G. MA

CHAMBRE DES PAIRS DE FRANCE.

IMPRESSIONS DIVERSES.

SESSION DE 1846.

TOME DEUXIEME,

COMPRENANT

LES Nos 47 — 82.

CHAMBRE DES PAIRS. BIBLIOTHEQUE

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,

RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

1846.

G.

ESSIONS
47.
—
846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 21 avril 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte BEUGNOT, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi tendant à modifier les articles 219 et suivants du Code forestier, relatifs aux défrichements.

MESSIEURS,

Les dispositions transitoires contenues dans le Titre XV du Code forestier prorogent pour vingt années le droit accordé à l'administration, par la loi du 19 floréal an 11, de s'opposer au défrichement des bois appartenant aux particuliers. Ces dispositions doivent cesser d'avoir leur effet le 31 juillet 1847; il est donc nécessaire que le législateur intervienne, soit pour attribuer définitivement à l'administration le droit qu'elle ne possède depuis quarante-trois ans que d'une manière précaire, soit pour déterminer les limites in-

* Cette commission était composée de MM. le comte ROY, le marquis DE RAIGECOURT, le vicomte DUCHATEL, le comte BEUGNOT, DE LA COSTE, le comte DE LA RIBOISIÈRE, Félix FAURE.

dispensables du droit de défricher; car on ne peut pas songer à introduire entre ces deux systèmes absolus un système mixte qui consisterait à promettre, de vingt ans en vingt ans, le libre exercice du droit de propriété, sauf à maintenir toujours le droit exceptionnel. Le Gouvernement ne croit pas plus que nous à l'utilité ni à la convenance d'un nouveau régime transitoire, puisque le projet de loi que la Chambre nous a chargés d'examiner, propose de rendre définitives, après les avoir modifiées sur quelques points, les dispositions temporaires contenues dans les articles 219 à 224 du Code forestier. La question se présente donc entière et demande une solution positive, mais elle se présente avec des antécédents qu'il importe de rappeler; car, s'ils ne sont pas de nature à enchaîner la volonté du législateur, ils peuvent du moins exercer quelque influence sur ses déterminations.

Lorsque l'Assemblée constituante déclara, par l'article 6 de la loi du 15 septembre 1791, que chaque propriétaire serait libre d'administrer ses bois et d'en disposer à l'avenir comme bon lui semblerait, il était naturel de prévoir que cette brusque transition du régime forestier fondé par l'ordonnance de 1669 à une liberté illimitée ne s'opérerait pas sans donner naissance à de graves abus. En effet, des défrichements furent exécutés dans des localités où l'intérêt public commandait impérieusement de respecter les bois, et bientôt les populations gémirent sur la trop grande confiance de la loi.

L'étendue des défrichements exécutés dans les treize premières années de la Révolution n'a jamais été et n'est pas encore bien connue. L'opinion publique s'est laissé entraîner, sur ce point, à des appréciations évidemment exagérées et sans bases; ainsi, nous lisons dans un savant rapport présenté à la Chambre des Députés, le 12 mars 1834, que, de 1790 à 1803, 1.500.000 hectares de bois disparurent du sol, et que les défrichements opérés dans ce court espace de temps dépassèrent de moitié ceux qui avaient eu lieu dans tout le siècle précédent. En abaissant la contenance des défrichements et des déboisements à 483.045 hectares, M. le Ministre des finances, dans le *Résumé statistique des changements subis par le sol forestier de* 1791 à 1844 (1) qu'il a com-

---

(1) Nos évaluations sont tirées de ce *Résumé* qui est imprimé à la suite de notre rapport. Cependant une réserve doit être faite au sujet de ce document. La contenance du sol forestier de la France, en 1844, qu'on y trouve, paraît exacte, puisqu'elle est fondée sur les opérations cadastrales; mais il n'en est pas de même de la contenance du sol forestier en 1791, car le comité des domaines de l'Assemblée constituante avait porté l'étendue des bois domaniaux à..... 1.669.131 hectares,
Celle des bois des communautés à..... 1.101.067
Et celle des bois des particuliers à.... 3.780.127

Total 6.550.325

Or, le *Résumé* donne pour total 9.589.869 hectares. Une aussi énorme différence rend suspecte l'appréciation des changements éprouvés par le sol forestier de 1791 à 1844, telle qu'elle est présentée dans ce tableau. Si l'on consulte les ouvrages

muniqué à la commission, s'est moins éloigné de la vérité. Toutefois, les éléments d'un calcul exact manquent, et les efforts pour y suppléer ne conduisent à aucun résultat certain; mais, en même temps, nous regardons comme incontestable que plusieurs particuliers et un très-grand nombre de communes, en défrichant des bois situés sur des montagnes ou sur des terrains en pente, ont troublé le cours des eaux, dénudé des lieux impropres à toute culture, diminué, par leur imprudence, la richesse du pays et suffisamment révélé les vices de la loi de 1791.

Il ne faut donc pas s'étonner si, en l'an 11, lorsque le génie réparateur qui avait saisi de sa main puissante les destinées de notre nation, rappelait la règle et le bon ordre dans toutes les branches de l'administration publique, le Gouverne-

---

de statistique, le doute s'accroît, tant la divergence des calculs est surprenante; et l'on est conduit à adopter cette conclusion de M. le Ministre de l'agriculture et du commerce : « L'étendue des bois, dit-il, n'est point, comme on pourrait le croire, déterminée avec certitude et précision, et il ne paraît pas qu'on l'ait connue à aucune époque autrement que par des estimations faites en masses et par conséquent fort douteuses. Les causes de cette incertitude sont : les changements éprouvés par les forêts depuis les opérations cadastrales, et principalement les clairières, les terrains dépouillés de leurs arbres, qui sont considérés, tantôt comme devant être compris parmis les bois, tantôt comme n'en faisant pas partie. Un cadastre spécial des forêts est une opération nécessaire et pressante. » (*Statistique de la France*, agriculture, t. I, p. 39, 1840.)

ment songea, non pas à enlever aux citoyens le droit de défricher leurs bois, mais à en suspendre l'exercice pendant un temps suffisant pour que l'État et les particuliers pussent, par des plantations exécutées avec intelligence et par l'adoption de méthodes meilleures de culture et d'exploitation, rétablir la richesse forestière du pays à peu près dans la situation où elle se trouvait avant la Révolution. L'article 1er de la loi du 19 floréal an 11 déclara que, pendant vingt-cinq ans, l'administration forestière pourrait former opposition à tout défrichement, et que le Gouvernement, éclairé par l'avis du Ministre des finances, statuerait sur cette opposition. Nul doute que le législateur de 1803 n'ait cru que ce laps de vingt-cinq ans suffirait à la restauration du sol forestier, et que son intention formelle, attestée au surplus par des déclarations publiques, ne fût, à l'expiration de ce terme, de remettre les citoyens en possession de la faculté de disposer librement de leurs bois. Cependant cette intention ne se réalisa pas, et, en 1827, lors de l'adoption du Code forestier, le régime exceptionnel créé par la loi de l'an 11 fut prorogé pour vingt ans. Quels motifs conseillèrent et firent prévaloir cette nouvelle exception au droit commun? Il est aisé de répondre à cette question.

Durant cette période de vingt-cinq ans, l'État ni les particuliers n'avaient réalisé, dans le régime de leurs bois, les améliorations que l'on avait annoncées en l'an 11; la guerre, ses conséquences, qui se font sentir longtemps après qu'elle

a cessé, l'ébranlement causé à la société par l'établissement d'un Gouvernement nouveau, les charges douloureuses qui pesèrent sur la France, avaient déjoué les espérances du législateur. De 1803 à 1827, les plantations, en massif, ne s'étaient élevées qu'à 123.845 hectares, tandis que les défrichements autorisés par l'administration en comprenaient 299.078. Le Gouvernement et les Chambres pensèrent qu'un nouvel ajournement donnerait les moyens d'achever ce qui avait été entrepris, lèverait les obstacles, dissiperait les inquiétudes, et qu'en 1847 le droit de défricher pourrait être rendu aux citoyens, sans que l'intérêt public en éprouvât aucun préjudice.

Les déclarations faites sur ce point, dans l'une et l'autre Chambre, par l'organe du Gouvernement et par les rapporteurs des commissions chargées d'examiner le projet de Code forestier, sont un élément important du débat, et nous croyons devoir les rappeler ici.

M. de Martignac, commissaire du Roi, s'exprima en ces termes dans l'Exposé des motifs du projet de loi : « Tout permet d'espérer qu'à l'expiration du terme fixé par les articles transitoires, la liberté pourra être rendue tout entière à la propriété, avec les seules précautions qu'exigera toujours la situation des montagnes et des terrains penchants et ardus. C'est vers ce but d'affranchissement que vont tendre d'un commun accord, et les efforts de l'administration et les progrès sensibles de l'agriculture et de l'industrie. Un meil-

leur mode d'exploitation, indiqué par l'expérience nationale et étrangère ; l'établissement d'une école forestière où se formeront désormais des agents instruits et spéciaux, des repeuplements ordonnés avec discernement et exécutés avec soin, donneront successivement aux forêts soumises au régime forestier, un accroissement de valeur et d'étendue propre à rassurer les esprits attentifs sur nos besoins présents et à venir. D'un autre côté, l'exploitation de nos mines de charbon et de houille se poursuivant avec une grande activité, l'industrie diminuant, par des procédés ingénieux, la consommation des combustibles, l'établissement de canaux et de grandes routes appelant chaque jour à une distribution plus égale les produits de nos forêts, l'exemple des pays étrangers éclairant les propriétaires sur le parti qu'on peut tirer des bois attendus ; toutes ces causes réunies nous assurent qu'au bout de vingt ans, le Titre temporaire pourra sans danger se détacher du corps de loi.»

A ces considérations, M. le comte Roy, rapporteur du Code forestier à la Chambre des Pairs, en ajoutait une autre qui est d'une grande importance : « Avec le temps, disait-il, les bois aliénés, trop épars encore, se réuniront dans des mains conservatrices, et le passage d'un état de prohibition à un état d'entière liberté, deviendra moins sensible et n'amènera aucune commotion dans la société. »

Telles étaient les espérances du législateur en 1827. Ces espérances ont-elles été trahies par les faits? Nous ne craignons pas de dire qu'elles se

sont toutes réalisées bien au delà même de ce qu'il pouvait attendre.

Ainsi, une école forestière a été fondée à Nancy, et le succès de cette institution a paru assez grand au Gouvernement, pour qu'il en élevât successivement le nombre des élèves à cinquante. Toutes les méthodes nouvelles de culture, de conservation et d'exploitation des bois, adoptées à l'étranger, et particulièrement en Allemagne, ont été, dans ces derniers temps, étudiées par l'administration forestière et mises en expérience dans les forêts du domaine public ou de la Couronne. Chaque année des repeuplements et des reboisements sont exécutés avec intelligence dans les forêts de l'État, dont ils ont augmenté, en 1845, la superficie, de 1182 hectares. De 1827 à 1844, les plantations opérées par l'administration forestière ou par les particuliers, se sont élevées à 128.812 hectares, quoique la loi et le Gouvernement n'accordent, à vrai dire, aucun encouragement pour ces difficiles et coûteuses entreprises.

En 1827, la France consomma 22.281.424 quintaux métriques de combustible minéral ; elle en a consommé, en 1843, 52.935.082. Plusieurs industries, et particulièrement l'industrie métallurgique, s'inspirant des conseils de la science, sont parvenues à extraire du charbon de bois ou de terre, et à appliquer à leurs besoins, une portion considérable du calorique qui, précédemment, se dissipait en pure perte. Remarquons enfin, que l'orateur du Gouvernement, quand il faisait observer que l'établissement de canaux et de grandes

routes appelait chaque jour à une distribution plus égale, les produits de nos bois', était loin de prévoir les sacrifices énormes auxquels la France souscrit avec empressement, depuis plus de douze ans, pour multiplier sur tous les points de son territoire les voies de communication, en les appropriant aux intérêts généraux du pays comme aux besoins particuliers des localités ; et moins encore la construction de ce magnifique réseau de chemins de fer qui opérera dans les idées et les usages économiques de la France une révolution dont il ne nous est pas donné de calculer en ce moment toutes les conséquences.

En voyant s'accomplir sous leurs yeux les faits qui viennent d'être énumérés, les propriétaires de bois ont dû y puiser l'espérance légitime qu'à l'expiration des vingt ans, ils seraient rétablis dans le plein exercice de leurs droits, puisque les conditions imposées, en 1827, à ce rétablissement, étaient si pleinement remplies. Ce qui se passa en 1831 et en 1837 dut encore les affermir dans cette confiance.

L'article 223 du Code forestier permet de défricher sans autorisation les bois d'une étendue au-dessous de quatre hectares, lorsqu'ils ne sont pas situés sur le sommet ou la pente d'une montagne. En 1831, sans y être provoqué par les Chambres, le Gouvernement annonce aux citoyens, par une circulaire du Ministre des finances, en date du 15 octobre 1831, qu'il ne refusera désormais aucune demande de défricher les bois d'une étendue au-dessous de 12 hectares, situés en plaine,

comme s'il voulait, en diminuant la rigueur du régime transitoire établi par le Code de 1827, mieux préparer les citoyens à la jouissance de la liberté. Ce fait n'est pas le seul que cette intention ait produit.

La loi de l'an 11 avait conféré à l'État le droit de martelage, pour le service de la marine, dans les bois des particuliers. Le Code forestier, à la rédaction duquel présidèrent la prévoyance et un sage respect de tous les intérêts, maintint ce droit, mais seulement pour dix ans; en 1837, il cessa d'exister, sans que le Gouvernement ait réclamé ni essayé depuis de le faire revivre. L'extinction incontestée du droit de martelage fut regardée comme un commencement d'exécution des promesses faites en 1827, et les particuliers eurent un motif de plus pour penser que l'interdiction de défricher ne serait point prorogée et encore moins rétablie.

Nous n'aurions donné qu'une idée peu exacte de l'état dans lequel la question s'offre à nos délibérations, si nous passions sous silence les efforts tentés, dans le sein de la Chambre des Députés, pour devancer l'époque où la loi de 1827 devait cesser naturellement d'avoir son effet. Un honorable Député que la Chambre des Pairs s'applaudit de compter aujourd'hui dans ses rangs, M. Anisson-Duperron, proposa, en 1834, de modifier le Titre XV du Code forestier et de rendre immédiatement aux citoyens la libre disposition de leurs bois, quand ces bois ne seraient situés ni sur le sommet ni sur le penchant des montagnes. La

Chambre des Députés discuta cette proposition et l'adopta à une très-forte majorité. Portée à la Chambre des Pairs, elle y fut le sujet d'un rapport qui concluait à son adoption ; l'époque avancée de la session ne permit pas de la mettre en délibération. M. Anisson-Duperron reproduisit sa proposition dans les années 1835, 1836, 1838 et 1839, mais, quoique toujours prise en considération, elle ne fut plus adoptée. Ne croyons pas que des efforts si persévérants soient demeurés sans fruits. Les discussions qui ont eu lieu dans l'une et l'autre Chambre, les rapports de MM. le comte Jaubert et Gillon à la Chambre des Députés, de M. le comte de Mézy à la Chambre des Pairs, et les amples développements dans lesquels l'auteur de la proposition est lui-même entré à plusieurs reprises, ont dissipé les nuages qui entouraient la question du défrichement et en ont rendu facile la solution.

Il résulte de ce qui vient d'être dit, qu'en 1827 le législateur pesa mûrement les inconvénients et les avantages du droit de défricher, et qu'après cet examen attentif, il se décida à promettre aux citoyens, sous la réserve de certaines conditions qui toutes ont été remplies, de les faire jouir, à dater de 1847, de la plénitude de ce droit qu'il retira absolument aux communes et aux établissements publics (1). Nous sommes loin de prétendre qu'il se soit lié lui-même par ses propres déclarations,

---

(1) Art. 91 du Code forestier.

car il est et il doit toujours rester libre d'obéir au vœu de l'intérêt public; et parce qu'il se serait trompé précédemment, on ne devrait pas en conclure qu'il doit persévérer obstinément dans son erreur; mais nous pensons que le Gouvernement en proposant, par le projet de loi dont nous allons examiner les dispositions, de retirer définitivement aux citoyens le droit de défricher leurs bois, sans présenter aucun argument ni aucun fait nouveau à l'appui de sa proposition, reproduit une question qui a été décidée non-seulement en 1791, mais en 1803 et en 1827, car à ces deux dernières époques le droit des citoyens ne fut pas nié, mais seulement suspendu. Nous devons donc, en suivant l'exemple qui nous est donné par M. le Ministre des finances dans l'Exposé des motifs du projet de loi, traiter le fond même de la question, sans nous arrêter sur les points que les discussions antérieures paraissent avoir suffisamment éclaircis.

La considération principale, celle qui embrasse et domine toute cette matière, est prise dans le droit même de propriété, droit qui donne la vie et la force au corps social et auquel on ne peut imposer des restrictions arbitraires sans alarmer tous les intérêts et sans affaiblir le lien même de l'association commune. Il fut un temps où l'Etat était regardé comme plus instruit sur ce qui intéressait les citoyens que les citoyens eux-mêmes, et où le soin de les diriger dans l'exercice de leurs facultés lui appartenait. Il enseignait comment on devait cultiver la terre, exploiter les bois, tisser les étoffes, faire le négoce et le commerce. C'est

sur cette base que reposait l'ancienne science économique. Les peuples furent lents à reconnaître qu'il y avait plus d'inconvénients que d'avantages dans un tel ordre d'idées, et que la liberté, limitée par l'intérêt public, clairement démontré, est en définitive le meilleur instituteur.

Cette vérité règne parmi nous depuis la révolution, mais son empire y est et y sera longtemps encore combattu par des doctrines et des habitudes qui puisent toute leur puissance dans leur ancienneté. Les forêts étaient jadis considérées, en France, comme des propriétés essentiellement royales; leur culture, leur aménagement, leur exploitation faisaient partie du droit public. On croyait nécessaire de prescrire des règles pour le moment et la manière de couper les bois, et de restreindre, en vue du bien de tous, le droit qui appartient à chacun d'user de sa propre chose suivant sa volonté et même suivant ses caprices. La égislation forestière de l'ancien régime, législation rigoureuse, et qui, dans les derniers temps, était, sur plusieurs points importants, tombée en désuétude, découlait de ce principe. Des idées contraires prévalurent en 1791. L'intérêt privé, disait-on alors, est le meilleur juge de ce qui lui convient de faire ou de ne pas faire, et l'intérêt collectif ou public se compose de la réunion de tous les intérêts privés. Si le propriétaire cultive son champ ou exploite ses bois d'une certaine manière, soyez assuré qu'il trouve, dans ce mode de culture ou d'exploitation, le moyen d'accroître ses profits; et puisqu'en augmentant sa propre ri-

chesse, il accroît celle du pays, laissez-le agir sous l'inspiration de son intérêt. Pourquoi l'Etat qui juge les choses d'un point de vue élevé sans doute, mais purement théorique, car l'expérience, en semblables matières, lui manque, interviendrait-il dans des opérations de ce genre? Sera-ce pour prévenir quelques abus, pour réprimer les effets d'un engouement passager? Il peut s'en rapporter aux faits du soin de réprimer les tentatives irréfléchies, les entreprises téméraires, et réserver les mesures préventives pour des circonstances où l'intérêt commun serait véritablement menacé par l'usage absolu des droits individuels.

Nos lois ont adopté en partie ces idées. Les citoyens régissent leur propriété forestière comme ils le jugent convenable. Le Gouvernement n'avait pas, depuis 1791, prétendu leur prescrire un mode de culture, d'aménagement ou d'exploitation de préférence à tout autre; il les laissait sur ce point parfaitement libres; aujourd'hui il demande que la loi lui confère, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, le droit de s'opposer à tout défrichement qui lui paraîtrait contraire à l'intérêt général, et il propose, en outre, de considérer comme défrichement les coupes à blanc étoc dans les bois résineux, et toute exploitation qui aurait pour résultat la destruction des bois, quelle que soit leur nature : en d'autres termes, il réclame le droit d'intervenir dans l'administration des bois possédés par les particuliers, à peu près comme il intervient dans celle des bois possédés par les communes ou par les établissements publics.

Nous allons faire connaître les motifs sur lesquels M. le Ministre des finances appuie cette demande, ainsi que les principales considérations qui ont été présentées en faveur du projet de loi, dans le sein de la commission, par ceux de ses membres qui ont accordé leur plein assentiment à ce projet.

La société, a-t-on dit, ne reconnaît pas de droits absolus, et le droit de propriété est, comme tous les autres, soumis aux restrictions que l'utilité générale réclame. Notre législation atteste, par plus d'un exemple, cette vérité. Il ne s'agit donc pas de savoir si le législateur peut, mais s'il doit, dans l'intérêt public, assigner des limites au droit des propriétaires de bois; or, le doute n'est pas possible.

Les forêts sont une des principales richesses d'un pays. Sans signaler leur influence sur les phénomènes météorologiques, les sources, les cours d'eau, l'assainissement des lieux, on se contente de rappeler que leurs produits servent aux usages domestiques et alimentent une multitude d'industries. Le fer et le bois ne sont-ils pas les deux instruments les plus féconds de l'industrie humaine? Il faut donc, autant qu'on le peut, empêcher le prix du bois de s'élever; il y a là une utilité publique manifeste et durable, et ce n'est pas en permettant de défricher qu'on obtiendra ce bienfait. Plus les forêts seront rares, plus les classes laborieuses souffriront, soit dans leur travail, soit dans leur consommation. L'importation des bois de l'étranger serait un faible palliatif de ce dom-

mage, car ces bois ne pourraient pénétrer, sans que leur prix s'élevât beaucoup, jusque dans les régions centrales d'un pays aussi vaste que la France.

Si nous devons en tout temps veiller à la conservation de nos ressources forestières, combien cette obligation n'est-elle pas plus rigoureuse à une époque où tous nos vœux semblent concentrés sur l'agrandissement de notre puissance navale et sur la construction de ces nombreux chemins de fer qui vont imposer à nos forêts un tribut nouveau et permanent.

Ne nous flattons pas que les propriétaires usent dans une juste mesure du droit qu'on veut leur conférer. Le passé dit ce que serait l'avenir. Le défrichement est, en général, une opération avantageuse pour celui qui l'exécute; or, à notre époque, dans un temps où la passion de faire rapidement fortune tourmente tant de gens, où les pensées dont la réalisation est lointaine manquent d'autorité, où la division des propriétés suit une si rapide progression, il est à craindre que la manie de défricher ne s'empare des particuliers, quelquefois même au préjudice de leurs intérêts, et ne les précipite dans des spéculations dont les effets seraient irréparables, car il faut un jour pour détruire une forêt et un siècle pour la faire renaître.

Les causes qui exciteraient au défrichement dissuaderaient les propriétaires de replanter ou de reboiser. Les plantations sont des entreprises onéreuses, incertaines, dont il faut attendre vingt

ans au moins les produits. Trouvera-t-on beaucoup de particuliers assez riches et assez prévoyants pour faire un tel emploi de leurs capitaux?

Il est utile, sans doute, de livrer à l'agriculture des terres qui, cultivées, rapporteraient plus que plantées; mais, au lieu de dépouiller le sol de son plus bel ornement, ne vaudrait-il pas mieux diriger l'industrie agricole vers ces landes, vers ces friches qui forment un septième environ de la totalité de notre territoire, et dont une si grande portion pourrait aisément devenir productive?

Les plus fécondes industries, celles qui répandent dans le pays le plus de travail et d'aisance, réclament la conservation des forêts où elles puisent le principe même de leur existence. De nombreuses usines se sont fondées dans le voisinage de ces forêts, croyant y trouver toujours un affouage suffisant à leur consommation. Serait-il juste et conforme à l'intérêt général de les frapper tout à coup d'impuissance, dans l'unique but de donner une vaine satisfaction aux propriétaires de bois?

Si l'État semble, d'un côté, porter préjudice à ces propriétaires, en leur ordonnant de ne faire de leur chose qu'un usage déterminé, ne s'efforce-t-il pas aussi, en multipliant les voies de communication de toute sorte, de leur procurer les moyens de tirer de leurs produits le meilleur parti?

Remarquez, a-t-on ajouté, qu'il ne s'agit pas d'interdire d'une manière absolue tout défrichement, mais d'attribuer au Gouvernement, repré-

senté par le Ministre des finances, la faculté de s'opposer, après une enquête impartiale et réfléchie, aux défrichements qui seraient contraires à l'intérêt public. Certes, il n'a pas jusqu'ici abusé de ce droit, puisqu'il a permis de défricher, de 1803 à 1844, 585.000 hectares. Le Code forestier permet de défricher, sans autorisation, les bois clos, les jeunes bois pendant les vingt premières années, et les bois non clos d'une étendue au-dessous de 4 hectares quand ils sont situés en plaine. Le Gouvernement a, de son propre mouvement, élevé ce maximum à 12 hectares. Ce n'est donc pas le droit qui est mis en question, mais l'abus ; et nul ne peut se plaindre d'une mesure conservatrice qui est conforme aux règles sous lesquelles la propriété forestière a été constituée, a existé et s'est transmise de main en main jusqu'à nos jours.

On voudrait que la loi ne frappât de cette servitude que les bois situés sur les montagnes ou sur les pentes, et qu'elle abandonnât ceux des plaines à la libre disposition des propriétaires. Mais cette distinction n'est qu'apparente : où finit la plaine, où commence la montagne? N'irait-on pas au delà de ce qui est exigé, en interdisant absolument, dans les cas même où l'utilité publique n'y serait pas intéressée, tout défrichement de bois situés sur un coteau ou sur une colline? Et si l'on concède à l'administration le droit d'apprécier les demandes en défrichement de ce genre, ne retombons-nous pas complétement sous l'arbitraire qu'on veut proscrire?

