements nécessaires pour les radouber, les réarmer et les ravitailler.

Les travaux que nous proposons d'exécuter, tels que le projet les indique et les complète, rendront urgente l'entreprise des fortifications, susceptibles de mettre un si précieux établissement à l'abri d'un coup de main. La commission réclame à ce sujet l'étude immédiate et l'exécution la plus prochaine d'un bon système de défense. Si par malheur des ennemis audacieux s'emparaient d'une position si bien disposée par la nature, ils y pourraient établir des fortifications inexpugnables, et de ce point infester notre commerce en paralysant l'action protectrice de notre marine militaire.

Sur le crédit total de 13 millions demandés par le projet de loi, le Gouvernement ne réclame, pour l'exercice de 1846, que les deux sommes suivantes :

Curage et défense de la petite rade de Toulon.	1.700.000 fr.
Amélioration de Port-Vendres. . .	800.000
Crédit total pour 1846.	2.500.000 fr.

Que le Gouvernement couronne ses projets dans la Méditerranée ; qu'il exécute les travaux du port de Bouc et des Martigues, tels qu'ils ont été réclamés par la commission de la Chambre des Pairs et de la Chambre des Députés ; qu'il termine les travaux d'Alger et d'Oran, ceux de Marseille, et ceux que nous vous proposons à l'unanimité de voter pour Port-Vendres et Toulon : alors la France possédera, dans la Méditerranée, le plus magnifique ensemble de ports, de bassins et d'arsenaux que l'on ait pu perfectionner en secondant la nature.

SESSIONS
e 176.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE RAIGECOURT, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif aux embranchements de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre, et d'Aix sur le chemin de Marseille à Avignon.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui a été renvoyé à votre examen a pour objet d'autoriser la concession de plusieurs embranchements de chemins de fer; les deux premiers partiraient de Dieppe et de Fécamp, pour venir joindre le chemin de fer de Rouen au Havre; le dernier mettrait la ville d'Aix en communication avec le chemin de fer d'Avignon à Marseille. Le Gouvernement vous demande, Messieurs, l'autorisation de procéder à une concession directe. Beaucoup de bons esprits

* Cette commission était composée de MM. le duc DE LA FORCE, le baron DARRIULE, le marquis DE RAIGECOURT, FRANCK CARRÉ, ROUILLÉ DE FONTAINE, le baron DE DAUNANT, THÉNARD.

ont douté de l'utilité et de la moralité des concessions par voie d'adjudication et de concurrence. Ils ont vu, dans ce mode de procéder, le danger de livrer la fortune publique au plus téméraire plutôt qu'au plus habile, au spéculateur plutôt qu'à l'industriel. Si ces craintes sont fondées lorsqu'il s'agit des lignes principales, elles le seraient encore bien plus pour des embranchements secondaires venant se rattacher à des lignes déjà concédées, car ceux-ci pourraient être soumissionnés par des compagnies qui n'auraient d'autre but que celui d'entraver les compagnies déjà en possession de lignes importantes et les amener à composition. Ainsi, Messieurs, sans avoir à s'expliquer sur le fond même de la convenance et de l'opportunité des concessions directes, mais seulement en vue du projet de loi qui est confié à son examen, votre commission s'est prononcée hautement pour le système présenté par le Gouvernement, système, du reste, qui laisse à la responsabilité personnelle du Ministre des travaux publics, le choix entre les diverses compagnies qui pourraient se présenter.

Les cahiers des charges sont exactement calqués, quant aux conditions générales de construction et de sécurité, sur ceux rédigés récemment pour les lignes de Belgique et de Lyon. Les intérêts de l'État y sont également réservés pour le transport des lettres, celui des corps de troupes, des marins et militaires et celui des prisonniers, ainsi que pour l'établissement de la télégraphie électrique, s'il est reconnu que celle-ci soit applicable

à la correspondance du Gouvernement. Les clauses de rachat facultatif sont établies au profit de l'État; c'est-à-dire qu'après le délai de quinze ans, il aura le droit de prendre possession du chemin en payant une annuité fixée sur la moyenne de cinq années, ainsi qu'il est stipulé d'avance par l'article 47 du cahier des charges. Les tarifs sont aussi les mêmes que ceux proposés pour les grandes lignes discutées cette année; en un mot, Messieurs, il a semblé à la commission que toutes les garanties désirables avaient été fixées, et toutes les difficultés prévenues, autant du moins que cela est possible à la prévoyance humaine.

Les terrassements et travaux d'arts des chemins projetés devront être établis pour une double voie; mais, provisoirement, les compagnies seront autorisées à n'en poser qu'une seule. L'administration aura le droit de faire établir la seconde voie dès que le besoin s'en fera sentir.

Embranchements de Dieppe et de Fécamp.

Le chemin de fer de Rouen au Havre est en cours d'exécution, et les travaux sont poussés avec une vigueur qui promet un prompt achèvement; La ville de Dieppe, déshéritée de la ligne de fer sur laquelle elle avait eu quelque droit de compter, puisque le chemin de Rouen par les plateaux, concédé en 1838, devait passer par cette ville, désire se rattacher par un embranchement au chemin du Havre; le port de Fécamp, qui a d'actives relations avec l'Angleterre, et notamment avec les

houillères de Newcastle, et qui maintenant est le premier de nos ports pour la pêche de la morue, demande la même faveur; il se présente une compagnie pour exécuter, à ses risques et périls, sans subvention aucune, les deux chemins en question qui, du reste, ne peuvent faire l'objet que d'une seule et même concession. Elle s'est mise entièrement d'accord avec la compagnie du chemin de Rouen au Havre, et nous avons même lieu de croire qu'elle se fondra avec celle-ci. La durée de la jouissance serait la même que celle du chemin de Rouen au Havre, c'est-à-dire qu'elle expirerait en juin 1941. C'est une longue aliénation, Messieurs, mais il faut considérer, d'une part, que les produits ne sont pas élevés (1), et d'autre part que l'Etat n'aurait aucun intérêt à entrer en possession de ces embranchements, relativement d'une faible importance, avant d'être maître de la ligne principale, et enfin, il restera toujours le maître de faire usage de la clause de rachat stipulée, ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le dire plus haut par l'article 47 du cahier des charges.

La ligne de Dieppe a été sérieusement étudiée et l'administration supérieure a mis sous les yeux de votre commission quatre projets complétement rédigés entre lesquels le conseil général des ponts et chaussées a donné la préférence à celui dressé par ses ingénieurs.

---

(1) A moins d'augmentations imprévues, ils ne dépasseront pas 4 pour 100.

Vous n'attendez sans doute pas, Messieurs, de votre commission un compte détaillé de chacun de ces projets qui ont subi un long examen de la part de l'autorité la plus compétente en pareille matière. Qu'il nous suffise donc de vous dire que le projet des ingénieurs, un peu plus cher de première exécution, donnera une exploitation plus facile et par conséquent plus économique, et qu'il arrivera beaucoup plus près du port de Dieppe que les autres projets présentés. La dépense du chemin de Dieppe à Malaunay, point où il opérera sa jonction avec celui de Rouen au Havre, sera d'environ 12.400.000 fr. avec l'établissement d'une seule voie, mais avec les terrassements et travaux d'art exécutés pour deux voies; et de 15 millions si l'on est obligé de placer la seconde voie. Le développement total de ce chemin sera de 49.588 mètres, ce qui donne une dépense d'environ 300 fr. par mètre courant.

Les études de l'embranchement de Fécamp à Bolbec se raccordant sur le chemin de Rouen au Havre, sont beaucoup moins complètes; il n'existe qu'un avant-projet approuvé en principe par le conseil des ponts et chaussées, mais dont le tracé exige un plus ample informé; aussi le Gouvernement demande l'autorisation de fixer ultérieurement le tracé définitif; et celui de l'avant-projet ne donnant pas satisfaction complète à Bolbec, il est bien entendu que les droits concédés à cette ville par la loi du 6 juillet 1838 sont entièrement réservés.

L'exécution de ces deux embranchements, Mes-

sieurs les Pairs, formera, avec ceux votés pour le chemin de Belgique, un système complet qui rattachera les ports les plus importants de la Manche avec Paris; et comme l'Etat n'aura aucun sacrifice à faire pour leur établissement, votre commission a l'honneur de vous proposer d'en autoriser l'exécution.

Embranchement d'Aix sur le chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Jamais demande ne fut mieux justifiée que celle faite par la ville d'Aix d'un embranchement sur le chemin de fer d'Avignon à Marseille. Cette antique cité, si déchue de sa splendeur première, menacée de perdre le peu qui lui restait, puisque bientôt le chemin de fer va lui enlever la totalité du passage des voyageurs qui se rendent d'Avignon à Marseille, cette ville, disons-nous, se trouverait dans un état voisin de la ruine, si on ne la mettait en relation directe avec Lyon et Marseille.

Le conseil municipal d'Aix a si bien senti cette vérité qu'il a voté une subvention de 1 million en faveur de l'embranchement proposé. Au moyen de cette subvention, Messieurs, la compagnie concessionnaire se chargerait, à ses frais, risques et périls, de l'exécution du chemin de fer, à une voie d'abord, mais en préparant les terrassements et travaux d'art pour la pose éventuelle d'une seconde.

La durée de la concession sera en maximum de quarante-cinq ans, durée bien inférieure à celle

proposée pour les embranchements dont nous avons eu l'honneur de vous entretenir tout à l'heure, mais excédant de plusieurs années celle faite pour trente-trois ans à la compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille. C'est, sans doute, un inconvénient, Messieurs, de voir des embranchements concédés pour un plus long espace de temps que la ligne principale; cependant, votre commission n'a pas cru devoir s'arrêter devant cette difficulté, puisque le Gouvernement aura toujours le droit, après les quinze premières années, de reprendre la propriété des embranchements aux conditions fixées par l'article 47 du cahier des charges.

Outre l'utilité incontestable dont le chemin d'Aix sera à cette ville, il doit encore être considéré sous un point de vue d'intérêt plus général, comme pouvant, par la suite, devenir la tête d'un chemin sur l'Italie.

Un seul projet existe, Messieurs, mais il a été rédigé avec un soin et un talent remarquables, et il paraît difficile qu'avec des études aussi bien faites, des plans si bien établis et si détaillés, il se puisse glisser une erreur importante dans les devis ou les appréciations.

La longueur du chemin proposé sera de 24.240 mètres. La dépense sera de 6 millions pour deux voies, de 4.300.000 fr. pour une seule voie, ce qui donne environ 250 fr. par mètre courant, prix qui se trouvera réduit à 200 fr. par suite de la subvention fournie par la ville. Il y aura à construire trois souterrains de 830 mètres ensemble, un grand

viaduc de 172 mètres sur la rivière et la vallée d'Are, et la nature accidentée du terrain forcera à faire de nombreuses courbes, dont cependant le rayon ne sera jamais au-dessous de 800 mètres.

La compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille consent à se charger de l'exécution du chemin aux conditions du cahier des charges. Votre commission ne peut que donner son entière approbation aux divers travaux dont elle a eu l'honneur de vous entretenir, et vous propose à l'unanimité l'adoption du projet du loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE MONTALEMBERT, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit pour la restauration de la cathédrale de Paris.

MESSIEURS,

On a souvent remarqué la différence curieuse qui existe entre la nature apparente des grands événements historiques et les résultats positifs qu'ils produisent. C'est ainsi qu'un succès, au premier aspect complet et éclatant, se transforme souvent en une source d'embarras et de défaites; que d'autres fois, une calamité vivement redoutée devient la source de compensations imprévues et que sans cesse les conséquences indirectes ou définitives d'une crise politique suivent un courant opposé à celui des idées ou des passions qui ont précédé cette crise. Rien ne semble plus propre à démon-

* Cette commission était composée de MM. le comte BEUGNOT, le comte DE BONDY, le comte DE GASPARIN, le vicomte Victor HUGO, le duc DE LA FORCE, le comte DE MONTALEMBERT, le comte DE RAMBUTEAU.

trer cette loi de l'histoire que l'influence indirecte de la révolution de Juillet sur nos monuments religieux. A coup sûr, le lendemain de cette grande modification des lois et des destinées de la France, personne ne se fût imaginé qu'il en sortirait une tendance éminemment favorable à l'étude et à la conservation de ces monuments. Et cependant le régime qui a suivi la révolution de Juillet a vu s'effectuer la réhabilitation complète de notre art chrétien et national, et le Gouvernement sorti de cette révolution a plus fait en quinze ans, pour sauver et orner nos édifices religieux, que ne l'avait fait l'ancien régime pendant les deux derniers siècles de son existence, ou les gouvernements réparateurs de l'Empire et de la Restauration.

Le dix-septième siècle défigurait nos églises gothiques par des additions en style païen; le dix-huitième les mutilait systématiquement; et, pendant l'Empire et la Restauration, la France a vu périr plus de monuments sacrés et curieux que pendant les saturnales de l'anarchie. Tout au contraire, le Gouvernement nouveau, à peine installé, signalait sa nouvelle tendance par la création de cette inspection générale des monuments historiques qui a commencé une réaction, malheureusement trop tardive, contre les excès d'un infatigable vandalisme. Depuis lors il a persévéré dans cette ligne. Comme on pouvait s'y attendre, tous les efforts tentés pour réparer le mal n'ont pas été également heureux : il y a eu des tâtonnements, des anomalies, des fautes : il a fallu subir les conséquences du passé, et de cette igno-

rance profonde des conditions et des principes de l'art du moyen âge, dans laquelle tous nos artistes ont été élevés. Il en est résulté que des édifices qui pouvaient être facilement sauvés ont été abandonnés et sacrifiés; que d'autres ont été restaurés avec un manque absolu d'intelligence, de goût, et de sentiment historique; et nous sommes encore loin de pouvoir nous vanter d'œuvres savamment et complétement réparatrices, comme celles qui honorent divers pays étrangers et surtout la Bavière. Mais cette part faite à une trop juste critique, il faut reconnaître et proclamer qu'en général, le bien l'a emporté sur le mal. L'impulsion salutaire une fois donnée a été maintenue, le Gouvernement marche chaque jour d'un pas plus assuré dans la bonne voie; et la sollicitude active et éclairée qu'il déploie au profit de nos monuments religieux et historiques mérite tous nos éloges et lui vaudra certainement la reconnaissance de l'avenir.

Ce n'est pas là du reste, comme on l'a prétendu, un bienfait conféré à l'Eglise, ce n'est qu'une justice, car l'Etat, en s'emparant de toutes les propriétés ecclésiastiques, a contracté expressément l'obligation de pourvoir à l'entretien des édifices destinés au culte. C'est en outre l'accomplissement d'un devoir envers la civilisation, envers l'histoire, envers les arts, devoir inséparable de la conservation des monuments les plus importants de la civilisation chrétienne, les plus essentiels à l'intelligence de notre histoire, les plus féconds en enseignements pour nos architectes et nos sculpteurs. C'est enfin un acte du patriotisme le

plus élevé et le plus pur, puisqu'il s'agit de dérober aux atteintes du temps et d'une ignorance barbare, des édifices qui attestent la suprématie du génie de la France au moyen âge, et qui forment encore aujourd'hui le plus bel ornement de la patrie.

Votre commission donne donc son entière adhésion à la marche du Gouvernement dans cet ordre d'idées, et elle s'applaudit unanimement de lui voir reporter sa sollicitude, par le projet de loi qui vous est soumis, sur Notre-Dame de Paris. On s'affligerait à bon droit du retard qui a été mis à la présentation de ce projet si indispensable, si l'on ne devait trouver une compensation à ces lenteurs dans les études plus approfondies qu'elles ont permis de faire, et dans le progrès croissant des principes qui conviennent à la restauration des anciennes églises. Mais aujourd'hui tout délai ultérieur serait aussi dangereux qu'inexécutable. Il est urgent de procéder à des réparations immédiates commandées par la plus vulgaire prudence. De plus, il est convenable de faire ainsi disparaître le fâcheux contraste que présente à tous les regards, d'un côté, la cathédrale de Paris, victime d'une sordide négligence, et menacée par des dégradations toujours croissantes; et de l'autre, sur le bord opposé de la Seine, cet hôtel de ville renouvelé et agrandi avec une magnificence si grande et si digne d'une opulente Capitale.

Personne d'entre vous n'exige à coup sûr qu'on vienne lui démontrer les titres de Notre-Dame de

Paris aux secours du trésor national. Ils n'ont besoin ni d'être énumérés, ni surtout d'être exagérés. Notre-Dame n'est pas la métropole de la France, car l'archevêché de Paris, érigé le dernier de tous en 1622, n'a aucune sorte de supériorité sur les diocèses autres que ceux qui forment sa province ecclésiastique. Comme monument, Notre-Dame de Paris n'est pas non plus la première des églises de France. Notre-Dame de Reims, Notre-Dame de Chartres et Notre-Dame d'Amiens, rivalisent avec elle par la beauté et la grandeur de l'ensemble, comme les cathédrales de Strasbourg, de Coutances, de Rouen, de Bourges, par la perfection de certaines parties. Mais en revanche, la métropole de Paris a droit de compter au premier rang des chefs-d'œuvre de notre architecture, par sa noble simplicité, par la sévère et majestueuse beauté de sa façade occidentale, surtout par l'harmonie si rare qui règne dans ce vaste édifice, dont aucune addition postérieure au quatorzième siècle n'est venue altérer la sublime unité.

En outre, placée au centre de la Capitale de la France, et de la plus grande ville du continent européen, elle est la plus célèbre et la plus populaire de nos cathédrales, et devait par conséquent occuper la première place dans la sollicitude de l'Etat.

L'assentiment unanime que le projet de loi rencontre dans la commission, et que nous aimons à prévoir dans la Chambre même, nous dispense d'entrer dans les détails des travaux proposés.

Nous nous bornerons à vous rappeler que le

crédit demandé s'applique à deux objets distincts, quoique réunis par leur nature et par leur but :

1° La réparation et la consolidation des parties mutilées ou compromises de l'église métropolitaine;

2° La construction d'une sacristie, dont cette église est privée depuis 1830.