Le pouvoir remis au Ministre des finances d'accueillir ou de repousser, sous sa seule responsabilité, les déclarations de défrichement, semble, à quelques personnes, un pouvoir illimité dont l'emploi donne naissance, non pas, si l'on veut, à des abus, mais à des obsessions, à des plaintes, à des récriminations qui gênent le Ministre dans l'exercice paisible et réfléchi de sa prérogative. Mais qu'arriverait-il si ce pouvoir était abandonné aux autorités locales? N'est-il pas évident qu'en désignant le Ministre, la loi a choisi le fonctionnaire public le mieux en mesure de dompter les prétentions individuelles et de faire prévaloir l'intérêt public?

La loi proposée confirme un état de choses qui existe en France depuis plus de quarante années, sans que, en définitive, le pays en ait souffert. Le législateur pourra, plus tard, la modifier et accorder, s'il le juge convenable, une liberté complète aux propriétaires. Rien n'aura été compromis. En serait-il de même si, tous les obstacles levés, il venait à reconnaître qu'il s'est égaré?

Enfin, qu'on veuille bien réfléchir que la contenance du sol forestier se réduit progressivement depuis des temps déjà éloignés; que cette diminution n'a cessé d'inquiéter les Ministres sages et prévoyants, et que l'un de ceux qui ont le mieux mérité cette louange, disait, au commencement du XVIIe siècle : « la France périra faute de bois. »

Nous croyons avoir rappelé, sinon dans toute leur force, au moins avec fidélité, les principaux arguments présentés en faveur du projet de loi.

Il reste maintenant à faire connaître les fondements de l'opinion opposée.

Il ne faut pas, a-t-on répondu, se flatter de dissimuler la gravité de l'atteinte portée au droit de propriété par l'interdiction de défricher. Cette servitude place la propriété forestière des particuliers en France, c'est-à-dire 5.700.000 hectares de bois, en dehors du droit commun, dans une situation que très-peu de peuples, en Europe, ont admise. Il est facile d'estimer l'étendue de la dépréciation causée au sol forestier par cette servitude sans indemnité, car les bois aliénés en vertu de la loi du 25 mars 1831, avec la faculté de défricher, ont été vendus un tiers environ de plus que les autres. La prohibition de défricher réduit donc d'un tiers la valeur du sol forestier de la France.

Si nous ajoutons que les bois des particuliers sont généralement surtaxés par l'effet des évaluations cadastrales, que leur garde et leur conservation sont rendues difficiles et onéreuses par la législation forestière et qu'ils supportent certaines charges qu'on n'impose à aucune espèce d'héritage, on reconnaîtra qu'une lésion profonde est faite à ce genre de propriété, au détriment du droit des citoyens et de l'intérêt du pays dont le capital foncier se trouve d'autant diminué.

Vainement prétend-on que la propriété forestière a été transmise depuis des siècles, de main en main, sous de telles conditions; cette raison aurait pu avoir quelque force en 1791, mais elle n'en a aucune aujourd'hui, puisque les propriétaires sont rétablis, depuis quarante-trois ans, dans leur droit,

dont l'exercice seul a été suspendu par la loi de 1803.

L'utilité publique peut sans doute justifier certaines restrictions au droit de propriété, à la condition toutefois que cette utilité sera évidente et que les propriétaires recevront une juste indemnité. Or, existe-t-il ici de ces motifs graves, pressants qui seuls peuvent justifier une atteinte au plus sacré de tous les droits?

Pour répondre à cette question, il convient de la renfermer dans ses limites véritables, et, avant tout, d'écarter du débat les considérations météorologiques qui ont exercé une si grande influence sur les esprits et décidé, en 1835, la Chambre des Députés à ajourner la proposition de M. Anisson-Duperron, jusqu'au moment où la science aurait réuni les faits propres à déterminer l'action des forêts sur les phénomènes atmosphériques. Ce moment n'est pas arrivé et nul ne peut dire quand il arrivera. Dans le sein de la commission instituée par l'ordonnance royale du 29 mars 1836 pour examiner s'il y avait lieu de rapporter immédiatement l'article 219 du Code forestier, siégeaient deux savants illustres qui ont fait, de ce difficile problème, l'objet de leurs études profondes et de leurs périlleuses investigations. Or, la divergence d'opinion qui éclata entre eux, se chargea de démontrer que la science ne pouvait, en cette matière, offrir au législateur qu'une lumière incertaine. Sans vouloir pénétrer les mystères de ce qui se passe si loin et si haut, en nous contentant des enseignements donnés par une longue expérience,

nous pourrons répondre d'une manière suffisante à la question posée précédemment; mais il faut commencer par établir une distinction qui résulte de la situation des forêts.

Il paraît démontré que les bois placés sur les montagnes et sur leurs penchants retiennent les eaux pluviales, garantissent des contrées entières du fléau des inondations, alimentent les sources et conservent la végétation sur les sommets et sur les pentes abruptes. Nul doute, il y a un intérêt public certain à la conservation de tels bois; et si respectable qu'il soit, l'intérêt privé doit fléchir en cette occasion; mais on ne peut aucunement étendre aux forêts situées en plaine ce qui vient d'être dit de celles qui couronnent les montagnes ou se déroulent sur les pentes.

Et puisqu'il est parlé de l'intérêt public, nous dirons que c'est aussi l'intérêt public qui veut que les terres soient exploitées de la manière la plus productive. Il existe beaucoup de terrains plantés qui rapporteraient davantage s'ils étaient cultivés et réciproquement. Or, interdire aux particuliers d'effectuer cette transformation sous la direction de leur intérêt bien entendu, de ce conseiller si intelligent et si sûr, n'est-ce pas susciter volontairement des obstacles aux développements de la richesse nationale?

Le bois est nécessaire à mille besoins de la vie ou de l'industrie, et un pays privé de forêts, s'il n'a pas d'abondantes mines de houille ou de charbon de terre à sa disposition, est un pays appauvri. Mais s'agit-il de savoir si toutes les forêts de

la France seront ou non détruites? L'État possède 1.101.000 hectares de bois, les communes et les établissements publics 1.869.000, la Couronne 106.000, les particuliers 5.707.000; et en supposant que le lendemain du jour où la loi permettrait de défricher, tous les propriétaires portassent la coignée au pied de leurs arbres, il resterait encore au pays, comme réserve inattaquable, une masse de trois millions d'hectares de bois. Mais une telle supposition n'a rien de sérieux. C'est gratuitement que l'on déclare les particuliers dévorés du besoin de défricher. Ce qui s'est passé après la loi du 25 mars 1831, jette, sur leurs dispositions, à cet égard, une vive lumière. L'État aliéna, en exécution de cette loi, 63.323 hectares avec la faculté de défricher; les particuliers payèrent, comme il a été dit, ces bois un tiers de plus que les autres, et cependant, cinq ans après, en 1836, ils n'avaient usé d'une liberté, achetée si cher, que pour environ 6.000 hectares. Le Gouvernement annonce, en 1831, qu'à l'avenir il accordera la permission de défricher les bois d'une contenance de 12 hectares et au-dessous situés en plaine; depuis il recule même beaucoup cette limite. Cependant les demandes qui comprenaient, en 1831, 6.900 hectares, n'ont pas présenté des chiffres sensiblement plus forts avant les années 1840 et 1841; en 1842, elles retombèrent même à 6.300 hectares. Quand on examine le tableau de ces demandes, on reste étonné du peu d'élévation de la quotité de chacune d'elles; et comme les plus considérables proviennent de con-

trées agricoles où de nouvelles méthodes de culture sont mises en pratique, telles que les départements de l'Aisne, de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais, du Nord, etc., nous devons reconnaître qu'elles sont inspirées moins par un amour aveugle du gain, que par le désir légitime de livrer à l'agriculture des terres qu'elle réclame (1).

Il existe, quoi que l'on puisse penser, peu de pro-

---

(1) Les dix départements qui, de 1828 à 1845, ont demandé l'autorisation de défricher la plus forte contenance de bois, sont :

1°	Aisne.....	14.926 hectares.
2°	Meurthe.....	12.538
3°	Oise.....	11.120
4°	Somme.....	10.120
5°	Pas de Calais....	9.711
6°	Nord.....	9.601
7°	Saône-et-Loire...	9.275
8°	Moselle.....	8.930
9°	Côte-d'Or.....	5.887
10°	Eure.....	4.835.

Les dix qui ont demandé à défricher la plus faible contenance de bois, sont :

1°	Corse.....	7 hectares.
2°	Creuse.....	13
3°	Haute-Vienne...	30
4°	Doubs.....	83
5°	Arriège.....	103
6°	Corrèze.....	132
7°	Haute-Loire.....	143
8°	Cantal.....	146
9°	Seine.....	149
10°	Aude.....	157.

priétés particulières déboisées et rendues stériles par l'imprévoyance des propriétaires. Presque toutes les dévastations ont eu lieu dans les propriétés communales. Ce ne sont pas les citoyens, mais les communes, qui dans ces jours de troubles où le Gouvernement n'exerçait plus sur leurs actes aucun contrôle, ont défriché ou laissé déboiser les montagnes ; ce sont elles qui, encore de nos jours, tolèrent un pâturage destructeur. Que leur faute cesse donc d'être imputée aux particuliers et que l'on éloigne cette chimère d'un défrichement général. Les citoyens convertiront leurs bois en fermes ou en prés, quand ils auront acquis la certitude que cette opération qui exige des avances considérables, dont les profits seront bien vite réduits par la concurrence, tournera à leur avantage. Ceux qui s'aventureront dans des spéculations hasardeuses seront en petit nombre, et leur ruine servira d'avertissement aux imprudents qui seraient tentés de les imiter.

Si la liberté absolue, que nous ne proposons pas d'accorder, était établie, il y aurait certainement des abus ; mais ces abus ne seraient pas aussi grands qu'on le suppose, car les propriétaires des terrains forestiers de deuxième et de troisième qualité, c'est-à-dire des bois situés sur le penchant des montagnes, ne défricheraient pas, puisque les propriétaires des terrains forestiers de la vallée, ou de première qualité, pouvant défricher plus avantageusement une partie des leurs, les bois de la deuxième et de la troisième classe reprendraient une importance qui engagerait à les conserver, et ce sont ces terrains que l'utilité pu-

blique prescrit de ne pas dépouiller. Le défrichement porte avec lui son remède; une forêt détruite dans un canton donne plus de valeur aux bois environnants et les garantit contre la destruction.

Puisque nous semblons admettre comme la conséquence du droit de défricher une certaine hausse dans la valeur des bois, nous devons nous expliquer à ce sujet.

Disons d'abord que les classes laborieuses de la campagne ont un intérêt évident à ce que des terres arables remplacent, dans les pays de plaine, les terres couvertes de bois; car, la culture d'une ferme demandant plus de main-d'œuvre que l'exploitation d'une forêt, il y a profit pour les paysans dans un défrichement, dussent-ils payer plus cher le bois qu'ils consomment. Tel village est né jadis et vit d'un essartement exécuté avec intelligence.

Quant à la consommation des villes, des forges, des manufactures, peut-on craindre le renchérissement des bois quand on considère l'énorme développement que prend l'emploi du combustible minéral? Si de 1827 à 1843 la consommation de ce combustible s'est élevée de 22 à 53 millions de quintaux métriques, malgré le mauvais état et les tarifs rémunérateurs de nos canaux, que sera-ce quand des chemins de fer sillonneront toute la surface de notre territoire et porteront jusque dans la plus petite bourgade la houille et le charbon de terre? Ce ne sera pas du renchérissement des bois qu'on se plaindra alors, mais bien de leur dépréciation, de leur avilissement. Et quand les propriétaires demanderont à transformer leurs

forêts improductives en champs de blé ou en prairies, on leur répondra que les mines de charbon renfermées dans le sein de la terre peuvent un jour s'épuiser; que *le charbon de terre*, ainsi qu'on l'a dit, *n'a point de racines*. Si on objectait que les chemins de fer et les canaux qui apporteront partout la houille, transporteront aussi partout les bois et en maintiendront le prix, nous répondrions qu'alors les propriétaires n'auraient pas d'intérêt à défricher, et que l'interdiction serait sans objet; nous ferons la même réponse à cette autre objection, tirée de la nécessité de garantir un affouage suffisant aux usines élevées en vue d'une fourniture de bois toujours assurée. Si ces usines prospèrent, les propriétaires vendront bien leurs bois et ne concevront pas la pensée de les détruire; si elles s'écroulent, que devient l'objection?

Mais nous ne pensons pas qu'il en puisse être ainsi; nous croyons, au contraire, la propriété forestière destinée, par l'effet des progrès infatigables de la science, qui s'applique chaque jour à tirer la plus grande somme de calorique d'une quantité donnée de combustible; par l'exploitation de plus en plus générale et profonde des mines de charbon, et par la substitution du fer au bois dans les constructions et dans beaucoup d'autres industries, à subir en France une notable dépréciation. En présence d'un tel avenir, il serait contraire à la justice de conserver une servitude, premier élément de cette dépréciation.

D'après les principes économiques qui régissent la France, toute industrie née dans de bonnes conditions a le droit de demander d'être protégée, sur le marché national, contre la concurrence étrangère. Cette protection établit même quelquefois un véritable monopole que des considérations, qu'il est inutile de rappeler ici, justifient ou expliquent; mais jamais il n'a été reçu qu'une industrie nationale pût être protégée par un droit quelconque imposé, à son seul profit, sur une autre industrie de même origine. Ce serait susciter à l'intérieur, entre des intérêts également dignes de faveur, une lutte déplorable. Tel est, cependant, le sort des producteurs de bois en France. Parce que les consommateurs ont intérêt à obtenir ce produit à bon marché, il est interdit aux propriétaires de défricher, comme si leurs droits n'étaient pas aussi respectables que ceux des consommateurs. Si au moins le marché national leur était réservé, la servitude dont leurs bois sont frappés aurait un prétexte; mais il n'en est rien. Les bois à brûler et à construire, venant de l'étranger, ne payent à leur entrée qu'un simple droit de balance, et nous en avons importé, en 1844, pour 39.677.724 francs. Ainsi, la loi, dans le but de procurer à bas prix le bois au consommateur, déprécie, par une restriction rigoureuse, la propriété forestière, et, en outre, livre ses produits à la concurrence étrangère. Nulle autre branche de la production nationale n'est traitée de la sorte. Sous un tel régime, le sol forestier ne donne, et il est aisé de le comprendre, qu'un pro-

duit minime; ainsi, le revenu des bois de l'État est de 26 millions; or, la valeur des arbres et des taillis qui couvrent la totalité du sol s'élevant de 12 à 1300 millions, le produit de cette partie superficielle de la propriété est d'environ 2 pour 100; mais on chercherait vainement l'intérêt du capital représenté par le fonds. Tel est le bilan exact de la propriété forestière dans notre pays.

Les plantations et reboisements sont le seul remède naturel à de trop grands défrichements, or, peut-on croire qu'un propriétaire aventurera ses capitaux dans une opération qui pendant vingt ans au moins ne lui donnera aucun produit et dont la conséquence sera, au bout de ce terme, de frapper de servitude les terres libres qu'il aura transformées en forêts? Cependant ces propriétaires, qu'on représente comme tourmentés de la passion de défricher, n'en ont pas moins planté, depuis 1803, 197.690 hectares, sans parler de ces plantations en cordons ou en bouquets, qui n'étant pas soumises à l'interdiction, se sont répandues, dans plusieurs provinces, telles que la Bretagne, le Bas-Poitou, le Maine, une partie de l'Anjou, la Normandie, le Limousin, la Franche-Comté, et forment, avec les plantations de mûriers, si riches dans les départements du midi, une masse considérable de bois qui fournit presque entièrement au chauffage, à la charpente, au charronnage des habitants de la campagne, et dont il n'est tenu aucun compte quand on évalue la contenance du sol forestier possédé par les par-

ticuliers. Ces plantations isolées devraient être portées en déduction des défrichements qu'ils ont opérés et qui leur sont si sévèrement reprochés.

Des personnes très-versées en ces matières sont convaincues que malgré la diminution du sol forestier proprement dit, la France produit aujourd'hui autant de bois qu'en 1791, opinion qu'il est aussi difficile de combattre que d'appuyer sur des preuves positives, mais que le prix moyen du bois aux deux époques semble confirmer.

Des plantations nombreuses ont eu lieu, comme on vient de le voir, sans aucun encouragement de la législation ni du Gouvernement, car la remise de l'impôt pendant vingt ans, prononcée par le Code forestier, est un acte de stricte justice et nullement de faveur, puisqu'un bois ne commence à donner quelque produit qu'après ce laps de temps. Que le propriétaire qui songe à planter ne soit plus arrêté par la pensée qu'un jour son héritage sera frappé d'interdit, que l'immunité d'impôt soit prolongée, que l'État accorde aux planteurs des primes pour chaque hectare qui aura réussi, que l'administration forestière distribue gratuitement ou à bas prix les graines et les replants qui ne lui sont pas nécessaires, que les entraves que rencontrent les particuliers quand ils veulent planter le long des routes ou des chemins soient levées, que l'administration forestière rentre en possession de diriger les plantations le long des routes royales, alors on pourra, en toute confiance, accorder la liberté de défricher, car la production du bois sera toujours maintenue,

par les efforts communs de l'État et des citoyens, au niveau des besoins réels du pays.

La liberté de défricher est donc, qu'on le sache bien, l'excitation la plus efficace aux plantations, et aussi longtemps que cette liberté ne sera pas rendue aux particuliers, il ne faudra pas espérer de voir se couvrir de forêts les terres impropres à la culture ou de mauvaise qualité.

L'approvisionnement de la marine militaire et de la marine marchande réclame, nous le savons, la conservation de ces vieux arbres que le cours d'un siècle suffit à peine pour porter à toute la puissance de leur développement; mais à cet égard il ne faut pas se nourrir d'illusions : le temps des futaies est passé. La tendance générale est depuis longtemps de convertir les futaies pleines en taillis avec des réserves de baliveaux, et il survit à peine le cinquantième de l'étendue des forêts des particuliers en massifs de futaie. Les calculs sur l'intérêt composé du capital que représente un arbre de haute futaie, et l'idée mal fondée que les futaies nuisent au taillis, ont entraîné la destruction d'une grande quantité d'arbres nécessaires aux constructions navales. Cette perte est regrettable, mais ne croyons pas que la France soit réduite à aller s'approvisionner, à grands frais, chez les peuples du nord, des bois dont sa flotte a besoin; elle possède dans la Guyane et en Corse des réserves immenses dont elle pourra, quand elle le voudra, tirer le plus utile parti. La Guyane n'est qu'une vaste forêt où abondent toutes sortes de bois qui égalent nos meilleures espèces, et

dont quelques-unes même leur sont supérieures. La Corse contient 56.000 hectares de forêts riches de la plus belle essence de chêne, de hêtre et de sapin. Ajoutons que les bois des communes, des établissements publics et de l'État, soigneusement entretenus, nous offriraient encore, pour la consommation de notre force navale, des ressources précieuses. L'extinction totale de la haute futaie dans les bois des particuliers est assurément un motif de regrets, mais non une raison pour maintenir l'interdiction de défricher.

L'objection que la faculté de défricher existe et que l'exercice de cette faculté reste seulement soumis au contrôle d'un Ministre responsable, qui n'agit et ne peut agir qu'en vue de l'utilité publique, n'a pas en elle-même beaucoup de force. Si le pouvoir du Ministre est nécessairement arbitraire, on ne peut pas dire qu'il y ait liberté, or il suffit de jeter les yeux sur le Titre XV du Code forestier pour se convaincre que le Ministre est le juge souverain des demandes de défrichement; qu'il prononce sans enquête, sans information nouvelle, et en s'éclairant, tout au plus, de l'avis des fonctionnaires publics qui déjà ont prononcé. Si réfléchies, si équitables que soient ses décisions, les propriétaires dont les demandes ont été repoussées ne manquent pas de se dire les victimes d'une injustice, de citer l'exemple prétendu d'un ami, d'un voisin, qui plus puissant ou mieux soutenu a su faire réussir une demande moins fondée, et d'accuser le Gouvernement de ne pas avoir reculé devant la pensée de vendre une partie de

ses propres forêts, avec la faculté de les défricher, quand son intérêt la lui a suggérée. Il est incontestable que l'Etat, quand il a vendu, en vertu de la loi du 25 mars 1831, 63.000 hectares de bois avec cette permission; lorsqu'il a, de 1827 à 1844, autorisé les communes et les établissements publics à en défricher eux-mêmes 24.423, s'est exposé à la critique, de songer moins à la conservation du sol forestier, qu'à réserver à son profit un véritable monopole. Mais ces plaintes ne sont pas toutes également fondées, et nous ne les rappelons que pour montrer de combien de difficultés est entouré l'usage du droit conféré temporairement au Ministre par le Code forestier et dont le projet de loi demande la consécration définitive.

Ce droit ne reposant pas sur une utilité publique clairement démontrée et blessant profondément l'intérêt privé, les particuliers se croient permis de recourir à des moyens détournés pour en paralyser l'effet. Les uns coupent leurs bois à blanc étoc et livrant ensuite ces terrains dépouillés au pâturage des troupeaux, empêchent les bois de renaître; les autres profitant de la disposition du Code forestier qui excepte de la servitude les parcs ou jardins clos et attenant aux habitations, entourent leurs bois d'une clôture simulée et après avoir construit une chaumière au milieu de ces bois, se livrent, sans faire aucune déclaration, au défrichement. L'administration invoque vainement l'esprit de la loi au secours du texte, et de là des procès où elle ne triomphe pas toujours. Le Gouvernement veut aujourd'hui prévenir le retour

de ces actes abusifs et il propose de déclarer que les coupes à blanc étoc dans les bois résineux et toute exploitation qui aurait pour résultat la destruction des bois, soient considérées comme des défrichements. Rien de plus naturel, dans le système du Gouvernement, que cette proposition, car des propriétaires se dérobent, à l'aide de subtilités, aux prescriptions de la loi ; mais il n'en est pas moins vrai qu'à l'avenir les particuliers ne pourraient plus exploiter leurs bois que sous le contrôle de l'administration; que celle-ci aurait le pouvoir d'exclure certains modes d'exploitation, ce qui équivaudrait à en imposer certains autres; or l'exploitation étant la conséquence de l'aménagement, l'État deviendrait, par le fait, l'arbitre de cette dernière opération, et les bois des particuliers, grevés d'une nouvelle servitude qui les déprécierait encore davantage, passeraient sous l'empire si redouté du régime forestier de 1669, sans même que le but de sa loi soit effectivement atteint, car aucune disposition prohibitive ne pourra jamais empêcher un propriétaire résolu à détruire son bois de le réduire, en le livrant au pâturage, à l'état de broussailles. Le Gouvernement ne s'est pas proposé un tel résultat, mais il y a été conduit par ses propres doctrines.

Nous venons d'exposer en les réduisant à ce qu'ils ont d'essentiel, les motifs présentés par la majorité de la commission à l'appui du droit des particuliers de défricher leurs bois. Elle a, en résumé, pensé que le système prohibitif était contraire au droit et aux intérêts des citoyens, nuisi-

ble aux progrès de l'agriculture, à la bonne conservation des forêts, aux plantations et aux reboisements ainsi qu'à l'accroissement du capital et du revenu national, et qu'on pouvait bien alléguer en sa faveur des théories surannées, des craintes sans fondement, mais non l'utilité publique.

Après avoir décidé cette question de principe, la commission s'est attachée à résoudre une difficulté d'application dont nous chercherons d'autant moins à dissimuler la gravité, qu'elle a longtemps préoccupé et qu'elle a même partagé les commissions de la Chambre des Députés qui ont précédemment étudié cette matière.

Lorsque nous avons réclamé pour les citoyens le droit de disposer librement de leurs bois, nous ne revendiquions pas en leur faveur une liberté absolue, sans limites, car nous ne reconnaissons pas de liberté de ce genre. La conservation des forêts situées sur le sommet ou sur le penchant des montagnes, exigée par de nombreux motifs, est incontestablement d'utilité publique. Ici l'intérêt de tous doit l'emporter sur l'intérêt de quelques-uns. Alors se présente une objection, qui dirigée en apparence contre une des conséquences du principe de liberté, n'en attaque pas moins ce principe par la base.

Il est impossible, dit-on, de définir exactement et d'une manière générale ce que l'on entend par *le sommet* ou *le penchant d'une montagne*. Ici une montagne se termine brusquement, là elle prolonge au loin ses pentes qui s'abaissent insensiblement pour se confondre avec la plaine. Comment

indiquer le lieu précis où cesse la pente et où commence la plaine? La fixation d'un degré quelconque d'inclinaison ne ferait disparaître aucun embarras, car cette inclinaison n'est pas le seul motif déterminant de la prohibition, il en existe d'autres qui résultent de circonstances locales dont il faut tenir compte et qu'on ne peut assujétir à une règle commune. La loi est donc impuissante en cette matière, et il faut remettre à l'autorité publique, le soin de décider si un bois est ou n'est pas situé sur une pente et si, étant situé sur une pente, son défrichement peut nuire à l'intérêt public; mais on vient de reconnaître que dans une infinité de cas la détermination de ce fait et de cet intérêt serait incertaine, difficile, contestable; l'autorité exercera donc, comme par le passé, un pouvoir arbitraire et, en définitive, la position des citoyens restera, sous le prétendu régime de liberté, ce qu'elle était sous le régime prohibitif.

Nous ne croyons pas que l'on puisse tirer des inductions contraires à un principe, de quelques restrictions imposées, dans des vues d'ordre et d'utilité publique. Si ces restrictions sont sagement limitées, si en les adoptant on n'abandonne à l'arbitraire que ce qui ne peut lui être enlevé, loin de devenir un argument contre le droit, elles contribuent à le fortifier, en le garantissant contre les abus qui menaceraient son existence. Telles sont les pensées qui ont dirigé la commission quand elle a entrepris de poser des bornes à la faculté de défricher.

La définition d'un terrain en pente ne pou-

vant être donnée par la loi, il convient d'attribuer soit au pouvoir central, soit aux autorités locales, le droit de prononcer sur les cas particuliers à mesure qu'ils se présenteront.

Pour remédier à ce qu'il y aura toujours de variable, de douteux et par conséquent d'arbitraire dans cette manière de procéder, on a proposé de dresser à l'avance un état des départements, arrondissements et cantons qui, à titre de pays de montagnes, continueraient d'être soumis à la prohibition du défrichement, en telle sorte, que dans les autres contrées, les propriétaires de bois fussent tirés de toute incertitude sur l'étendue de leurs droits. A l'appui de ce système, on citait l'article 161 de l'ordonnance du 1er août 1827, rendue pour l'exécution du Code forestier, qui enjoint au Ministre de la marine de dresser un tableau des départements, arrondissements et cantons qui ne devaient pas être assujétis à l'exercice du droit de martelage pour les constructions navales ; en effet, ce tableau a été dressé sans difficulté. On ajoutait que les éléments du travail dont il est question, se trouvent entre les mains de l'administration forestière qui pourrait sans peine l'entreprendre et l'achever en peu de temps.

La commission pense que la confection d'un tableau de ce genre exigerait de longues et difficiles recherches, et occasionnerait, en outre, des dépenses considérables dont probablement l'Etat, les départements ni les particuliers ne voudraient se résigner à supporter le fardeau; car il s'agirait de rien moins que de dresser, au point de

vue du défrichement, un cadastre raisonné et topographique de la propriété forestière. Ce travail devrait embrasser tous les départements de la France, partout il faudrait instituer des commissions composées de propriétaires, d'agents forestiers et d'arbitres désintéressés dans les questions à résoudre; charger ces commissions de faire des enquêtes *de commodo et incommodo*, communiquer ces enquêtes aux conseils d'arrondissement et de département, et, enfin, les faire reviser et homologuer par l'autorité supérieure; il faudrait, en un mot, accomplir, sur tous les points du territoire, les formalités qui deviendraient nécessaires si, à un jour donné, tous les propriétaires de bois demandaient au Ministre des finances l'autorisation de défricher. Supposer que ce travail gigantesque puisse être exécuté selon les règles d'une sage et judicieuse investigation, en un petit nombre d'années, ce n'est pas se former une idée exacte de la vivacité des intérêts et des prétentions qui seraient mis tout à coup en présence, ni des obstacles matériels qui entraveraient un travail dont le premier acte devrait être l'examen attentif et répété de la situation d'une multitude de lieux.

Le système dont nous venons d'indiquer les éléments offre l'avantage de libérer définitivement de toute servitude les bois dont la conservation n'importe pas à la chose publique. Mais est-il vrai que cette fixation définitive et invariable de la prohibition sur certaines propriétés soit un si grand avantage? Par l'effet de circonstances que l'on ne saurait prévoir, il pourra devenir un jour indiffé-

rent de conserver telle forêt qu'on frappe aujourd'hui de servitude et réciproquement. Revisera-t-on le cadastre forestier à certaines époques ? alors on lui ravit la fixité, c'est-à-dire le seul avantage qui puisse être allégué en sa faveur.

L'objection que la servitude continuera d'être le droit commun, et de planer sur tous les bois possédés par les particuliers, semble peu fondée. Il existe une très-grande quantité de forêts dont la situation ne peut faire naître aucun doute : celles-ci entreront de plein droit en possession de la liberté ; et si les propriétaires de ces bois sont encore obligés de faire une déclaration, en cas de défrichement, cet acte sera de pure forme, et ne servira qu'à éclairer l'administration et la science sur les variations du sol forestier. La sagacité de l'intérêt privé saura concentrer l'incertitude du droit sur les seules forêts qui ne doivent pas être défrichées.

Quelque séduisante que paraisse l'idée de dresser le tableau des bois situés sur le sommet ou le penchant des montagnes, d'en déclarer la conservation d'utilité publique, et d'affranchir ensuite tous les autres, la commission n'a pas cru devoir l'adopter, et elle a été conduite à examiner si la législation actuelle, légèrement modifiée, ne pourrait pas satisfaire à tous les besoins du nouveau régime qu'il s'agit d'établir. Rappelons brièvement les dispositions du Code forestier relatives au défrichement des bois possédés par les particuliers.

Aucun propriétaire ne peut arracher ni défricher ses bois qu'après en avoir fait la déclaration à la sous-préfecture six mois d'avance, durant lesquels

l'administration peut faire signifier son opposition au défrichement. Dans les six mois, à dater de cette signification, il est statué sur l'opposition par le préfet, sauf le recours au Ministre des finances.

La loi, comme on le voit, s'est contentée de poser les règles générales de cette forme de procéder, mais la pratique les a développées. Ainsi, un particulier annonce l'intention de défricher ses bois, aussitôt l'agent forestier, stipulant pour l'administration qu'il représente, et, par conséquent, peu favorable aux défrichements, examine si celui qui est annoncé peut s'opérer sans dommage, consulte ses supérieurs, et si l'opinion que la demande est contraire à l'utilité publique prévaut, il forme son opposition. Pour juger en premier ressort cette opposition, le préfet se place à un point de vue différent et plus élevé, il considère l'intérêt général du pays et l'intérêt plus restreint du département qu'il administre, quant à la consommation et au prix du bois; puis l'intérêt spécial de la localité, eu égard à la situation des lieux, à l'alimentation des sources, au cours des eaux, au soutènement des terres; il rapproche de ces intérêts si variés, l'intérêt du propriétaire, prend l'avis du maire de la commune, de l'ingénieur des ponts et chaussées ou de l'agent voyer, et prononce.

Le préfet a pu prêter une oreille trop favorable aux sollicitations du propriétaire ou aux réclamations des autorités locales, il a pu ne pas tenir la balance égale entre les deux parties : un recours est ouvert à chacune d'elles devant le Ministre des finances qui, renfermé dans une sphère où

ne pénètrent pas les petites passions ni les terreurs imaginaires, et ne prenant en considération que les motifs qui ont inspiré le législateur lui-même, contrôle ce qui a été fait, provoque de nouvelles études s'il les croit utiles, et rend une décision nécessairement impartiale, sur laquelle il ne lui est pas interdit de revenir plus tard si les circonstances se modifient. C'est ainsi qu'est appliqué l'article 219 du Code forestier, et l'on ne peut nier que la part ne soit faite avec équité, dans cette manière de procéder, à tous les intérêts.

Cependant elle est depuis longtemps l'objet de critiques assez vives. On prétend que l'enquête par le préfet, en supposant qu'elle ait toujours lieu, est purement volontaire et sans règles déterminées; que plus le Ministre est libre dans sa décision, plus il se trouve en butte aux poursuites de l'intérêt privé et aux influences politiques; que décider sans une information publique des questions qui touchent au droit de propriété, est un usage contraire à l'esprit de nos institutions et à nos mœurs nouvelles, usage qui a donné naissance à cette opinion, fausse sans doute, mais très-regrettable, que les permissions de défricher dégénèrent souvent en de pures faveurs, accordées aux uns, refusées aux autres, en dépit de toute considération d'intérêt public.

Sans rechercher ce qu'il peut y avoir de fondé dans ces objections, nous dirons que vraisemblablement le législateur aurait introduit quelques garanties de plus en faveur des citoyens, dans l'article 219, si, à ses yeux, les dispositions de cet

article n'eussent pas été purement transitoires. Ce qu'il n'aurait pas manqué de faire s'il se fût trouvé dans la position où nous sommes, nous essayerons de le réaliser.

Le seul inconvénient réel du mode de procéder actuellement en vigueur, consiste en ce que le préfet et le Ministre ne peuvent pas appuyer leurs décisions sur une enquête publique, qui réunisse tous les caractères de l'impartialité. Il ne suffit pas, en effet, qu'un acte du Pouvoir soit juste, il faut encore que chacun ait la conviction qu'il l'est. Nous ne proposons donc pas, comme l'ont fait les commissions de la Chambre des Députés de 1835 et de 1836, de déférer au conseil d'État la décision définitive, en ne laissant au Ministre que le droit de prononcer en premier ressort, sur l'avis des agents forestiers et du préfet, parce que l'affaire dont il s'agit est administrative et nullement contentieuse; mais nous demandons qu'avant de prononcer, le préfet soit tenu de prendre l'avis d'une commission dont l'intervention s'harmonisera parfaitement, comme on va le montrer, avec les formalités prescrites par l'article 219 du Code forestier.

D'après l'article 1er du projet de la commission, aucun particulier ne pourra arracher ni défricher ses bois qu'après en avoir fait la déclaration, au moins six mois d'avance, à la sous-préfecture et à la mairie de la commune de la situation des bois; la déclaration sera publiée et affichée par les soins du maire.

Le Code forestier ne prescrit pas de faire une

déclaration à la mairie; mais l'enquête publique devant avoir lieu, il importe que tous les intéressés soient prévenus et mis en demeure d'apporter à cette enquête leur contingent de lumières.

L'administration forestière pourra, dans ce délai de six mois, faire signifier au propriétaire son opposition au défrichement, si le bois est situé sur le sommet ou le penchant des montagnes, sur les dunes ou à une distance du Rhin moindre de 5 kilomètres. Il ne pourra être fait d'opposition pour aucun autre motif.

L'administration forestière aura donc le droit de s'opposer à un défrichement, par ce seul motif que les bois seront situés sur le sommet ou le penchant d'une montagne; mais le préfet et le Ministre qui prononceront sur la validité de l'opposition, devront examiner deux faits distincts; à savoir, si les bois sont effectivement situés sur le sommet ou le penchant d'une montagne, et si leur conservation est d'intérêt public; car l'opposition de l'administration forestière implique la coexistence de ces deux faits, bien qu'il n'y en ait qu'un seul d'allégué.

Quoiqu'il soit peu probable que les particuliers songent à défricher des bois situés sur des dunes, c'est-à-dire sur un fonds de sable impropre à la culture; nous proposons, pour plus de sûreté, de maintenir la prohibition sur ce genre de forêts; quant à l'interdiction de défricher, sans autorisation, les bois à une distance du Rhin moindre de 5 kilomètres, elle est la conséquence du droit accordé à l'administration, par l'article 136

du Code forestier, de se fournir de bois dans les forêts des particuliers pour l'endiguage et le fascinage des bords de ce fleuve, en cas d'insuffisance des bois de l'État et de ceux des communes.

Aussitôt que le sous-préfet a reçu l'opposition formée par l'administration forestière, il la transmet au préfet qui réunit la commission d'enquête. Nous proposons de composer cette commission de cinq membres ainsi désignés : le juge de paix du canton où les bois sont situés, le membre du conseil général de département, et le membre du conseil d'arrondissement qui représentent le même canton, le maire de la commune de la situation des bois, et l'ingénieur de l'arrondissement. Le juge de paix exercera les fonctions de président. Il sera pourvu par le préfet au remplacement des membres absents ou empêchés. Si les bois sont situés dans plusieurs cantons, le préfet ne réunit pas plusieurs commissions, il ne convoque que la commission du canton où se trouve la plus forte portion des bois.

La commission se transportera sur les lieux, examinera la situation des bois, recherchera s'il y aurait un dommage public à les défricher, recevra les observations du propriétaire et des habitants, et rédigera un procès-verbal, qu'elle adressera au sous-préfet.

Cette commission, dans le sein de laquelle les intérêts locaux, peu favorables à l'extension du droit de défricher, auront une large représentation, devra décider des questions délicates, obscures, variables selon les pays; mais elle saura

triompher de ces difficultés, comme l'administration en triomphe, chaque fois qu'elle applique le paragraphe 3 de l'article 223 du Code forestier, qui affranchit de l'interdiction les bois d'une étendue au-dessous de quatre hectares quand ils ne sont pas situés sur *le sommet ou la pente d'une montagne*, ainsi que l'art. 225 qui exempte de tout impôt pendant vingt ans les semis et plantations sur *le sommet et le penchant des montagnes;* et si la commission se laissait égarer par des préventions, le préfet ou le Ministre ne manqueraient pas des moyens de découvrir et de faire prévaloir la vérité.

Après avoir reçu le procès-verbal, le préfet prononcera sur l'opposition, sauf le recours du propriétaire ou de l'administration forestière au Ministre des finances.

Nous n'imposons pas un délai fatal à chacun de ces actes, mais nous croyons convenable de conserver le deuxième paragraphe de l'article 219 du Code forestier portant que, si dans les six mois, après la signification de l'opposition, la décision du Ministre n'a pas été rendue et signifiée au propriétaire des bois, le défrichement pourra être effectué. En effet, les demandes de défrichement devenant moins nombreuses et plus faciles à examiner, le délai précédemment adopté pourrait être restreint, mais non prolongé.

La commission propose de conserver les articles 220, 221, 222 du Code forestier relatifs à la répression des défrichements opérés en contravention à la loi; l'article 224 sur la prescription des actions ayant pour objet des défrichements de ce

genre, l'article 225 qui accorde une exemption d'impôt pendant vingt ans aux propriétaires qui auront exécuté des semis et plantations de bois sur le sommet et le penchant des montagnes et sur les dunes; mais elle pense que les paragraphes 2 et 3 de l'article 223 doivent être supprimés.

Cet article excepte de la servitude de ne pouvoir être défrichés sans autorisation, les jeunes bois pendant les vingt premières années après leur semis ou plantation. Cette réserve est fondée et peut être appliquée sans inconvénient aux plantations exécutées sur le sommet ou la pente des montagnes. Un propriétaire qui s'aperçoit, avant que ses bois aient atteint leur complet développement, qu'il a fait une opération malencontreuse, ne peut être contraint de conserver de tels bois, qu'il aurait au surplus tous les moyens de détruire, en dépit de la loi, si tel était son intérêt; mais le § 2 du même article étend l'exemption aux parcs ou jardins clos et attenant aux habitations; or des bois situés sur des pentes de montagnes, alimentant des sources, modérant le cours des eaux pluviales, peuvent être renfermés dans des parcs, et il y a un intérêt public à ce qu'ils ne soient pas détruits. Quant au paragraphe 3, qui n'exempte de la prohibition les bois non clos, d'une étendue au-dessous de quatre hectares, que quand ils ne sont pas situés sur le sommet ou la pente d'une montagne, notre projet de loi le rend inutile. On voit donc que, dans le système de la commission, l'économie du titre XV du Code forestier est respectée, et que, si on remplaçait les mots *dispositions transitoires* qui sont

en tête de ce titre, par ceux-ci : *du défrichement des bois appartenant aux particuliers*, le projet de loi dont nous venons d'entretenir la Chambre, ne porterait aucun trouble dans la sage ordonnance de nos lois forestières, à la suite desquelles il viendrait naturellement se placer.

Messieurs, quoique votre commission, en vous proposant de rendre aux citoyens la libre disposition de leurs bois, ne fasse autre chose que de suivre l'avis qui a prévalu au sein de toutes les commissions qui, dans cette Chambre ou dans l'autre, ont approfondi cette matière, elle sait que son opinion rencontrera d'anciennes et fortes préventions, dernier débris des doctrines économiques qui régnaient autrefois en France, mais elle est persuadée que quiconque portera dans l'examen de cette grave question un esprit dégagé de tout préjugé, reconnaîtra avec elle que l'interdiction de défricher affaiblit le droit de propriété, diminue la richesse du pays, nuit aux progrès de l'agriculture, détourne les citoyens de planter ou de reboiser, porte préjudice à la bonne administration des bois, et blesse avec d'autant moins de raison et de justice l'intérêt privé, qu'il ne ferait de la liberté qu'un usage profitable à la fortune publique. C'est animée de cette conviction qu'elle vous propose d'adopter des amendements qui renferment la prohibition de défricher dans des limites étroites, mais suffisantes, pour que l'intérêt général soit préservé contre tout dommage réel.

La commission ne croit pas que le libre défrichement fasse diminuer autant qu'on le redoute la ri-

chesse forestière de la France; elle pense, au contraire, qu'en levant l'interdiction on lèvera l'obstacle qui s'oppose à ce que les particuliers transforment en bois leurs terrains de qualité médiocre ou mauvaise; cependant elle ne méconnaît pas l'influence que peuvent exercer des encouragements distribués par l'État avec discernement et mesure, et, en terminant, elle exprime le vœu que M. le Ministre des finances présente aux Chambres une loi, complément naturel de la nôtre, qui provoque plus vivement les citoyens et les communes à planter ou à reboiser leurs propriétés, que ne peut le faire la législation actuelle dont la munificence n'est qu'apparente. Ainsi tous les intérêts légitimes seront garantis, toutes les justes appréhensions dissipées, et les principes généraux de notre droit public pourront sans nul danger régir désormais la propriété forestière.

PROJET DE LOI

PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions transitoires contenues dans les articles 219 à 224 du Code forestier, continueront à recevoir leur exécution, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, sauf les modifications ci-après.

ART. 2.

Dans les cas où, conformément à l'article 219, il y aura recours des parties au Ministre des finances, l'avis du préfet sera accompagné de celui des

conseils municipaux de la commune où les bois seront situés, et des communes limitrophes.

ART. 3.

Le rejet des demandes de défrichement sera prononcé par ordonnance royale, insérée en extrait au Bulletin des lois.

ART. 4.

Les coupes à blanc étoc dans les bois résineux, et toute exploitation qui aurait pour résultat la destruction des bois, quelle que soit leur nature, seront considérées comme défrichement.

ART. 5.

L'exception mentionnée dans le § 3 de l'article 223 ne sera applicable qu'aux parcs et jardins clos de murs, de haies ou de fossés, et attenant à une habitation principale, construite depuis dix ans au moins.

AMENDEMENTS

PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.

ARTICLE PREMIER.

Aucun particulier ne pourra arracher ni défricher ses bois qu'après en avoir fait la déclaration au moins six mois d'avance, à la sous-préfecture et à la mairie de la commune où les bois sont situés. La déclaration sera publiée et affichée par les soins du maire.

L'administration forestière pourra, dans ce dé-

lai de six mois, faire signifier au propriétaire son opposition au défrichement si le bois est situé sur le sommet ou le penchant d'une montagne, sur des dunes ou à une distance du Rhin moindre de cinq kilomètres. Il ne pourra être fait d'opposition pour aucun autre motif.

ART. 2.

Quand l'opposition lui sera parvenue, le préfet convoquera une commission qui examinera si les bois dont le défrichement est déclaré se trouvent dans la catégorie de ceux indiqués en l'article précédent, et si leur conservation est d'intérêt public.

ART. 3.

La commission sera composée du juge de paix du canton de la situation des bois, du membre du conseil général de département et du membre du conseil d'arrondissement qui représentent le même canton, du maire de la commune où sont situés les bois, et de l'ingénieur de l'arrondissement. La présidence appartiendra au juge de paix.

Le préfet pourvoira au remplacement des membres de la commission absents ou empêchés.

Si les bois sont situés dans plusieurs cantons, l'enquête sera faite par la commission du canton où se trouve la plus forte portion de ces bois.

ART. 4.

Après avoir reçu le procès-verbal de la commission, le préfet statuera sur l'opposition, sauf le recours au Ministre des finances.

ART. 5. (Art. 219 du Code forestier.)

Si dans les six mois, après la signification de l'opposition, la décision du Ministre n'a pas été rendue et signifiée au propriétaire des bois, le défrichement pourra être effectué.

ART. 6. (Art. 220 du Code forestier.)

En cas de contravention à l'article premier, le propriétaire sera condamné par le tribunal correctionnel à une amende calculée à raison de cinq cents francs au moins, et de quinze cents francs au plus, par hectare de bois défriché, et, en outre, à rétablir les lieux en nature de bois dans le délai qui sera fixé par le jugement, et qui ne pourra excéder trois années.

ART. 7. (Art. 221 du Code forestier.)

Faute par le propriétaire d'effectuer la plantation ou le semis dans le délai prescrit par le jugement, il y sera pourvu à ses frais par l'administration forestière, sur l'autorisation préalable du préfet, qui arrêtera le mémoire des travaux faits, et le rendra exécutoire contre le propriétaire.

ART. 8. (Art. 222 du Code forestier.)

Les dispositions des articles 1, 6 et 7 sont applicables aux semis et plantations exécutés par suite de jugements en remplacement de bois défrichés.

ART. 9. (§ 1er de l'art. 223 du Code forestier.)

Seront exceptés des dispositions de l'article 1er les jeunes bois pendant les vingt premières années après leur semis ou plantation, sauf le cas prévu en l'article précédent.

ART. 10. (Art. 224 du Code forestier.)

Les actions ayant pour objet des défrichements commis en contravention à l'article 1er se prescriront par deux ans, à dater de l'époque où le défrichement aura été consommé.

ART. 11. (Art. 225 du Code forestier.)

Les semis et plantations de bois sur le sommet et le penchant des montagnes et sur les dunes seront exempts de tout impôt pendant vingt ans.

ART. 12.

Le titre XV du Code forestier est abrogé.

ISTIQUE

forestier de 179

E DU SOL FORESTIER. — SOL FORESTIER.

PROPRIÉTAIRES.		1827	De l'an xi	De 1791
Couronne.	Particuliers.	844.	à 1844.	à 1844.
h.	h.	h.	h.	h.
120.882	6.074.615	.....	.....	..9.589.869
	+ 32.109			
	6.106.724			
120.882				
	9.294			
	6.116.018			
120.882	5.733.590	2.653		
	+ 133.316			
	5.866.906			
13.953				
	102.387			
	5.969.293			
	261.701			
106.929	5.707.592	5.341	8.785.341	8.785.341
		.312	332.545	804.528

N° 47.

RÉSUMÉ STATISTIQUE

Des changements subis par le sol forestier de 1791 à 1844.

		CONTENANCE DU SOL FORESTIER. PAR CATÉGORIE DE PROPRIÉTAIRES.					DIMINUTION DU SOL FORESTIER.				
		ÉTAT.	Communes et établissements publics.	Couronne.	Particuliers.	TOTAL.	De 1791 à l'an XI.	De l'an XI à 1827.	De 1827 à 1844.	De l'an XI à 1844.	De 1791 à 1844.
		h.	h.	h.	h.	h.	h.	h.	h.	h.	h.
Contenance du sol forestier en 1791		1.360.492	2.033.880	120.882	6.074.615	9.589.869	9.589.869				9.589.869
Modifications survenues de 1791 à l'an XI — Mutations résultant — des aliénations		20.476	11.633		+ 32.109						
Mutations résultant — de la suppression du domaine de la Couronne		1.340.016 + 120.882	2.022.247	120.882	6.106.724						
		1.460.898									
Plantations		1.386	382		9.294	11.062					
		1.462.284	2.022.629		6.116.018	9.600.931					
Défrichements et déboisements		5.173	100.835		377.037	483.045					
Contenance en l'an XI (1802-1803)		1.457.111	1.921.794	0	5.738.981	9.117.886	9.117.886	9.117.886		9.117.886	9.117.886
							Dim. 471.983				
Modifications survenues de l'an XI à 1827 — Mutations résultant — des aliénations		168.800	+ 5.673		+ 163.127						
Mutations résultant — du rétablissement du domaine de la Couronne		1.288.311 120.882	1.927.467	+ 120.882	5.002.108						
		1.167.429									
Plantations		20.401	8.141		95.303	123.845					
		1.187.830	1.935.608		5.997.411	9.241.731					
Défrichements et déboisements		3.001	32.256		263.821	299.078					
Contenance en 1827		1.184.829	1.903.352	120.882	5.733.590	8.942.653		8.942.653	8.942.653		
							Diminution.	175.233			
Modifications survenues de 1827 à 1844 — Mutations résultant — des aliénations		115.604	17.712		+ 133.316						
Mutations résultant — de la révision de la Liste civile		1.069.225 + 13.953	1.885.640	13.953	5.866.906						
		1.083.178									
Plantations		18.614	7.811		102.387	128.812					
			1.893.451		5.969.293	9.071.465					
Défrichements et déboisements			24.423		261.701	286.124					
Contenance du sol forestier en 1844		1.101.792	1.869.028	106.929	5.707.592	8.785.341			8.785.341	8.785.341	8.785.341
								Diminution.	157.312	332.545	804.528

la population, le déplacement des intérêts ou des personnes, la création de besoins jusqu'alors inconnus; enfin, les mutations nombreuses et impossibles à prévoir, que le temps dans sa marche fait naître sous ses pas, sont autant de causes qui tendent sans cesse, et quelquefois très-promptement, à rompre la parfaite concordance qui doit exister entre ces lois réglementaires et l'objet auquel elles s'appliquent. C'est un inconvénient inhérent à ces sortes de matières, et auquel il faut que le législateur se soumette; mais il lui est prescrit aussi d'éviter avec soin de s'y exposer, lorsque rien ne l'y oblige; et peut-être est-il permis de dire que, dans ces derniers temps, le pouvoir législatif ne s'est pas toujours montré assez soucieux de s'y soustraire.

Le projet de loi sur lequel nous avons à appeler votre attention, Messieurs, offre un argument puissant à l'appui de la vérité de cette réflexion, qui s'est d'abord présentée à l'esprit de votre commission dans l'accomplissement de sa tâche. Il tend à introduire quelques modifications dans la loi du 22 mars 1831 sur la garde nationale, dont plusieurs articles ont déjà subi, en 1837, une première révision; et la Chambre pourra juger bientôt jusqu'à quel point les changements que ce projet de loi détermine méritaient de mettre en jeu l'appareil législatif, si le départ eût été soigneusement fait dans l'origine, entre les principes fondamentaux et permanents, qui seuls auraient dû recevoir la sanction de la loi, et leur application pour laquelle le régime des ordonnances était,

selon nous, suffisant et même préférable. Car, à la faveur de ce régime, facilement variable, on pourrait satisfaire, dès qu'elles se font jour, à toutes les exigences d'un service dont l'importance ne saurait être contestée, et qu'il y aurait danger à laisser en souffrance.

Mais à défaut de ce mode, l'honorable Général commandant en chef de la garde nationale de Paris, frappé de quelques inconvénients auxquels il lui a paru urgent de remédier, ne pouvait hésiter à employer le seul qu'il eût à sa disposition, en usant de son droit d'initiative parlementaire pour arriver à les faire disparaître. L'utilité des mesures réclamées n'a pu être mise en doute un seul instant, puisqu'elles émanaient de celui que sa haute position à la tête de la milice citoyenne rend le meilleur juge de tout ce qui peut contribuer au maintien ainsi qu'au développement de cette grande institution, l'une des gloires de notre pays, comme elle en a été déjà, et en serait encore au besoin, la sauvegarde la plus assurée.