En ce qui touche au premier de ces deux objets, l'exposé de M. le Garde des sceaux vous a fait suffisamment connaître les tristes motifs qui démontrent l'urgence de la dépense proposée. Le délabrement de Notre-Dame est non-seulement déplorable, mais dangereux; des symptômes chaque jour plus alarmants ne permettent plus d'hésiter ou d'attendre. La solidité de l'immense édifice est menacée. Le système d'étaiement provisoire qui sert de palliatif au péril, ne saurait être trop tôt remplacé par des mesures définitives.

Nous avons examiné avec soin les travaux proposés; ils nous ont paru se renfermer dans les bornes du plus strict nécessaire. Les architectes chargés de cette haute et laborieuse mission, ont écarté tout ce qui n'était pas exigé pour le salut et la consolidation du monument. Tout projet de décoration, en dehors des réparations nécessaires, est ajourné. Mais ces réparations elles-mêmes, faites comme elles vont l'être par des hommes de goût et de conscience, produiront sous le rapport de l'art et de l'ornementation un effet excellent. Ainsi, l'on verra disparaître ces placages de ciment ou de mastic qui, tout en offensant l'œil, endommageaient les parties encore solides de la maçonne-

rie; on enlèvera ce badigeon des voûtes intérieures qui ne servait qu'à déguiser le mal qu'il importait le plus de connaître, et à rajeunir, par un fard ridicule, l'antique et solennelle beauté de la métropole. De plus, on substituera aux chéneaux modernes, qui ont produit de si funestes dégradations, les anciennes gargouilles. Or, on sait que ces gargouilles sont à la fois indispensables à l'entretien matériel de l'édifice par un bon système d'écoulement des eaux pluviales, et inséparables de l'effet général des ornements d'architecture ogivale, où toutes les formes et tous les détails condamnés par l'ignorance moderne, avaient un sens déterminé et un but raisonnable.

A l'aide des échafaudages dressés pour la consolidation nécessaire de la grande façade, on remplacera dans la galerie dite des Rois les vingt-huit statues dont l'absence laisse un vide fâcheux. Les fragments de quelques-unes de ces statues détruites en 1793 ont été retrouvés : la reproduction des autres se fera fidèlement d'après les originaux de la même date qui existent à Reims et à Chartres; enfin on rétablira le grand portail central de cette même façade, qu'un vandalisme stupide fit détruire en 1771, afin de laisser un libre passage lors des processions extérieures, aux dais tendus en bougran, comme le sont les ornements sacerdotaux de la France moderne, au lieu d'être comme en Italie et partout ailleurs en étoffes flexibles. Tel fut le pitoyable motif qui, au milieu d'un siècle impie et frivole, fit sacrifier un chef-d'œuvre de la foi et de l'art de nos pères, et mutiler

cette porte qui, pendant les siècles de ferveur et de foi, avait suffi à tous les besoins du culte catholique. Depuis soixante-dix ans, l'ogive bâtarde et les colonnes difformes de Soufflot sont restées comme une injure sur la face glorieuse de Notre-Dame. On les fera disparaître, et on reproduira, d'après un dessin fidèle, le trumeau et le tympan de cet admirable portail tels qu'ils sortirent de la pensée des architectes du XIII^e^ siècle. Le Gouvernement, excité à cette œuvre réparatrice par le vœu du conseil des bâtiments civils, que le vote de la Chambre des Députés a appuyé, et que le vôtre ne tardera sans doute pas à confirmer, aura ainsi donné une grande et salutaire leçon aux esprits téméraires qui ne craignent pas de greffer leurs mesquines inventions sur les plus vénérables monuments de l'antiquité chrétienne.

Les fenêtres de la galerie qui surmontent les voûtes des bas côtés de la nef ont subi une altération moins éclatante, mais très-fâcheuse et très-considérable. Elles ont aujourd'hui une forme disgracieuse en elle-même, tout à fait inusitée pendant le moyen âge, et qui contraste de la manière la plus pénible avec toutes les autres baies de l'édifice. Nous souhaitons vivement que les architectes, conformément au projet qu'ils ont soumis au Ministre des cultes, et aux dessins qui nous ont été communiqués, puissent substituer à cette difformité le système d'arcature et de meneaux employés au XIII^e^ siècle.

Il nous reste à vous parler, Messieurs, de l'érection d'une nouvelle sacristie. Ici encore, dans la

proposition qui vous est soumise, la nécessité de l'œuvre projetée et la modicité des crédits demandés nous paraissent également démontrées. Notre-Dame n'a pas de sacristie convenable. Cet appendice essentiel de la moindre paroisse manque à la métropole de Paris. Lors des grandes solennités de l'Eglise, l'archevêque, son chapitre et son clergé sont réduits à s'habiller au pied d'un escalier, dans une sorte de vestibule, sans feu au milieu des plus grands froids. Le chapitre n'a ni vestiaire ni salle capitulaire. Le service de la sacristie paroissiale a lieu dans deux chapelles latérales enlevées pour cela au culte et à la décoration générale de l'édifice. Un pareil état de choses ne saurait durer. Il sera donc pourvu à cette nécessité urgente par une construction placée sur le plan méridional du chœur, et dont la distribution, arrêtée d'accord avec Mgr l'archevêque de Paris, doit être conforme aux besoins du service, quoiqu'elle nous ait paru très-restreinte, et tenir très-peu de compte de la coexistence du chapitre et de la paroisse.

Mais, ce dont nous féliciterons sans réserve l'administration et les auteurs du projet, c'est d'avoir substitué l'emplacement que nous venons de désigner au projet ridicule qui prétendait élever la sacristie sur le prolongement du chevet de l'église, et continuer l'abside circulaire à toit aigu par un bâtiment carré, avec un toit en terrasse. Un pareil projet ne pouvait être conçu qu'au mépris de toutes les traditions de l'art et de l'église. Aucun édifice ogival n'offre l'exemple d'une excroissance analogue. Au contraire, le moyen âge a vu

presque partout s'élever à côté de ses grandes églises des dépendances dans le genre de la sacristie qui vous est proposée. C'est une grande erreur que de croire, comme on l'a trop souvent soutenu dans ces derniers temps, que les cathédrales gothiques ont besoin d'être complétement isolées pour produire tout l'effet que comporte leur architecture : les constructeurs de ces cathédrales ne partageaient pas cette idée, et nulle part on ne les a vus la mettre en pratique. Il n'existe pas en Europe une cathédrale qui n'ait été flanquée au nord ou au midi, non-seulement de ces sacristies, mais encore du palais de l'évêque, du cloître des chanoines, de leur salle capitulaire, des vastes bâtiments qu'il fallait pour loger les chapitres, presque toujours très-nombreux et très-riches. En Angleterre, beaucoup de cathédrales ont conservé ces dépendances bâties dans le même style que le corps de l'église, et bien que les cathédrales anglaises soient pour la plupart très-inférieures aux nôtres, elles frappent souvent davantage au prémier aspect, précisément à cause de cet entourage dont les proportions inférieures font d'autant plus valoir celles du monument central.

En thèse générale, la grandeur des admirables édifices du moyen âge, comme toute grandeur d'ici-bas, a besoin de points de comparaison qui la fassent apprécier et ressortir. L'isolement absolu leur est fatal. Il ne faut pas à coup sûr entasser les constructions voisines de manière à dérober des portions notables de l'ensemble à l'œil qui les contemple; il ne faut pas permettre, comme à Rouen

et ailleurs, que les maisons viennent s'incruster entre les contre-forts. Mais il ne faut pas non plus faire le vide autour de nos cathédrales, de manière à noyer dans ce vide les magnifiques dimensions qu'elles ont reçues de leurs auteurs. Elles n'ont point été faites pour le désert comme les pyramides d'Egypte, mais au contraire pour planer sur les habitations serrées et les rues étroites de nos anciennes villes, pour dominer et enlever les imaginations par leur vaste étendue et leur immense hauteur, symboles immobiles mais éloquents de la vérité et de l'autorité de cette Eglise dont chaque cathédrale était l'image en pierre.

L'emplacement choisi pour la nouvelle sacristie est donc tout à fait conforme aux lois de l'architecture gothique et de la tradition ecclésiastique. Loin de nuire à la perspective du monument, les nouvelles constructions qui doivent laisser entièrement libre la façade du transept méridional, y ajouteront une beauté de plus.

Le style adopté par les architectes est celui du XIV^e^ siècle, le même qui a été suivi dans les chapelles latérales du chœur auprès desquelles la sacristie s'élèvera. Si l'on y observe les lois de sobriété et de simplicité que comporte l'ensemble de Notre-Dame, l'effet en sera irréprochable.

La construction de la sacristie, que nous vous proposons de voter, subviendra donc aux besoins les plus urgents du culte dans la métropole. Elle aura, en outre, l'avantage de rendre à sa destination naturelle une portion de ce terrain qui fut souillé par le pillage et l'émeute, dans des jours

funestes dont la prudence du Gouvernement et le patriotisme des bons citoyens sauront empêcher le retour.

Nous vous avons déjà dit que la dépense totale du projet nous semblait non-seulement modérée, mais renfermée dans les bornes de la plus stricte économie. Elle est inférieure de beaucoup aux sommes que vous votez journellement pour des travaux moins pressants et moins essentiels à la gloire du pays.

La ville de Paris a promis de concourir à l'embellissement de sa métropole en faisant abaisser le sol actuel de la place du Parvis-Notre-Dame, de manière à laisser rétablir quelques-unes des treize marches qui précédaient autrefois l'entrée principale de l'église. Il n'est personne qui ne puisse apprécier tout ce que la façade principale doit gagner à cette élévation.

Plus tard, il faut l'espérer, la ville de Paris et l'État, quand les finances de l'une et de l'autre seront moins obérées, sauront s'entendre afin de pourvoir à la décoration intérieure de la métropole, qui est aujourd'hui la moins ornée des églises de Paris. Alors on s'occupera de l'ornementation des chapelles, en leur conservant le vocable sous lequel elles sont connues dans l'histoire; alors on pourra amortir la lumière beaucoup trop abondante qui arrive par les grandes fenêtres, en remplaçant les vitraux que ruina le goût impur et novateur des chanoines du dix-huitième siècle. Alors on examinera s'il convient de conserver à l'extrémité du chœur cette décoration

théâtrale en marbre qui encaisse les colonnes encore existantes et les ogives du rond-point, et qui forme un si fâcheux contraste avec le reste de l'église ; alors, enfin, on songera sans doute à reconstruire cette flèche en bois qui s'élevait au point d'intersection de la nef et du transept, et dont l'effet était si heureux. Cette dernière dépense, d'après le devis soumis au conseil des bâtiments civils par les architectes chargés de la restauration, ne s'élèverait qu'à 61.880 francs. Nous devons regretter qu'une restitution, dont les frais seraient si modiques, n'ait pas été comprise dans le projet actuel.

MM. Lassus et Viollet Leduc, auxquels le Gouvernement a confié l'œuvre importante que vous allez sanctionner, ont mérité ce choix par des antécédents très-favorables. Après de longues et sérieuses études sur l'art du moyen âge, ils ont l'un et l'autre appliqué leurs connaissances avec succès à plusieurs monuments de cette époque. M. Lassus a pris, aux réparations de la Sainte-Chapelle, une part qui lui a valu le suffrage des juges les plus compétents, et M. Viollet Leduc a déployé autant de zèle que d'intelligence pour la conservation de l'immense église abbatiale de Vézelay, qui n'est inférieure que de 21 pieds en longueur à Notre-Dame elle-même. Nous avons examiné avec soin le rapport qu'ils ont présenté au Ministre sur les travaux qui vont leur être confiés, et nous avons été complétement rassurés par la prudente réserve de leurs intentions, la solidité de leurs arguments et l'exacte conformité de leurs projets avec le style

général des monuments ; nous sommes convaincus qu'ils se montreront dignes de l'insigne honneur de présider à une œuvre réparatrice, destinée à servir de modèle à toutes celles de même nature qui seront entreprises désormais.

En terminant, votre commission doit vous soumettre deux observations essentielles. Voici la première :

On ne doit pas conclure de cette loi ni de celle relative à l'achèvement de la façade de Saint-Ouen, qu'il entre dans les projets du Gouvernement de terminer tout ce qui est inachevé dans nos monuments du moyen âge, et de compléter au point de vue moderne ces vestiges de notre passé. Après avoir consacré des sommes importantes à la plus belle église de la Normandie, après avoir préservé la métropole de Paris d'une ruine imminente, le Gouvernement saura s'arrêter ; et, désormais, muni de tous les renseignements convenables, entouré de commissions où siégent les hommes les plus expérimentés dans cette matière, il n'accordera des subsides extraordinaires qu'aux édifices dont les dégradations menaçantes réclament impérieusement le secours de l'Etat. Il ne manquera pas d'occasion pour être généreux dans ses dons : car le nombre de nos anciennes églises qui menacent ruine est considérable. Mais en agir autrement, se prêter aux fantaisies de certains artistes, subir l'exigence de certaines influences, ce serait entrer dans une voie aussi contraire aux intérêts de l'art qu'à ceux du Trésor. Votre commission proteste formellement contre l'idée d'habiller à

neuf toutes les vieilles cathédrales, de remettre des têtes à toutes les statues mutilées, et des statues dans toutes les niches vides, de refaire toutes les façades, et surtout de substituer une façade à une abside, comme on veut le faire à Besançon, ou de planter des flèches sur des tours qui s'en passent très-bien depuis six siècles, comme on le projette à Reims.

Elle exhorte les jeunes architectes qui nourrissent ces ambitions déplacées à renfermer leur activité dans une sphère plus humble, mais plus utile et plus féconde, à étudier sérieusement l'art de consolider les monuments qu'ils prétendent embellir, et à chercher les moyens de faire prévaloir, dans les nombreuses églises nouvelles qui s'élèvent sur tous les points de la France, les principes et les formes de ce style sévère et simple du XIII^e^ siècle, dont l'économie est incontestable, et dont l'origine française, et par conséquent la parfaite convenance à notre climat et à notre pays, sont aujourd'hui démontrées.

En second lieu, nous devons déclarer que, s'il peut être quelquefois bon de compléter les édifices anciens, comme Saint-Ouen; s'il est excellent de sauver ceux qui menacent ruine, comme Notre-Dame, il est même mieux de ne pas laisser détruire ceux qui restent debout sans exiger autre chose qu'une surveillance éclairée. Cela est à la fois plus court, plus facile et moins cher. Or, sans sortir de Paris, on a tous les jours à déplorer la destruction ou l'altération de quelques-uns des trop rares débris du moyen âge que renferme cette capitale. L'ad-

mirable hôtel de la Trémoille, la dernière tourelle de la célèbre abbaye de Saint-Victor, sont devenus récemment encore la proie du vandalisme destructeur. L'hôtel de Sens, l'hôtel Carnavalet sont destinés, dit-on, à subir dans peu le même sort. Si l'on nous objecte que la ville de Paris, qui a si magnifiquement pourvu aux dépenses de son hôtel de ville, n'est point assez riche pour sauver, en les rachetant, ces monuments si dignes de sa sollicitude, nous répondrons qu'elle aurait dû profiter de sa pauvreté pour respecter le collége des Bernardins, qui lui appartient, et qui vient de subir une déplorable mutilation. Ce précieux édifice du XIII^e^ siècle, divisé, comme une cathédrale, en trois nefs, chacune de dix-sept travées et de 270 pieds de long, lesquels se reproduisent à chacun de ses trois étages voûtés, est unique de son espèce, non-seulement à Paris, mais en France. Après avoir servi tour à tour d'école et de magasin, il vient d'être transformé en caserne de pompiers. Nous ne voulons pas juger la convenance de cette destination; nous ne doutons pas des précautions prises par notre collègue le préfet de la Seine pour empêcher toute dégradation inutile. Nous savons aussi très-bien que pour qu'un édifice soit conservé, il doit recevoir une destination quelconque. Mais nous gémissons de voir que cette appropriation récente ait fourni l'occasion de détruire l'ancienne toiture. La charpente de cette toiture formait une seule salle immense, sans cloison, disposée avec cet art merveilleux qui avait fait donner à ce genre de comble le nom de *forêt*. Cette charpente était du

XIII^e siècle, comme l'édifice, et Notre-Dame seule offre un autre exemple d'une charpente de ce genre et de cette date.

Eh bien! sous le vain prétexte qu'un certain nombre de chevrons étaient attaqués par l'humidité, et avec cette funeste manie de substituer partout du nouveau à l'ancien, on a jeté bas cette charpente tout entière, et on lui a substitué un toit à l'italienne, un toit aplati, et n'ayant d'autre caractère que celui d'un grossier anachronisme : on a divisé l'étage du milieu avec son double rang de colonnes, en une infinité de petites pièces qui en détruisent tout l'effet : on a défiguré l'extérieur du monument par la construction d'un pavillon d'avant-corps et d'un attique, et on a recouvert le tout d'un badigeon jaune. Cependant l'importance de cet édifice pour l'art et l'histoire ne pouvait être inconnue; car il a été relevé et gravé avec le plus grand soin, par les ordres du Ministre de l'instruction publique, dans la *Statistique de Paris*, que publie M. Albert Lenoir, aux frais de l'Etat. On a peine à concevoir qu'une pareille dévastation ait pu être effectuée, en 1845, sous les yeux des inpecteurs généraux et de la commission des monuments historiques, et au moment où l'on vous demande des millions pour achever Saint-Ouen et sauver Notre-Dame.

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

ESSIONS
N° 178.

1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Président TESTE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la vente des poisons.

MESSIEURS,

Le Gouvernement appelle votre attention sur l'insuffisance de notre législation en ce qui concerne la vente des substances vénéneuses. Averti lui-même par de tristes et nombreux exemples, il cède à une sorte de besoin public en vous proposant des dispositions nouvelles dont l'expérience a démontré par avance l'efficacité.

La loi du 21 germinal an 11, seule règle de la matière, est défectueuse sous un double rapport : 1° elle manque de précision dans la définition du délit qu'elle a pour objet de prévenir ou de réprimer; 2° en instituant une peine *unique*, elle ne se

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE BELBEUF, le marquis D'ESCAYRAC, FRANCK CARRÉ, GAY-LUSSAC, DE KERBERTIN, le président TESTE, le baron THÉNARD.

prête point à la diversité des cas, et pêche dans son application, soit par un excès de rigueur, soit par un excès d'indulgence.

En effet, l'article 34 de cette loi affecte une généralité d'expressions qui est démentie presque aussitôt par une locution exemplaire; et, en laissant au juge le soin pénible et délicat des assimilations, il expose la jurisprudence à des variations fâcheuses.