Il n'est pas de moyen plus certain pour entretenir une constante harmonie au sein de cette milice, que de faire peser aussi également que possible les devoirs du service sur tous ceux qui la composent. Cette équitable répartition d'une charge commune n'existait plus depuis longtemps dans quelques-unes des légions du département de la Seine. Il était indispensable de l'y rétablir. Telle a été l'origine de la proposition, qui a été inspirée, on le voit, par une pensée de justice et dans un désir d'impartialité. A ce titre, elle a été favorablement accueillie dans

une autre enceinte ; la Chambre voudra sans doute aussi lui accorder son approbation. Nous n'aurons pas besoin d'entrer dans de lougs développements pour la lui faire apprécier.

Vous connaissez, Messieurs, l'organisation de la garde nationale à pied de la ville de Paris; vous savez qu'elle se rattache étroitement à la circonscription municipale de la Capitale; qu'il y a une légion par arrondissement, un bataillon par quartier, et que chaque bataillon compte six compagnies. Cette organisation présente cet avantage précieux de réunir dans un même faisceau les forces vives de chaque localité, et de leur donner, par cela même, plus de cohésion et d'ensemble. Mais les différences notables qui existent dans le chiffre de la population des divers arrondissements se reproduisent naturellement dans l'effectif de leurs légions respectives. C'est ainsi qu'il y a entre elles, prises chacune isolément et dans son entier, aussi bien qu'entre les diverses subdivisions de chacune d'elles, la plus complète disparité quant au nombre des hommes inscrits sur leurs contrôles. On a dû naturellement tenir compte de cette inégalité de partage lors de l'établissement du service général; aussi a-t-il été fixé en raison de l'effectif des légions, et proportionnellement entre elles. Tous les citoyens, simples gardes nationaux, n'ont été appelés de la sorte qu'à remplir la part des obligations qui leur incombaient équitablement. Mais la justice distributive, ainsi scrupuleusement observée envers les hommes dans le rang, a cessé de l'être malheureusement à l'égard de beaucoup de

ceux qui forment les cadres des compagnies.

L'article 35 de la loi de 1831 détermine, d'une manière uniforme, la composition de ces cadres, dans la prévision d'un effectif de 120 à 200 hommes, et il ne permet pas de les augmenter quand cet effectif se trouve dépassé. On conçoit dès lors, d'après l'indication que nous venons de donner de la répartition du service général, que celui des officiers, sous-officiers et caporaux doit se renouveler en raison directe de la force de leurs compagnies. Or, comme sur les deux cent quatre-vingt-neuf compagnies dont se compose l'infanterie de la garde nationale de Paris, il y en a quarante-huit qui comptent plus de 250 hommes, et quelques-unes qui en comptent au delà de 450, il en résulte que cette aggravation de charges se fait sentir à un grand nombre de cadres, et qu'elle pèse lourdement sur certains d'entre eux. Les légions les mieux partagées sous ce rapport sont celles dont le contingent est le moins élevé, tandis que les plus nombreuses se trouvent, par une conséquence forcée, les plus maltraitées. Dans la plus faible de toutes, la neuvième, les prises d'armes n'ont lieu que cinq fois par an environ, pour les officiers comme pour les gardes nationaux; dans la deuxième et la sixième, qui sont les deux plus fortes, c'est le même nombre de fois par mois, ou soixante fois par an, que les cadres doivent répondre à l'appel. Les lieutenants et sous-lieutenants y font le service jusqu'à quatorze fois dans le courant de l'année. Il est juste de remarquer que ces derniers officiers, avec les sergents et les caporaux,

supportent presque exclusivement, en pareil cas, un surcroît de peine qui se fait beaucoup moins sentir aux capitaines; ceux-ci fournissant tous les jours quatre postes seulement, pendant que les autres en desservent dix-neuf. Comment s'étonner ensuite que, pour remplir ces grades, qui exposent à des dérangements aussi fréquents, les candidats deviennent de plus en plus rares; et que la difficulté soit grande de maintenir les cadres au complet dans les légions où les exigences du service sont soumises à de telles différences? Il y a là incontestablement matière à rectification; et il est urgent de faire disparaître ces causes de découragement propres à jeter de la défaveur sur des distinctions qu'il faut, au contraire, rendre l'objet des désirs de tous.

On a pu, dans le principe, trouver un palliatif à ces inconvénients dans l'art. 126 de la loi de 1831, qui a eu pour but de les prévenir, en interdisant les nouvelles incorporations dans les compagnies qui dépassent le maximum fixé; mais le même article lève cette prohibition, dès que toutes les compagnies du bataillon sont au complet. Il ne peut plus, dès lors, être aujourd'hui d'aucun secours, car cette dernière hypothèse est précisément celle qui se présente partout où l'application de l'article serait opportune. Le remède le plus simple à cette situation défectueuse, celui qui s'offre naturellement à l'esprit, consisterait à augmenter dans les légions, au fur et à mesure des nécessités, le nombre de leurs subdivisions, afin de faire régner entre ces dernières une égalité nu-

mérique constante et parfaite. Ce moyen commode, que les premières règles de la science militaire indiquent et prescrivent, n'a pu échapper à l'œil exercé de M. le commandant en chef; mais ce n'est pas sans mûre réflexion qu'il y a renoncé. Créer de nouveaux bataillons implique l'obligation de modifier le système des circonscriptions municipales de la ville de Paris, dès que chaque bataillon doit correspondre à une des fractions de l'arrondissement; c'est un travail qu'on ne peut songer à entreprendre à ce propos. La formation de compagnies supplémentaires ne rencontrerait pas la même impossibilité; toutefois elle soulèverait des difficultés d'un autre genre, et non moins dignes d'être prises en sérieuse considération. On ne manquerait pas, en effet, chaque fois qu'il y aurait lieu de recourir au dédoublement d'une compagnie, de venir y porter le trouble et la division; il faudrait rompre violemment les habitudes contractées de longue date, briser des liens de confraternité d'armes respectables partout, et qui demandent à être ménagés, surtout au sein de la garde nationale; on provoquerait le mécontentement; on aurait à lutter contre des oppositions vives et puissantes; et l'on arriverait infailliblement à ce résultat final de perdre une compagnie connue par son esprit d'union et par son zèle pour le service, pour ne plus avoir à sa place que deux compagnies également mal disposées, et probablement rivales entre elles.

Ces conséquences d'une semblable mesure n'ont

rien d'exagéré; elles paraîtront inévitables à ceux qui connaissent la composition de la garde nationale, ainsi que les susceptibilités qui peuvent se faire jour dans ses rangs. En s'arrêtant d'ailleurs à ce mode de l'accroissement successif du nombre des compagnies, on soumettrait leur composition à un régime d'instabilité qui produirait les plus mauvais effets. Il deviendrait obligatoire de tenir cette composition en harmonie avec les mouvements de la population; et comme les déplacements de celle-ci sont plus rapides et même plus brusques, dans l'intérieur de la Capitale, qu'on ne pourrait le croire, si la statistique n'en recueillait la démonstration évidente; on serait réduit à défaire sans cesse ce qui existait, et à rétablir ensuite ce qu'on aurait détruit. A ces considérations, qu'il nous suffit d'indiquer pour que la Chambre en apprécie la portée, ajouterons-nous que la création de chaque nouvelle compagnie viendrait grever la caisse municipale de frais nouveaux, et ajouterait à la subvention déjà très-élevée que la ville consacre aux dépenses de la garde nationale? Il est permis, à bon droit, de compter sur le généreux empressement avec lequel le crédit affecté à cette destination si utile sera constamment tenu au niveau des besoins : ce doit être un motif de plus pour ne pas multiplier ces besoins sans une indispensable nécessité.

Toutes ces difficultés, Messieurs, sont habilement évitées par la proposition qui vous est soumise. Elle consiste à donner au cadre l'élasticité dont jouit la compagnie, de sorte que le nombre

des officiers, sous-officiers et caporaux reste toujours dans un rapport juste et convenable avec l'effectif. On obtient ce résultat en insérant à la suite de l'article 35 une disposition qui permet, lorsqu'une compagnie comptera plus de deux cents hommes, de nommer, par chaque cinquante hommes d'excédant, d'abord un sous-lieutenant, puis un lieutenant, et toujours deux sergents et quatre caporaux, pour ainsi continuer autant de fois qu'il y aura lieu de le faire. Ce moyen, on le voit, atteint directement le but, sans risquer de le dépasser; il s'adresse seulement aux inconvénients que nous avons fait ressortir, pour y parer avec efficacité, et n'entraîne à sa suite aucune perturbation, ni ne peut, par conséquent, rencontrer des résistances. Nous ne sommes point étonnés que l'honorable Général commandant en chef, dans sa prudente circonspection, n'ait pas hésité à s'y arrêter de préférence à tout autre.

Après les explications dans lesquelles nous venons d'entrer au sujet de l'infanterie de la garde nationale de Paris, nous pouvons nous borner à dire que dans la légion de cavalerie les mêmes causes produisent des conséquences semblables, quoique à un degré moindre, et qu'elles provoquent un remède analogue. Le cadre des officiers et sous-officiers pour les escadrons, arrêté par la loi de 1831, dans la prévision d'un effectif de 100 à 120 hommes, n'est plus suffisant depuis que l'ordonnance du 18 janvier 1838 a porté cet effectif à 200 cavaliers. Aussi, pendant que les tours de garde reviennent pour les sous-officiers et les sim-

ples gardes six fois par an, les lieutenants et sous-lieutenants font le service de quinze à seize fois. On propose de faire disparaître cette inégalité, en terminant également l'article 37 de la loi du 22 mars 1831, qui règle le cadre de l'escadron, par une disposition qui autorise à l'augmenter d'un sous-lieutenant, lorsque l'effectif atteindra 200 hommes. Cette simple addition est suffisante, parce que, aux termes de l'ordonnance de 1838, le maximum de chaque escadron ne peut dépasser ce nombre d'hommes.

Quand nous parlons de l'effectif des compagnies d'infanterie et de celui des escadrons, il est évident que nous n'y comprenons que les hommes définitivement inscrits sur le contrôle, qui seuls comptent utilement dans les rangs; il ne l'est pas moins que toutes nos observations relatives à la garde nationale de la ville de Paris, s'appliquent aussi à celle du département de la Seine, à laquelle le bénéfice des dispositions nouvelles devra s'étendre. Il y a même raison de décider dans les deux cas; ce qui se passe pour les légions de la Capitale se reproduit, avec autant de force, dans celles de la banlieue. Les obligations du service n'y présentent aucune différence; il est donc opportun que sa régularité soit assurée, dans les unes comme dans les autres, d'une manière uniforme. C'est dans cette vue qu'il semble juste de faire jouir les légions du département de la Seine de la faculté accordée par le paragraphe 2 de l'article 101 de la loi du 22 mars 1831, qui dispose que dans les villes où il se trouve plusieurs légions, il y aura, par conseil de

discipline, un rapporteur-adjoint et un secrétaire-adjoint.

Ces adjonctions n'ont pu avoir lieu régulièrement, jusqu'à ce jour, dans la banlieue de Paris; leur utilité y est cependant aussi grande que dans l'intérieur de la ville. La Chambre en sera convaincue quand elle saura que l'effectif de certains bataillons communaux et cantonaux excède celui de quelques bataillons de Paris, cités parmi les plus nombreux. Les travaux des conseils de discipline en reçoivent une extension telle que les deux titulaires, chargés seuls de les supporter, peuvent à peine y suffire. Il y a longtemps qu'ils devraient être secondés dans leur pénible mission par des suppléants; et le seul reproche qu'on puisse adresser à la mesure qui a pour but de leur accorder ce soulagement si nécessaire, c'est d'avoir été tardive.

Nous vous avons fait connaître, Messieurs, les modifications à la loi de 1831, adoptées par la Chambre des Députés, conformément aux conclusions de la commission qu'elle avait chargée d'examiner la proposition primitive. Dans le cours de la discussion, une autre modification a été introduite dans le texte de l'article 17. Nous aurions dû vous en rendre compte d'abord, en suivant l'ordre des articles; mais il nous a semblé préférable d'observer celui de l'admission de ces divers changements. Il ne s'agit au reste que de l'addition de quelques mots propres à exprimer nettement que les Français qui seront entrés dans leur soixantième année, ne pourront être rayés du registre

matricule que *s'ils en font la demande formelle*.

L'article 17, sainement entendu, ne comportait pas une autre interprétation. La loi, en s'occupant des personnes âgées, a voulu certainement leur accorder une faveur, et non pas les frapper d'une exclusion ; elle a mis à leur disposition une faculté dont ces personnes sont libres d'user au gré de leur convenance ; elle n'a point prétendu assigner un terme fatal au zèle et au dévouement. L'amendement pouvait donc, jusqu'à un certain point, paraître surabondant. Mais il a reçu de l'à-propos par suite de la difficulté qui s'est récemment élevée au sujet de la nomination de l'un des colonels de la garde nationale de Paris, auquel on a voulu faire l'application de cet article 17, pris dans son sens littéral et étroit. Il devient utile d'empêcher le retour de semblables contestations. Les lois ne sauraient être rédigées en termes trop explicites pour dissiper l'ignorance des uns, prévenir le mauvais vouloir des autres, et pour être bien comprises de tous.

Nous n'avons plus, en terminant, qu'à vous soumettre, Messieurs, une réflexion qui a rencontré de l'écho dans la commission, et qui vient à l'appui de celles placées en tête de ce rapport. Vous savez que, dans une autre enceinte, la discussion à l'occasion du projet de loi dont nous vous avons présenté une rapide analyse, a presque exclusivement porté sur un article qui n'y est pas compris, et que le Ministre de l'intérieur a cru devoir annoncer, au nom du Gouvernement, qu'à la prochaine session il y aurait lieu de recourir au

pouvoir législatif, soit pour se conformer aux prescriptions de l'article 5, soit pour modifier cet article. Les Chambres seront donc appelées, avant peu, à s'occuper encore de la loi du 22 mars 1831. N'eût-il pas été préférable, dès lors, de suspendre provisoirement l'adoption de la présente proposition? Ce retard, de courte durée, ne pouvait exercer une fâcheuse influence sur le sort des dispositions qu'elle contient; il aurait offert cet avantage, de permettre au Ministre de les comprendre dans le projet de loi qu'il a l'intention d'apporter incessamment, et de les y réunir, en une fois, à toutes les modifications que la loi sur la garde nationale peut réclamer, s'il en est d'autres dont l'expérience ait démontré la convenance ou l'utilité, ce qu'on voudra probablement rechercher à cette occasion.

Le Gouvernement doit avoir à cœur, en effet, de rendre ce projet aussi complet que possible, afin que la législation qui régit cette grande institution demeure, pendant longtemps, à l'abri de ces remaniements partiels et réitérés qui ébranlent plus qu'ils ne consolident.

Toutefois, le regret exprimé par plusieurs des membres de la commission, de ce que ce parti n'a point été adopté, n'a pas empêché qu'ils ne rendissent justice aux avantages de la proposition émanée de la Chambre des Députés; et la commission s'est trouvée unanime, Messieurs, pour avoir l'honneur de vous en proposer l'adoption pure et simple.

PRESSIONS
N° 49.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 avril 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit additionnel de 450.000 fr. pour l'inscription des pensions militaires en 1846;

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, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 3 avril courant, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État de la guerre, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. le baron Martineau des Chesnez, sous-secrétaire d'Etat de la guerre.

ARTICLE UNIQUE.

Il est ouvert au Ministre de la guerre un crédit de quatre cent cinquante mille francs (450.000 fr.) en addition au crédit éventuel de 1.050.000 fr.

alloué, par l'article 5 de la loi des finances du 19 juillet 1845, pour l'inscription au Trésor public des pensions militaires à liquider dans le courant de l'année 1846.

Au palais des Tuileries, le 24 avril 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État de la guerre,

Signé DE SAINT-YON.

EXPOSE DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La loi de finances du 19 juillet 1845 a limité, pour 1846, à la somme de 1.050.000 fr., le chiffre des nouvelles pensions à inscrire au Trésor public.

Nous venons vous rendre compte de la situation de ce crédit, et vous demander de pourvoir à son insuffisance par une allocation additionnelle de 450.000 fr. déjà votée par la Chambre des Députés, dans sa séance du 3 de ce mois.

Ce supplément, inférieur de 150.000 fr. à celui de l'année dernière, portera à 1.500.000 fr. le crédit total d'inscription de 1846.

Il vous suffira, Messieurs les Pairs, d'examiner les tableaux qui font suite au présent projet de loi, pour vous convaincre de la nécessité de la demande qui vous est soumise.

Nous sommes heureux d'ailleurs d'avoir à vous renouveler l'assurance que la situation du service des pensions militaires continue de s'améliorer.

L'un des tableaux placés sous vos yeux (n° 6) vous offre en effet la preuve que depuis 1835, c'est-à-dire, dans une période de onze années, la diminution des charges de ce service, tant en ce qui concerne les pensions inscrites au Trésor, qu'à l'égard des traitements d'officiers hors cadres

portés au budget de la guerre, s'est élevée à la somme de 10.148.692 fr., soit en moyenne 922.608 fr. par an.

En présence d'un résultat aussi favorable, nous avons la confiance que le projet de loi que le Roi nous a ordonné de vous présenter, et dont nous allons vous donner lecture, recevra de vous le même accueil que dans l'autre Chambre, où il a réuni l'unanimité des suffrages.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 avril 1846.

PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des impositions extraordinaires votées par douze départements ; *

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

1er PROJET. (Aisne.)

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 6 avril 1846, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Le département de l'Aisne est autorisé, con-

---

* Aisne, Charente (2 projets), Charente-Inférieure, Côte-d'Or, Côtes-du-Nord, Finistère, Loiret, Maine-et-Loire, Manche, Meurthe, Nièvre, Seine-et-Marne.

formément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, à partir du 1er janvier 1847, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux neufs de restauration des routes départementales actuellement classées.

ART. 2.

L'emploi du produit de l'imposition sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

DONNÉ au château des Tuileries, le 24 avril 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de l'Aisne a été autorisé, par une loi du 4 juin 1842, à s'imposer extraordinairement six centimes additionnels au principal des quatre contributions directes en 1843, et sept centimes et demi pendant quatre ans à partir de 1844 ; le pro-

duit de ces ressources doit être affecté aux travaux des routes départementales. Cette imposition prendra fin avec l'année 1847, et, on peut le prévoir dès à présent, elle ne permettra pas d'achever complétement les voies de communication départementales; bien que la somme exigée pour l'exécution de tous les travaux soit de plus d'un million, on estime que 500.000 fr. suffiraient pour faire face aux exigences les plus pressantes.

Dans l'impossibilité de réaliser cette somme sur les ressources ordinaires du département, le conseil général de l'Aisne a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, à partir de 1847, 4 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Cette imposition aura pour résultat d'aggraver de 4 centimes les charges du département; mais cette augmentation ne frappera que l'année 1847, puisque l'imposition de sept centimes et demi, créée par la loi du 4 juin 1842, doit prendre fin le 31 décembre de cette même année 1847. La situation financière du département est d'ailleurs satisfaisante; les frais de poursuites y sont fort au-dessous de la proportion moyenne, et les travaux qu'il s'agit d'exécuter sont d'une urgence incontestable; nous venons, en conséquence, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi, que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Charente.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Charente est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1847, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'art des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

Cette imposition se percevra concurremment avec les centimes spéciaux dont l'établissement sera annuellement autorisé par les lois de finances, en vertu de l'article 12 de la loi du 21 mai 1836.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les chemins vicinaux de grande communication sont au nombre de trente-deux dans le département de la Charente; mais ils sont loin d'être terminés, et, pour leur achèvement complet, on estime qu'une somme de 333.621 fr. serait nécessaire.

Le conseil général s'est occupé, dans sa dernière session, des moyens d'amener à l'état d'entretien

ces diverses voies de communication. Il a reconnu que les ressources spéciales créées pour ces chemins vicinaux, par la loi du 21 mai 1836, ne sauraient suffire à cette grande entreprise, et il a demandé que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir de 1847, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes.

Il serait sans doute à désirer, Messieurs les Pairs, que le service des chemins vicinaux pût suffire à ses besoins à l'aide des ressources qui lui sont spécialement destinées; mais, dans la Charente, les exigences sont tellement pressantes qu'il est indispensable d'avoir recours à la voie de l'imposition extraordinaire; la situation financière du département est satisfaisante, d'ailleurs; et nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 7 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

3e PROJET. (Charente.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Charente est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à par-

tir du 1er janvier 1847, quatre centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes.

ART. 2.

Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté à assurer, concurremment avec le produit de l'imposition autorisée par la loi du 4 juin 1834, le service des intérêts et le complet remboursement de l'emprunt contracté en vertu de ladite loi; l'excédant sera employé à l'achèvement des routes départementales actuellement classées.

ART. 3.

La répartition du produit de l'imposition autorisée par l'article premier sera déterminée, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Charente a été autorisé, par une loi du 23 mai 1841, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir de 1842, six centimes additionnels au principal des quatre contributions directes dont le produit devait être affecté tant au remboursement d'un emprunt de 1.500.000 fr., précédemment contracté, qu'à l'achèvement des routes départementales.

Cette imposition expirera cette année, sans que le double objet en soit rempli; le département se verra contraint de faire face, pour le remboursement de l'emprunt, à un déficit de 169.000 fr., et, pour l'achèvement des routes, à une dépense de 510.131 fr. 2 c.

Dans l'impossibilité de réaliser, au moyen des ressources ordinaires du département, des sommes aussi considérables, le conseil général de la Charente a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir de 1847, quatre centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes.

La situation financière du département ne s'opposant pas à ce que cette demande soit favorablement accueillie, l'urgence des dépenses auxquelles il s'agit de pourvoir ne pouvant être contestée, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 7 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

4e PROJET. (Charente-Inférieure.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Charente-Inférieure est autorisé, conformément à la demande que son

conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux qui ne pourra dépasser quatre et demi pour 100, une somme de 200.000 f., qui sera affectée aux travaux d'achèvement ou d'amélioration des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au remboursement de l'emprunt et au service des intérêts, ainsi qu'il est dit en l'article ci-après.

ART. 2.

Les lois des 24 avril 1837 et 16 juin 1843, qui ont autorisé le département de la Charente-Inférieure à créer des ressources extraordinaires, sont modifiées de la manière suivante, en celles de leurs dispositions qui règlent l'emploi de ces ressources.

Les fonds restés libres sur le produit de l'imposition créée par la loi du 24 avril 1837, après le remboursement et le payement des intérêts de l'emprunt autorisé par cette loi, seront affectés, concurremment avec le produit de l'imposition créée par la loi du 16 juin 1843, à l'amortissement et au service des intérêts de l'emprunt de 200.000 fr. autorisé par l'article 1er ci-dessus, et, pour le surplus, aux travaux des routes départementales actuellement classées.

ART. 3.

Les sommes à emprunter chaque année, l'emploi du produit des impositions ci-dessus mentionnées, seront déterminées, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Charente-Inférieure a été autorisé, par une loi du 24 avril 1837, à emprunter un million pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement, pendant treize ans, à partir de 1840, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt.

Une seconde loi, en date du 16 juin 1843, a autorisé le département à s'imposer, pendant six ans, à partir de 1844, deux centimes extraordinaires, dont le produit doit également être appliqué aux travaux des routes départementales.

Ces ressources permettront au département de faire face aux exigences les plus pressantes; mais, pour terminer complétement les routes, il faudrait plus de 500.000 fr.; de plus, la réalisation de ces ressources ne s'opère que lentement; les fonds recouvrés chaque année ne sont pas assez considé-

rables pour que l'administration puisse donner aux travaux les développements et l'activité qu'ils réclameraient : aussi, pour hâter l'achèvement des routes, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à emprunter 200.000 fr. Le remboursement et le service des intérêts de cet emprunt seraient assurés au moyen du produit des impositions créées par les lois des 24 avril 1837 et 16 juin 1843.

Cette combinaison financière ne devant aggraver en aucune façon les charges du département, et lui assurant les moyens d'exécuter sur ses routes les travaux les plus urgents, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

5e PROJET. (Côte-d'Or.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Côte-d'Or est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, en 1847, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté, jusqu'à due concurrence, à l'acquittement du prix des travaux de construction de l'asile départemental des aliénés.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Côte-d'Or a entrepris, depuis quelques années, la construction, à Dijon, d'un asile destiné à recevoir les aliénés. Les travaux sont aujourd'hui achevés; mais, par suite de diverses causes imprévues, et notamment de l'inexactitude des premiers devis, l'ensemble de la construction a nécessité une dépense qui excède de 82.165 fr. 30 cent. le chiffre des ressources que le département a pu réaliser. Le payement de cette dette doit avoir lieu sans délai.

Dans l'impossibilité où le département se trouve placé de se procurer cette somme au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général de la Côte-d'Or a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement, en 1847, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes; le produit de cette imposition serait appliqué à éteindre cette obligation.

Le vote du conseil général n'ayant pas pour résultat d'aggraver sensiblement les charges des contribuables, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

6e PROJET. (Côtes-du-Nord.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département des Côtes-du-Nord est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans sa session de 1845, à emprunter une somme de 1.400.000 francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux d'achèvement et d'amélioration des routes départementales actuellement classées, ou à classer selon le vœu du conseil général.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus.

Il sera pourvu au remboursement et au service des intérêts dudit emprunt ainsi qu'il est dit en l'article suivant.

ART. 2.

Le département des Côtes-du-Nord est autorisé, conformément à la demande qu'en a également faite le conseil général dans la même session, à s'imposer extraordinairement cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant trois années, à partir de 1847, et six centimes pendant dix années, à partir de 1850.

Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt ci-dessus autorisé.