« Les substances vénéneuses, y est-il dit, et notamment l'arsenic, le réalgar, le sublimé corrosif, seront tenues, etc. »

Quelles sont les substances qui devront, à cause de leur propriété vénéneuse, être équivalentes à celles que le législateur a pris pour type de la comparaison? La loi ne le dit pas, et laisse au juge, sur ce point, la plus dangereuse latitude. En présence d'un texte aussi vague, il n'y a pas d'uniformité possible dans les décisions judiciaires. Telle substance réputée vénéneuse à Bayonne, pourra être déclarée inoffensive à Perpignan, et la cour de cassation elle-même, dans une matière aussi étrangère à la cause du droit, éprouvera les plus grandes difficultés à rétablir, dans la pratique, *l'unité*, qui est pourtant l'une des conditions essentielles de toute législation pénale. Conçoit-on, en effet, qu'on puisse soumettre à des magistrats la question de savoir si une substance est ou n'est pas vénéneuse; à quelle dose elle le devient; si elle l'est à l'égal de celles que la loi a cru devoir désigner, et si elle perd ou conserve ce caractère dans un emploi déterminé?

Évidemment le juge ne peut échapper à de telles incertitudes qu'en interrogeant les hommes de la science. Mais les oracles de la science seront-ils toujours parfaitement intelligibles et uniformes? Parviendra-t-on, à l'aide d'expertises ordonnées sur chaque contravention, à établir une règle commune, et à faire que la loi soit partout la même? L'espérer serait se faire une étrange illusion.

Toutefois cette inévitable obscurité est moins imputable à la loi qu'au sujet lui-même. Une nomenclature exacte et complète de toutes les substances au trafic desquelles il s'agit de pourvoir, était impossible en l'an 11, comme elle le serait aujourd'hui. Quand même on parviendrait à s'entendre sur ce qui est, dans l'état présent des idées, susceptible de figurer dans cette nomenclature; les découvertes se succèdent, la science marche, ses résultats se révèlent, et les poisons ont leur part dans les progrès de l'esprit humain.

Ainsi, tandis que le principal caractère de la loi est de commander à l'avenir, l'avenir se déroberait à la loi et se chargerait d'en démontrer l'impuissance; ou bien, à chaque fait nouveau, il faudrait une loi nouvelle, et le savant traînerait le législateur à sa suite.

Il faut le reconnaître : un tel sujet sort, par sa propre nature et par son instabilité, du domaine de la loi. Il appartient aux règlements d'administration publique, et la loi ne doit, ne peut même intervenir que comme sanction de ces règlements,

c'est-à-dire pour instituer les peines qui en seront la garantie.

Nos institutions, il est vrai, répugnent à l'extension du pouvoir réglementaire et tendent à ramener toutes choses sous le joug de la loi. Mais cette maxime ne doit s'entendre que dans la limite du possible, et ce serait professer un singulier respect pour la loi que lui faire embrasser ce qu'elle ne peut saisir, lui donner à gouverner ce qu'elle ignore, et en livrer l'application aux controverses académiques.

Est-il, en effet, digne du législateur de disposer comme l'a fait celui de l'an 11, et de substituer à l'énumération qu'exigerait l'exacte définition du fait, un ou plusieurs exemples, plus propres à égarer le juge qu'à lui fournir une règle de conduite ?

Quand il s'est agi de faits nouveaux et variables, vous n'avez pas hésité à fonder la loi pénale sur les actes futurs de l'administration. C'est ce qui est arrivé dans la loi récente sur la police des chemins de fer ; c'est ce que l'emploi de la vapeur à d'autres usages rendra tôt ou tard nécessaire dans une foule d'autres circonstances. Il y a, sous toutes les formes de Gouvernement, quelque chose de plus fort que la loi : c'est la nécessité. Le premier devoir du législateur est de faire tout ce qu'il peut en vue du bien public, mais de ne faire que ce qu'il peut et de ne pas compromettre sa puissance en s'efforçant de l'exercer là où elle ne peut se faire sentir.

Mais là même il commande encore, car l'autori-

sation procède de lui. C'est en vertu d'une délégation légale que l'administration agit; et cette délégation est perpétuellement révocable, en sorte que, s'il y avait abus, si les règlements s'écartaient de la pensée de la loi, si de justes réclamations se faisaient entendre, à l'instant même la loi retirerait son action, et les règlements, dépourvus de sanction, ne seraient plus qu'une lettre morte.

De même que, sous l'empire de la loi du 21 germinal an 11, toutes les fois qu'il s'agit d'une contravention portant sur le débit d'une substance vénéneuse autre que l'arsenic, le réalgar ou le sublimé corrosif, le juge est forcé de recourir à une expertise et d'éclairer sa décision par l'opinion des hommes spéciaux ; de même la loi pénale qu'on vous propose s'en remet aux règlements d'administration publique pour la définition de ce qu'on doit entendre par substance vénéneuse, et ces règlements ne seront eux-mêmes que l'expression de l'opinion des maîtres de la science.

C'est, pour ainsi dire, une expertise générale faite par anticipation, et homologuée par la puissance administrative; c'est une raison de décider, puisée, non pas dans les régions inférieures, mais au sommet de la science, et entourée de garanties que l'expertise, appliquée à chaque cas particulier, sur toute la surface du Royaume, ne saurait présenter.

Un seul inconvénient réel a paru possible à votre commission, dans le système qui vous est proposé, ce serait que, dans la préparation des règlements, le Gouvernement ne ressentît, sans le vou-

loir, l'influence de certaines rivalités de professions, et que l'intérêt public ne servît de prétexte à des idées de monopole. Des contestations récemment portées devant les tribunaux ont révélé jusqu'où pouvaient s'étendre les prétentions jalouses, et il n'est certainement pas dans l'intention du Gouvernement de leur faire trouver dans la loi nouvelle l'appui que la justice leur a refusé.

Quand il s'agit d'une prohibition garantie par une double pénalité, il convient de procéder avec une sage réserve. Sans doute, on ne classera pas parmi les *substances vénéneuses* toutes celles qui contiennent, à un degré quelconque, un principe vénéneux, mais qui peuvent, néanmoins, rester dans le commerce libre, sans devenir la cause des crimes dont la multiplication est un sujet d'effroi pour la société. Sans doute, placé comme il l'est, au centre des lumières, le Gouvernement considérera comme un devoir d'interroger, non pas seulement ceux qu'un intérêt de profession pourrait égarer, mais les corps savants qui se recommandent par leur impartialité, et dont l'existence est une des richesses intellectuelles de la France. L'Académie des sciences et l'Académie de médecine sont naturellement indiquées comme devant présider le conseil d'État, dans l'élaboration du règlement dont la loi proposée a pour but de garantir l'exécution.

C'est dans cette confiance, Messieurs, que votre commission admet le principe du projet de loi.

Elle admet sans restriction, comme plus efficace, comme plus conforme à la pensée générale de notre

législation, le système de la graduation de la peine et de l'application de l'article 463 du Code pénal.

La loi qu'il s'agit d'abroger n'inflige qu'une amende de 3.000 francs pour toutes les contraventions aux prescriptions qu'elle contient, sans tenir aucun compte de l'infinie variété des faits, non plus que des conséquences plus ou moins funestes de la contravention. Ainsi, la vente d'un poison dont l'emploi aura porté le deuil dans une famille, ne sera pas autrement punie que l'omission involontaire sur le registre des noms, prénoms et domicile de l'acheteur.

Une telle inflexibilité dans la loi pénale n'est pas de notre temps et ne s'accorde pas avec nos mœurs. On s'y soustrait, d'ordinaire, par l'impunité, et la loi manque son but, parce qu'elle a trop fait pour qu'il fût atteint.

A cette peine unique qui, en regard du fait, peut se trouver exorbitante, le projet substitue une amende dont le minimum est de 100 fr. et le maximum de 3.000 fr., ce qui permet au juge de mesurer la répression sur la gravité de l'acte, et il pourra descendre même au-dessous du minimum, par application de l'article 463 du Code pénal, dans les cas qui lui paraîtront favorables ou dignes d'indulgence.

Mais à la peine pécuniaire, il ajoute celle de l'emprisonnement de six jours à deux mois, et l'on conçoit facilement l'utilité de cette cumulation. Il y a telles circonstances où l'amende pourrait n'être pas supportée par le contrevenant lui-même, et, dans ce cas, il échapperait à toute espèce de châ-

timent. Le fait en lui-même est, d'ailleurs, d'une telle gravité sous le rapport des funestes conséquences qu'il peut entraîner, qu'une peine corporelle n'a rien qui ne soit avoué par la plus étroite justice.

Déterminée par ces considérations, votre commission vous propose l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. PÈDRE LA CAZE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de sept Projets de loi relatifs à divers changements de circonscriptions territoriales.

MESSIEURS,

Les sept projets de loi dont vous avez renvoyé l'examen à votre commission, ne lui ont paru présenter aucune difficulté qui pût en empêcher l'adoption. Vous pourrez en juger d'après les détails que nous allons avoir l'honneur de mettre sous vos yeux.

1er PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Monpont et de Saint-Aulaye* (Dordogne) *sur le territoire des communes d'Echourgnac et de Saint-Vincent-de-Jalmoutier.*

Le changement de circonscription indiqué dans

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BEAUMONT, DE CHASTELLIER, le baron DE CROUSEILHES, le baron DARRIULE, le comte HARISPE, le baron D'OBERLIN, PÈDRE LA CAZE.

ce projet, a pour but de réunir à la commune de Saint-Vincent-de-Jalmoutier les territoires de Lorégie, Chez-Neyrat, Fontaux, le Moulin-du-Prieur, Raphaly et Chez-Gilet. Plus rapprochés du chef-lieu de cette commune que de celle à laquelle ils appartiennent actuellement, ils semblent tellement une dépendance naturelle de Saint-Vincent, que la convenance de la réunion a été depuis longtemps reconnue en ce qui concerne le culte et l'entretien des chemins. Ces deux objets importants leur sont déjà communs avec Saint-Vincent-de-Jalmoutier.

La réunion pour l'administration civile devait en être la conséquence, et tel est l'avis des autorités supérieures du département. Le sous-préfet, le préfet, le conseil d'arrondissement, le conseil général, ont provoqué ce résultat, approuvé d'ailleurs par l'autorité judiciaire. Quelques oppositions locales seulement se sont manifestées; mais elles n'ont paru sérieuses ni au Gouvernement, ni à la Chambre des Députés qui a voté le projet de loi dans sa séance du 30 juin dernier.

Par ces considérations, votre commission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Francillon de la commune de Saou* (département de la Drôme), *pour l'ériger en commune séparée.*

La section de Francillon dépend d'une commune beaucoup plus considérable, la commune de Saou;

mais sa position topographique l'appelle à une existence distincte. Comme elle est séparée du chef-lieu actuel par un torrent souvent dangereux et quelquefois infranchissable, il en résulte peu de communications entre les deux territoires, peu de sympathie entre les habitants, des difficultés pour l'administration, et des plaintes répétées de la part de Francillon. Le Gouvernement a pensé que le remède à cet état de choses était l'érection de Francillon en commune séparée; et, en effet, la nouvelle commune pourra par ses seules ressources suffire à ses besoins. Elle aura un territoire de 1.080 hectares et 460 habitants. Saou en conservera 1.092, sur un territoire de 4.152 hectares.

L'affaire a été instruite régulièrement. Si l'on en excepte le conseil municipal de Saou, qui s'y est opposé sans motifs sérieux, toutes les autorités administratives et les conseils électifs du département ont émis un avis favorable à la mesure projetée. La Chambre des Députés l'a votée dans sa séance du 30 juin dernier. Votre commission vous propose de l'adopter également.

3e PROJET,

TENDANT *à modifier la circonscription des cantons sud et nord de Vitré* (Ille-et-Vilaine), *et à donner aux cantons qui les remplaceront les noms de cantons* Est *et* Ouest.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte des deux cantons qu'il s'agit de modifier, pour reconnaître combien leur circonscription actuelle est vicieuse. La ligne séparative ne s'étendant pas dans la direc-

tion que feraient supposer les dénominations de nord et de sud, établit entre les justices de paix une répartition de territoire fort irrégulière. Elle donne un caractère inexact aux désignations qu'elles portent, et à tel point que des communes appartenant au canton sud, se trouvent en quelque sorte enclavées dans des communes dépendant du canton nord. Des difficultés journalières pour la marche des affaires judiciaires et pour la constatation des délits, devaient être la conséquence inévitable de cette délimitation. Celle qui vous est proposée, au contraire, Messieurs, replacera les choses dans un état régulier, et les dénominations deviendront exactes, sans toutefois toucher à la division urbaine de la ville de Vitré. Quoique le chiffre de la population des cantons doive être modifié, les justiciables, bien loin d'en ressentir aucun inconvénient, en recueilleront des avantages réels. C'est ce qu'a établi le rapport de M. le Garde des sceaux.

Le projet a reçu l'approbation de toutes les autorités administratives et des conseils électifs, ainsi que celle de la Chambre des Députés.

Votre commission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

4e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Pinols et de La Voûte* (Haute-Loire), *sur le territoire des communes de Ferrussac et d'Arlet.*

Le village de Farges est une dépendance de la commune de Ferrussac, canton de Pinols, arrondissement de Brioude, et le Gouvernement vous propose de l'en distraire. Par suite de ce changement de circonscription, déjà adopté par la Chambre des Députés, ce village serait réuni à la commune d'Arlet, canton de La Voûte, même arrondissement. On allègue, comme motifs déterminants, la difficulté des communications de Farges avec Ferrussac, dont il est séparé par une distance considérable et une côte rapide, la proximité d'Arlet, situé dans le même vallon, les relations et les intérêts des habitants, le peu de préjudice que pourrait causer à Ferrusac la distraction d'un territoire de 150 hectares seulement, qui ne compte que 42 habitants avec un revenu de 22 francs. Il en résulterait, il est vrai, une modification dans la juridiction de deux justices de paix, puisque le village de Farges passerait d'un canton dans un autre; mais M. le Garde des sceaux la considère comme avantageuse.

Ces considérations ont paru concluantes à votre commission : elle s'est rangée à l'avis unanime que les autorités supérieures et les conseils électifs du département ont donné en faveur du changement réclamé. Elle a donc l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

5e PROJET,

TENDANT *à réunir à la commune de Villorceaux des sections distraites des communes de Cravant et de Tavers* (Loiret).

Ce projet de loi, déjà adopté par la Chambre des Députés, a pour objet de satisfaire aux réclamations des habitants des hameaux de Villevert et de Villemarceau, dépendant de Cravant (Loiret) et des hameaux de Loynes, et des Grottes, dépendant de Tavers, qui demandent à être réunis à la commune de Villorceaux, même département, même arrondissement, même canton. Toutes leurs habitudes, toutes leurs relations sont dirigées vers cette commune, située dans leur voisinage, tandis qu'ils sont éloignés de leurs chefs-lieux actuels à une distance qui, sur certains points, est de plus de 4.000 mètres, et qui nulle part n'est moindre de 2.000

Cette demande a subi toutes les épreuves prescrites par la loi. Accueillie favorablement par toutes les autorités et par les conseils électifs du département, elle n'a rencontré d'opposition que dans les conseils municipaux de Cravant et de Tavers; mais cette opposition, fondée sur des motifs peu sérieux, a dû s'effacer devant les intérêts des réclamants. Cravant et Tavers ne seront pas sensiblement amoindris par la distraction de ces portions de territoire. Ils ne perdront : Cravant que 310 hectares, 75 habitants et 48 francs de revenu; Tavers, que 161 hectares, 32 habitants et 30 francs de revenu.

En conséquence, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

6e PROJET,

TENDANT *à réunir à la commune de Coulaines une section distraite de la commune de Sargé* (Sarthe).

La section de Saint-Ouen, qui formait autrefois une commune distincte, demande à être distraite de la commune de Sargé dont elle fait partie depuis 1813. Elle se fonde d'abord sur sa position topographique. Séparée de Sargé par une distance assez considérable et par de mauvais chemins, elle n'a avec le chef-lieu que les relations indispensables qu'entraîne la réunion civile, tandis que sa situation sur la grande route, qui conduit au Mans et traverse la commune de Coulaines à laquelle elle touche, multiplie ses relations journalières avec cette commune. C'est donc à Coulaines qu'elle désire appartenir : Coulaines est d'ailleurs situé dans le même canton.

Déjà, à cause de la proximité, M. le Garde des sceaux l'a réunie à la paroisse de Coulaines, mais cette réunion partielle a de graves inconvénients. Placé entre deux communes, dépendant de l'une pour l'administration civile, de l'autre pour le culte, Saint-Ouen se trouve dans une position pénible. Pour les actes religieux, on doit se rendre à Coulaines : c'est à Sargé qu'il faut s'adresser pour les déclarations et actes civils.

Cette réclamation a donné lieu à une enquête régulière. Si les autorités et le conseil

d'arrondissement du Mans lui ont été favorables, il n'en a pas été de même du conseil général, qui est venu en aide au conseil municipal de Sargé. Toutefois on conçoit aisément que la Chambre des Députés, qui a déjà adopté la mesure, ne se soit pas arrêtée, non plus que le Gouvernement, devant cette opposition. Les raisons sur lesquelles elle semble fondée manquent de gravité. Le conseil général suppose que si le Gouvernement, avant de le consulter sur la réunion civile, a prononcé la réunion religieuse, son intention a été de le lier d'avance ; et c'est là le motif, que sous aucun rapport on ne saurait admettre, qui paraît avoir principalement déterminé sa résistance.

Quant à votre commission, Messieurs, elle n'a examiné qu'une seule chose, à savoir si la réunion proposée était bonne en elle-même, elle l'a jugée telle, et elle vous en propose l'adoption.

7e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des arrondissements de Versailles et de Rambouillet* (Seine-et-Oise) *sur le territoire des communes de Plaisir et de Neauphle-le-Château.*

Quoique la nouvelle circonscription qui vous est proposée doive modifier deux cantons et deux arrondissements, elle est de peu d'importance et n'offre que des avantages. Les habitants de Villancey, dans le but d'être réunis à la commune de Neauphle-le-Château, dont ils font déjà partie pour l'exercice du culte, ont demandé à être distraits de la commune de Plaisir, à laquelle ils appartien-

nent. On a donc procédé à une enquête et à une instruction régulière, conformément à la loi. Elles ont établi qu'en effet le hameau de Villancey est éloigné de son chef-lieu à une distance de plus de trois kilomètres, et qu'au contraire sa proximité avec Neauphle est telle que plusieurs maisons dépendant des deux territoires sont contiguës.

Quoi qu'il en soit, le conseil municipal de Plaisir a manifesté son opposition; mais nous n'avons pas pu en tenir compte : elle ne repose que sur des motifs peu graves, notamment sur la perte de revenu que subirait la commune. Nous avons vérifié en effet que cette perte serait presque insensible. La population est de 1.259 habitants, ses revenus s'élèvent à 666 francs. On ne lui enlèvera, par la distraction du hameau, que 107 habitants et 14 fr. de revenu.

Les autorités administratives et judiciaires, les conseils électifs du département ayant été d'ailleurs unanimement favorables au projet, nous ne pouvons, Messieurs, que vous proposer de l'adopter, ainsi que l'a déjà fait la Chambre des Députés.

PRESSIONS
N° 180.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 14 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. CORDIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi tendant à abroger une disposition de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842, sur les chemins de fer.

MESSIEURS,

Le projet de loi, que vous nous avez chargés d'examiner, a pour objet d'abroger une des dispositions essentielles de la loi qui a été rendue le 11 juin 1842 pour l'établissement des grandes lignes de chemin de fer. Les articles 3 et 4 de cette loi générale sont ainsi conçus :

« ART. 3. Les indemnités dues pour les terrains « et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à « l'établissement des chemins de fer et de leurs « dépendances, seront avancées par l'État, et « remboursées à l'État, jusqu'à concurrence des

*Cette commission était composée de MM. BARTHE, le marquis DE BARTHÉLEMY, CORDIER, le baron DE CROUSEILHES, le baron FRÉTEAU DE PÉNY, le comte DE GASPARIN, MÉRILHOU.

« deux tiers, par les départements et les commu-
« nes.

« Il n'y aura pas lieu à indemnité pour l'occu-
« pation des terrains ou bâtiments appartenant à
« l'État.

« Le Gouvernement pourra accepter les sub-
« ventions qui lui seraient offertes par les localités
« ou les particuliers, soit en terrains, soit en ar-
« gent.

« ART. 4. Dans chaque département traversé,
« le conseil général délibérera :

« 1° Sur la part qui sera mise à la charge des
« départements dans les deux tiers des indemnités,
« et sur les ressources extraordinaires au moyen
« desquelles elle sera remboursée en cas d'insuffi-
« sance des centimes facultatifs;

« 2° Sur la désignation des communes intéressées
« et sur la part à supporter par chacune d'elles, en
« raison de son intérêt et de ses ressources finan-
« cières. »

« Cette délibération sera soumise à l'approba-
« tion du Roi. »

Il s'agit maintenant, Messieurs, de rapporter la disposition contenue dans le paragraphe qui commence le premier de ces deux articles, c'est-à-dire d'exonérer les départements et les communes de l'obligation de contribuer pour les deux tiers à la dépense du prix des terrains et bâtiments nécessaires à l'établissement des chemins de fer qui traverseront leur territoire.

Cette obligation de la part des communes et des

départements de participer aux sacrifices que la loi du 11 juin 1842 a imposés en principe au Trésor public, dans le cas toutefois où il y aurait impossibilité d'une solution meilleure, n'a reçu jusqu'à présent aucune application.

Elle est devenue sans objet pour toutes les grandes lignes qui vont être établies en vertu des votes législatifs de la session actuelle. En effet, les compagnies soumissionnaires de ces grandes lignes devront supporter toute la dépense, tant en constructions qu'en achats de terrains et bâtiments.

Elle ne pourrait s'appliquer désormais qu'aux lignes les moins recherchées par les spéculateurs, c'est-à-dire celles qui dans l'avenir seront dirigées à travers les contrées les moins favorisées par les circonstances naturelles, industrielles et commerciales qu'elles présentent. Il est évident qu'en la laissant subsister on donnerait lieu à la plus choquante inégalité dans le pays.

C'est bien plus dans un intérêt général que dans un intérêt de localité que la construction des nouvelles voies de communication doit être envisagée. La solidarité qui existe entre tous les départements pour subvenir à l'exécution des grands travaux publics appartient aussi aux chemins de fer. Or, les ressources qui peuvent résulter de cette solidarité sont loin d'avoir été épuisées dans le nouveau but qu'il faut atteindre. Bien au contraire, par un concours de circonstances inespérées en 1842, le Trésor public se trouve dispensé de faire les dépenses considérables qu'on avait présumé être nécessaires pour ce genre de service, et il est dès lors probable

que son concours ne manquerait pas si on était absolument obligé de l'invoquer pour les chemins de fer qui pourront être ordonnés dans un avenir plus ou moins prochain.

Ainsi, en thèse générale, la disposition qu'il s'agit d'abroger, a cessé d'être juste et indispensable.

Nous n'insisterons pas dès lors sur les obstacles qu'on aurait vraisemblablement rencontrés dans l'application de la mesure. On conçoit en effet que d'un département à un autre, la part contributive à payer aurait été souvent en raison inverse des avantages obtenus, et que, dans un même département, la répartition à faire entre les communes traversées et les communes non traversées aurait donné lieu aux plus sérieuses difficultés et aux plus vives réclamations. A ce sujet, il ne sera pas inutile de rappeler que le Gouvernement, en rédigeant les lois de finances pour 1846, avait pensé à un mode de solution auquel il a cru depuis qu'il devait renoncer. Il ne s'agissait de rien moins en effet que d'imposer d'office trois centimes sur les quatre contributions directes dans les communes et les départements qui se trouveraient dans le cas de participer à la dépense des indemnités dont il est question.

Nous pouvons maintenant faire observer qu'en abrogeant la première partie de l'article 3 de la loi du 11 juin 1842, on n'infirmera en rien la fin de cet article qui autorise le Gouvernement à accepter les subventions que les localités pourraient librement offrir soit en terrains soit en argent.

Ajoutons que, d'après l'état actuel des choses, il n'est nullement probable que par la suite on ait à regretter l'abolition du concours forcé des départements et des communes, même pour les chemins de fer qui seront dirigés à travers des contrées considérées comme devant être médiocrement productives. On obtiendra d'ailleurs une facile compensation en adoptant le parti d'accorder, aux adjudicataires, des concessions à long terme et des tarifs suffisamment élevés. Ce moyen peut, à juste titre, paraître préférable à celui qui consisterait à persiter à vouloir imposer dans le préseut, aux localités traversées, des charges qui pourraient souvent être exorbitantes eu égard aux avantages obtenus.

Nous terminerons en faisant remarquer que par suite de l'abrogation, qu'il s'agit de prononcer, l'article 4 de la loi de 1842 restera sans objet et se trouvera implicitement rapporté. Votre commission n'a point pensé qu'elle dût passer cette observation sous silence, mais elle ne l'a pas jugée assez importante pour motiver la proposition d'un amendement qui prononcerait explicitement le retrait de l'article.

D'après tout ce qui précède, votre commission a l'honneur de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 14 juillet 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 l'ouverture d'un crédit de 1.191.300 fr. pour l'agrandissement et l'appropriation de divers édifices ministériels.

MESSIEURS,

M. le Ministre des travaux publics vous a présenté, le 2 de ce mois, un projet de loi adopté par l'autre Chambre, et ayant pour objet l'ouverture d'un crédit de 1.193.300 francs pour des travaux à faire à divers édifices appartenant au ministère de la guerre et à ceux de l'intérieur et de l'instruction publique. La commission spéciale, à laquelle vous avez renvoyé son examen, m'a chargé d'avoir l'honneur de vous présenter l'opinion qu'elle a cru devoir se former à cet égard.

---

* Cette commission était composée de MM. le baron BERTHEZÈNE, le vicomte BORRELLI, le baron DE CROUSEILHES, le vicomte DE JESSAINT, DE LA COSTE, le baron MARBOT, MÉRILHOU.

Le projet de loi dont il s'agit se compose de deux dispositions bien distinctes :

Par la première, on ouvre un crédit de 1.191.300 francs, qui doit s'étendre sur plusieurs exercices, et qui est présumé devoir suffire à l'exécution des travaux dont il s'agit : c'est là l'objet de l'article 1^er^.

Par l'autre, on détermine à 901.300 francs la part que les exercices 1845 et 1846 devront respectivement supporter dans la totalité de la dépense, ce qui laisse 290.000 francs à la charge des exercices ultérieurs : c'est l'objet des articles 2 et 4.

Quant aux articles 3, 5 et 6, ils ne présentent que de simples dispositions d'ordre, qui se justifient par leur simple énoncé.

L'article 1^er^ a paru seul mériter un examen particulier, sur lequel nous croyons devoir appeler l'attention spéciale de la Chambre. Nous allons exposer successivement, pour chaque ministère, les motifs qui justifient la dépense projetée et la fixation de l'allocation demandée.

1° D'abord, *pour le ministère de la guerre*, il s'agit de réparations et reconstructions pour des bâtiments dépendants des bureaux. Ces travaux sont évalués à 790.000 francs ; de plus il s'agit de réparations aux bâtiments de l'École d'application d'état-major. On évalue cette dépense à 45.000 fr.

Nous allons nous expliquer sur ces deux points.

Les bureaux du ministère de la guerre comptent actuellement, parmi leurs dépendances, le vaste bâtiment des archives, construit en 1827, et qui déjà, en 1843, menaçait ruine et était l'objet d'une

allocation de 14.000 francs destinée à l'étayer. Quoique notre mission ne soit pas de rechercher les causes d'une dégradation ancienne aussi rapide et aussi complète, il est difficile de s'expliquer comment, après seize années d'existence, un édifice dont la construction avait dû être faite avec toutes les conditions de solidité, a pu cependant menacer ruine, au point d'être impropre à sa destination et d'avoir besoin d'être étayé. L'expiration des délais de la responsabilité de l'entrepreneur laisse l'Etat sans garantie.

Le Gouvernement, dans l'exposé des motifs du projet, affirme que lorsque la loi du 19 juillet 1843 alloua 14.000 francs pour étayer, il fut reconnu que les bois employés à l'établissement des planchers, qui n'étaient pas assez secs lors de leur mise en œuvre, avaient été attaqués en peu de temps d'une décomposition presque totale, et qu'il y avait alors lieu de craindre l'écroulement des planchers sous les liasses de papiers qu'ils supportent.

Depuis cette époque, cet état de choses ne s'est pas amélioré; le temps n'a fait, au contraire, que développer les vices de la construction, et il est devenu urgent de s'occuper de la réfaction complète des planchers dont l'évaluation s'élève à 407.000 francs, mais n'est pas l'objet de la loi dont nous nous occupons.

D'un autre côté, quand le bâtiment actuel des archives n'offrirait aucun vice de construction et serait propre à remplir sa destination, la création d'un bâtiment nouveau serait absolument nécessaire, afin de pourvoir à plusieurs besoins

du ministère de la guerre; à savoir, ceux du dépôt de la guerre qui, après avoir emprunté aux archives le rez-de-chaussée du bâtiment de 1827, n'a pourtant aucun moyen de loger ses employés d'une manière salubre et convenable; de sorte que si les officiers occupés à la grande carte de France n'étaient pas livrés pendant l'été à des opérations sur le terrain, et s'ils devaient passer la journée dans les mansardes où ils sont établis pendant l'hiver, leur position serait intolérable.

Ainsi la somme de 790.000 francs qui vous est demandée pour les travaux du ministère de la guerre est destinée à la construction d'un bâtiment neuf, qui sera consacré à recevoir définitivement les papiers déposés aux archives. Plus tard, après la restauration de son plancher, le bâtiment actuel des archives serait consacré à loger plus convenablement diverses parties du dépôt, à recevoir le bureau des comptes-matières créé en exécution de la loi du 14 juin 1843, et qui occupe en ce moment un petit hôtel, rue Saint-Dominique, loué au prix de 9.000 francs. Enfin, le surplus du bâtiment donnerait le moyen d'installer plusieurs parties du service de l'artillerie et du génie, et conserverait la bibliothèque de la guerre.

En résumé, le bâtiment à construire serait définitivement attribué aux archives qui n'auraient plus à craindre un second déplacement, et le bâtiment à réparer, actuellement affecté aux archives, servirait désormais aux besoins divers du dépôt de la guerre.

Le ministère de la guerre demande encore une

allocation de 45.000 francs pour des réparations à faire aux bâtiments de l'Ecole d'application du corps royal d'état-major. Une commission nommée au mois de décembre 1843 par M. le Ministre de la guerre, et composée d'officiers du génie et d'architectes, a constaté :

1° Que dans le bâtiment de l'ouest, il y a à reconstruire tout l'intérieur et la couverture;

2° Qu'un plancher du bâtiment en retour au nord, a une solive d'enchevêtrure brisée, et qu'il a fallu l'étayer de suite pour que l'on pût habiter sans danger cette partie de l'Ecole;

3° Que les souches des cheminées du bâtiment principal surplombent d'une manière inquiétante, et que les couvertures font eau, surtout vers les chéneaux.

Le devis des travaux nécessaires, pour remettre ces bâtiments en état, s'élève à 45.000 francs.

2° *Pour le ministère de l'intérieur*, le projet de loi demande une allocation de 93.300 francs dont voici la destination :

1° 13.300 francs doivent être employés à refaire le pavé de la cour principale du ministère, dont le mauvais état rend le renouvellement indispensable.

2° 80.000 francs sont destinés à mettre en communication les bâtiments de la rue Hillerin-Bertin avec le ministère de l'intérieur, et à faire, dans ces bâtiments, des travaux d'appropriation qui les disposeront à servir de logement personnel au sous-secrétaire d'Etat, et à recevoir les bureaux de la police générale.

Les bâtiments de la rue Hillerin-Bertin étaient jusqu'ici affectés à l'Ecole spéciale des ponts et chaussées ; mais la translation de cette Ecole dans l'hôtel de la rue des Saints-Pères, récemment occupé par le ministère des travaux publics, a permis d'en disposer pour agrandir le ministère de l'intérieur. Les bâtiments placés dans l'enceinte de ce ministère ne suffisent plus en effet aux besoins de son service, dont l'étendue, successivement agrandie par des lois nouvelles, nécessite aujourd'hui la location de deux maisons particulières.

L'adjonction de l'ancienne Ecole des ponts et chaussées, rue Hillerin-Bertin, permettra de se passer de ces deux maisons, d'en économiser la location, et de donner un logement personnel au sous-secrétaire d'Etat, dont les fonctions élevées exigent la présence continuelle au milieu des bureaux qu'il doit diriger.

3° *Quant au ministère de l'instruction publique*, le crédit de 263.000 francs qui est demandé se justifie par les considérations suivantes :

Une loi du 18 juillet 1838 a autorisé un agrandissement aux bâtiments attribués alors à ce ministère, et, en conséquence, des constructions nouvelles ont eu lieu sur un terrain acquis en 1839.

Le crédit demandé primitivement par le Gouvernement pour les besoins de ce ministère était de 290.000 francs ; mais une réduction de 27.000 fr. a été faite par l'autre Chambre.

Dans l'état actuel des choses, on a reconnu la nécessité de certains travaux d'appropriation intérieure pour la convenance personnelle du Ministre

et la facilité de ses communications habituelles, soit avec sa famille, soit avec ses bureaux. Les dépenses d'ameublement ayant été ajournées lors de la construction des bâtiments neufs, il en résulte que ces bâtiments sont restés inutiles, faute de mobilier. Il faut aujourd'hui acheter ce mobilier et renouveler celui de l'ancien hôtel, qui remonte à plus de trente ans, et qui est hors de service.

Enfin l'augmentation des travaux de cette administration nécessite l'agrandissement du local consacré aux bureaux, et, à cet effet, on propose une surélévation d'un petit bâtiment situé dans la cour, à gauche de l'entrée principale.

L'allocation demandée par le ministère de l'instruction publique se décompose ainsi qu'il suit :

Travaux d'appropriation du local occupé par le Ministre.	135.000 fr.
Surélévation du bâtiment des bureaux dans la cour.	30.000
Mobilier.	86.000
Frais d'agence.	12.000
Total.	263.000 fr.

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

SESSIONS
N° 182.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 14 juillet 1845.

RAPPORT;

FAIT à la Chambre par M. le duc DE FEZENSAC, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif aux chemins de fer de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est soumis se propose de continuer l'exécution du grand système de chemins de fer, créé par la loi du 11 juin 1842. Déjà la Manche et la frontière du Nord vont être unies à la Méditerranée par les chemins de Lille, Boulogne et Marseille. Déjà même les Chambres ont voté la ligne d'Orléans à Bordeaux; dont, à vrai dire, celle de Paris à Strabourg n'est que la continuation. Le projet de loi, dont vous nous avez confié l'examen, a pour but d'unir l'Est à l'Ouest du Royaume, par une nouvelle ligne, qui

* Cette commission était composée de MM. le président TESTE, le vicomte PERNETY, le marquis DE PANGE, FRANCK CARRÉ, le comte ROY, PERSIL, le duc DE FEZENSAC.

s'étendra de Nantes à la frontière de l'Allemagne ; ce peu de mots suffit pour en apprécier l'importance.

La loi de 1842 avait également fixé le mode d'exécution des grandes lignes de chemins de fer qu'elle avait définies. L'exécution devait avoir lieu par le concours de l'État, des localités et de l'industrie privée; les départements et les communes, traversés par les chemins de fer, auraient contribué pour les deux tiers à la dépense des indemnités à payer pour les terrains et bâtiments, le dernier tiers restant à la charge de l'État. Cette mesure, qui trouvait sa justification dans le système de la loi de 1842, n'est plus compatible avec le système modifié, et elle serait injuste, et contraire à l'égalité, depuis que les lignes les plus importantes ont été mises en entier à la charge des compagnies.