La quotité des sommes à emprunter et l'emploi de ces sommes, ainsi que celui de l'imposition extraordinaire, seront déterminés chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département des Côtes-du-Nord a été successivement autorisé par deux lois, en date des 3 août 1844 et 24 juin 1845, à créer des ressources extraordinaires applicables aux travaux des routes départementales ; mais malgré les fonds que ces lois ont permis de réaliser et que doivent encore produire les impositions qu'elles ont créées, le complet achèvement des voies de communication départementales exigerait une somme totale de 1.600.000 fr.

Dans l'impossibilité de se procurer une somme aussi considérable au moyen des ressources ordinaires du département, et, pour donner aux travaux toute l'activité désirable, le conseil général a demandé que le département soit autorisé à emprunter 1.400.000 fr. ; le remboursement de cet emprunt et le service des intérêts seraient assurés

au moyen d'une imposition extraordinaire de cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant trois ans, à partir de 1847, et de six centimes pendant dix ans, à partir de 1850.

Cette combinaison financière, toute conforme aux intérêts du département, nous a paru, Messieurs les Pairs, devoir être favorablement accueillie; les charges dont les contribuables sont actuellement grevés sont, d'ailleurs, peu considérables. Nous venons donc, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 15 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

7e PROJET. (Finistère.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

Le département du Finistère est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général, dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant deux ans, à partir de 1847, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à l'achèvement de la route départementale n° 14, et, pour le surplus, aux travaux de la route départementale n° 9.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Des diverses routes départementales actuellement classées dans le Finistère, celle qui porte le n° 14 est une des plus importantes, mais elle n'est pas achevée, et pour la terminer il ne faudrait pas moins de 126.000 fr.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen des ressources ordinaires du département, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant deux ans, à partir de 1847, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes; le produit de cette imposition, auquel le département ajouterait une somme de 36.000 fr. provenant des ressources créées par la loi du 5 juillet 1844, permettrait d'achever la route n° 14. Il y aurait même un excédant de 6.000 fr.; le conseil général a proposé de consacrer cette somme aux travaux de la traverse de Scaër, route n° 9.

La situation financière du département ne s'opposant pas à ce que le vote du conseil général soit favorablement accueilli, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

8e PROJET. (Loiret.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Loiret est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, à partir du 1er janvier 1847, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et de grosses réparations des routes départementales actuellement classées.

ART. 2.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Loiret a été autorisé, par une loi du 11 juin 1842, à emprunter une somme de 400.000 fr. pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement, pendant six ans, à partir de 1844, cinq centimes ad-

ditionnels au principal des quatre contributions directes dont le produit doit être affecté tant au remboursement de cet emprunt qu'aux travaux des mêmes routes.

Ces ressources ne permettront pas au département d'achever le système de ses voies de communication départementales. Pour terminer les lacunes et pour améliorer les portions qui doivent être réparées, une somme d'environ 664.000 fr. serait nécessaire.

Dans l'impossibilité où se trouve le département de faire face à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, à partir de 1847, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes. Le produit de cette imposition serait inférieur sans doute à la somme que réclament les besoins du service, mais il suffirait pour assurer l'exécution des travaux les plus urgents.

La situation financière du département ne s'opposant pas à ce que le vote du conseil général soit favorablement accueilli, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

9e PROJET. (Maine-et-Loire.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de Maine-et-Loire est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter une somme de 480.000 fr. qui sera affectée aux travaux neufs et d'achèvement des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu, avec publicité et concurrence, à un taux qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent. Néanmoins, le préfet est autorisé à traiter de gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux qui ne pourra excéder celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au remboursement de l'emprunt et au service des intérêts, au moyen des ressources extraordinaires dont la création est autorisée par l'article suivant.

ART. 2.

Le département de Maine-et-Loire est autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant six ans, à partir de 1848, dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera consacré au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt, et, pour le surplus, aux travaux des routes départementales.

ART. 3.

Les sommes à emprunter chaque année, l'emploi

de ces sommes et celui du produit de l'imposition seront déterminés, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Diverses lois, en date du 24 avril 1837, 4 juin 1842, 15 juin 1843 et 24 juin 1845, ont successivement autorisé le département de Maine-et-Loire à créer des ressources extraordinaires pour les travaux de ses routes départementales. Mais, malgré les sacrifices que le département s'est imposés, ces voies de communication ne sont point encore terminées, et leur achèvement exigerait plus de 2 millions.

Les ressources ordinaires du département étant absorbées presqu'en entier par divers services d'une haute importance, et le produit des impositions autorisées par les lois précitées étant consacré en partie au remboursement d'emprunts précédemment contractés, le conseil général a reconnu, dans sa dernière session, la nécessité de créer des ressources nouvelles. Il a demandé que le département soit autorisé à emprunter une somme de 480.000 fr. pour faire face aux besoins les plus urgents, et à s'imposer extraordinairement, pendant six ans, à partir de 1848, dix cen-

times additionnels au principal des quatre contributions directes; le produit de cette imposition assurerait le remboursement et le service des intérêts de l'emprunt.

La situation financière du département est loin de s'opposer, Messieurs les Pairs, à ce que le vote du conseil général soit favorablement accueilli, l'imposition nouvelle ne devant commencer qu'à l'époque où celle que la loi du 24 avril 1837 a créée aura pris fin, les frais de poursuites étant presque nuls dans le département de Maine-et-Loire, enfin, l'urgence des travaux à exécuter ne pouvant être contestée, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

10e PROJET. (Manche.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 23 juin 1840, qui a autorisé le département de la Manche à emprunter une somme de 1.100.000 francs pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement, pendant sept ans, à partir de 1841, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, applicables au rembourse-

ment et au service des intérêts dudit emprunt, est modifiée en celle de ses dispositions qui détermine l'emploi de ces ressources.

La somme qui restera libre, après le remboursement et le payement des intérêts de l'emprunt, sera affectée, conformément à la demande que le conseil général en a faite dans sa session de 1845 aux travaux d'amélioration des routes départementales actuellement classées.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Manche a été autorisé, par une loi du 23 juin 1840, à emprunter une somme de 1.100.000 francs pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement, pendant sept ans, à partir de 1841, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions dont le produit devait être affecté au remboursement et au service des intérêts de cet emprunt.

L'emprunt a été intégralement réalisé; mais l'imposition doit durer deux ans encore, et l'on peut calculer, dès aujourd'hui, qu'après le remboursement et le service des intérêts de l'emprunt, le département pourra disposer d'un excédant d'environ 155.000 francs.

Appelé dans sa dernière session à s'occuper de cette affaire, le conseil général a proposé de con-

sacrer cette somme aux travaux des routes départementales. Il ne peut être fait de ces ressources un emploi plus conforme aux intérêts du département. Une disposition législative étant nécessaire pour modifier en ce sens la loi du 23 juin 1840, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

11e PROJET. (Meurthe.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Meurthe est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant trois années, à partir du 1er janvier 1847, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'amélioration des routes désignées dans la délibération du conseil général.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Meurthe a été autorisé, par une loi du 15 juin 1843, à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, à partir de 1844, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux des routes départementales.

Cette imposition prendra fin en 1846, mais les routes ne sont point terminées, et, pour faire face aux besoins les plus urgents, une somme de 240.000 fr. environ serait nécessaire.

Dans l'impossibilité de réaliser cette somme au moyen des ressources ordinaires du département, le conseil général a demandé que l'imposition autorisée par la loi du 15 juin 1843 soit prolongée encore pendant trois ans; le produit de ces ressources suffirait pour pourvoir aux exigences les plus pressantes.

Rien ne s'oppose, MM. les Pairs, à ce que le vote du conseil général soit favorablement accueilli, la situation financière du département est des plus satisfaisantes; nous venons donc, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

12e PROJET. (Nièvre.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Nièvre est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, en 1847, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à accorder des secours aux communes pour la construction et l'établissement de maisons d'école.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Nièvre a été autorisé, par une loi du 3 août 1844, à s'imposer, en 1845, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être consacré à accorder des secours aux communes pour la construction de maisons d'école.

Cette mesure eut tout le succès qu'on pouvait en attendre, mais l'imposition de un centime n'a permis de répartir entre les communes que des sommes peu considérables, et, aujourd'hui, il y en a encore cent quarante qui sont dépourvues de maisons d'école. L'acquisition ou la construction de ces maisons coûterait environ 700.000 fr.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen des ressources ordinaires du département, le conseil général de la Nièvre n'a pas hésité à demander, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à renouveler en 1847, et dans le même but, l'imposition de un centime que la loi du 3 août 1844 avait créée pour 1845.

La dépense à laquelle il s'agit de pourvoir étant d'une urgence qu'on ne peut contester, et la situation financière du département ne paraissant pas, quoique difficile, devoir empêcher que le vote du conseil général soit favorablement accueilli, nous venons, MM. les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 6 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

13e PROJET. (Seine-et-Marne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de Seine-et-Marne est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, en 1847, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de 120.000 francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux des routes départementales désignées par la loi du 5 août 1844.

L'emprunt aura lieu avec concurrence et publicité ; toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter directement avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

ART. 2.

Il sera pourvu au service des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt ci-dessus autorisé, au moyen du produit disponible, en 1848 et 1849, de l'imposition de cinq centimes créée par la loi du 5 août 1844.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de Seine-et-Marne a été autorisé, par une loi du 5 août 1844, à emprunter 250.000 fr. pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes en 1846, et cinq centimes pendant les années 1847, 1848 et 1849. Le produit de cette imposition doit être affecté tant au remboursement de l'emprunt qu'aux travaux des routes.

Par suite du traité intervenu entre le préfet et l'administration de la caisse des dépôts et consignations avec laquelle l'emprunt a été négocié, le département doit rembourser, pendant chacune des années 1847, 1848 et 1849, une somme de 74,000 f.

de sorte que le produit annuel de l'imposition étant de 200.000 francs, il ne pourrait, pendant ces trois années, affecter que 126.000 francs aux travaux des routes. L'achèvement de ces voies de communication étant impérieusement réclamé, et les ressources ordinaires du département ne pouvant suffire à imprimer aux travaux toute l'activité désirable, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à emprunter 120.000 francs; le remboursement et le service des intérêts de l'emprunt serait assuré au moyen des deux derniers termes de l'imposition créée par la loi du 5 août 1844.

Ce vote paraissant conforme aux intérêts du département, et sa situation financière n'en devant en aucune façon être modifiée, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 15 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

CHAMBRE DES PAIRS.

ESSIONS
° 51.
—
846.

Séance du 24 avril 1846.

PROJETS DE LOI

Qui autorisent la commune de Montjean (Maine-et-Loire) à s'imposer extraordinairement, et la ville de Saint-Germain-en-Laye à contracter un emprunt;

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

1er PROJET. (Commune de Montjean.)

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, et qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 6 de ce mois, 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 commune de *Montjean* (Maine-et-Loire) sera imposée extraordinairement, pendant cinq

années successives, à partir de 1846, d'une somme de 6.800 fr. 92 cent. par an. Le produit de cette imposition sera exclusivement employe à acquitter en principal, intérêts, frais et accessoires, les réparations du dommage causé dans cette commune par le pillage de grains commis en 1817, et dont elle a été déclarée responsable par des décisions judiciaires passées en force de chose jugée.

Au palais des Tuileries, le 24 avril 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État de l'intérieur,

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Divers jugements et arrêts passés en force de chose jugée ont prononcé des condamnations contre la commune de Montjean (Maine-et-Loire), à raison de la participation des habitants de cette localité au pillage de grains commis sur les territoires des communes de Montjean et de Montrelais en l'année 1817.

Le capital des condamnations, qui était de 12.281 fr. 42 c., doit être augmenté de 18.038 fr. 79 c. pour intérêts échus jusqu'au 1er février 1846.

La solution de cette affaire a été longtemps

retardée parce que l'administration municipale de Montjean refusait de prendre les mesures nécessaires pour libérer la commune, conformément aux règles en vigueur sur la matière, et que l'autorité supérieure espérait toujours vaincre sa résistance par les voies de la persuasion.

Mais par trois délibérations des 14 février, 5 septembre 1841 et 17 mai 1844, le conseil municipal a formellement déclaré qu'il ne voterait pas l'imposition nécessaire pour acquitter le montant de la dette.

En cet état de choses, il y a lieu d'appliquer l'article 39 de la loi du 18 juillet 1837, d'après lequel lorsqu'un conseil municipal n'alloue pas les fonds exigés pour une dépense obligatoire, il y est pourvu au moyen d'une contribution extraordinaire établie par une ordonnance du Roi, dans les limites du maximum fixé annuellement par la loi de finances, *et par une loi spéciale si la contribution doit excéder ce maximum.*

Dans l'espèce, il résulte de l'instruction que, pour parvenir au payement de la totalité de la dette dans un délai convenable, on ne peut éviter de dépasser la limite de 20 centimes fixée par la loi de finances comme maximum des centimes additionnels destinés à acquitter une dette communale provenant de condamnations judiciaires. En effet, on ne saurait ajourner à plus de cinq ans la libération entière de la commune. Or, en divisant l'imposition extraordinaire en cinq annuités, le nombre des centimes additionnels serait d'environ 43 à 44 par franc, du principal des contributions

afférentes aux personnes qui étaient domiciliées à Montjean au moment du délit, et qui doivent seules la supporter, conformément à la loi du 10 vendémiaire an 4. Une loi peut donc seule l'autoriser.

Le Gouvernement ne s'est pas dissimulé que cette charge peut sembler lourde; mais il a considéré : 1° que les créanciers attendent depuis près de trente ans la réparation des dommages qu'ils ont éprouvés; 2° que les dispositions de la loi du 10 vendémiaire an 4, ayant un caractère pénal, il est permis, et peut-être même nécessaire, de mettre dans l'exécution des jugements rendus par application de cette loi plus de sévérité que s'il s'agissait du payement d'obligations ordinaires.

Par ces motifs, nous venons, Messieurs les Pairs, après avoir pris les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi dont la teneur suit, qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 6 de ce mois.

2e PROJET. (Saint-Germain-en-Laye.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise) est autorisée à emprunter, par adjudication publique, à un intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de deux cent

mille francs destinée à pourvoir au payement des divers travaux indiqués dans la délibération municipale du 4 novembre 1845, et remboursable en cinq ans, à partir de 1856 inclusivement, au moyen d'un prélèvement annuel de quarante mille francs sur ses revenus ordinaires.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise) a fait exécuter d'importants travaux qui ont nécessité des emprunts, dont une portion montant à 144,500 fr. pèse encore sur ses budgets. Elle doit, en outre, le prix de divers immeubles acquis par elle, et notamment le solde de l'hôtel de La Rochefoucault, où est établie la mairie. Enfin elle s'est engagée à payer, en dix années qui commencent en 1846, une somme de 200.000 fr. aux entrepreneurs du chemin de fer atmosphérique. Ces diverses dettes qui, avec les intérêts, dépassent 400.000 fr., absorberont, pendant quelques années, l'excédant de ses recettes sur ses dépenses ordinaires, excédant qu'on évalue à 70.000 fr. par année.

Cependant elle se voit dans l'obligation de pourvoir à des dépenses urgentes qui, pour la plupart, ne sauraient être ajournées sans danger, et qui concernent :

1° La consolidation et la restauration de l'église

paroissiale, ci.	130.000 fr.
2° La restauration du bâtiment des écoles chrétiennes, ou l'acquisition d'un autre immeuble.	20.000
3° Le renouvellement des conduites des eaux.	35.000
4° Enfin le solde des réparations de la nouvelle mairie.	15.000
Ensemble. . .	200.000 fr.

La ville ne peut se procurer cette somme qu'au moyen d'un emprunt, puisque toutes ses ressources sont engagées pour quelque temps par d'autres projets. Le conseil municipal sollicite en conséquence l'autorisation de contracter cet emprunt, qui serait remboursé en cinq annuités de 40.000fr. à partir de 1856 inclusivement, époque où la ville sera à peu près libérée de sa dette antérieure.

Cet exposé démontre l'utilité des dépenses auxquelles la ville doit subvenir, l'impossibilité où elle se trouve d'y faire face sans recourir à l'emprunt, enfin la possibilité qu'elle aura d'éteindre cet emprunt sur ses revenus ordinaires dans les délais exprimés. Nous soumettons à vos délibérations, d'après les ordres du Roi, un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés et tendant à autoriser ledit emprunt.

IMPRESSIONS
N° 52.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 avril 1846.

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 changer la circonscription des cantons de Crécy-sur-Serre et de Marle, par suite de la rectification des limites des communes de Barenton-sur-Serre et de Cohartille-Froidemont* (Aisne).

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS que le projet de loi dont la teneur suit, adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 15 avril 1846, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

La section de Cohartille, indiquée au plan

annexé à la présente loi par une double teinte, est distraite de la commune de Barenton-sur-Serre, canton de Crécy-sur-Serre, arrondissement de Laon, département de l'Aisne, et réunie à Froidemont-Cohartille, canton de Marle, même arrondissement et même département.

La limite entre ces deux communes est indiquée au plan par la ligne A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T.

ART. 2.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui seraient précédemment 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 24 avril 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les communes de Barenton-sur-Serre et de Cohartille-Froidemont, département de l'Aisne, ad-

ministrent, chacune sur son territoire, des habitations dont le groupe ne forme qu'un seul village connu sous le nom de Cohartille.

Chaque commune s'étant attribué des droits sur l'ensemble de ce village, il en est résulté que les actes de l'état civil sont reçus à la mairie de Froidemont, où l'on vient acquitter aussi l'impôt personnel et mobilier, tandis que les autres contributions directes sont perçues dans la commune de Barenton. Et comme ces communes dépendent de deux cantons différents, c'est au canton de Marle que les habitants du village de Cohartille s'adressent lorsqu'il s'agit d'une cause qui intéresse les personnes, c'est à celui de Crécy que l'on porte toutes les affaires concernant la propriété.

Un tel état de choses s'écarte trop des règles administratives pour que l'on ne doive pas s'empresser d'y apporter remède.

C'est dans ce but que nous venons saisir la Chambre d'un projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 15 avril 1846.

Les dispositions de ce projet tendent à placer en entier, sur le territoire de Froidemont, le village de Cohartille, dont cette commune possède déjà la plus grande partie, et dont elle porte même le nom.

La commune de Barenton, déjà faible en population, devra, il est vrai, supporter une perte de 70 habitants; mais sous le rapport des revenus communaux, ses ressources administratives n'éprouveront qu'une diminution très-peu sensi-

ble. L'on ne pouvait d'ailleurs se préoccuper de l'opposition des deux communes, car l'opération projetée est la seule qui puisse améliorer l'irrégulière circonscription territoriale de ces localités.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi.

2e PROJET,

TENDANT *à ériger en commune une section de la commune de Saint-Maurice et Lanas* (Ardèche).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La section de Saint-Maurice, indiquée par une teinte jaune sur le plan annexé à la présente loi, est distraite de la commune de Saint-Maurice et Lanas, canton de Villeneuve-de-Berg, arrondissement de Privas, département de l'Ardèche, et érigée en une commune distincte.

En conséquence, la limite entre les communes de Lanas et de Saint-Maurice d'Ardèche est fixée suivant le cours de l'Ardèche.

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 déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 15 avril 1846, et qui a pour but de former deux communes, de la commune actuelle de Saint-Maurice et Lanas (Ardèche).

Les deux noms réunis que porte cette commune sont ceux des deux sections qui en composent le territoire : ces deux sections ont formé de tout temps deux paroisses distinctes, et leur situation topographique exige que chacune d'elles soit également pourvue d'une municipalité ; elles sont en effet séparées par la rivière de l'Ardèche, ce qui rend les communications fort pénibles et souvent même très-dangereuses ; et quoique la population de Saint-Maurice et de Lanas ne soit pas très-considérable, comme le nombre d'habitants qu'elles renferment permet d'y organiser une administration régulière, et que surtout leurs revenus sont plus que suffisants, on ne peut hésiter à donner à ces populations séparées par des obstacles naturels, les avantages d'une administration distincte.

Ces avantages ont été contestés par le conseil municipal de Saint-Maurice et Lanas, qui voudrait retenir sous son autorité le territoire des deux sections. Mais tous les autres avis émis pendant le cours de l'instruction de cette affaire ne permet-

tent pas de douter de la bonté de la mesure pour laquelle nous venons demander l'approbation de la Chambre.

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

3e PROJET,

TENDANT *à opérer un échange de sections entre les communes de Quimper, Kerfeutenn et Ergué-Armel* (Finistère).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La limite entre les communes de Quimper, de Kerfeutenn et d'Ergué-Armel, canton et arrondissement de Quimper, département du Finistère, est fixée dans la direction indiquée sur le plan annexé à la présente loi, entre Quimper et Kerfeutenn, par une ligne orange; entre Quimper et Ergué-Armel, par une ligne rouge.

En conséquence, les terrains lavés en jaune sont distraits de Quimper et réunis à Kerfeutenn; les terrains lavés en vert sont distraits de Kerfeutenn et réunis à Quimper, et les portions enclavées portant les nos 393 à 397 sont distraites d'Ergué-Armel et réunies à Quimper.

ART. 2.

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

Les autres conditions des distractions prononcées seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La limite qui sépare la commune de Quimper, chef-lieu du département du Finistère, des communes de Kerfeutenn et d'Ergué-Armel, est fort irrégulière et donne lieu à de graves inconvénients qui peuvent porter atteinte, soit à la perception de ses revenus, soit au repos de ses habitants.

D'un côté, le territoire de Quimper forme sur Kerfeutenn des enclaves dont on ne saurait tolérer l'existence; de l'autre, des portions de Kerfeutenn entourent des établissements de Quimper, et ces portions, où l'ordre public est souvent troublé, ne sont actuellement l'objet d'aucune surveillance. Des irrégularités de même nature, quoique moins graves, existent aussi entre Quimper et Ergué-Armel.

Une instruction complète et régulière, prescrite par les autorités du Finistère, sur la demande du conseil municipal de Quimper, a permis de reconnaître quelles limites il convenait d'établir pour remédier à tous ces inconvénients : on y parviendra par des échanges réciproques, échanges qui, sous le rapport de l'étendue territoriale et des revenus communaux, forment une compensation à

peu près égale, et qui, du reste, ne modifient en rien l'importance relative des trois communes sur lesquelles on doit les opérer.

Comme quelques-uns de ces terrains sont assez considérables pour mériter le nom de sections ; que les conseils municipaux ont différé d'opinion ; et que toutes les propositions adoptées par les autres conseils électifs ne nous ont pas paru devoir être exactement suivies, nous avons dû recourir à l'intervention du pouvoir législatif pour que cette rectification de limite puisse avoir lieu.

Nous venons en conséquence soumettre à la Chambre le projet de loi dont voici le texte, et qui a déjà été adopté par la Chambre des Députés dans la séance du 15 avril 1846.

4e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Cayres et de Pradelles sur le territoire des communes de Bouchet-Saint-Nicolas et de Saint-Haon* (Haute-Loire).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le territoire indiqué par une teinte jaune sur le plan annexé à la présente loi est distrait de la commune de Bouchet-Saint-Nicolas, canton de Cayres, arrondissement du Puy, département de la Haute-Loire, et réuni à la commune de Saint-Haon, canton de Pradelles, même arrondissement.

En conséquence, la limite entre les communes

de Saint-Haon et de Bouchet-Saint-Nicolas est fixée suivant le tracé du liséré pointillé en noir 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 dont les dispositions modifient la circonscription des cantons de Cayres et de Pradelles, département de la Haute-Loire.

Le but de cette opération est d'améliorer la situation des habitants de la section de Mazemblard, qui, depuis 1789, époque de leur adjonction à la commune de Bouchet-Saint-Nicolas, canton de Cayres, n'ont cessé de réclamer contre l'établissement d'une circonscription territoriale qui blesse leurs habitudes, leurs affections et leurs intérêts.

Il a été constaté que leurs réclamations étaient fondées : les habitants de Mazemblard n'entretiennent avec leur chef-lieu que les rapports auxquels ils se trouvent contraints par leur situa-

tion légale ; mais c'est à Saint-Haon, chef-lieu d'une commune du canton de Pradelles, à laquelle ils sont restés unis pour le culte, qu'ils se rendent journellement, attirés par leurs affaires ou par de nombreuses relations. Ce chef-lieu est d'ailleurs situé presque à leurs portes, tandis que ce n'est pas sans fatigues, et souvent même sans dangers, qu'ils peuvent se rendre à la mairie de Bouchet-Saint-Nicolas.

Devant de telles considérations, on ne pouvait tenir compte de l'opposition du conseil municipal de cette dernière commune.

Il est à regretter sans doute d'être obligé de l'affaiblir pour ajouter encore au territoire et à la population d'une commune plus considérable qu'elle ; mais comme après la distraction des 298 hectares et des 145 habitants formant la section de Mazemblard, il lui restera encore 1936 hectares et 580 habitants, on ne peut être arrêté par la crainte de désorganiser son administration, puisqu'elle sera toujours pourvue de toutes les ressources nécessaires.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 15 avril 1846.

IMPRESSIONS
N° 53.
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 avril 1846.

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 la navigation intérieure.

MESSIEURS,

Persévérant dans la voie où il est entré en 1835, le Gouvernement vous demande soixante et quinze millions, pour continuer l'œuvre de l'amélioration de notre navigation intérieure. Le principe de cette demande ne saurait encourir de graves objections; elle est conforme à une foule de lois votées par vous; elle est la conséquence des efforts que vous avez faits, et que vous faites journellement, dans le but de donner à nos ports, à notre marine, le développement qu'exigent la richesse et la grandeur du pays. Pour que nos ports aient

* Cette commission était composée de MM. DE LA COSTE, FULCHIRON, le baron DURRIEU, le marquis DE CORDOUE, LESERGEANT DE MONNECOVE, le vicomte DUCHATEL, le marquis TURGOT.

l'utilité que leur assignent de si fortes dépenses, il faut que les denrées qu'ils reçoivent s'écoulent dans le reste du Royaume, par les fleuves qui les desservent, et par les affluents de ces fleuves, au plus bas prix, et le plus loin possible.