Heureusement l'abondance des capitaux permet de faire à l'industrie une plus forte part que la loi de 1842 ne l'avait présumé. A l'époque de la création des chemins de fer, les capitalistes voulurent tout entreprendre; cette tentative, trop hardie, ne fut pas couronnée de succès. Alors le Gouvernement proposa de confier à l'État seul l'exécution de ces nouvelles lignes de communication. Les Chambres refusèrent d'imposer à nos finances une charge aussi lourde. On recourut à un système mixte; et, d'après la loi de 1842, le Gouvernement fut chargé des terrassements et ouvrages d'art, et l'industrie privée du matériel et de l'exploitation. Mais la loi de 1842 elle-même avait

posé une exception à son principe; elle autorisait le Gouvernement à concéder, en tout ou en partie, les lignes de chemins de fer à l'industrie, en vertu de lois spéciales et de conditions déterminées. Cette prévision se réalise heureusement aujourd'hui. Le succès des chemins de fer de Paris à Orléans et à Rouen a dépassé toutes les espérances. Les capitalistes ont repris confiance, et les projets de loi que vous avez adoptés leur confient l'exécution entière des chemins de fer de Paris à la frontière de Belgique, au littoral de la Manche, à Lyon et à Avignon : il en résulte d'importantes économies pour l'État, et vous avez reconnu que cette économie n'était point achetée par une trop longue durée de concession. Les conditions ne sont point les mêmes pour les deux chemins de fer dont nous avons à vous entretenir. Aucune compagnie ne pourrait se charger de les entreprendre à ses frais; il s'agit de ménager à la fois l'intérêt de l'État et l'intérêt des compagnies; il s'agit d'offrir à ces dernières un bénéfice raisonnable et calculé sur les résultats probables de l'exploitation. Vous jugerez, Messieurs, si le projet de loi atteint ce double but.

Chemin de fer de Tours à Nantes.

Ce chemin parcourt environ 192 kilomètres. Conformément à la loi du 26 juillet 1844, il suit la rive gauche de la Loire jusqu'à Cinq-Mars, traverse ce fleuve et reste sur la rive droite jusqu'à Nantes, en passant par Saumur, Angers, Ingrande et Ancenis. Il reste seulement à savoir si le chemin

passera au nord ou au midi d'Angers. Une enquête est ouverte, et la question sera décidée avant l'adjudication du chemin.

Les travaux sont entrepris sur presque tous les points et poussés avec activité. C'est le moment d'instituer une compagnie chargée de l'exploitation. Nous allons examiner les conditions auxquelles la concession lui serait accordée.

Deux systèmes sont en présence : le système de la loi de 1842, d'après lequel la compagnie ne se charge que du matériel et de l'exploitation, et le nouveau système adopté pour les lignes de Paris, Lille et Lyon, d'après lequel, la compagnie se charge de la dépense totale à ses risques et périls. La comparaison de la dépense avec les produits présumés du chemin de fer qui nous occupe, décidera lequel de ces deux systèmes mérite la préférence.

La loi du 26 juillet 1844 a évalué la dépense du chemin de Nantes à 28.800.000 fr., 30 millions en nombre rond; savoir : 22.800.000 fr. pour terrassements et ouvrages d'art, et 6.300.000 fr. pour achat de terrain; cela fait 160.000 fr. par kilomètre. Voilà la part de l'État.

La dépense du matériel s'élèvera à 140.000 fr. par kilomètre, ce qui fait 27 millions qu'il faut porter environ à 30, puisque l'on doit payer aux actionnaires un intérêt de 4 pour 100 avant que le chemin ne produise des revenus, soit 148.000 f. par kilomètre.

Quant aux produits présumables, voici les calculs que présente l'administration ; nous les avons

vérifiés, et nous ne vous présentons que les résultats généraux.

Prix du transport des voyageurs	1.565.154 fr.
Prix du transport des marchandises	2.483.582
Prix du transport des bestiaux .	714.331
Total	4.763.067
Prix moyen par kilomètre . . .	23.764

Voici les bases de ce calcul.

Vous savez que deux routes conduisent de Paris à Nantes, une par Tours, et une par le Maus. On suppose que le nombre actuel de voyageurs qui vont de Tours à Nantes sera doublé, et que tous, sans exception, prendront la voie de fer; on suppose également que la voie de fer enlèvera à la route de Paris à Nantes par le Mans tous les voyageurs qui vont directement d'un point extrême à l'autre.

Quant aux marchandises, on suppose qu'aucune ne sera transportée par les messageries ni par le roulage, et que même les bateaux perdront, soit le tiers, soit le quart de leur achalandage, suivant la nature des marchandises.

Pour les bestiaux on suppose encore que tous ceux qui sont aujourd'hui transportés par les deux routes prendront, sans exception, la voie de fer.

Tous ces calculs sont bien hypothétiques; plusieurs causes peuvent en augmenter ou en diminuer les produits. C'est une moyenne probable

entre les différentes années, et c'est ainsi que l'on procède pour les autres chemins de fer.

Le produit entier du kilomètre s'élèvera donc à..... 23.764
A déduire pour frais d'administration (45 pour 100)..... 10.794

Reste net..... 12.970

Or, nous avons vu plus haut que la compagnie serait obligée d'employer, pour l'achat du matériel, un capital de 29 millions ou 148.000 fr. par kilomètre. L'intérêt du capital serait donc environ 8 7/10 pour 100. Cet intérêt est évidemment trop élevé, et la loi de 1842 ne peut point recevoir son application.

La compagnie se chargera-t-elle à ses frais de la totalité de la dépense? alors il faudra qu'elle ajoute 30 millions pour les terrains et objets d'art; le chemin tout entier lui coûtera près de 60 millions; l'intérêt ne sera plus qu'à 4 pour 100, et la compagnie ne pourrait accepter ce taux qu'au prix d'une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans. Indépendamment des inconvénients que présentent en général les longues concessions, le Gouvernement pense avec raison que les conditions pour les lignes de Bordeaux et de Nantes doivent être les mêmes. Il serait injuste que l'une de ces deux grandes places de commerce fût traitée plus favorablement que l'autre; ce motif a déterminé la rédaction du cahier des charges, et ce même motif veut que la durée de concession des deux chemins

soit à peu près la même, afin qu'à l'époque de leur expiration l'administration soit maîtresse de remanier les tarifs dans un intérêt commun.

On a donc pris un terme moyen, qui consiste à imposer à la compagnie l'obligation de rembourser au Gouvernement la totalité de la dépense des terrains acquis ou à acquérir, c'est ce qu'exprime l'article 7 du cahier des charges. Le chiffre n'en est pas fixé, car celui de 6.344.190 fr. qui a été indiqué plus haut, n'est qu'une évaluation éventuelle : cette dépense sera environ de 30.000 francs par kilomètre ; en l'ajoutant aux 148.000 francs indiqués plus haut, la dépense totale pour la compagnie sera de 178.000 francs ; et le revenu net de 7 3/10 pour 100 dont 6 pour 100 pour l'intérêt annuel de l'entreprise, et 1 3/10 pour 100 pour l'amortissement. Le maximum de durée de la concession sera de trente-cinq ans, qui sera sans doute abaissée par l'adjudication. Cette durée se rapprochera donc de celle du chemin de fer de Bordeaux, qui a été fixée à vingt-sept ans, et d'autant plus que les travaux de la ligne de Nantes pourront être terminés en trois ans, tandis que ceux de la ligne de Bordeaux en dureront au moins six.

La Chambre voit que c'est la loi de 1842 modifiée dans ce sens, que la compagnie concessionnaire se charge à la fois de la construction du matériel et de l'acquisition des terrains, et que l'Etat n'aura à payer qu'environ 23 millions pour terrassements et ouvrages d'art ; soit 115.000 francs par kilomètre.

Cette combinaison nous a paru concilier tous les intérêts, et nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Nous devons, Messieurs, vous entretenir d'abord du tracé, et puis des conditions de la concession. Cette dernière question embrassera celle des dépenses, des produits et des embranchements.

Quant au tracé, la loi du 11 juin 1842 n'a désigné comme points intermédiaires que Nancy et Hommarting. Celle du 2 avril 1844 y a ajouté Epernay, Châlons, Bar-le-Duc et Toul, avec des embranchements sur Reims et sur Metz. Enfin le projet de loi (article 2 du cahier des charges) indique, sur la ligne principale, Meaux, Vitry, Lunéville et Saverne. Il en résulte que, si le projet de loi est adopté, l'administration reste maîtresse de désigner tous les autres points.

Toutefois, plusieurs de ces points méritent de fixer l'attention des Chambres. Le premier est la fixation de l'emplacement de la gare à Paris.

Cette question dépend en partie de la direction que suivra le tracé en sortant de Paris. Après un mûr examen, l'administration s'est décidée pour le tracé de Lagny et Meaux.

Le conseil municipal de Paris demande que la gare soit placée sur le quai de Jemmapes, dans le quartier Popincourt.

L'administration donne la préférence à un emplacement encore indéterminé qui sera situé au

faubourg Saint-Martin. Nous ne vous entretiendrons point en détail des motifs sur lesquels on s'appuie de part et d'autre. Nous dirons seulement que, d'accord avec la Chambre des Députés, nous donnons la préférence au faubourg Saint-Martin, parce que les abords en sont plus faciles, parce que ce faubourg est au centre du commerce et en communication immédiate avec le bassin de la Villette, enfin, parce que, quoique le tracé soit plus long de ce point à Lagny que du quartier Popincourt, il exigera moins de dépenses.

Cette détermination est un des plus puissants motifs qui nous engagent à insister auprès de vous pour la prompte adoption du projet de loi. Les terrains augmentent de valeur, et l'administration, restant dans l'indécision sur l'établissement de la gare de Paris, ne peut commencer les travaux entre Paris et Meaux. Ce retard est d'autant plus regrettable, que cette portion de la ligne sera la plus fructueuse.

De Vitry à Hommarting, l'administration étudie les tracés qui restent encore à fixer. La commission exprime le désir que le tracé qui unira Vitry à Bar-le-Duc puisse passer par Saint-Dizier, qui est le grand entrepôt des forges et du commerce de la Haute-Marne.

Partout les travaux sont suivis avec activité : on peut espérer qu'ils seront terminés dans six ans.

On a paru craindre que le canal projeté de la Marne au Rhin ne nuisit au chemin de fer. L'exécution de ce canal a été suspendue l'année dernière,

Imp. 182.

par mesure législative, dans la partie qui s'étend de Nancy à Strasbourg. Le Gouvernement l'a proposée de nouveau, cette année, en même temps que le chemin de fer. Cependant, le projet de loi concernant le canal est resté à la Chambre des Députés, à l'état de rapport. Pourquoi, dit-on, ne pas suspendre aussi l'exécution de la voie de fer, afin de discuter en même temps les deux entreprises, et de mettre en rapport les conditions de l'une et de l'autre?

Cette objection ne nous paraît pas justifiée. Quelque parti que l'on prenne pour ce canal, son tracé s'éloignera de celui du chemin de fer au moins depuis Nancy jusqu'à Sarrebourg. Les conditions de ces deux moyens de transport ne sont pas les mêmes. Les canaux recherchent les cours d'eau, les voies de fer les populations.

Sans traiter ici la question générale tant débattue, de savoir si le voisinage des canaux est utile ou nuisible aux chemins de fer, nous croyons que, dans le cas particulier dont il s'agit, la concurrence n'est point à redouter.

Il s'agit maintenant d'examiner à quelles conditions le chemin de fer pourra être concédé à une compagnie. Cet examen doit porter sur le chiffre de la dépense de la construction du chemin, combiné avec les produits que son exploitation peut offrir.

La distance de Paris à Strasbourg est de 499 kilomètres. Les deux embranchements de Reims et de Metz en comprennent ensemble 87, total 586 kilomètres. Les crédits alloués par les lois de 1842

et 1844, pour la dépense à la charge de l'Etat, s'élèvent à 100.200.000 francs (171.000 fr. par kilomètre), et l'on ne peut pas se flatter d'une diminution dans ce chiffre.

D'un autre côté, la dépense du matériel à la charge de la compagnie, s'élève à 82.040.000 fr., ou 151.200 fr. par kilomètre, le prix total serait donc de 182.240.000 fr. ou 348.123 fr., par kilomètre; le tout en tenant compte des intérêts que l'on devra payer aux actionnaires, avant que le chemin ne produise des revenus.

Quant aux produits, le projet de loi les calcule à 27.677 fr. par kilomètre, mais ce chiffre est abaissé à la somme de 25.000 fr. pour tenir compte de toutes les causes d'erreur. Nous n'entrerons point ici dans de grands détails sur les évaluations qui reposent sur des données toujours un peu hypothétiques ; nous dirons seulement que les calculs ont été établis avec tout le soin possible, tant pour les produits en voyageurs qu'en marchandises. Les délégués des compagnies les acceptent malgré toutes les éventualités. C'est comme pour les chemins déjà votés une moyenne probable.

Les 25.000 fr. de produits, dont on doit déduire 45 pour 100 pour les frais d'exploitation, se réduisent à 13.750 fr.; or, nous avons vu plus haut que les frais à la charge de la compagnie s'élevaient à 151,200 fr.; ainsi, dans le système de la loi de 1842, l'intérêt annuel serait de 9 pour 100, somme beaucoup trop considérable.

Si, au contraire, la compagnie prenait entiè-

rement à sa charge la concession du chemin de fer, la dépense serait de 348.123 fr. par kilomètre, et le produit moyen étant toujours de 13.750 fr., l'intérêt du capital ne s'élèverait pas à 4 pour 100. Il est bien évident qu'avec un aussi faible revenu, aucune compagnie ne pourrait se charger de la construction du chemin de Strasbourg, même au prix d'une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans, et cette concession ne pourrait assurément pas lui être accordée. Nous nous trouvons donc dans la même situation que pour le chemin de Nantes. Il faut également ici recourir à un moyen terme, à une modification du système de la loi de 1842, et le Gouvernement a imaginé une combinaison nouvelle dont nous allons vous entretenir.

Vous savez, Messieurs, que dans le projet de loi qui concerne le chemin de Strasbourg, se trouve compris un embranchement de Frouard à Metz. Le Gouvernement a eu l'idée de prolonger cet embranchement de Metz à la frontière de Prusse sur Saarbruck; plusieurs tracés ont été étudiés. Le Gouvernement donne la préférence à celui qui passe par Faulquemont et Saint-Avold, dont le parcours total est de 78 kilomètres; la dépense en sera moins considérable, et d'ailleurs c'est le seul, au point de vue de la défense, que M. le Ministre de la guerre croit devoir accepter.

Ce nouveau chemin serait d'une exécution facile; mais ce motif ne suffit pas pour le faire adopter; il faut encore prouver que son établissement sera utile pour le commerce intérieur et pour nos

relations avec l'Allemagne centrale. Nous croyons, Messieurs, ces avantages évidents. Vous vous rappelez qu'en 1842 et 1844 de grandes discussions eurent lieu, d'abord pour savoir si le chemin de l'Est se dirigerait sur Strasbourg ou sur Metz, ensuite si, du moins, le tracé qui devait aboutir à Strasbourg se rapprocherait de Metz en quittant la vallée de la Marne. Le tracé de la Marne fut adopté; mais, dès lors, on annonça l'intention d'exécuter un embranchement sur Metz. Cette intention est réalisée aujourd'hui; mais cet embranchement doit-il s'arrêter à Metz, et ne faudrait-il pas profiter de l'occasion d'ouvrir, par ce moyen, une nouvelle voie à nos relations avec l'Allemagne? Le chemin de Strasbourg nous conduit dans le grand duché de Bade, et la montagne Noire empêche d'aller plus loin; par le chemin de Saarbruck, au contraire, nous entrons en communication avec toute l'Allemagne du Nord. En effet, il est aujourd'hui convenu qu'un chemin partant de Manheim viendra joindre le nôtre à Saarbruck, et l'exécution en est même commencée. Ainsi la prolongation du chemin de Metz nous conduit droit à Manheim, et nous touchons ainsi au réseau de chemins de fer de toute l'Allemagne.

Sous le rapport des intérêts locaux, le chemin de Saarbruck n'a pas moins d'importance. Vous savez, Messieurs, que l'industrie métallurgique domine dans le département de la Haute-Marne et dans les départements environnants. Pour cette

industrie, deux qualités différentes de houilles sont nécessaires, la houille sèche de Saarbruck et la houille collante de la Loire, et l'emploi en est simultané, car elles sont destinées à des usages différents et tous deux nécessaires à la fabrication du fer. Loin donc de créer une concurrence fâcheuse pour nos produits, la facilité d'arrivage des houilles étrangères augmentera les commandes de nos houilles indigènes.

Enfin l'exécution du canal de la Marne, dont nous vous avons parlé plus haut, ne nuira point au chemin de Saarbruck. Vous savez que le département de la Moselle consomme une grande quantité de houilles. Assurément, elles viendront directement de Saarbruck à Metz par le chemin de fer, et il n'est pas à craindre que le canal de la Marne puisse leur faire aucune concurrence.

La convenance et l'utilité du chemin de fer de Metz à Saarbruck étant bien établie, le Gouvernement a trouvé dans sa construction le moyen de régler les conditions de concession de la ligne principale, il propose de charger, à ses risques et périls, la compagie concessionnaire de la construction entière de l'embranchement de Frouard à Saarbruck. Ainsi la compagnie serait chargée du matériel et de l'exploitation de la ligne principale, ainsi que de l'embranchement de Reims, et de la construction entière de l'embranchement de Saarbruck.

Voici quels en seraient les résultats :

Pour la pose de la voie et le matériel d'exploi-

tation de la ligne principale et de l'embranchement de Reims, sur 538 kilomètres de longueur, à 140.000 fr. par kilomètre, avec les intérêts pendant 2 années. . . . . 81.345.600 f.

Pour l'exécution totale de l'embranchement de Frouard à Metz, 48 kilomètres, à 310.000 fr. par kilomètre, et intérêts pendant 2 ans et demi. 16.368.000

Pour l'exécution du chemin de Metz à la frontière vers Saarbruck, et intérêts pendant 2 ans et demi, 74 kilomètres, *id.* 26.400.000

Total. . . . . 124.113.600 f.