Nous ne discuterons pas ici le plus ou moins de convenance du parallélisme des chemins de fer et des voies navigables. Nous ne croyons pas que ce problème soit susceptible d'une solution absolue. En thèse générale, il semble pourtant que l'immense service que les chemins de fer sont appelés à rendre, consistera surtout à multiplier les rapports entre les populations, à créer un plus grand nombre d'affaires en accélérant le mouvement des hommes, à resserrer de plus en plus les liens qui unissent les diverses parties d'une grande région comme la France. Il n'est pas certain, il n'est pas probable, que, sauf sur un petit nombre de points, ils agissent d'une manière directe sur la production, par une économie notable dans les frais de transport.

Au reste parmi les vallées dont s'occupe le projet de loi, la question ne pourrait être soulevée qu'au sujet de celle de la Seine. Or, en ce qui touche cette vallée, à moins de fermer les oreilles à tant de réclamations si vives, si ardentes, à moins de fermer les yeux sur tout ce qui se passe autour de nous, on ne peut se dissimuler que c'est justement la création du chemin de fer qui donne le plus haut degré d'opportunité à l'amélioration de la rivière ; c'est cette création qui excite la terreur du commerce et des mariniers, qui fait craindre

à ceux-ci la ruine de leur industrie, à celui-là l'invasion du monopole.

Comment d'ailleurs s'imaginer que le transport des deux millions de tonnes que la Seine livre annuellement à la consommation de Paris, s'effectue jamais en grande partie à l'aide d'un chemin de fer? Comment les trains de bois qui descendent l'Yonne, les charbons qui viennent de l'Oise, quitteraient-ils, à l'approche du marché, la voie économique de la rivière, pour se transborder chèrement sur des vagons? Les chemins de fer accroîtront peut-être immensément la population et la consommation de cette grande cité : par cet accroissement ils rendront le service des communications par eau de plus en plus important et nécessaire.

Nous ne sommes donc pas arrêtés par la crainte d'un double emploi dans notre système de circulation.

Nous ne le sommes pas davantage par le chiffre des dépenses proposées ou par la pensée que d'autres dépenses les suivront. De tous les emplois auxquels peuvent être appliquées les ressources de l'État, il n'en est pas qui soit plus agréable aux populations que l'ouverture de voies nouvelles : et les populations ont raison, parce qu'il n'en est pas qui soit plus fécond, qui reproduise plus promptement et plus complétement les capitaux absorbés. Nous savons que les forces du Trésor public ne sont pas au-dessous de cette nouvelle charge, qui sera répartie sur une longue série d'années. Les succès de l'industrie privée, en matière de che-

mins de fer, ayant allégé sensiblement le fardeau qu'en 1842 le Gouvernement croyait indispensable de s'imposer, il a reconquis la liberté de ses mouvements pour les autres grands travaux d'utilité publique.

La gloire de notre époque, la gloire des institutions libérales qui nous régissent, c'est de produire beaucoup, c'est de féconder tous les germes de richesse que renferme la France; c'est d'entreprendre hardiment toutes les opérations d'une utilité incontestable, et de n'en abandonner aucune sans l'avoir conduite à son terme. Avec de tels instincts, nous ne pouvons prétendre au bon marché des gouvernements stationnaires. Les améliorations engendrent les améliorations. Les progrès appellent les progrès. Après avoir mis nos grandes routes en bon état, nous nous sommes attaqués aux routes départementales; et les routes départementales à peu près achevées, nous en sommes venus aux chemins de grande communication, et aux simples chemins vicinaux : le tout aux applaudissements unanimes du commerce, de l'industrie et de l'agriculture. Nous sommes entraînés invinciblement par un mouvement analogue, en ce qui touche aux cours d'eau. Quand une fois le bas des fleuves est ouvert à une navigation active, bientôt elle a besoin qu'on lui livre aussi les portions supérieures des bassins, et qu'on l'aide à remonter le plus haut possible dans les vallées. Dans une pareille matière le Gouvernement ne saurait jamais dire son dernier mot. Tant que nous serons dans cette période de croissance (et nous espérons qu'elle durera

bien des siècles) tant que la limite de notre production, de notre aisance, reculera chaque jour, la limite de nos travaux sera aussi impossible à poser. Qui eût prédit, il y a un demi-siècle, que l'obscure bourgade de Saint-Etienne aurait bientôt besoin d'un chemin de fer et d'un canal; qu'elle verserait bientôt annuellement sur la France, 800.000 tonnes de marchandises et 500.000 voyageurs? Qui prévoyait alors la prochaine splendeur du Havre? Et qui sait combien de villes de Saint-Etienne et du Havre sont, à l'heure qu'il est, occupées du travail de leur enfantement?

A côté de travaux destinés à ouvrir de nouveaux débouchés et à provoquer les échanges, la loi qui vous est soumise en comprend de mixtes qui serviront à la fois à la navigation et à l'irrigation. C'est la première fois qu'un tel fait se produit dans l'histoire de notre législation, car le canal de Boisjelin, l'unique précédent qui offre quelque analogie avec la proposition actuelle, ayant été creusé avec les seules ressources des états de Provence, à une époque où cette province échappait encore en quelque sorte à l'action du pouvoir central, doit être considéré comme une œuvre d'intérêt purement local.

Votre commission vous rendra compte plus tard des hésitations qui l'ont saisie quand elle a abordé l'examen de cette partie des propositions du Gouvernement. Il est probable qu'elle l'eût repoussée s'il n'était resté évident pour elle, après des débats très-prolongés, que le besoin d'une communication fluviale entre Toulouse et les Pyrénées avait

la principale part dans les ouvrages dont il s'agit. Elle ne veut pas dire cependant qu'elle condamne toute intervention de l'administration dans les entreprises d'irrigation pure. Lorsque ces entreprises seront conçues sur une grande échelle, et favoriseront l'agriculture d'un vaste territoire, elle conçoit très-bien que le Gouvernement les décide par son assistance. Mais comme tout utiles qu'elles sont, ces opérations ne sont pas liées étroitement à l'intérêt général; comme elles ne peuvent se multiplier sur toute la surface du Royaume ainsi que les voies de communication, elle pense qu'il y aurait injustice et danger pour lui à joindre à ses devoirs de grand voyer les fonctions de grand irrigateur.

Par compensation elle ne trouve pas qu'il remplisse toujours assez généreusement les devoirs de grand voyer. Elle n'a pas mission de se livrer à l'examen approfondi des taxes établies sur la navigation; cependant elle n'a pu s'empêcher de remarquer leur peu d'uniformité. Elle a été frappée particulièrement de l'article 16 de la loi en discussion, qui soumet la petite rivière de Vire à un tarif exceptionnel. Bien que le consentement des intéressés l'ait déterminée à conserver cette disposition, elle se croit obligée d'en signaler la bizarrerie. Ce qu'elle dit de la Vire s'applique au demeurant à tous les cours d'eau. Dans un pays où les grandes routes, les routes départementales, les chemins publics de toute dénomination, sont livrés sans péage à la circulation, il y a quelque anomalie à ce que les nouvelles voies qu'une civilisation perfection-

née réclame ne soient pas aussi gratuites. Si l'énormité de la dépense a interdit l'application de ce principe à la construction des canaux et des chemins de fer, du moins aurait-il dû être respecté en ce qui concerne la navigation des rivières, ces voies naturelles auxquelles souvent la main de l'homme n'a rien modifié, et dont en tout cas le perfectionnement est le moins dispendieux de nos grands travaux. Votre commission doit donc vous déclarer qu'elle aspire au jour où la loi de floréal an 10 disparaîtra de notre législation, et les perceptions sur les rivières de votre budget.

Elle a chargé son rapporteur de renouveler une observation déjà faite plus d'une fois sans succès sur la composition de certains projets de loi. A son avis, la réunion d'un grand nombre de dispositions qui, quoique présentant de l'analogie par leur objet, n'ont cependant point de lien entre elles, est une méthode vicieuse. Elle ne comprend pas bien pourquoi, l'an passé, le chemin de fer d'Avignon à Lyon était accolé au chemin de fer de Lyon à Paris; pourquoi, cette année, l'amélioration de la Garonne est accolée à celle de la Seine. Ce procédé lui paraît nuire à l'indépendance des délibérations de la Chambre des Pairs, qui ne peut plus amender ou rejeter un seul article sans compromettre le sort de beaucoup d'autres articles qu'elle approuve. Dans le projet actuel qui suggère cette observation, l'inconvénient dont nous nous plaignons n'est pas excusé par la nécessité de nous faire connaître à la fois un ensemble de vues systématiques. Le Gouvernement procède

partiellement, successivement, suivant que les besoins du commerce, la science de ses ingénieurs et ses ressources financières le lui commandent. Rien n'eût été si facile, et si à propos, que la division du projet en autant d'articles qu'il y a d'opérations distinctes.

A part ces légères critiques, nous éprouvons le besoin de dire que le plus grand soin a présidé à la rédaction de ses travaux; constamment l'administration a cherché la lumière près de tous ceux qui pouvaient la faire briller à ses yeux. Plusieurs de ses projets sont depuis dix ans sur le métier, et chaque année leur a apporté quelque modification, quelque addition d'utilité. Nous avons remarqué aussi combien ces formes libres de vérification, ces enquêtes que la législation a prescrites depuis 1830, ont une influence réelle. Il n'est aucune partie de la loi qui n'en offre la preuve. L'on se fait difficilement l'idée de l'attention que les hommes les plus savants accordent à ces épreuves, de la docilité avec laquelle le conseil général des ponts et chaussées accepte les idées des populations.

Enfin la lecture de ces volumineux dossiers nous a inspiré une joie de bon citoyen, en confirmant ce que nous savions d'ailleurs de tant de sources, sur le mouvement perpétuellement ascendant de la prospérité publique. Partout nous avons vu l'activité commerciale dépasser chaque année notablement les résultats de l'année précédente. Partout nous avons vu l'agriculture demander un supplément de débouchés, en annonçant un accroissement de produit. Il est tel départe-

ment, comme la Mayenne, qui déclare que ses cultures ont doublé depuis trente ans. Invoquée par les progrès de la richesse nationale, l'amélioration que l'on vous propose sera elle-même la cause efficace de nouveaux progrès.

Nous allons passer à l'économie des détails.

Seine (7.000.000).

La Seine, malgré son importance, malgré l'immensité des services qu'elle rend, a participé à l'abandon dans lequel nos voies naturelles de navigation intérieure ont été si longtemps laissées. Depuis même qu'une administration éclairée, aidée par le bon état de nos finances, a donné aux travaux productifs une impulsion si énergique, le *Bulletin des lois* n'a enregistré en faveur de ce fleuve qu'un faible crédit de 5.170.000 fr. employé presque entièrement en réparations de détails et en expériences.

C'est que dans cette question les intérêts les plus graves étaient engagés, que toute erreur était fatale, que le talent des ingénieurs devait respecter les usages du commerce, la forme, les dimensions des navires, les habitudes et même les préjugés des mariniers, il fallait que tout le monde fût convaincu, que tout le monde fût satisfait.

La science, appuyée sur des expériences nombreuses et concluantes, annonce aujourd'hui la solution des problèmes qui concernent la Seine, et nous propose les moyens de donner à cette artère principale de notre circulation commerciale

toute l'utilité dont elle est susceptible. Elle nous soumet des travaux qui compriment le cours de la Seine depuis Nogent jusqu'à la mer. Quelque dépense qu'ils exigent, il n'y a pas à reculer, quand on sait qu'il s'agit d'une navigation de plusieurs millions de tonneaux, et que chaque cause de retard ou d'avarie supprimée se résoudra en plusieurs millions d'économie pour le public.

Les études des ingénieurs divisent la Seine en quatre parties : la première, de Nogent au pont de Bercy; la seconde, du pont de Bercy au pont de Grenelle; la troisième, du pont de Grenelle à Rouen; la quatrième, de Rouen à la mer. Cette division, qui paraît fondée sur les différences que la nature a mises elle-même dans le lit et dans le débit de la rivière, repose aussi sur les besoins divers du commerce, la nature et le jaugeage des bâtiments qu'il emploie.

Haute-Seine.

Le Gouvernement ne demandait aux Pouvoirs législatifs en 1845, que deux millions pour cette partie de la rivière qui voiture quatre-vingt mille tonnes de marchandises entre Nogent et Montereau, onze cent mille entre Montereau et Paris. Il annonçait bien la rédaction de projets pour un chiffre fort supérieur; mais ces projets n'avaient pas encore subi l'épreuve des enquêtes sur lesquelles il ne pouvait se croire suffisamment éclairé, sans lesquelles la loi ne lui permettait pas de formuler une proposition.

Les enquêtes ont eu lieu depuis lors. Elles étaient en effet très-nécessaires ; elles ont produit de grands résultats ; elles ont profondément modifié les projets, et notablement abaissé le chiffre de la dépense.

Le principal inconvénient que l'on se proposait de détruire, provient de la maigreur des eaux en été, et de leur peu de profondeur sur beaucoup de points. La première pensée des ingénieurs fut de corriger cet état de choses par la fondation entre Nogent et Montereau, de dix barrages mobiles avec écluse, suivant le système de M. Poirée, et de quatorze entre Montereau et Paris. Ces vingt-quatre barrages, joints aux travaux secondaires de redressement, de resserrement, de dragages, etc., absorbaient plus de douze millions.

Partant de cette donnée, que pour mettre de l'accord entre la Seine et les canaux qui débouchent dans son sein, il était indispensable d'y créer une profondeur d'un mètre trente centimètres, il n'y avait en réalité pas d'autre système à suivre. Quant aux barrages en eux-mêmes, ils venaient de faire leurs preuves sur l'Yonne, à la grande satisfaction des riverains et des bateliers de cette rivière, satisfaction constatée de la façon la plus solennelle dans des procès-verbaux d'enquêtes multipliées. Celui qui a été construit sur la Seine au passage dit de la Morne, n'avait pas eu moins de succès. C'est, en effet, sur cet ingénieux mécanisme, ou sur quelque procédé semblable, que reposera probablement désormais le perfectionnement de nos grandes rivières.

Les commissions d'enquêtes en ont cependant rejeté l'application à la Seine de Montereau à Paris. S'appuyant sur ce que cette partie du fleuve sert et servira toujours principalement à un mouvement dont l'importance est toute à la descente; sur ce que la navigation n'y éprouve jamais d'interruption complète; sur les retards qu'occasionnerait le passage des écluses; elles ont sacrifié la profondeur à la rapidité, et réclamé instamment la suppression de tous les barrages projetés, à l'exception de celui que l'on place en avant du pont de Montereau.

De Montereau à Nogent, au contraire, tous les barrages ont été admis.

Les commissions d'enquête ont également adopté tous les travaux qui avaient pour but de régulariser et de resserrer le lit de la rivière, de défendre les rives, de draguer les hauts fonds, de rectifier les ponts mal disposés, de perfectionner les chemins de halage.

Un nouveau projet a été rédigé d'après un programme, conforme aux vues de ces commissions. Les conditions auxquelles il a à satisfaire sont devenues très-simples. Il ne s'agit plus de Montereau à Paris que d'assurer un tirant d'eau d'un mètre à la descente, et de 75 centimètres à la remonte, en conservant une libre circulation sur le fleuve, ainsi que la force et la rapidité de l'éclusée. L'éclusée est un secours d'environ 1.200.000 mètres cubes d'eau contenu dans des réservoirs de la partie supérieure du cours de l'Yonne, qu'on lâche deux fois par semaine dans les mois de sé-

cheresse, pour accroître le débit de cette rivière, et dont l'effet se fait sentir jusqu'à Paris, par une élévation très-marquée des eaux de la Seine.

Le rédacteur du nouveau travail établit qu'après l'exécution des ouvrages sur les hauts fonds, qui ne présentent aujourd'hui que 50 ou 60 centimètres à l'étiage, on obtiendra la sur-élévation réclamée à l'aide des moyens suivants :

1° Par l'effet du rétrécissement du chenal réduit aux trois quarts de sa largeur;	15 cent.
2° Par des dragages, ou même seulement par l'action naturelle des eaux dans un *lit* resserré;	10
3° Par l'éclusée actuelle au moins;	20
4° Par l'effet du rétrécissement du chenal sur l'éclusée;	5
5° Par l'accroissement de l'éclusée.	13
En total.	63 cent.

L'accroissement de l'éclusée résultera d'un nouveau réservoir très-vaste, dont la construction est proposée dans les projets relatifs à l'Yonne. En cas de besoin, deux réservoirs semblables pourraient être créés avec beaucoup de facilité sur les affluents de la Haute-Seine.

Les calculs de MM. les ingénieurs ont reçu l'approbation du conseil général des ponts et chaussées; tout porte à croire que les travaux atteindront le but. Ils exigent une allocation de 7 millions que votre commission vous propose d'accorder.

Elle croit aussi devoir appeler l'attention de

dans cette banquette pour recevoir les eaux des égouts transversaux, qui deviendraient une cause d'infection et d'insalubrité s'ils continuaient à déboucher dans le petit bras quand il sera fermé par un barrage. Enfin on restaure tous les quais de la rive gauche, depuis le pont du Carrousel jusqu'à celui de la Tournelle.

La dépense de ces travaux est estimée 6.535.000 fr. La ville de Paris prend à sa charge 1.535.000 fr. représentant la moitié de la somme afférente à la restauration des quais, à la construction des bas ports et de l'égout latéral.

Ce projet, qui semble très-bien conçu, a cependant soulevé de vives discussions.

On a soutenu que l'amélioration de la Seine dans Paris n'était pas d'une nécessité urgente. On a soutenu que les ouvrages proposés n'étaient pas en harmonie avec les besoins en eau et les projets de la ville de Paris.

La première assertion repose sur le fait que les canaux Saint-Denis et Saint-Martin comblent la lacune qu'offre la Seine dans la traversée de Paris, et qu'il y aurait prodigalité à créer avec les deniers de l'État une concurrence à des établissements d'utilité publique, fondés presque en entier sur les fonds de la ville de Paris, et qui doivent lui faire retour, après l'expiration de la jouissance des concessionnaires.

Mais ce fait de la suffisance des canaux Saint-Denis et Saint-Martin a été combattu par tous les corps qui ont eu à donner un avis, chambre de commerce, conseil municipal, conseil général

de la Seine, corporations des mariniers. Il est démenti par les concessionnaires des canaux eux-mêmes, qui, dès 1839, déclaraient que leurs ports étaient sans cesse encombrés. Il l'est par le tableau des marchandises arrivées à Paris en 1845, par les différentes voies navigables, et de leur distribution sur les ports tant des canaux que de la rivière; tableau qui attribue 508.000 tonneaux aux ports situés entre la Briche et le Louvre. Il n'est pas possible de croire qu'une partie notable de ces marchandises ne dépassât le port du Louvre, si elle trouvait des facilités à remonter plus haut en rivière.

Dès à présent l'on calcule qu'au minimum les marchandises qui, malgré tous les inconvénients actuels, traversent Paris sur des bateaux, trouveraient une économie de 120.000 fr. dans l'exécution des travaux projetés; et que celles qui transitent par les canaux pour aller de la Basse-Seine à la haute y gagneraient 65.000 fr. Une plus grande quantité descend ou remonte le long des quais sur des haquets.

La réponse au reproche d'avoir négligé l'approvisionnement d'eau de la ville de Paris est aussi concluante. D'abord le conseil général, qui connait mieux que personne les ressources et les besoins de la Cité, se montre entièrement satisfait. Il a pris sur cette matière, au mois de décembre dernier, la délibération la plus explicite, la plus énergique, qui se termine par une prière instante à « *MM. les Ministres des travaux publics et du commerce de combattre avec persévérance la pro-*

position d'ajournement des travaux à exécuter sur la Seine dans la traversée de Paris, et d'unir tous leurs efforts pour faire adopter dans son intégralité le projet de loi relatif à l'amélioration de ce fleuve. »

Ensuite l'usine, qui sera construite au Pont-Neuf par la ville de Paris, pourra, sans rien changer aux travaux qui sont proposés, donner

pendant	106	jours de	3.500 à 4.000	pouces fon-
—	86		3.000 3.500	tainiers.
—	60		2.000 2.500	
—	42		1.800 2.000	
—	28		1.500 1.700	
—	24		1.300 1.500	
Total	346			

Elle ne chômera que pendant vingt jours correspondants aux plus hautes eaux de la Seine, temps durant lequel toute machine hydraulique, dans quelque système qu'elle soit établie, sera aussi forcée de s'arrêter.

Or, c'est à 1.300 pouces d'eau qu'un rapport, rédigé en 1843 par l'ingénieur en chef des eaux de Paris, évaluait en maximum les besoins de la ville. Il les distribuait ainsi :

440 pouces pour l'assainissement des quartiers élevés où les eaux de l'Ourcque n'arrivent pas, à répartir entre quatre cent quarante bornes-fontaines.

350 pouces en abonnements dans les mêmes quartiers.

450 en remplacement des machines de Chaillot, du Gros-Caillou, et de la pompe Notre-Dame, qui doivent être supprimées.

100 à jeter pendant les grandes chaleurs dans le lit de la Bièvre.

L'approvisionnement d'eau de Paris, aussi complet que sa situation actuelle l'exige, est donc assuré.

D'ailleurs, aucune disposition n'étant arrêtée pour le grand bras de la Seine, l'avenir, sous le point de vue des établissements hydrauliques, comme sous celui de la navigation, demeure tout à fait réservé.

Ces considérations ont frappé votre commission. Elle vous engage à faire droit au vœu si fréquemment et si ardemment exprimé par la première cité du Royaume, en accordant les 5 millions demandés.

Basse-Seine (10.300.000).

On désigne sous ce nom la partie du fleuve comprise entre Paris et Rouen. Sa longueur est de 237 kilomètres.

L'Exposé des motifs nous apprend qu'en 1845, il a été expédié sur Paris par cette voie de Rouen 265.096 tonneaux de marchandises, de l'Oise 668.605; et de Paris sur Rouen plus de 200.000.

Cette immense navigation trouve des obstacles qui la ralentissent et la renchérissent, dans l'irrégularité du lit de la Seine où se sont formés plusieurs rapides ou cataractes; dans des hauts fonds qui, à l'étiage, ne sont recouverts au milieu du thalweg que de soixante-dix centimètres d'eau; dans le grand nombre d'îles et la multiplicité des bras secondaires; dans l'imperfection des che-

mins de halage ; dans la construction vicieuse de plusieurs ponts. On suppose que la suppression de ces obstacles réduiraient de 5 fr. au moins par tonneau le prix du fret de Rouen à Paris, et proportionnellement celui des provenances de l'Oise. Aussi depuis longues années, le commerce réclame-t-il à grands cris cette amélioration.

Pendant un temps, on l'a cherchée dans l'ouverture d'un canal latéral au fleuve. Une compagnie qui comptait exécuter cette dispendieuse entreprise a même reçu la sanction d'une ordonnance royale, qui autorisait ses études. Après avoir reconnu que la dépense excéderait de beaucoup l'utilité d'un pareil travail, l'on est revenu à la pensée plus judicieuse de conserver en le perfectionnant le beau cours d'eau qui, nonobstant ses défectuosités, a déterminé la fondation et la grandeur de villes telles que Paris et Rouen.

Depuis dix ans, on a travaillé sur cette base à réaliser les conditions suivantes :

1° Porter à deux mètres au moins le mouillage dans un chenal de vingt-cinq à trente mètres de largeur, qui soit le même en été et en hiver ; en donnant partout aux eaux la vitesse moyenne actuelle, et en n'imposant aucune restriction à la liberté de la marche des bateaux ;

2° Réduire les traverses du halage au moindre nombre possible, et les placer sur les points où existent des ponts ;

3° Établir un chemin de halage régulier avec empierrement, à un niveau constamment supérieur aux plus hautes eaux navigables, le long du chenal

des bâtiments qui se servent de ce mode de remorquage;

4° Construire, sur la rive que suivent les chevaux de tirage, des arches marinières avec chemin de halage en dehors de la culée, qui puissent être franchies sans temps d'arrêt, sans choc ou frottement, sans nécessité de chevaux de renforts.

Beaucoup de projets ont été dressés qui satisfont à merveille aux trois dernières conditions; il a été plus difficile de satisfaire à la première; et on a fini par y renoncer. Les mariniers ont persisté dans les idées que la chambre de commerce de Rouen exprimait dans les paroles si énergiques que vous citait autrefois l'un de vos plus illustres rapporteurs.

« *Fût-il démontré que les écluses sont le seul* « *moyen d'améliorer la Seine, mieux vaudrait cent* « *fois conserver au fleuve sa liberté native, vec* « *ses inconvénients actuels et momentanés, que de* « *le captiver dans des lieux dont l'avenir ferait à* « *coup sûr déplorer l'idée.* »

A la vérité, le commerce s'exprimait de la sorte à une époque où il s'agissait de barrer le fleuve d'une manière permanente. Il n'a pas opposé une égale résistance au système des barrages mobiles de M. Poirée, dont l'application au passage de Marly venait de démontrer la supériorité, mais il a continué à demander que les ouvrages de cette nature fussent réduits au plus petit nombre possible; il a préféré, ici comme partout, une rivière plus libre à l'avantage de naviguer à pleine charge quelques jours de plus dans l'année.

Le conseil général des ponts et chaussées qui était d'abord dans l'opinion qu'une grande profondeur était le point capital, s'est rendu aux idées si vivement et si constamment manifestées par les parties intéressées; il a reconnu que c'était déjà aux yeux des mariniers et des entrepreneurs des transports un bienfait immense que de leur livrer à l'étiage un tirant d'eau d'un mètre soixante centimètres; et qu'avec la fondation de cinq barrages éclusés seulement, il était facile d'obtenir cette profondeur; il a reconnu d'ailleurs que cette concession ne compromettait pas l'avenir, et que le jour où le besoin d'un chenal plus profond se ferait sentir, il suffirait de compléter les ouvrages auxquels on se borne, à présent. Ces barrages seront placés : le premier à Saint-Ouen; le second à Andrezy un peu en aval du confluent de l'Oise; le troisième à Jusiers; le quatrième à l'Ile près Notre-Dame de la Garenne; le cinquième à poser un peu au-dessus de Pont-de-l'Arche. Ces cinq barrages compléteront, avec celui qui existe déjà à Marly, le système des ouvrages destinés à relever les eaux de la rivière.

L'ensemble des travaux a été estimé à 10.500.000 fr. Les barrages avec leurs écluses et les dérivations y entrent pour 5.648.407 fr.

Les chemins de halage, les digues et la défense des rives pour 2.443.205 fr.

Les arches marinières ou pont de halage pour 795.000 fr.

La rectification du lit de la Seine pour 563.490 f.

Les dragages pour 477.435 fr.

Les fonds des dépenses imprévues pour 572.463 f.

Un amendement adopté par la Chambre, dans le but de porter à cent vingt mètres la longueur des écluses que le projet réduirait à cent, augmente de trois cent mille francs le chiffre des dépenses, et l'élève à dix millions huit cent mille; sur ce chiffre, une allocation de cinq cent mille ayant été accordée précédemment pour hâter l'exécution du barrage d'Andrezy, le Gouvernement n'a plus besoin que d'un crédit de 10.300.000 fr. Le grand intérêt qui est attaché à ces travaux ne permet pas de le refuser.

Seine maritime (4.500.000).

La navigation de la partie de la Seine, que l'on désigne sous le nom de maritime, est exposée à des difficultés, même à des périls qui ont depuis beaucoup d'années provoqué les méditations des ingénieurs.

Ces inconvénients sont attribués à plusieurs causes, dont voici les deux principales.

D'abord des bancs de sable mobiles qui existent de Quillebœuf à Villequier. Ces bancs qui remontent ou descendent la rivière suivant la saison, suivant que le flot qui vient de la mer ou le courant du fleuve prennent le dessus, amènent des variations profondes dans le tirant d'eau; et, dans l'été surtout, déterminent de nombreux engravements de navires. Ensuite un phénomène que l'on nomme la barre : c'est une vague, dont l'inclinaison, la hauteur et la puissance varient suivant la marée et la saison, et qui se meut avec une vitesse

de 24.000 mètres par heure. Les bâtiments échoués sur les bancs que cette vague atteint dans sa marche, courent le plus grand danger.

La science des ingénieurs, ainsi que nous venons de l'exposer, a inventé force combinaisons pour les combattre. On prétend que, dès le règne de Louis XIV, elle s'est préoccupée du régime de la Seine, entre le Havre et Rouen, et que le célèbre Vauban avait dressé un plan que la situation des finances ne permit pas de réaliser.

Après Vauban le problème paraît n'avoir pas été repris jusqu'à la fin du dernier siècle, mais en 1783, l'Académie de Rouen mit au concours *le moyen le plus économique de redresser, creuser, et rendre navigables aux grands vaisseaux le chenal de la Seine, et de le débarrasser des bancs changeants qui l'obstruaient.* Depuis lors la question est restée constamment sur le tapis.

Les solutions ont été nombreuses et diverses; les plus accréditées pendant longtemps avaient pour base la construction d'un canal latéral dirigé du Havre vers Rouen. Le point de départ était commune, les projets différaient seulement entre eux sur le point d'arrivée, les dimensions, le mode d'alimentation, et sur les détails secondaires. M. de Lamblardie qui écrivait en 1785, menait son canal jusqu'à Villequier. M. de Bérigny en 1826, pousse le sien jusqu'à Granville au-dessus de Caudebec. M. Fresnet en 1827 conduit le sien jusqu'à Saint-Paul près Duclair; le premier estimait la dépense à 16.000.000, le second à 65.000.000, le troisième à 70.000.000.

D'autres idées qui tendaient à fermer la baie par un barrage, soit entre Honfleur et Harfleur, soit entre Saint-Sauveur et Guerneville, ont été aussi produites et traduites en chiffres. Les évaluations des dépenses allaient pour l'une à 40.000.000, pour l'autre à 58.000.000.

Ces chiffres gigantesques qui, en cas d'exécution, eussent été sans doute gigantesquement dépassés, rendaient tout pas en avant impossible. Aussi les projets auxquels ils s'appliquaient restèrent-ils enfouis dans les archives qui les avaient reçus, seulement comme des efforts d'imagination.

On est enfin arrivé à des systèmes plus praticables, plus en proportion avec les résultats qu'il s'agit d'obtenir, plus en harmonie avec le programme de l'Académie de Rouen qui demandait à la science un *moyen économique de rendre le chenal navigable aux grands vaisseaux*. Le chiffre total du projet qui paraît avoir conquis l'approbation du ministère des travaux publics ne s'élève plus qu'à 10.000.000 et 200.000 francs. Ces travaux consistent en digues longitudinales disposées de manière à resserrer le fleuve, pour le forcer d'approfondir son lit entre Villequier et Quillebeuf, et en deux épis ou digues transversales à la passe qui en réduiront l'ouverture à 1.000 mètres. Les digues en amont doivent attaquer les bancs mobiles ; les digues à la passe doivent détruire les effets de la barre. Le conseil général des ponts et chaussées n'a cependant, par prudence, voulu rien arrêter définitivement. Considérant les éventualités que présentaient de si grands

ouvrages dans le voisinage de la baie, il a ordonné de *nouvelles observations*, *de nouvelles études*, se bornant à déclarer qu'il *était utile de tenter des essais de régularisation des rives et de rétrécissement du lit de la rivière entre Villequier et Quillebeuf*, *et de demander pour cet objet un crédit de* 2.000.000.

La Chambre des Députés a ajouté à ce crédit un troisième million que les ingénieurs, chargés de faire l'essai prescrit par le conseil général des ponts et chaussées, ont regardé comme nécessaire dans leur estimation la plus récente. Ces 3 millions, joints à 1.500.000 fr. pour la restauration des chemins de halage, donnent un chiffre de 4.500.000 fr. affectés à la Seine maritime.

Nous devons vous faire connaître que la controverse la plus animée a accueilli le projet dont il s'agit de tenter l'exécution partielle; à l'exception du chemin de halage dont la restauration est maintenant sollicitée, tous les ouvrages proposés ont divisé les populations. Au reste, les savants eux-mêmes ont été partagés d'opinion sur des points très-capitaux, par exemple ces bancs de sable mobiles, cette traverse, que les idées du pays, que les idées de presque tous les ingénieurs regardent comme si funestes, l'un d'eux, homme du plus grand mérite, les apprécie tout autrement; il les considère comme un seuil très-essentiel à conserver, comme un barrage naturel qui soutient les eaux et leur donne de belles profondeurs de Villequier à Rouen.

Quand la nature de la maladie est contestée, il

ne faut pas s'étonner que l'on ne s'accorde pas sur le remède.

Dans l'instruction, la chambre de commerce du Havre a repoussé le projet comme insuffisant et dangereux; insuffisant parce que, suivant elle, il ne donne pas à la voie d'eau la possibilité de lutter contre le chemin de fer, dangereux parce qu'en amortissant l'action du courant de flot, il tend à former des attérissements dans la baie; elle traite d'ailleurs légèrement les difficultés de la navigation entre le Havre et Rouen, et insiste surtout pour l'amélioration de la rivière entre Rouen et Paris.

A Rouen, les choses sont envisagées par la chambre de commerce sous un tout autre aspect: elle déclare les travaux complets et utiles, elle se tient pour certaine qu'ils procureront l'approfondissement du chenal, elle a la conviction qu'ils ne nuiront pas à la baie, que les dépôts devant le Havre diminueront plutôt qu'ils ne s'accroîtront, parce que les rives de la Seine étant mieux défendues, se prêteront moins aux corrosions.

Dans la même ville, une commission nautique composée de capitaines au long cours, et présidée par le capitaine du port, abonde dans les opinions de la chambre de commerce.

Le conseil municipal se prononce dans le même sens.

Enfin la commission d'enquête émettant son avis après tous ces corps, déclare qu'elle trouve dans les projets en discussion :

1° Économie notable sur le fret des marchan-

dises venant de la mer et destinées pour le centre de la France;

2° Refuge assuré pour les navires surpris par la tempête et poussés en Seine;

3° Conservation à l'inscription maritime de la population riveraine de la Seine;

4° Protection efficace pour le cabotage;

5° Moyen de lutter contre les chemins de fer et de résister au monopole.

Elle pense qu'après l'exécution des travaux, des bâtiments calant cinq mètres d'eau, remonteront en peu de temps et à peu de frais jusqu'à Rouen.

Une nouvelle délibération de la chambre de commerce du Havre, et l'avis d'une commission nautique formée dans ce port, n'ont rien changé à l'état de la question.

En suivant de près ces débats, l'on s'aperçoit aisément que les deux villes dont il s'agit ont des intérêts si opposés, qu'il est à peu près impossible qu'elles tiennent le même langage. Sauf la crainte commune de voir le chemin de fer anéantir la marine de la Seine, elles n'ont aucun point sur lequel elles s'accordent. Rouen désire, et doit désirer, que les plus grands bâtiments employés au cabotage remontent jusque dans son port; le Havre que ces navires continuent à s'arrêter dans le sien. Rouen est donc disposé à voir avec faveur les systèmes qui ont chance d'améliorer la rivière, fût-ce avec quelque inconvénient pour la baie; le Havre est disposé à exagérer les résultats que certains systèmes peuvent avoir pour la baie, et à ajourner indéfiniment l'amélioration de la rivière.

L'un a besoin d'un chenal praticable aux grands vaisseaux, l'autre, d'un chenal navigable aux chalands et aux alléges.

Quant à nous, il nous a paru démontré que les expériences proposées, dirigées avec la circonspection et la prudence qu'annonce l'Exposé des motifs, et que l'administration des ponts et chaussées a jusqu'ici apportées dans l'étude de cette intéressante question, ne sauraient avoir de conséquences fâcheuses pour le Havre. Après soixante années de recherches et de méditations, il est temps d'entamer quelque opération sur le terrain; sinon soixante autres années pourraient encore s'écouler, ou plutôt s'écouleraient certainement avant l'apparition d'un travail qui satisfît tous les intérêts. Cependant le chemin de fer aurait le temps d'anéantir toute concurrence fluviale. Nous avons été frappés de la contradiction qu'il y aurait entre nos actes, si nous laissions porter une grave atteinte à notre inscription maritime (la navigation de cette partie de la Seine n'occupe pas moins de quarante-neuf mille marins) tandis que nous nous imposons de si lourds sacrifices pour accroître notre armée navale, tandis que nous accordons de fortes primes à la pêche et à la navigation lointaine. Nous espérons que la Chambre sera touchée par les mêmes vues.

Canalisation de l'Yonne (6.500.000 fr.).

L'Yonne a eu de tout temps une haute importance, à raison de ses relations avec Paris. Elle

porte à cette grande ville les deux tiers du bois de chauffage qui s'y consomme.

Ce service, qui s'opérait par le flottage à bûches perdues sur la Haute-Yonne ou sur les affluents, et par le flottage en trains depuis Auxerre, s'est longtemps contenté d'ouvrages d'une extrême simplicité. Les moulins construits sur les bords de ce cours d'eau avaient été accolés à des digues qui en barraient le lit. D'accord avec les usiniers, et moyennant des conventions qui remontaient à la plus haute ancienneté, les mariniers avaient pratiqué dans ces digues des pertuis de dimensions convenables qu'ils ouvraient ou fermaient à volonté. Ils ramassaient dans les bassins fermés par cette barrière assez d'eau pour former une crue factice (environ 1 million ou 1.200.000 mètres cubes). Laissant ensuite une de ces retenues dans la partie la plus élevée de l'Yonne, et ouvrant successivement les pertuis à des intervalles de temps calculés, ils entraînaient les trains ou radeaux qui se trouvaient sur le chemin du flot. Ce flot, dans le langage des marins du pays, se nomme une éclusée.

Le flottage en trains d'Auxerre à Paris ne pouvant commencer avant le milieu du printemps, ni continuer au delà de la fin de septembre, par des raisons tirées de la nature même du commerce du bois, il en résulte qu'il a lieu dans la saison la plus défavorable, c'est-à-dire dans celle où les eaux sont le plus basses. Cette circonstance, jointe au peu de volume de la rivière, avaient forcé de recourir à un mode d'alimentation, semblable

à celui qui fut depuis employé pour le canal du Midi, à celui que nous vous proposerons tout à l'heure d'adopter pour la distribution des eaux de la Neste et l'amélioration de plusieurs affluents de la Garonne. On avait établi sur plusieurs des ruisseaux tributaires de l'Yonne, dans son cours supérieur, des réservoirs où l'on emmagasinait de grandes provisions d'eau, que l'on distribuait ensuite par éclusée au moment du besoin.

Ce système, qui satisfit longtemps aux nécessités du commerce, se modifia insensiblement, mais sans mesure administrative fondée sur des principes généraux. Les pertuis, qui suffisaient au passage des trains, devinrent des écueils dangereux à la descente, quand il s'établit une navigation par bateaux, et des obstacles insurmontables à la remonte. Des mesures de police, ou des traités avec les meuniers en amenèrent successivement la destruction entre Auxerre et Montereau. A partir de ce jour, les bateaux eurent plus de facilité pour leurs mouvements; mais, par compensation, l'éclusée n'étant plus soutenue par des barrages étagés de distance en distance, s'écoula sans rencontrer rien qui l'arrêtât jusqu'à la Seine, et perdit une grande partie de son efficacité. D'autres causes, parmi lesquelles figurent au premier rang le déboisement des montagnes et l'alimentation des deux canaux de Bourgogne et de Nivernais aux dépens de l'Yonne, vinrent à peu près en même temps affaiblir le débit de cette rivière, tandis que, cependant, l'ouverture de ces mêmes canaux, l'accroissement de la population, et par conséquent

de la consommation de Paris, le développement de la prospérité en tout genre des contrées qu'elle baigne, portaient à un chiffre chaque jour plus élevé le tonnage des marchandises qu'elle a à transporter. Ce chiffre est à cette heure de plus de 7 millions de quintaux métriques.

Il n'est donc pas étonnant que de bonne heure on ait pensé à mettre le régime de cette rivière en harmonie avec l'importance du service qu'elle doit rendre. Il paraît que l'on s'en était déjà préoccupé dans les dernières années qui ont précédé la révolution ; mais ces premières études n'ont produit aucun résultat. En 1828 on a repris la question pour ne plus l'abandonner, jusqu'à parfaite solution.

C'est cette solution que le ministère des travaux publics vous apporte. Elle a été cherchée avec un soin digne de tout éloge, et préparée par les enquêtes les plus minutieuses. Elle est, pour ainsi dire, consacrée à l'avance par vos décisions, puisque déjà deux lois, celle du 19 juillet 1837 et celle du 8 juillet 1840, ont accordé des crédits considérables pour l'expérience du système sur lequel elle est fondée.

Le problème qu'il s'agissait de résoudre consistait principalement à faciliter le mouvement des bateaux, sans nuire au flottage du bois ; à donner à l'Yonne une profondeur suffisante, sans y créer des retenues qui portassent préjudice au débit de la Seine, de Montereau à Paris.

Après avoir condamné la solution d'un canal latéral, soit depuis Auxerre, soit depuis Joigny, l'admi-

nistration a voulu étudier à fond le système des barrages mobiles de M. Poirée, qui a l'avantage de coûter beaucoup moins et de laisser toute l'eau dans le lit de la rivière. Essayé d'abord à Épineau, l'un des passages les plus difficiles de l'Yonne, il a été plus tard appliqué à quatre autres points, toujours avec un succès décidé et l'assentiment le plus prononcé du commerce et des mariniers. A chaque tentative, l'administration des ponts et chaussées a voulu s'assurer des résultats obtenus, et a provoqué enquête sur enquête. Toutes les lumières locales ont été recueillies, en sorte que le projet qu'elle a fini par adopter, est aussi bien le produit de l'expérience, l'expression des vœux et des besoins du pays, que la conception des hommes de l'art. Au reste, dans toutes les parties de la loi que vous allez discuter, nous avons remarqué le même respect pour l'opinion des hommes pratiques. Jamais la science ne s'est montrée si conciliante.

C'est avec ces barrages mobiles que l'on remédiera aux vices de la navigation actuelle. Aux cinq barrages construits en vertu des crédits précédemment accordés par les lois, on en joindra six nouveaux. Aux uns et aux autres seront accolés des écluses à sas, de 12 mètres de largeur et de 135 de longueur. On perfectionnera les chemins de halage, on approfondira par des dragages quelques hauts fonds, on agrandira les ports d'Auxerre et de Villeneuve-le-Roi, on modifiera quelques ponts dont la construction n'a pas été bien combinée, on créera une gare de refuge à Sens, enfin, on construira sur la Cure affluente de la Haute-Yonne

un réservoir qui contiendra 15 millions de mètres cubes.

Le projet de loi demande pour ces travaux, et autres de moindre importance, une somme de 6.500.000 fr.; en y ajoutant 2.250.000 fr. dont l'Yonne a déjà été dotée en 1837 et en 1840, nous arrivons à un total de 8.750.000 fr.; soit pour 120 kilomètres, à peu près 73.000 fr. l'un.

Nous vous proposons l'adoption de ce crédit.

Canalisation de la Mayenne (7.000.000).

La Mayenne qui, avant de se perdre dans la Loire, passe à Mayenne, à Laval, à Château-Gontier, à Angers, devrait, dans un cours de plus de trente lieues, servir de principal débouché aux productions de cette contrée. L'état défectueux de son lit ne lui permet pas de remplir cet office. A peine, sur une distance de 134 kilomètres qui sépare les points extrêmes (Mayenne et Angers), est-elle vraiment navigable pendant 18. 80 autres kilomètres, entre Montreuil-Belfroy, et Laval, n'offrent aux bateaux qu'un parcours hérissé de difficultés, plein de lenteurs et de périls. De Laval à Mayenne, aucune communication par eau n'est possible aujourd'hui.

La navigation qui s'opère entre Montreuil-Belfroy et Laval est due aux barrages nombreux construits dans l'intérêt des usines que fait mouvoir la Mayenne. Sans les barrages, ses eaux, qui ne sont que de 4 ou 5 mètres cubes en été, et qui roulent sur un terrain fort incliné, laisseraient

très-fréquemment leur lit à sec. Les barrages les soutiennent, les empêchent de s'écouler avec trop de rapidité, et leur conservent habituellement, dans les biefs, une hauteur de près de 2 mètres.

Mais, fondée primitivement dans l'unique intérêt des usiniers, ce n'est, pour ainsi dire, que par hasard qu'ils sont venus en aide à la navigation. Après le service de maintenir un tirant d'eau suffisant, le seul qu'ils lui rendent, c'est de lui avoir ménagé tout juste la possibilité de les franchir. A cet effet, chacun d'eux est muni d'un pertuis ou porte marinière, au travers duquel les bateaux remontent par une maneuvre longue et difficile, à l'aide de deux gros câbles enroulés d'un côté sur deux treuils dont ils sont armés, et attachés de l'autre côté à des pieux de liége fixés sur la rive. Cette opération, qui dure plusieurs heures, entraîne une énorme dépense d'eau. Il en résulte une suspension absolue de navigation pendant plusieurs mois de l'année. Elle amène une autre interruption de mouvement pendant les crues, à raison de l'impossibilité d'ouvrir et de fermer les portes du pertuis quand les bajoyers sont noyés.

Les chemins de halage ne sont pas mieux entendus que les autres ouvrages. Ils ne sont accessibles que pour les hommes; ils sautent souvent d'un bord à l'autre.

De tous ces obstacles dérive la nécessité d'un équipage disproportionné avec le poids et la valeur du chargement. De misérables barques emploient un aussi grand nombre de marins que les bâtiments de commerce du Havre ou de Bordeaux

partant pour les mers des Indes, et n'en sont pas moins sujettes à de fréquentes avaries. Elles mettent à franchir une distance de quelques lieues un temps qui suffirait à traverser l'Océan.

De là un prix de fret extrêmement élevé à la remonte : 15 centimes par kilomètre et par tonne entre Angers et Château-Gontier, 11 entre Angers et Laval. Malgré ces frais, et nonobstant l'intermittence de la voie d'eau, le besoin de cette communication est si impérieux, qu'il existe un mouvement sur cette partie de la rivière qui atteint presque le chiffre de 30.000 tonnes.

Avec une navigation plus régulière et moins dispendieuse, le commerce prendrait bientôt un développement tout autrement considérable. Le département de la Mayenne a beaucoup à demander aux dépôts d'Angers et de Nantes. C'est par eux qu'il est forcé de s'approvisionner de vins, de denrées coloniales, de sels et d'une foule de matières premières que son industrie met en œuvre.

A son tour, c'est sur les marchés d'Angers et de Nantes qu'il verse l'excédant de sa production agricole, ses bois de construction, ses fers, et qu'il porterait les richesses que renferment ses carrières, si un abaissement convenable dans les frais de transport venait à en encourager l'exploitation.

Pour donner un aperçu de l'importance que pourraient acquérir ces échanges, il suffira de dire que l'agriculture du département de la Mayenne a fait, depuis trente ans, des progrès inouïs; qu'elle a gagné seulement, à partir de 1815, plus de 100.000 hectares abandonnés autrefois à la

dépaissance et à la stérilité. La récolte en céréales, toute déduction faite de ce qui est nécessaire, soit pour la semence, soit pour la consommation des habitants, laisse un disponible que les commissions d'enquête ont évalué jusqu'à plus de 1 million 300.000 hectolitres; chiffre peut-être un peu exagéré, mais qui, d'après les calculs les plus modestes, ne doit pas rester au-dessous de 600.000; ce qui représente en poids environ 40.000 tonneaux, et en deniers plus de 7 millions de francs. A l'heure présente, la difficulté des transports rend l'écoulement de cette masse de marchandises long et incertain, et, par suite, en déprécie sa valeur d'environ 2 fr. par hectolitre. On accroîtrait donc de 1.200.000 fr. le revenu annuel de cette vallée, en donnant à sa rivière un meilleur régime.

Par la même opération, on lui épargnerait des frais énormes, rien que sur l'introduction d'une seule denrée. La chaux, qui est regardée dans le pays comme l'amendement le plus efficace, coûte si cher par le transport par terre, que l'arrondissement de Mayenne, où elle n'arrive que par cette voie, en consomme, par hectare, à peine le tiers de ce qu'en emploient les arrondissements de Château-Gontier et de Laval, où elle arrive par eau. La prolongation de la navigation jusqu'à Mayenne triplerait l'usage de ce précieux engrais. On évalue à plus de 5 fr. par tonne la différence entre le transport par terre et le transport par eau. Dès le premier jour, ce serait une économie de plus de 250.000 fr.

Ces considérations ont dû porter l'administration à s'occuper de la Mayenne. Elles ont décidé également votre commission à vous proposer l'adoption des projets rédigés pour cette rivière par le corps des ponts et chaussées.

Ils se divisent en deux catégories. Les unes concernent l'amélioration de la partie comprise entre Angers et Laval, laquelle est déjà praticable, bien qu'avec beaucoup d'inconvénients; les autres créent une navigation entre Laval et Mayenne, où il n'en a jamais existé.

Dans la première partie, qui a 80.400 mètres de longueur, l'on rachètera une pente d'un peu plus de 37 mètres avec vingt-six barrages, au lieu de trente-neuf qui fonctionnent aujourd'hui. L'on remplacera les grossières portes marinières par une écluse à sas accolée à chaque barrage. L'on donnera à ces écluses $5^{m},20$ de largeur au lieu de $4^{m},60$ qu'avaient les portes. On disposera ces barrages, et on approfondira, dans les hauts fonds, le lit de la rivière, de manière à se procurer partout un tirant d'eau de $1^{m},50$; enfin, à la place d'un sentier à peine tracé, praticable seulement pour des hommes, l'on ouvrira un vrai chemin de halage sur une largeur et avec une pente convenable, où le tirage s'opérera avec des chevaux. Ces travaux coûteront 4 millions.

De Laval à Mayenne les ouvrages projetés sont entièrement semblables. Le tirant d'eau sera le même; les écluses auront les mêmes dimensions, les barrages seront au nombre de dix-sept, autant que l'industrie des moulins en possède aujourd'hui,

en sorte qu'aucune usine ne sera supprimée, et qu'aucune indemnité ne sera due pour cette cause. Cependant, à raison des difficultés que présente une pente torrentielle (38 sur 35 kilomètres), la dépense pour ces 35 kilomètres montera aussi au chiffre de 4 millions.

Laval et Mayenne, que les projets dotent, l'une et l'autre, d'un port et d'un quai de débarquement, ont offert un concours en deniers ou en terrain.

Le conseil général de la Mayenne a voté une subvention de 1 million. La somme que nous vous demandons d'allouer se réduit par conséquent 7 millions, lesquels, divisés par 115, donnent un peu moins de 61.000 par kilomètre.

Sarthe (3.000.000).

Des motifs semblables à ceux qui ont appelé l'attention du corps des ponts et chaussées sur la Mayenne, ont dû le porter à étudier le perfectionnement de la Sarthe : un pays fertile et peuplé manquant de moyens d'écoulement pour ses denrées; et une rivière qui, avec un volume d'eau considérable et des pentes très-modérées, ne fournit cependant qu'une navigation intermittente et pénible.

Attendu son régime favorable, la Sarthe paraît avoir été ouverte au commerce depuis une époque très-reculée ; mais là, comme presque partout, le commerce n'étant que l'accessoire, et l'intérêt des moulins étant le principal, les constructions

en rivière n'ont jamais eu que la marche des usines pour objet. Des pertuis ou portes marinières, ouvertes au milieu des barrages, ont seulement permis le passage des bateaux pour lesquels, d'ailleurs, on n'a rien fait de régulier jusqu'en 1827.

A cette époque, on opéra, depuis la ville du Mans jusqu'au bourg de Fillé, sur une longueur de 18 kilomètres, des travaux bien entendus; trois barrages, trois écluses à sas et autant de canaux de dérivation, donnent aux bateaux toute facilité de circulation entre les points indiqués ci-dessus.

Mais le résultat avantageux de cette amélioration disparaît par l'exiguïté du parcours et les défectuosités des parties inférieures de la rivière. Voici comment MM. les ingénieurs la divisent :

Du Mans à Fillé, navigation à pleine charge sur 18 kilomètres.