En nombre rond. . . 125.000.000

Or, les revenus portés précédemment à plus de 16 millions (27.677 francs par kilomètre), doivent s'augmenter de ceux que produira le chemin de Metz à Saarbruck, et qu'on évalue à 1.400.000 fr. Le revenu total sera donc de plus de 17 millions, réduits à 16 pour éviter tout mécompte. A ce taux, le revenu par kilomètre sera d'environ 13.300 fr., et la dépense étant de 189.378 francs, le revenu net sera de 7 pour 100. En affectant 6 pour 100 à l'intérêt industriel de l'entreprise, il reste pour l'amortissement 1 pour 100. Comme d'ailleurs une annuité de 1 pour 100 à 4 pour 100 d'intérêt reconstitue le capital en quarante-un ans environ, les conditions sont les mêmes que pour le chemin de la Belgique et le chemin de Lyon, pour lesquels le maximum de durée de jouissance a été fixé à

quarante-cinq ans. C'est ce même maximum que l'on propose d'adopter ici, pour la durée de la concession, qui comprendrait à la fois le chemin de Paris à Strasbourg, l'embranchement de Reims, l'embranchement de Metz, et le chemin de Metz à la frontière de Prusse sur Saarbruck.

Un autre avantage résulte encore de l'adoption de cette mesure. Le département de la Moselle sollicitait instamment la création du chemin de fer de Saarbruck, et il avait voté à cet effet une subvention de 4 millions. Mais aujourd'hui le Gouvernement en abandonnant à la compagnie la construction du chemin, gagne environ 10 millions sur la portion de Frouard à Metz, qui était à sa charge; il est juste de dispenser également le département de la Moselle d'une charge bien lourde qu'il s'était imposée et qui retombera tout entière sur la compagnie concessionnaire.

Telle est, Messieurs, l'économie du projet de loi dont vous nous avez confié l'examen. Ce projet réalise une importante partie du système général de la loi de 1842. D'une part, il unit Paris à Nantes et donne à cette importante place de commerce l'avantage qu'a déjà obtenu Bordeaux, sa rivale. De l'autre, il complète nos communications avec l'Allemagne par Strasbourg et par Saarbruck. La ligne de Bâle nous a déjà ouvert l'Allemagne méridionale; la ligne de Manheim (on peut déjà lui donner ce nom) va nous mettre en rapport avec le nord de cette vaste contrée qui nous a précédés dans la construction des chemins de fer et qui se hâte aujourd'hui de venir à nous en construisant

son chemin jusqu'à Saarbruck avant de savoir si de notre côté nous consentirons à faire le nôtre. Cette immense voie, qui traverse la France dans toute sa largeur, ne coûtera rien aux localités. Elle coûtera à l'Etat 23 millions, au prix d'une concession de trente-cinq ans au plus pour Nantes, et 90 millions pour Strasbourg avec ses embranchements, au prix d'une concession de 45 ans au plus. C'est une économie de 10 millions sur les crédits précédemment votés. Vous jugerez comme nous, Messieurs, que de si grands avantages ne sont point trop chèrement achetés.

Aussi, malgré l'époque avancée de la session, nous vous proposons l'adoption du projet de loi. Quelques personnes ont paru penser qu'il conviendrait de remettre la discussion à la session prochaine; qu'on aurait le temps d'examiner sérieusement la question, et qu'on éviterait l'émission d'une trop grande masse d'actions de chemins de fer. Nous ne partageons point cet avis. La loi qui nous occupe est attendue impatiemment par les populations. L'ajournement sera considéré comme une marque de défaveur de la Chambre, et cette opinion nuira à la confiance publique, qu'il est si important d'entretenir. Les travaux se ralentiront; le prix des terrains augmentera, peut-être même est-il à craindre que les capitalistes étrangers, qui ont soumissionné depuis deux ans, ne se retirent. On les appelle avec instance en Espagne et en Portugal, et vous savez combien leur concours est utile à nos compagnies. Nous ajouterons que M. le Ministre de la guerre attache une grande impor-

tance, sous le rapport stratégique, à la prompte adoption du projet de loi.

D'ailleurs, Messieurs, les lois précédentes et la discussion récente de la Chambre des Députés ont éclairé la question. L'examen le plus attentif et le plus consciencieux ne nous a fait apercevoir aucune objection importante, aucun motif d'amendement. Un seul, relatif à Saarbruck, a été discuté sérieusement et rejeté dans l'autre Chambre; nous ne pensons pas qu'il se représente ici.

Quelques appréhensions s'étant manifestées sur les dangers que pourrait présenter l'accumulation des capitaux, M. le Ministre des finances, appelé dans le sein de la commission, n'a point partagé ces craintes. Il a observé que les fonds publics n'ont point éprouvé de baisse sensible, que l'intérêt des cautionnements était à 3 pour 100, et que l'adoption du projet de loi sera même utile sous le rapport du crédit : car aujourd'hui plusieurs compagnies se présentent, et toutes ont besoin de se procurer le dixième de leur capital. Dès que l'adjudication sera accordée, on n'aura plus affaire qu'à une seule, et la masse des demandes sera fort diminuée.

Messieurs, tous les ans, la Chambre se plaint de la masse de lois qu'on lui présente à la fin de la session, à une époque où elle n'a ni le temps de les examiner, ni la possibilité morale d'y introduire un amendement qui équivaudrait au rejet. Ces plaintes ne sont que trop fondées, mais ce n'est point une raison pour ajourner l'exécution de projets utiles; et si les travaux sont mal

répartis entre les Chambres législatives, la France ne doit point en souffrir. La Chambre qui saurait aujourd'hui rejeter une loi mauvaise, amender une loi défectueuse, ne trouvera pas qu'il soit trop tard pour adopter une bonne loi, et elle ne manquera jamais à sa dignité en servant les intérêts du pays.

Nous vous proposons donc l'adoption du projet de loi et nous espérons que notre attente ne sera pas trompée.

CHAMBRE DES PAIRS

Séance du 15 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte CHARBONNEL, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'établissemcnt d'un bassin à flot à Saint-Nazaire.

MESSIEURS,

Le projet de loi que vous avez renvoyé à notre examen et qui a pour objet la création d'un bassin à flot à l'embouchure de la Loire à Saint-Nazaire, est destiné à donner une juste satisfaction à des vœux légitimes, dès longtemps exprimés, et dont une nombreuse population demande avec insistance l'accomplissement.

Lorsqu'on cherche à se rendre compte de l'état de souffrance dans lequel languit, depuis longues années, le commerce maritime de Nantes, l'on reconnaît qu'il a principalement pour cause les difficultés que présente la navigation de la Basse-

---

* Cette commission était composée de MM. CORDIER, le comte CHARBONNEL, le marquis DE LAPLACE, le comte DE LA TOUR-MAUBOURG, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le comte DE LA VILLE-GONTIER, RULLIÈRE.

Loire, qui ne permettent point aux navires d'un fort tonnage de la remonter jusqu'au port de cette ville. Cet état d'infériorité commerciale, comparativement aux autres ports de France, d'une cité si favorablement située, s'est manifesté d'une manière plus fâcheuse depuis que le commerce de long cours a généralement adopté l'emploi de bâtiments à forts chargements et par suite d'un grand tirant d'eau.

Dans cet état de choses, les transbordements sur alléges, d'une grande partie de leur cargaison, deviennent indispensables pour ces navires, à leur entrée en Loire, et c'est dans la rade de Paimbœuf que s'exécutent ordinairement ces opérations souvent contrariées, et quelquefois même complétement entravées par l'effet de la violence des vents et des vagues. Les rades de cette partie de la Basse-Loire n'offrent point à ces navires les facilités et sûretés désirables pour ces transbordements, ni pour les réparations urgentes des avaries qu'ils peuvent avoir éprouvées en mer, et les retards qu'ils subissent dans le cas d'un stationnement forcément prolongé viennent accroître les frais onéreux de ces opérations si pénibles, d'ailleurs, à accomplir dans la mauvaise saison.

L'on ne doit donc point s'étonner de ce que le commerce de long cours, dans de telles conditions, s'éloigne aujourd'hui de ces parages. Aussi, dès l'année 1819, la chambre de commerce de Nantes demandait au Gouvernement la création d'un bassin à flot à l'embouchure de la Loire. Elle renouvela sa

demande en 1821. Mais ce ne fut qu'en 1833, qu'elle commença à s'occuper sérieusement de cette question. Nous ferons remarquer, au reste, que sous le règne de Louis XVI, l'administration de la ville de Nantes avait déjà reconnu la nécessité d'améliorer sa navigation fluviale et qu'elle fit appel, pour le dragage de la Basse-Loire, à une compagnie hollandaise qui commença et ne termina point ce travail.

La question du bassin à flot donna lieu, en 1834, à des enquêtes que le Gouvernement fit ouvrir en diverses localités. Mais des propositions ayant pour but l'approfondissement du lit même du fleuve surgirent alors. Une compagnie nantaise se présenta, offrant de creuser un chenal de cent pieds de largeur et d'une profondeur déterminée, moyennant une somme de 2.500.000 francs et sous les conditions du privilége exclusif du remorquage en Basse-Loire, pendant trente années, et de la réserve à son profit des trois quarts des terres retirées du lit du fleuve.

L'examen régulier de cette proposition, compliqué de circonstances qu'il serait superflu de mentionner en ce rapport, vint apporter de nouveaux retards dans la marche de l'enquête sur la question du bassin à flot; mais enfin l'on comprit, et l'expérience l'indiquait, que par l'opération du dragage l'on ne remplirait qu'imparfaitement l'objet qu'on avait en vue, à raison des changements qui ne peuvent manquer de s'opérer plus ou moins promptement dans le thalweg d'un grand cours d'eau soumis à l'action incessante du flux et du reflux.

L'enquête sur la création du bassin à flot étant de nouveau reprise, suivit son cours. Plusieurs localités rivales réclamèrent la possession de ce bassin. Mais les villes de Paimbœuf et de Saint-Nazaire restèrent enfin seules en présence. La ville de Paimbœuf présente, par sa population et les ressources dont elle peut disposer, beaucoup plus d'importance que Saint-Nazaire. C'est à Paimbœuf que s'exécutent l'armement et le désarmement des navires de 300 tonneaux et au-dessus; opérations qui établissent des rapports permanents entre cette ville et le commerce de Nantes. Mais la rade est peu sûre, des vents violents y règnent pendant plusieurs mois de l'année, et sa situation à 22 kilomètres de l'embouchure du fleuve laisserait exister pour les navires qui s'y rendent des difficultés de navigation qu'on veut éviter, et qu'ils auraient à surmonter dans leur trajet de la mer à la rade.

Quant à ce qui concerne Saint-Nazaire, nous rapporterons ici en substance ce que l'enquête nous a appris.

Sa rade est vaste et profonde, suffisamment abritée contre les vents, à l'exception de ceux du sud au sud-ouest qui ne sont pas de longue durée. Elle est de bonne tenue, par l'effet de la forme concave que présente en ce point la rive droite de la Loire et de la direction des courants. Sa profondeur, qui n'a point varié, lui permet de recevoir des frégates et même des vaisseaux de haut bord. Les archives de la chambre du commerce de Nantes constatent qu'on n'a connaissance d'aucun mouvement de sable, ni d'aucune avarie sur cette rade.

Cet exposé relatif à la partie la plus importante de l'enquête peut suffire, selon nous, pour justifier le choix qu'a fait le Gouvernement pour l'emplacement du bassin à flot du point de Saint-Nazaire situé, d'ailleurs, à l'embouchure même du fleuve

Ce bassin, dont l'entrée doit être protégée par le môle déjà construit sur l'un des bancs du rocher qui défend une grande partie de la plage, présentera la forme d'un rectangle d'une superficie de 12 hectares 10 ares, et dont le grand axe sera parallèle au cours de la Loire. Il sera creusé dans une vase compacte au-dessus d'un roc de forme irrégulière. Sur de vastes plates-formes offrant une surface de 19 hectares environ, régnant au pourtour du bassin, seront établis des quais, les magasins et hangars du commerce, les bâtiments militaires et autres. Le surplus de ces terrains, propriété de l'Etat, pourra être concédé à l'industrie particulière.

La profondeur des diverses zones du bassin sera réglée d'après le tirant d'eau des navires qu'elles sont respectivement destinées à recevoir. Celle située le plus en amont sera réservée aux paquebots transatlantiques et aux bâtiments de commerce dont le tirant d'eau n'excède pas 5 mètres 60 c., et servirait de tête au canal maritime dont le projet pourrait être mis ultérieurement à exécution. La seconde zone recevra des frégates du premier rang et autres bâtiments de guerre. La troisième est destinée aux navires du commerce du plus fort tonnage.

Le conseil d'amirauté s'est prononcé contre une disposition de l'avant-projet qui avait pour but de donner à l'une des parties du bassin, la profondeur nécessaire aux vaisseaux de haut bord; et il a motivé son avis, à cet égard, sur les difficultés qu'ils éprouveraient à franchir la barre dite des *Charpentiers*, située en aval de Saint-Nazaire. Toutefois, il paraît résulter d'essais tentés contre une partie de cette barre, que le roc dont elle est formée peut être attaqué avec succès. La commission, attendu l'importance de cette question, pense qu'il convient de faire exécuter de nouveaux essais à l'effet de s'assurer s'il ne serait pas possible d'abaisser cette barre d'une quantité suffisante au libre passage d'un vaisseau, soit en mettant d'abord en usage les moyens ordinaires, soit subsidiairement par l'emploi de ceux mis récemment en œuvre dans un pays voisin.

L'écluse d'entrée sera placée vers la partie du bassin où se trouve la plus grande profondeur d'eau. Cette entrée doit être protégée contre les vagues du large et les vents violents, par deux jetées qui sont indiquées provisoirement comme devant être construites dans la direction de l'est sud-est à l'ouest nord-ouest. A cet égard, la commission considérant que l'orientation des jetées se présente comme l'une des dispositions les plus importantes du projet, et qu'une divergence d'opinion s'est manifestée au sujet de la direction à leur donner, pense qu'il serait utile, de faire étudier de nouveau cette question, en admettant, pour sa solution définitive, l'intervention de marins expé-

rimentés et particulièrement versés dans la connaissance pratique de la rade de Saint-Nazaire.

Un avant-port d'une superficie de 2 hectares 36 ares, placé parallèlement au grand bassin et borné par la jetée d'aval, donnera asile aux caboteurs et aux petits bâtiments marchands. De puissantes chasses auxquelles doivent concourir les eaux des fossés de la place projetée, entretiendront la profondeur du chenal.

L'estimation de la dépense pour l'exécution de ces travaux a été fixée à 7 millions par le conseil général des ponts et chaussées.

L'importance de l'établissement dont il s'agit, comme port de commerce et comme port militaire, et autour duquel viendront nécessairement se grouper des industries particulières de plusieurs genres, rend évidemment indispensable l'organisation des moyens de défense, d'une part, contre toute tentative ayant pour but de forcer l'entrée de la Loire, et de l'autre, contre un ennemi qui après avoir surmonté les premiers obstacles, ou opéré un débarquement sur quelque point du littoral, se porterait sur Saint-Nazaire pour s'en emparer; et il est certain qu'il aurait un puissant intérêt dans cette attaque. Ainsi le système de défense sur ce point a un double objet à remplir : action forte contre toute tentative tendante à pénétrer dans le fleuve; protection spéciale de l'établissement maritime en y comprenant l'ancienne ville et l'emplacement de celle qui se construira sur les terrains concédés par l'Etat.

Une enceinte bastionnée est proposée pour la

défense du bassin à flot et des villes. L'avant-projet en est rédigé, mais la Chambre n'est point saisie de cette question.

En ce qui concerne la défense de l'embouchure du fleuve, il est reconnu que les navires sont obligés, pour arriver à Saint-Nazaire, de passer entre le banc des Morées et la pointe de la rive droite où est située le fort de la Villez-Martin. Or, ce fort ne saurait protéger d'une manière efficace l'entrée du chenal de la rade, qu'autant qu'il croiserait ses feux avec un autre ouvrage. Mais la rive gauche en est trop éloignée et le fort Mindin distant de 5 kilomètres n'aurait aucune action sur ce point; il paraîtrait donc convenable de construire sur le banc des Morées qui découvre à toutes les basses mers, et où se trouve déjà une ancienne tour, un fort qui croiserait ses feux avec ceux de la Villez-Martin qui n'en est éloignée que d'environ 1.200 mètres.

Les bâtiments qui auraient forcé l'entrée du chenal, se trouveraient avant d'arriver au nouveau port soumis à l'action de la batterie de Saint-Nazaire qui croise ses feux avec ceux de Mindin. Mais cette double action serait certainement insuffisante, à raison de la distance qui sépare ces deux forts. D'ailleurs les navires n'y seraient plus exposés aussitôt qu'ils auraient doublé le môle, la construction d'un fort à l'extrémité même du môle peut donc être considérée comme indispensable.

Nous devons nous borner à l'indication de ces premières dispositions, lesquelles ainsi que celles qui se rapportent à la défense propre du bassin à

flot et de ses dépendances doivent faire l'objet d'un nouveau projet de loi que le Gouvernement présentera sans doute aux Chambres législatives, au commencement de la session prochaine.

Il ressort des documents mis à la disposition de la commission, que le projet dont nous nous occupons, après avoir subi l'épreuve de plusieurs enquêtes, a été soumis à l'examen d'une commission nautique, à celui du conseil des travaux maritimes, du conseil général des ponts et chaussées, et enfin de la commission mixte des travaux publics.

En résumé, Messieurs, votre commission reconnait que les intérêts commerciaux de la ville de Nantes et ceux si variés des nombreuses localités riveraines d'un fleuve qui touche à dix départements et traverse les contrées les plus fertiles, se rattachent essentiellement à la création d'un bassin à flot à Saint-Nazaire. Elle pense, en outre, que cet établissement complété dans ses dépendances convenablement coordonnées, offrira en temps de paix, à la marine de l'Etat de précieuses ressources, et en temps de guerre une protection sûre et de très-utiles moyens d'action.

Votre commission me charge, Messieurs, d'avoir l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE LA VILLEGONTIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la fixation du budget des recettes pour l'exercice 1846.

MESSIEURS,

La commisssion à laquelle vous avez confié l'examen du projet de loi relatif à la fixation du budget des recettes, pour l'exercice 1846, s'est livrée à cet examen, avec le soin minutieux qu'un aussi grand intérêt comporte. Chacune des propositions du Gouvernement a été étudiée et vérifiée par elle. Nos scrupuleuses investigations nous ont conduits à admettre le chiffre total des recettes de 1846 à 1.303.684.134 fr., divisés ainsi qu'il suit :

---

* Cette commission était composée de MM. le comte PELET DE LA LOZÈRE, le président DE GASCQ, GIRARD, le comte DE GASPARIN, le comte BEUGNOT, le comte DE LA VILLEGONTIER, MARTELL.

Contributions directes . .	408.438.612 fr.
Impôts et revenus indirects	796.607.000
Domaines, forêts et pêche .	43.544.710
Revenus et produits divers	20.841.519
Produits spéciaux des départements, de l'Algérie et des colonies françaises	34.252.293
Total . .	1.303.684.134

Nous aurions pu, Messieurs, discuter devant vous les nombreux articles qui ont particulièrement attiré notre attention; nous avons préféré, et nous espérons obtenir en cela votre approbation, qu'un coup d'œil d'ensemble fut jeté sur ces vastes opérations et sur les questions qu'elles soulèvent.

Il n'en est pas de la fortune des Etats, comme des fortunes privées; des considérations opposées les régissent. Dans les fortunes privées bien conduites, les recettes dirigent invariablement les dépenses. Les Etats, au contraire, ne peuvent décliner aucun des besoins essentiels et variables qu'ils subissent. La sagesse, l'ordre, l'économie doivent, sans doute, entrer dans leurs résolutions, comme éléments vitaux de leur existence; mais, lorsque ces principes ont été écoutés, quand les décisions mûrement réfléchies ont été prises, il faut que les voies et moyens correspondent à toutes les prescriptions. De là, sous des formes diverses, quand les ressources ordinaires sont restées insuffisantes, ces recours au crédit, dont tant d'exem-

ples sont sous nos yeux, non-seulement en France, mais dans la plupart des Etats de l'Europe, recours souvent inévitables, presque toujours chargés d'embarras et de dangers.

Votre commission tient à vous le dire, Messieurs. Nous nous sommes avancés loin dans cette voie; la poursuivre indéfiniment pourrait ne pas être sans gravité. A cet égard, nous avons été devancés par votre commission du budget des dépenses, moins directement appelée, cependant, à signaler cet écueil. Elle est ici notre auxiliaire; nous nous joignons à elle avec confiance et empressement.

Ne cherchons, Messieurs, ni à flatter ni à assombrir notre situation. Mettons-nous franchement en présence d'elle; sachons voir en face, ce à quoi nous conduit l'impulsion si fortement donnée pour les vastes entreprises, pour les résultats de grandeur et de bien-être, vers lesquels la société est portée d'un mouvement qu'une longue et heureuse paix a fait naître et entretient, et qui, si l'on consulte les symptômes qui se manifestent de toutes parts, n'arrêtera sa marche progressive, qu'alors que les satisfactions auront été données. Ainsi les fortifications soit de notre littoral, soit de nos villes, nos ports, nos canaux et rivières, toutes nos voies de communication, nos arsenaux, nos flottes à voiles et à la vapeur, les grands établissements publics réclament du pays une attention vive et généreuse que le pays leur accorde. Cela est grand, mais se résoud en dépenses énormes et croissantes.

Le temps n'est plus où un système restrictif des

dépenses maintenait, non sans peine, le Gouvernement et les Chambres dans les limites d'un budget inférieur à un milliard. Alors aussi, les départements et les communes hésitaient à s'imposer, et nous-mêmes nous hésitions à leur permettre des dépenses locales extraordinaires devenues telles que la moyenne par départements dépasse 70 centimes sur les contributions directes.

Alors, il est vrai, des services essentiels restaient en souffrance, et l'on n'apercevait que dans un lointain auquel, même, il pouvait sembler que l'on n'atteindrait jamais, ces beaux travaux au bénéfice desquels on ne renoncerait pas aujourd'hui, mais qui, en répondant à des besoins d'un ordre élevé imposent des charges permanentes et considérables.

Nous devons aspirer à réduire les perceptions de l'enregistrement dans les successions directes, et surtout l'impôt foncier qui pèse si lourdement sur un sol grevé de onze milliards d'hypothèques, et que la paix a intérêt à ménager dans la prévision des mauvais jours, réduction reconnue pour être le seul mode praticable de parvenir à une péréquation qui restera toujours imparfaite. Peut-être désirera-t-on aussi laisser à la charge de l'Etat l'entretien des canaux et rivières à l'instar des routes ordinaires qui sont livrées au public sans péage. Le clergé, la magistrature, les ponts et chaussées, les sous-préfectures, un grand nombre de préfectures ne sont pas suffisamment rétribués. Ces remarques remonteraient à de plus hautes fonctions, là où les malheurs des temps exigèrent une réduction

qu'il serait souhaitable de voir cesser, et où une modeste retraite n'aurait pas dû être enlevée; la dignité de l'État et des personnes y était intéressée. L'agriculture ne peut manquer d'attirer de plus en plus les regards d'un Gouvernement éclairé. Des dépenses nouvelles en seront la conséquence.

Ainsi, tout ce à quoi nous sommes contraints, la dette publique avec ses dépendances, dette flottante, caisse d'épargne, etc., l'administration dans ses développements civils, militaires et maritimes; l'Algérie qui de longtemps ne suffira à ses dépenses, nos secours aux réfugiés, nos créations de chemins de fer dans la partie afférente au Trésor, constituent aujourd'hui un état de budget des dépenses de 13 à 1.400 millions, indépendamment de près de 100 millions que s'imposent les départements, et le rapporteur de votre commission vient d'indiquer quelles nouvelles charges il serait parfaitement convenable d'adopter.

Telle est, Messieurs, la position que la marche générale de la société et la paix nous ont faite. N'en soyons pas effrayés; rien ne justifierait aujourd'hui ce sentiment, mais sachons l'envisager dans son importance. Chaque année amène des efforts d'économie, des espérances, des paroles d'équilibre, et chaque année se résout en déficit, et si nous étions amenés à cet ordre de dépenses que votre commission vient de faire pressentir, ce déficit serait plus considérable.

Quelle conséquence la sagesse indique-t-elle de ces faits reproduits d'année en année, si ce n'est

que par la force des choses, l'état actuel de nos dépenses restera à peu près notre état normal ? Ce que la prolongation de la paix, la sécurité générale et l'achèvement des travaux entrepris, amèneraient peut-être un jour de réduction dans divers services, ce dont la civilisation africaine parviendrait à atténuer les charges de la Métropole envers l'Algérie, trouverait plus que son remploi dans les besoins aujourd'hui existants et non suffisamment satisfaits. Ainsi donc, si nous ne voulons nous faire illusion, le fardeau nous est connu. A tout prix nous devons y pourvoir. Cependant que faisons-nous, Messieurs ? Nous n'hésitons pas sur les dépenses, nous les multiplions, et quand il s'agit des voies et moyens, quand l'impérieux devoir de subvenir à l'acquit des obligations que nous avons contractées s'est fortement manifesté, il semble que nous prenions à tâche de lutter contre nos facultés de libération.

Nous avons supprimé les jeux et la loterie, nous avons bien fait ; une morale supérieure aux calculs d'argent a applaudi à cette suppression ; mais enfin, notre budget s'en est affaibli. Nous avons supprimé le droit universitaire; près de 40 millions ont été, d'un seul trait, rayés de nos livres de recettes annuelles; l'impôt direct en a été aggravé et ces 40 millions, pris sur les boissons, n'ont profité à personne. Les pertes sur les sucres se feront encore sentir, alors qu'un même droit pèsera sur le sucre indigène et sur le sucre colonial. Que l'on y fasse attention, Messieurs; depuis longtemps le Gouvernement a, dans ses prévisions des budgets, suivi

l'habitude d'admettre, comme évaluation des produits des branches diverses des impositions indirectes, les recettes de la dernière année écoulée. La paix et les progrès de l'industrie ne lui ont pas manqué jusqu'ici, et chacune des cinq dernières années a donné un excédant de 25 millions, situation qui dépose de la prospérité du pays, mais qui, cependant, n'a pu combler le déficit d'aucun exercice. Est-ce qu'il n'y a pas sagesse, Messieurs, à prévoir des périls derrière cette richesse ascendante et toujours épuisée à mesure qu'elle se produit? Qui répondra que l'avenir nous sera aussi généreux que le passé n'a cessé de l'être? Qui ne se préoccuperait, au contraire, de ce qu'entraîneraient d'affaiblissement dans le chiffre de nos impôts indirects, des événements qu'il n'est suffisamment donné à personne de prévoir ou de conjurer, et cela au milieu des dépenses qu'il serait si difficile de réduire? Cependant, au lieu de nous prémunir avec opiniâtreté contre des éventualités redoutables, au lieu de veiller, sans cesse, sur les bases de l'édifice de nos recettes, de les affermir, de les étendre au besoin, en même temps que nous nous laissons peut-être entraîner quelquefois, avec une confiance qui pourrait être plus sévère, à des dépenses dont le fardeau est excessif, nous recherchons, sans relâche, de quelles sources de l'impôt nous pourrions tarir une partie. Les motifs spécieux ne manquent pas; mais le fonds de ces actes ne serait-il pas menaçant d'illusions et de malheurs?

Votre commission ne craint pas de le redire. Le Gouvernement a le plus impérieux devoir de ré-

sister à de funestes entraînements. Il a le plus impérieux devoir d'offrir chaque année à la sanction des Chambres des voies et moyens en complète harmonie, en accord absolu avec les sacrifices que s'impose le pays. Loin de lui, loin de nous, Messieurs, toute recherche de vaine popularité dont, en définitive, la récompense fut toujours un juste abandon et les reproches mérités. Voyons sagement, mûrement, le bien du pays, et quand nos convictions sont acquises, exigeons-le. Si la justice doit être tardive, sachons l'attendre. Là est notre devoir, là est la règle de nos actes. Oui, Messieurs, il faut que l'habitude annuelle des déficits cesse entièrement; il le faut, dût-on, comme ressource extrême, recourir à une élévation ou création d'impôt; mais, avant tout, respectons nos ressources acquises, celles qui ne nous ont jamais manqué, qui ne nous manqueront jamais.

Nous nous préoccupons fort peu de quelques idées de lois somptuaires qui se sont produites, et qui n'ont qu'une faible portée. En général, les lois somptuaires, en restreignant la consommation, troublent la production et, surtout en France, l'expérience l'a prouvé, nuisent à plus d'intérêts qu'elles n'en favorisent. Mais une attaque sérieuse est dirigée contre un de nos premiers impôts, contre l'impôt du sel. Cette attaque date de loin. Plusieurs conseils généraux l'avaient commencée. Dans les Chambres, montrée à diverses reprises, elle a pris dernièrement une importance sérieuse. De spécieux, mais périlleux calculs, ont annoncé un recouvrement de 70 à 72 millions, le même recou-

vrement qu'aujourd'hui, malgré l'abandon des deux tiers de cet impôt.

Messieurs, cette réduction n'est point en cause devant vous, mais elle nous a paru digne d'être indiquée à vos méditations.

Oui, les progrès de l'agriculture et ses véritables intérêts, mieux compris chaque jour, auraient prochainement accru la consommation du sel, non pour les engrais dans lesquels son action productrice est fort contestable, mais pour les bestiaux; il y a bénéfice réel et considérable à donner, au prix actuel, du sel aux bestiaux. Le Trésor public eût trouvé là une ressource précieuse, moindre cependant qu'on ne la suppose.

Enonçons, Messieurs, en quelques mots, les principales conditions actuelles de ce grand débat. La consommation du sel est de 6 à 7 kilogrammes par individu. Ce calcul comprend ce qui en entre dans plusieurs produits alimentaires destinés à la vente, et dans lesquels l'introduction du sel est un notable bénéfice.

L'allégement demandé serait par individu et par an 1 franc 30 à 40 cent.

Une partie sensible de la nourriture du pauvre n'est pas payée par lui.

Parvenue au degré où les besoins sont satisfaits, la consommation du sel cesse de s'accroître.

De 1793 à 1805, le sel n'a supporté aucun impôt, la consommation s'en était à peine élevée.

Notre savant rapporteur du budget des dépenses (1) déclare, hors de toute controverse, qu'en

(1) *Examen des revenus publics*, p. 17.

Angleterre le sel, libre d'impôt, n'a d'emploi dans l'agriculture que pour six centièmes de la consommation générale.

Cet impôt est d'un recouvrement facile, peu coûteux et à peu près exempt de fraude.

Vu la certitude de l'emploi, il ne porte qu'un préjudice peu appréciable dans les transactions du producteur, transactions qui souvent, et particulièrement l'année dernière, se sont faites à un prix élevé.

Votre commission, Messieurs, espère que vous n'improuverez pas cette rapide, mais grave digression. A l'unanimité, elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

IMPRESSIONS
N° 185.
—
1845.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 juillet 1845.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le Baron FEUTRIER, à l'occasion du décès de M. AUBERT.

MESSIEURS,

La mort d'un homme de bien est non-seulement une cause de légitime douleur pour sa famille et ses amis, elle est encore une perte dommageable et un juste sujet de deuil pour le pays. Les services rendus pendant une vie d'honneur et de loyauté se représentent alors à la mémoire, ils apparaissent dans leur ensemble. On y reconnaît la pensée que l'existence entière a développée. Le désintéressement du caractère, l'indépendance des convictions s'y manifestent par l'accord des actes et par la persévérance dans une même direction.

Peu de mots, Messieurs, suffiront à mettre sous vos yeux les titres de M. Aubert à cette juste et favorable appréciation de sa vie.

M. Aubert (Marie-Laudoald) est né à Paris en 1765; jeune encore lorsque éclata la révolution

de 89, il fut animé, dès son début, des sentiments généreux et du patriotisme pur qui illustrent cette époque. Après avoir exercé, sous la République, plusieurs fonctions importantes dans la garde nationale et dans l'administration du département de la Gironde, il fut nommé sous-préfet de Blaye au moment de la création du nouveau régime départemental.

Il remplit ces fonctions pendant de longues années avec habileté et succès. L'estime et l'affection de ses concitoyens furent sa récompense; ils lui en donnèrent un témoignage honorable en le désignant pour leur représentant au Corps législatif.

Il se fit aimer et estimer dans cette assemblée par ses collègues qui l'appelèrent au bureau comme secrétaire, dans les dernières années de l'Empire.

Rentré dans la vie privée peu de temps après la Restauration, il fut nommé, pendant les Cent-Jours, membre de la Chambre des représentants par l'arrondissement de Blaye, qui comptait sur son patriotisme sincère et éclairé dans les circonstances difficiles où se trouvait alors la France. Une seconde restauration obligea bientôt M. Aubert à la retraite; il y vécut tranquille et estimé, faisant des vœux pour sa chère patrie, jusqu'au moment où éclata la révolution de Juillet.

M. Aubert ne tarda pas à être élu membre de la Chambre des Députés par ce même arrondissement de Blaye, c'était pour la troisième fois qu'il recevait de ses concitoyens la mission de les représenter dans nos assemblées législatives.

Confirmé plusieurs fois dans ce nouveau mandat, M. Aubert a toujours fait partie de cette majorité pour laquelle un régime sage et modéré est le gage le plus sûr de la conservation des institutions conquises par la France.

Le Roi, appréciant les longs services de M. Aubert, l'éleva, il y a quelques années, à la dignité de Pair de France.

Cet honorable Collègue n'a pas joui longtemps de l'honneur de siéger parmi vous; atteint d'une maladie cruelle contre laquelle il a lutté avec autant de courage que de résignation, frappé au cœur par la perte de sa fille chérie, il a succombé à ses souffrances, livrant à une affliction profonde un gendre qu'il aimait comme son fils, des parents et des amis qui le vénéraient, et, je ne serai démenti par aucun de vous, Messieurs, laissant dans cette Chambre le souvenir d'un Collègue que recommandaient son assiduité à vos séances, l'étude consciencieuse des questions soumises à vos délibérations, et l'aménité de ses relations avec ceux d'entre nous qui l'ont plus particulièrement connu.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 juillet 1845.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron DUPIN, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi sur les marques de fabrique et de commerce.

MESSIEURS,

Le projet de loi sur les marques de fabrique et de commerce ne présente pas d'innovations proprement dites; il résume et met en ordre des dispositions éparses dans plusieurs lois ou décrets publiés à diverses époques.

Les travaux de l'Assemblée constituante ont aboli l'ancien système réglementaire. En supprimant les jurandes et les maîtrises, en abolissant les corporations industrielles, avec leurs priviléges, le législateur de 1791 a supprimé de fait toutes les mesures de surveillance qui rendaient

---

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ARGOUT, BESSON, le vicomte DE BONDY, DE CAMBACÉRÈS, CHEVANDIER, le baron DE DAUNANT, le baron DUPIN.

obligatoires, pour chaque espèce de produits manufacturés, certaines spécialités de matières premières, certains genres de confection, certaines marques de fabrique.

A dater de cette époque l'industrie française n'a plus connu de marques obligatoires ; on ne s'est pas même occupé d'autoriser des marques facultatives.

Il est pourtant d'un immense intérêt que le manufacturier honnête, ingénieux, lorsqu'il se distingue entre ses rivaux, par la bonté des matières et par l'habileté de la mise en œuvre, puisse employer un signe exclusif qui réponde à la juste confiance du public, et qui devienne, pour le consommateur, un gage de sécurité.

Sous le gouvernement égalitaire du Comité de salut public et de la Convention, nul manufacturier n'aurait osé réclamer la possession d'une marque distinctive ; on eût regardé sa demande comme une prétention au privilége. S'il avait allégué la prééminence de ses produits, on l'eût traité comme un ennemi de l'égalité : la persécution l'eût puni comme coupable d'aristocratie industrielle.

A peine voit-on, vers le milieu de 1799, aux derniers temps du Directoire, une pétition de certains fabricants de quincaillerie et de coutellerie, recommandée au Pouvoir exécutif par le Conseil des Cinq-Cents.

Près de deux années s'écoulent avant que le Gouvernement consulaire fasse droit à ce genre de réclamations par un premier et timide arrêté.

Après deux autres années paraît enfin la loi générale sur la police des manufactures, des fabriques et des ateliers : c'est la loi rédigée par le célèbre Chaptal, qui fut à deux titres le bienfaiteur de l'industrie française; comme savant, par les nombreuses et brillantes applications de la science aux arts; comme ministre, par l'établissement complet des institutions industrielles et commerciales qui, depuis le Consulat jusqu'à ce jour, n'ont pas cessé de contribuer aux prospérités de la France.

Le nouveau projet de loi respecte complétement, à l'égard des marques de fabrique, la loi que nous venons de citer, et qui porte la date du 22 germinal an 11.

Le droit qu'a tout fabricant d'appliquer sa marque distinctive sur les produits de son industrie; la contrefaçon de semblables marques, caractérisée comme un délit, et déclarée punissable, comme le serait un faux en écriture privée; les villes mêmes de manufactures autorisées dans la propriété de leur fabrication spéciale, par la défense à tout industriel d'une autre localité d'apposer sur ses produits le nom de la ville où ces produits n'auraient pas été confectionnés : toutes ces mesures méritaient, en effet, d'être conservées.

La peine afflictive de la reclusion est infligée par le Code pénal, promulgué le 22 février 1810, contre tout usurpateur des marques, des sceaux ou des timbres d'un établissement de commerce ou de banque. A la peine infamante du carcan se trouve aujourd'hui substituée la dégradation civique, pour châtier l'usage frauduleux de ces marques et de

ces emblèmes employés au détriment des possesseurs légitimes.

Sous la Restauration, la loi du 28 juillet 1824 modifie les dispositions pénales de la loi du Consulat, pour y substituer les peines prononcées par les articles 142 et 143 du Code pénal, lorsqu'un fabricant usurpe le nom d'une ville de fabrique, et lorsqu'il s'empare du nom ou de la raison de commerce d'un manufacturier.

Des dispositions particulières aux marques de certains produits manufacturés ont été décrétées à diverses époques. Nous avons déjà cité celles qui concernent la coutellerie et la quincaillerie; il faut y joindre celles qui concernent les savons destinés aux consommations du Royaume; enfin celles qui sont relatives à la distinction des draps par villes de fabrique. Ces dernières dispositions n'ont pas été mises en vigueur.

Le projet de loi que nous examinons réunit et coordonne les dispositions utiles à conserver; il se divise en quatre Titres :

Le Titre Ier définit tout ce qui concerne la propriété des marques de fabrique et de commerce.

Il spécifie le dépôt officiel du type des marques. Il autorise d'inscrire sur les produits le nom du lieu de la fabrication; en même temps, il interdit d'inscrire le nom d'un lieu dans lequel les produits n'auraient pas été fabriqués.

Le Titre II traite des pénalités et des juridictions.

Il réunit, mais facultativement, l'amende à la

prison, entre des limites très-différentes; afin de laisser aux juges une plus grande latitude d'appréciation.

Le même Titre, pour les actions civiles, établit les juridictions, qui sont, en premier lieu, les conseils de prud'hommes, en second lieu, les tribunaux de commerce; mais les pénalités correctionnelles seront toujours prononcées par le tribunal correctionnel.

Nous demandons, au sujet des prud'hommes, qu'ils restent en possession des attributions que le nouveau projet confère exclusivement aux présidents du tribunal civil de première instance. Nous voulons ainsi que l'on puisse procéder, avec le moins de frais possible, à la saisie des marques arguées de contrefaçon. Il ne faut pas amoindrir une excellente institution, celle des prud'hommes, que l'on devrait, au contraire, étendre et fortifier de plus en plus.

Nous signalons avec plaisir les dispositions du Titre III, relatives aux étrangers.

Il est digne de la France d'être toujours la première à tendre une main libérale aux Gouvernements étrangers, à leur offrir des droits égaux à ceux de nos propres citoyens, dès le moment qu'ils voudront, sur leur territoire, accorder à nos concitoyens établis chez eux les mêmes droits qu'à leurs nationaux.

Conformément à ce principe, le Titre III établit une semblable réciprocité pour tous les étrangers ayant en France des établissements d'industrie, quand leurs Gouvernements respecteront ou feront

respecter le droit de marque des Français ayant chez la nation régie par ce Gouvernement des établissements d'industrie.

C'est au tribunal de commerce du département de la Seine que devront être déposés les types des marques étrangères appelées à jouir de ce privilége.

Le *quatrième* et dernier *Titre* réserve au domaine de l'ordonnance, sous forme de règlement d'administration publique, les mesures d'exécution qu'exigera la loi nouvelle.

Cette loi ne pouvant être discutée dans la présente session, il devient nécessaire d'en reporter la mise à exécution, du 1er janvier 1846 au 1er janvier 1847.

Au point de vue du projet de loi, les fabricants ont le droit d'apposer sur leurs produits une marque distinctive, efficacement protégée. Cette prérogative est, à coup sûr, importante pour le manufacturier habile autant qu'honnête, et qui veut jouir du fruit de ses travaux intelligents et consciencieux.

Mais il est une autre catégorie de fabricants que nous regrettons de voir échapper à l'action de la loi; ce sont les hommes qui, ne livrant au public que des produits peu dignes d'estime, et d'apparence trompeuse, se gardent bien de réclamer le droit d'y mettre des marques distinctives.

Nous voudrions qu'on fît l'examen le plus approfondi des garanties que la société peut désirer à cet égard pour tous les produits dont la matière, la façon et l'usage ont une importance spéciale. Nous appelons sur cet objet toute l'attention de M. le

Ministre du commerce. Nous souhaitons qu'à l'ouverture de la session prochaine il puisse proposer directement, ou du moins nous suggérer, quelques dispositions législatives qui présenteraient au consommateur les garanties les plus précieuses.

Dès à présent, nous aurons à proposer un amendement aux dispositions du Titre I^er^.

A coup sûr, les dispositions de ce Titre qui reproduisent celles de la loi Chaptal sur les manufactures, ces dispositions, qui donnent un droit exclusif de marque à chaque genre de fabrication, étant établies en termes généraux, on devrait en conclure qu'elles s'appliquent également aux fabrications opérées immédiatement sur des récoltes agricoles, par exemple aux fabrications de vin, d'eau-de-vie, etc.

Dans les états de commerce publiés chaque année par le ministère des finances, les vins et les eaux-de-vie sont expressément compris dans la catégorie des *fabrications*.

Cependant, lorsque des fabricants de vins plus ou moins naturels ont impudemment imprimé sur leurs fûts ou leurs bouteilles la dénomination de vignobles d'où ces vins ne provenaient pas, il s'est trouvé des magistrats d'un esprit assez subtil pour prétendre que ces produits dérivés de l'agriculture ne peuvent pas être confondus avec des produits *fabriqués* : sur ce prétexte frivole, ils ont refusé de poursuivre des contraventions frauduleuses et des marques mensongères, au grand détriment des propriétaires de nos vignobles les plus estimés.

Pour éviter cet abus de la faculté d'être illogique au nom de l'agriculture et contre ses intérêts les plus précieux, nous proposerons d'ajouter au Titre Ier les deux articles suivants :

ART. 8 (*bis*).

« Sont réputés produits de fabrication; tous les produits d'agriculture transformés par des opérations quelconques, chimiques ou mécaniques, les vins, les eaux-de-vie, etc.

« A ce titre, lesdits produits jouiront de toutes les protections accordées par la présente loi.

ART. 8 (*ter*).

« Les fûts, bouteilles et vases quelconques, qui contiendront ces produits, ne pourront porter que les noms des crus dont ils proviennent. »

Les règlements d'administration publique prévus par le Titre IV s'étendront nécessairement à cette partie importante des contrefaçons possibles ou des moyens de tromper les consommateurs, sur l'origine des vins, par des marques frauduleuses.

Nous regrettons vivement que le projet de loi reste muet sur les moyens d'atteindre la fraude des produits destinés à l'exportation.

Le commerce de la France a reçu des dommages incalculables par la mauvaise foi de certains fabricants indignes du nom français.

Afin d'obtenir des gains illicites, ces fraudeurs éhontés s'emparent de toutes les apparences, de

toutes les marques qui peuvent faire confondre au premier aspect les produits de bas aloi et les produits fabriqués avec le plus de soin et de conscience.

Quoique de telles manœuvres ne soient celles que d'un très-petit nombre de misérables qui, mus par le dessein de gagner beaucoup en une fois dans chaque pays, y compromettent pour longtemps l'honneur de la France, cela suffit le plus souvent à discréditer notre commerce national.

Souvent, à diverses époques, le ministère du commerce a cru devoir éveiller l'attention des chambres de commerce, dans nos grands ports maritimes, sur des manœuvres dont le résultat éphémère procure de détestables profits en faveur d'individus qui déshonorent le négoce, en même temps que ces fraudes portent des atteintes fatales aux intérêts de tous les fabricants, de tous les commerçants honnêtes.

Jusqu'à ce jour, il faut le dire, les chambres de commerce se sont montrées plus effrayées des mesures préventives ou répressives, même extrêmement modérées, que des brigandages désastreux opérés à l'aide de la liberté sans limite et sans contrôle.

Mais, aujourd'hui que les progrès de notre commerce extérieur sont incomparablement moins rapides que les progrès du commerce extérieur des Anglais, des Américains (Etats-Unis) et du Zollverein, aujourd'hui que plusieurs grands ports de commerce jettent des cris de détresse, il devient urgent de chercher avec fermeté le moyen de ne

pas perdre notre rang dans l'intercours de l'univers.

Nous pensons qu'on peut mettre très-utilement à profit l'intervalle entre cette session et la suivante pour reprendre sérieusement l'examen des moyens propres à faire cesser l'impunité des fausses marques et des fabrications frauduleuses destinées au commerce extérieur.

Quels sont les moyens les plus efficaces d'arrêter la fraude, dès le port d'embarquement des marchandises?

En supposant qu'elle franchisse la barrière de nos douanes, et qu'elle arrive à l'étranger avec ses marques mensongères, de quels moyens la loi peut-elle armer nos agents consulaires pour atteindre les malfaiteurs et pour donner recours aux victimes de la mauvaise foi?

Voilà des questions graves que nous voudrions voir résolues en conseil supérieur du commerce, et sur lesquelles nous appelons toute l'attention du Ministère.

Un Titre supplémentaire et quelques amendements pourraient, à l'ouverture de la prochaine session, compléter, sous cet important et nouveau point de vue, la loi que nous proposons d'adopter en principe.

PROJET DE LOI

AVEC LES AMENDEMENTS DE LA COMMISSION.

TITRE PREMIER.

De la propriété des marques de fabrique et de commerce.

ARTICLE PREMIER.

Tout manufacturier ou commerçant a le droit d'apposer des marques particulières sur les produits de sa fabrication ou sur les objets de son commerce.

Les emblèmes, dénominations, empreintes, timbres, cachets, vignettes, reliefs, lettres, chiffres, enveloppes, et tous autres signes servant à distinguer les produits d'une fabrique ou d'une maison de commerce, sont considérés comme marques.

ART. 2.

Quiconque voudra s'assurer la propriété d'une marque distinctive devra, préalablement, en déposer deux exemplaires au greffe du tribunal de commerce de son arrondissement.

La date de ce dépôt constituera le point de départ des droits du déposant.

ART. 3.

Indépendamment du dépôt prescrit par l'article qui précède, les fabricants soumis à la juridiction

d'un conseil de prud'hommes seront tenus de déposer un exemplaire de leur marque au secrétariat de ce conseil.

ART. 4.

Chaque dépôt donnera lieu, au profit tant du greffier du tribunal de commerce que du secrétaire du conseil des prud'hommes, au paiement d'un droit fixe d'un franc pour la rédaction du procès-verbal et pour le coût de la première expédition, non compris le remboursement des frais de timbre et d'enregistrement.

Le même droit d'un franc sera perçu pour chaque expédition ultérieure du procès-verbal, outre le remboursement des frais de timbre et d'enregistrement.

ART. 5.

Nul ne pourra employer une marque distinctive déjà adoptée par un autre fabricant ou commerçant.

ART. 6.

Tout fabricant pourra inscrire sur ses produits le nom du lieu de leur fabrication.

Une ordonnance royale déterminera, pour l'exécution de la disposition qui précède, la banlieue industrielle de chaque ville de fabrique.

ART. 7.

Tout fabricant qui inscrira sur ses produits le nom du lieu de leur fabrication devra ajouter à cette indication sa raison de commerce ou la dénomination particulière de son établissement.

ART. 8.

Nul ne pourra inscrire sur ses produits le nom d'un lieu autre que celui de leur fabrication.

ART. 8 *bis* (*ajouté*).

Sont réputés produits de fabrication tous les produits d'agriculture transformés par des opérations quelconques, chimiques ou mécaniques, les vins, les eaux-de-vie, etc.

A ce titre, lesdits produits jouiront de toutes les protections accordées par la présente loi.

ART. 8 *ter* (*ajouté*).

Les fûts, bouteilles et vases quelconques, qui contiendront ces produits, ne pourront porter que les noms des crus dont ils proviennent.

TITRE II.

Pénalités. — Juridictions.

SECTION PREMIÈRE. — *Pénalités.*

ART. 9.

Seront punis d'une amende de 100 francs à 2.000 francs, et d'un emprisonnement d'un mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° Ceux qui auront usurpé, altéré ou contrefait la marque distinctive, la raison de commerce ou la dénomination particulière d'un établissement ;

2° Ceux qui, à côté de l'indication du lieu de fabrication, n'auront pas inscrit sur leurs pro-

duits leur raison de commerce ou la dénomination particulière de leur établissement;

3° Ceux qui auront inscrit sur leurs produits le nom d'un lieu autre que celui de la fabrication.

ART. 10.

Seront punis des peines portées en l'article précédent, ceux qui auront sciemment recélé, vendu, exposé en vente, ou introduit sur le territoire français un ou plusieurs produits marqués en contravention aux dispositions de la présente loi.

ART. 11.

Seront punis des mêmes peines ceux qui, par l'emploi frauduleux de marques industrielles ou commerciales, auront trompé l'acheteur sur la nature, l'origine ou la qualité de toutes marchandises.

ART. 12.

Les peines portées par les articles 9, 10 et 11 pourront être élevées jusqu'au double, en cas de récidive.

Il y a récidive lorsqu'il a été prononcé contre le prévenu, dans les cinq années antérieures, une condamnation pour un des délits prévus par la présente loi.

ART. 13.

L'article 463 du Code pénal pourra être appliqué aux délits prévus par les dispositions qui précèdent.

ART. 14.

Dans les cas prévus par les articles 9, 10 et 11, la confiscation des produits sera prononcée, ainsi que celle des timbres et cachets, et généralement de tous instruments ou ustensiles ayant servi à commettre le délit.

Les produits confisqués seront remis à la partie lésée, sans préjudice de plus amples dommages-intérêts et de l'affiche du jugement, s'il y a lieu.

Dans le cas d'acquittement, le tribunal statuera sur les dommages-intérêts qui seraient respectivement demandés, et il pourra ordonner la remise, à la partie lésée, de la totalité ou de partie des produits ci-dessus mentionnés.

Dans tous les cas, soit de condamnation, soit d'acquittement, le jugement prescrira la destruction des marques reconnues contraires aux dispositions qui précèdent.

SECTION II. — *Juridictions.*

ART. 15.

§ *du projet.*

Les actions civiles, relatives aux marques de fabrique ou de commerce, seront portées devant les tribunaux de commerce.

§ *amendé.*

Les actions civiles, relatives aux marques de fabrique ou de commerce, seront portées devant les tribunaux de commerce, dans tous les lieux et pour toutes les industries où il n'y aura pas de conseils de prud hommes.

Néanmoins les contestations sur les marques de fabrique, qui, aux termes du Titre II du décret

du 20 février 1810, doivent être d'abord soumises au conseil de prud'hommes, continueront à subir ce préliminaire de conciliation.

ART. 16.

L'action pour l'application des peines prononcées par les articles 9, 10 et 11 sera portée devant le tribunal correctionnel.

Si le prévenu soulève, pour sa défense, des questions relatives à la propriété de la marque, le même tribunal statuera sur l'exception.

ART. 17.

La partie lésée pourra, en vertu d'une ordonnance du président du tribunal civil de première instance, faire procéder, par tous huissiers, à la désignation et description détaillées, avec ou sans saisie, des objets prétendus marqués en contravention aux dispositions qui précèdent.

L'ordonnance sera rendue sur simple requête et sur la représentation du procès-verbal de dépôt, le cas échéant; elle contiendra, s'il y a lieu, la nomination d'un expert pour aider l'huissier dans sa description.

Lorsque la saisie sera requise, ladite ordonnance pourra exiger du requérant un cautionnement qu'il sera tenu de consigner avant d'y faire procéder. Ce cautionnement sera toujours exigé de l'étranger qui requerra la saisie.

Il sera laissé copie au détenteur des objets décrits ou saisis, tant de l'ordonnance que de l'acte constatant le dépôt du cautionnement, le cas

échéant; le tout à peine de nullité et de dommages-intérêts contre l'huissier.

ART. 18.

A défaut par le requérant de s'être pourvu, soit par la voie civile, soit par la voie correctionnelle, dans le délai de huitaine, outre un jour par 5 myriamètres de distance entre le lieu où se trouvent les objets décrits ou saisis et le domicile de la partie contre laquelle l'action doit être dirigée, la saisie ou description sera nulle de plein droit, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourront être réclamés, s'il y a lieu, devant le tribunal de commerce.

TITRE III.

Dispositions relatives aux étrangers.

ART. 19.

Les étrangers qui possèdent en France des établissements de commerce ou d'industrie jouiront, pour les produits de ces établissements, du bénéfice de la présente loi, en remplissant les formalités ci-dessus prescrites.

ART. 20.

Les étrangers ne pourront invoquer le bénéfice des dispositions qui précèdent, pour les marques de leurs établissements de commerce ou d'industrie situés hors de France, qu'autant que la réciprocité aura été accordée aux Français par les lois de la nation à laquelle ces étrangers appartiennent.

ART. 21.

Le dépôt des marques étrangères à effectuer en exécution de l'article précédent aura lieu exclusivement au greffe du tribunal de commerce du département de la Seine.

TITRE IV.

Dispositions générales.

ART. 22.

Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique prescriront les mesures nécessaires pour l'exécution de la présente loi, qui n'aura effet qu'à partir du 1er janvier 1846.

Seront abrogées, à dater de la même époque, toutes dispositions relatives aux marques de fabrique ou de commerce.

ART. 23.

Il n'est rien innové en ce qui concerne les marques spéciales imposées pour la garantie publique, et notamment pour l'exécution des lois de douanes, les matières d'or et d'argent et les armes à feu.