De Fillé à Malicorne, navigation à demi-charge sur 29 kilomètres.

De Malicorne à Sablé, navigation à pleine charge, mais lente et dispendieuse, au moyen de pertuis, sur 27 kilomètres.

De Sablé à Cheffes, même situation, sur 41 kilomètres.

De Cheffes au confluent de la Mayenne, bonne navigation naturelle, avec cent tonneaux de charge et 1 mètre 60 centimètres de tirant d'eau, sur 19 kilomètres.

Là, de même que sur la Mayenne, le grand nombre des barrages et la vicieuse disposition des pertuis entraînent constamment le renchérissement et,

durant quatre mois, l'interruption de la navigation. En outre, la nécessité pour les bateaux de rompre charge, entre Malicorne et Filié, surcharge de 500 francs par bateau la dépense de chaque voyage, et enlève aux mariniers presque tout leur bénéfice. On a calculé que l'amélioration de cette lacune réduirait immédiatement de 14 à 8 francs le fret d'un tonneau de marchandises transportées d'Angers au Mans. La réduction serait aussi fort importante sur le fret du Mans à Angers. Comme nonobstant l'irrégularité et la cherté de cette navigation, elle ne laisse pas de remonter 24.000 tonneaux et d'en descendre autant, l'on peut voir quelle économie elle retirera d'un meilleur régime. L'on peut également s'imaginer quel développement elle prendra si elle obtient, avec un tirant d'eau uniforme de 1 mètre 60 cent. que ni les sécheresses ni les grandes eaux n'altéreront, un passage prompt et sans danger au travers d'écluses peu nombreuses en proportion avec les dimensions des bâtiments qu'elle emploie.

Les projets rédigés dans ce but par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées sont bien conçus. Ils réduisent de trente à quatorze le nombre des barrages; ils raccourcissent le parcours par des canaux de dérivation, qui ont, en outre, pour résultat de prévenir les affouillements et les attérissements qui se produisaient au pied de chaque chute dans le lit de la rivière. Enfin, ils n'entraînent qu'une dépense fort minime en comparaison du résultat que l'on cherche. Elle ne montera qu'à 3 millions, somme qui, répartie sur 97 kilomè-

tres à améliorer, ne donne, par kilomètre, qu'un peu plus de 30.000 francs.

Les populations intéressées désirent très-ardemment l'exécution de ces ouvrages. Les autorités locales, les commissions d'enquête y ont donné pleine approbation ; il n'y a d'objection que de la part des propriétaires d'usines condamnées qui réclament dans leur intérêt purement personnel. Nous vous proposons d'accorder le crédit.

Canalisation de la Vire (2.000.000).

La Vire a été déjà l'objet de mesures législatives. Cette rivière, qui prend sa source entre les limites méridionales des départements de la Manche et du Calvados, coule au fond d'une vallée fertile et industrielle. Elle sert de moteur à un grand nombre d'usines, et traverse plusieurs villes importantes, notamment Vire et Saint-Lô.

La nécessité de mettre cette dernière localité en communication facile et économique avec la mer a déterminé, en 1833, l'exécution de travaux dans le lit de la rivière et d'un canal qui l'unit à la Taute. A raison du peu de pente de la Vire dans cette partie de son cours et de l'heureuse disposition du terrain, ces travaux ont pu être concédés à la compagnie Mosselman, moyennant un péage très-modéré à percevoir pendant quatre-vingt-dix-neuf ans.

Le succès de cette opération a été tel que, dans les quatre années qui ont suivi l'ouverture de la ligne

navigable, le tonnage des bâtiments qui la fréquentent a fait plus que doubler; du chiffre de 50.689 fr. il s'est élevé à 109.571 fr.

A mesure que les ouvrages s'avançaient, les parties supérieures de la vallée ont élevé la voix pour que les bienfaits de la navigation s'étendissent jusqu'à elles; elles ont demandé que la rivière fût praticable jusqu'à Vire. Ce désir paraît établi sur des besoins si réels que le conseil général de la Manche, celui du Calvados et plusieurs conseils municipaux s'y sont associés, en votant, pour l'exécution de nouveaux ouvrages à entreprendre, des subventions qui montent à la somme de 422.000 francs.

L'énormité de ces sacrifices ne surprendra cependant pas si l'on met en comparaison l'étendue des avantages que les populations intéressées espèrent recueillir. Les données statistiques, prises près des autorités les plus compétentes, par MM. les ingénieurs, nous apprennent que l'agriculture de ces cantons emploie annuellement 50.000 tonnes de chaux qui passent par Vire, que la tangue, engrais très-puissant et très-approprié à la nature du sol, ne peut aujourd'hui dépasser, sans des frais énormes, le territoire de Saint-Lô; mais que, dès que la voie d'eau lui sera ouverte, la consommation de cette matière, dans le sud de l'arrondissement de Saint-Lô et dans celui de Vire, sera portée à 50.000 tonnes, comme celle de la chaux; que 36.000 tonnes de granit qu'exporte chaque année l'arrondissement de Vire sont obligées de faire douze lieues par terre avant d'arriver au point

d'embarquement; que dès l'abord, le canal projeté s'emparera aussi de tout ce transport, et que très-probablement la facilité et l'économie de l'exportation produiront un grand développement dans l'exploitation des carrières; que plus de 7.000 tonneaux de marchandises diverses, houilles, bois de construction, cotons, fers, etc., que Saint-Lô expédie à Vire ou Vire à Saint-Lô, ne manqueront pas d'abandonner la voie de terre; que la rivière recevra aussi quelques milliers de tonnes de granit ou de produits de fabrique provenant de l'arrondissement de Mortain. Les calculs des ingénieurs établissent qu'avec cette circulation seulement, et sans rien accorder aux chances très-probables d'accroissement, l'économie qui résultera de la substitution de la rivière canalisée à la route actuelle sera de plus de 500.000 fr. Personne dans le pays n'a contesté ces chiffres; les autorités locales, les commissions d'enquête en reconnaissent l'exactitude.

Une telle amélioration justifie suffisamment aux yeux de votre commission, et justifiera sans doute aux vôtres, Messieurs, une allocation de 2 millions 600.000 fr.

Elle exige trente-huit barrages éclusés, nécessaires pour racheter une pente de plus de 91 mètres; des dérivations qui raccourciront le parcours très-avantageusement, et le réduiront de 69.800 mètres à 57.980; des chemins de halage; des ports d'embarquement et de débarquement, ports de communication et autres articles accessoires. La propriété privée a été aussi ménagée que le permet

la nature des lieux ; sur trente-trois moulins placés sur la Vire, un seul doit être condamné.

Distribution des eaux de la Neste.

La distribution des eaux de la Neste est basée sur un principe jusqu'à présent rarement appliqué en France; ce principe consiste à faire servir le superflu de la saison pluviale aux besoins de la saison sèche.

On se propose ce résultat dans l'intérêt du commerce, de l'agriculture et de l'industrie. On l'obtient, en emmagasinant dans de vastes réservoirs les eaux qui, lors des pluies ou de la fonte des neiges, excèdent les besoins des contrées qu'elles parcourent.

Les eaux qui s'écoulent aujourd'hui, non-seulement toujours inutiles, mais souvent dévastatrices, seront employées à l'alimentation de voies navigables, qui seraient impossibles sans elles, à l'irrigation de terres que dessèche un soleil ardent, à la création de forces motrices puissantes.

Voici à peu près comme les auteurs de ces grands projets développent leur pensée.

La Neste se forme de torrents qui descendent des Pyrénées centrales, alimentés par les glaciers qui couronnent les cimes les plus élevées. Ces torrents sont toujours abondamment pourvus d'eau; leur abondance est à son maximum, au moment où les chaleurs dessèchent le plus la terre, ces mêmes chaleurs activant la fonte des neiges.

La Neste est le principal affluent de la Garonne; au confluent, elle est plus considérable que la Garonne elle-même. Le régime de cette rivière peut se diviser ainsi qu'il suit :

105 jours d'étiage ;
115 jours d'eau moyenne ;
145 jours de fortes eaux.

Son débit varie :

Pendant l'étiage, de 10 à 20 mètres cubes par seconde.

Pendant les eaux moyennes, de 20 à 50 mètres.

Pendant les grosses eaux, de 50 à 80 mètres.

Ce qui donne un débit moyen, par jour, de $41^{m},16$.

Et par an, une masse de 1.298.160.000.

Les trois quarts des eaux s'écoulent sans profit pour personne.

Et ce ne sont pas les seules ressources dont on puisse disposer. A gauche, l'Arros et l'Adour ; à droite, la Garonne, le Salat, et plus bas l'Arriège, offrent aussi un énorme volume d'eaux surabondantes, que l'on réunirait aisément à celles de la Neste.

C'est le plateau de Lannemézan qui deviendra le centre de la distribution.

Situé au pied des Pyrénées, entre les deux principaux bassins qui en reçoivent les eaux, celui de l'Adour et celui de la Garonne; dominé vers le sud par le bassin supérieur de la Neste, il s'approvisionnera du trop plein de cette rivière par

une rigole de déviation qui partira de Sarrancolin.

Du côté du nord, le plateau de Lannemézan domine une vaste contrée, qui s'étend des rives de la Garonne à celles de l'Adour. Il peut lui rendre les eaux qu'il aura reçues, en les distribuant dans de nombreux cours d'eau dont il est lui-même l'origine commune.

On se fera une idée assez exacte de la forme qu'affecte le plateau, si l'on considère l'avant-bras, un peu relevé vers le coude, comme représentant le contre-fort qui le relie à la chaîne des Pyrénées. La paume de la main sera le plateau lui-même ; les doigts écartés seront les nombreuses ramifications qui s'en détachent ; entre ces ramifications naissent les vallées qu'il s'agit d'alimenter, et les nombreux cours d'eau, qui à cette heure sont si souvent à sec. La convergence de toutes ces vallées, de tous ces ruisseaux, vers un même point, est une disposition peut-être unique ; c'est à elle qu'est due la pensée du projet en discussion.

Il s'agit non pas de profiter complétement de cette admirable disposition des lieux, non pas de recueillir toutes les eaux surabondantes des régions supérieures, le temps seul peut conduire à bien une telle œuvre, mais de les employer sur trois directions principales ; on veut s'en servir pour alimenter :

1° Un canal de navigation et d'irrigation, qui sera ouvert entre Saint-Martory et Toulouse, au travers des plaines qui bordent la rive gauche de la Garonne ;

2° Le Gers, que l'on canalisera depuis son embouchure dans la Garonne jusqu'à Auch;

3° La Bayse, dans laquelle on continuera jusqu'à Mirande la navigation arrêtée actuellement à Condom.

La base commune de ces opérations est la construction, dans la montagne, de deux vastes réservoirs pour recueillir les eaux : l'un à Oredon, l'autre à Lannemézan.

Le premier sera établi sur le lac du même nom, alimenté par des glaciers permanents, entouré de montagnes granitiques, qui forment un cirque, et ne laissent à l'eau qu'une étroite crevasse pour s'écouler. Ce lac n'exige, pour être converti en réservoir, qu'une digue qui ferme la crevasse jusqu'à une certaine hauteur. Cette digue est d'autant plus facile à élever, que les matériaux abondent, et que les montagnes lui serviront de culées d'une résistance sans bornes.

Le lac d'Oredon est situé sur une des branches de la Neste. Les eaux de ce bassin continueront à déboucher par la rivière jusqu'à Sarrancolin, d'où elles seront dérivées sur le plateau de Lannemézan. Le relèvement des eaux dans le lac sera de 30 mètres, ce qui produira une réserve de 11 millions de mètres cubes.

Le réservoir de Lannemézan en contiendra 17 millions. La rigole, dérivée de la Neste, qui les lui conduira, sera ouverte sur une assez grande section pour donner un jour satisfaction à toutes les contrées qui auront à réclamer une part des eaux des Pyrénées. Le débit moyen sera de 15 me-

tres cubes par seconde. Il pourra monter à 22 en faisant couler la rigole à pleins bords.

Si les besoins du pays l'exigent jamais, on formera aisément de semblables réserves sur le cours supérieur de la Neste ou de ses affluents. Des études ont été faites pour reconnaitre les lieux où ces ouvrages pourraient être placés : on a trouvé plusieurs points très-favorables. Avec trois millions sur un seul de ces points, à Génos, l'on emmagasinerait soixante millions de mètres.

Pour le moment on se contente, comme nous l'avons vu, de s'assurer un secours de 28 millions de mètres, qui seront distribués au canal, au Gers, et à Bayse pendant l'étiage. Hors de l'étiage la Neste sera plus que suffisante avec ses seules ressources.

Le Gers et la Bayse prennent leur source au plateau même de Lannemézau. Rien n'est si aisé que leur approvisionnement : le canal recevra le sien par la petite rivière de la Louge, qui naît à quelques kilomètres du plateau, et qui lui sera unie par une rigole.

La construction des réservoirs et de la rigole de dérivation des eaux de la Neste coûtera 6 millions.

Celle du canal de Saint-Martory à Toulouse 12 millions.

La canalisation du Gers 3.400.000 f.

La canalisation de la Bayse entre Condom et Mirande 3.400.000 f.

L'amélioration de la Bayse depuis la Garonne jusqu'à Nérac, 1.200.000 f.

L'ensemble des travaux de la distribution des

eaux de la Neste entraînera donc une dépense de 26 millions.

Après avoir admiré ce projet sous le rapport de l'art; après avoir rendu justice à la hauteur des vues qui ont présidé à sa conception, et au talent des hommes qui en ont étudié les détails; votre commission a dû se livrer à un examen réfléchi des avantages qu'il présente, au point de vue de l'économie politique.

Ces avantages se résument, comme vous l'avez vu, Messieurs, dans la fertilisation de vastes plaines, par l'irrigation qui en doublera ou triplera les produits, et par l'ouverture de voies navigables qui permettront d'exporter ces mêmes produits à peu de frais. *Avec vingt-six millions on crée plus de deux cent vingt kilomètres de communication par eau, et l'on prépare l'arrosage de quelques milliers d'hectares dans la vallée de la Bayse, d'autant dans celle du Gers, et d'une région presque illimitée dans celle de la Haute-Garonne.*

Sans admettre comme sans repousser l'espérance d'une irrigation presque illimitée dans l'avenir, prenant simplement les choses comme le conseil général des ponts et chaussées les établit dans ses décisions, nous nous sommes convaincu qu'il n'y a rien d'exagéré dans les calculs qui concernent le Gers et la Bayse. En ce qui a trait aux plaines de Saint-Martory à Toulouse, il nous a été démontré que des nivellements très-exacts constatent la possibilité pour près de 30.000 hectares de recevoir l'eau du canal : seulement à moins d'en accroître notablement le débit, et par conséquent

de bâtir de nouveaux réservoirs dans les montagnes, il n'y aura d'eau que pour le tiers de cette superficie. Nous croyons au reste que nulle part, dès que l'on atteint la plaine, la proportion entre les cultures qui ont besoin d'arrosage, et celles qui se passent de ce secours, ne dépasse cette limite.

Nous sommes disposés à penser que l'accroissement de valeur que recueillera un hectare de terre par l'irrigation, ne saurait être compté pour moins de 2.000 francs. Ainsi nous tenons pour constant qu'indépendamment du bienfait de communications par eau substituées à des routes très-accidentées; la richesse, créée par les travaux projetés, peut être sans difficulté portée à un chiffre de 30 millions.

Le résultat ne sera donc pas au-dessous de la dépense avec laquelle on veut l'obtenir. D'accord sur ce point, votre commission, Messieurs, s'est longtemps trouvée divisée sur la nature même de l'opération, et sur la part que le Trésor public avait à y prendre. Une partie de ses membres supposait que la pensée de l'irrigation avait seule déterminé les études et les projets que le Gouvernement vous a livrés. Elle demandait s'il était bien juste qu'il intervînt aussi directement dans l'accroissement des fortunes privées. A son avis, ceci dépassait de beaucoup les encouragements que toute entreprise d'une utilité incontestable, mais restreinte, a droit d'obtenir de lui. Elle contestait l'assertion contenue dans l'Exposé des motifs qu'il était nécessaire que le Gouvernement fournît un grand exemple

en fait d'irrigation. Elle avait connaissance de plusieurs grandes opérations de cette nature tentées avec succès, et de plusieurs autres poursuivies en ce moment, sans subvention de l'Etat. Elle citait l'exemple du département de Vaucluse, celui de la ville de Marseille qui dépense plus de 20 millions pour amener sur son territoire les eaux de la Durance, la concession toute récente de la branche septentrionale du canal des Alpines, la concession plus récente encore du canal de Peyrolles, l'une et l'autre moyennant une taxe modérée à payer aux concessionnaires par les arrosants. L'un de ses membres lui rappelait le canal de Pierrelatte sollicitant en vain un faible secours du Trésor public. Un autre lui communiquait une délibération du conseil général de la Drôme, recommandant instamment à M. le Ministre des travaux publics le projet du canal de la Bourne, qui doit arroser une région de 14.000 hectares.

De quelques-unes de ces citations on tirait la conséquence que l'action du Gouvernement n'était pas indispensable en ces sortes d'opérations ; de quelques autres on concluait qu'une fois exercée au profit d'intérêts privés, elle serait inévitablement réclamée de toute part, et que l'on courait risque de s'engager dans une voie ruineuse pour le Trésor public.

L'on s'étonnait enfin que les corps électifs du département de la Haute-Garonne et de la ville de Toulouse n'offrissent pas un concours énergique en deniers pour des travaux dont ils attendaient de si grands avantages. L'on demandait si ce n'était

pas le cas d'appliquer la loi du 16 septembre 1807, qui réclame une contribution des localités, quand des travaux d'utilité publique doivent leur assurer des avantages de nature à se traduire en argent.

Enfin, quelques membres de la commission qui admettaient le principe du projet, pensaient qu'il était incomplet. Ils lui reprochaient d'oublier le bassin de l'Adour. Au point de vue de la fertilisation du pays, comme sous celui de la navigation, l'Arros et l'Adour avaient, à leur sens, une toute autre importance que le Gers ou la Bayse. Sous le rapport stratégique, les rivières qui, en cas de rassemblement d'une armée à Bayonne, lui porteraient à peu près toutes ses denrées de consommation journalière, les grains, les fourrages, le vin, le bois, auraient dû être les premières dont le Gouvernement s'occupât.

A ces objections, d'autres membres de la commission, et M. le commissaire du Roi, ont répondu d'abord que l'on se méprenait sur le véritable caractère du canal; qu'il ne fallait pas s'arrêter à ce qui avait pu être dit ailleurs sur le plus ou moins de convenance de relier Toulouse à la montagne par une communication qui facilitât l'approvisionnement de l'une et l'exploitation de l'autre; que l'on avait fait beaucoup trop bon marché de ce besoin de navigation qui était cependant très-fortement senti; que ce besoin tourmentait, depuis longues années, les populations du sud-ouest; que le Gouvernement, à diverses reprises, en avait reconnu la réalité, notamment par la loi qui avait concédé le canal Galabert; que de cette concession

avait découlé pour Toulouse et les contrées dont elle est la métropole, sinon un droit rigoureux, du moins les espérances les plus légitimes; et que le Ministre des travaux publics s'était toujours considéré comme obligé de les exaucer dans les limites du possible, depuis le jour où l'exécution du canal latéral de Toulouse à Castets avait rendu l'œuvre de M. Galabert impraticable.

Votre commission a eu, en effet sous les yeux, un avis déjà fort ancien, émané du conseil général des ponts et chaussées; lequel passant en revue les divers moyens de suppléer, pour les départements voisins des Pyrénées, à l'inexécution du canal Galabert, se termine par ces mots :

« *On peut aussi parvenir au but, par un canal* « *latéral à l'Adour que l'on fera remonter autant* « *que possible jusqu'à Tarbes, par le prolonge-* « *ment de la navigation de la Bayse jusqu'à Mi-* « *rande, par des dérivations des eaux de la Neste* « *dans le Gers, de manière à rendre navigable la* « *partie inférieure de cette rivière; ces lignes na-* « *vigables desserviraient les plus riches vallées du* « *pays, les dernières se relieraient naturellement à* « *la Garonne et au canal latéral. Toutes pour-* « *raient être mises en communication entre elles par* « *le canal des petites landes. Ce système serait* « *remplacé, relativement au bassin de la Haute-* « *Garonne, par l'amélioration de la rivière depuis* « *Toulouse jusqu'au point où l'on ne pourrait plus* « *la rendre navigable.* »

Ainsi, ont dit les défenseurs de l'économie du projet, à toutes les époques, tout le monde a de-

puis vingt ans reconnu qu'il fallait établir la navigation entre Toulouse et les Pyrénées, et si l'on a été incertain, ce n'a été que sur le choix des moyens; que sur la question de savoir si l'on se servirait du lit de la rivière elle-même ou si l'on ouvrirait un canal latéral. Si l'on s'était fixé au premier parti, la Garonne eût été traitée comme la Mayenne, comme la Sarthe, comme la Vire, comme la Haute-Seine, elle n'eût pu rencontrer plus d'objection; on n'eût pu contester à une cité telle que Toulouse, la sixième du Royaume en population, l'amélioration de la rivière qui l'approvisionne; tandis que l'on accorde ce bienfait à Laval, au Mans, à Saint-Lô. Mais, attendu la pente torrentielle de la Haute-Garonne, attendu les prodigieuses irrégularités du volume de ses eaux, la navigation ne saurait s'établir en rivière, et il y a nécessité de recourir à un autre système. De ce que le système qui n'est pas plus dispendieux que n'eût été l'autre, satisfait en même temps à des intérêts d'un autre ordre, est-ce un motif valable de le repousser?

A l'appui de cette argumentation, l'on a présenté le tableau des objets qui n'attendaient que l'ouverture du canal pour emprunter ce mode de transport, tels que les bois de chauffage et de construction, la pierre de taille, les ardoises, les marbres, etc.; le transport seul de la pierre de taille, qui manque tout à fait à Toulouse et dans un rayon assez étendu autour de cette ville, peut s'élever à plus de soixante mille tonneaux. Dès le dé-

but le canal voiturera plus de deux cent mille tonneaux de marchandises.

Enfin, l'on a dit que les contradicteurs du projet tombaient dans une grande erreur, s'ils pensaient que l'eau dût être délivrée gratuitement aux riverains du canal ; que l'intention du Gouvernement était d'arrêter un tarif, aussi rémunérateur que possible, et en proportion avec l'accroissement de valeur qu'il allait créer pour la propriété ; que cette considération détruisait les objections fondées sur le défaut de concours des localités ; que l'administration ne pouvait à la fois exiger une subvention considérable, soit du conseil municipal de Toulouse, soit du conseil général du département, et faire payer l'eau aux propriétaires.

Passant au reproche d'avoir oublié le bassin de l'Adour, M. le commissaire du Roi a déclaré que cette rivière n'avait pas, à ses yeux, une moindre importance que celles qui faisaient la matière de la loi. Il a même reconnu que son embouchure sous les murs de Bayonne lui donnait la supériorité sur plusieurs d'entre elles. Il a ajouté qu'elle n'a pas été oubliée, puisque le bas Adour est doté de douze cent mille fr. ; la dotation du haut Adour n'a été ajournée qu'à raison de l'état des études qui le concernent, lesquelles n'ont pu encore subir la formalité des enquêtes. Quand les études seront arrivées au degré de maturité qui autorise la présentation d'une loi, rien ne sera si facile que l'exécution ; le réservoir de Lannemézan rend tout aisé. Une fois ce bassin de distribution, ce château d'eau construit, il suffira d'en élever un autre plus

haut à Génos, pour se créer une nouvelle réserve de soixante millions de mètres, avec lesquels on sera en mesure de traiter l'Adour et l'Arros aussi libéralement que la Garonne, le Gers et la Bayse.

Votre commission s'est rendue à la force de ces arguments : elle a fini par reconnaître, à l'unanimité, que l'ouverture du canal de Toulouse à Saint-Martory rentrait dans les devoirs rigoureux du Gouvernement ; que c'était en quelque sorte une dette contractée envers les populations pyrénéennes ; que l'intérêt de la navigation seule suffisait à justifier une dépense qni n'excédait pas 12 millions ; qu'il fallait rendre grâce à la disposition des lieux et à l'art des ingénieurs, qui permettaient de faire tourner l'acquittement de cette dette à la prospérité de l'agriculture.

Elle admet donc les crédits réclamés pour la distribution des eaux de la Neste, tels qu'ils ont été énumérés plus haut.

Elle met seulement trois conditions à son adhésion :

La première, que le Gouvernement entrera résolûment dans l'esprit de l'article 15, relatif au profit à tirer des eaux consacrées à l'irrigation ; qu'il exigera un prix en proportion avec le service rendu à la propriété ;

La seconde, qu'il se bornera strictement à la construction du canal de Saint-Martory, et que tous les ouvrages secondaires pour la distribution et l'usage des eaux resteront en entier à la charge des propriétaires ou des localités ;

La troisième, que le ministère des travaux pu-

blics pressera l'instruction des travaux sur l'Arros et l'Adour, qui doivent placer les Hautes-Pyrénées et les Landes sur le même pied que la Haute-Garonne et le Gers.

Quai de Tounis à Toulouse (1.300.000 fr.)

La navigation de la Garonne s'arrête au grand pont de Toulouse. En amont il n'existe plus de quai. Cependant les produits de plusieurs fabriques importantes situées dans cette partie du cours de la rivière, et les denrées qui descendent par la Garonne supérieure ou par l'Arriége, ont besoin de débouché.

L'administration des ponts et chaussées a depuis longtemps ordonné des études pour remédier à cette situation. Ces études devaient être, et ont été dirigées, dans le double but d'établir une communication régulière entre le haut et le bas de la rivière, et de protéger l'île de Tounis, terrain bas, fort exposé aux débordements, et cependant couvert de nombreuses habitations.

Après une assez longue instruction, un projet, de nature à satisfaire à la fois ces deux nécessités, a fini par être adopté par le conseil général des ponts et chaussées; il avait auparavant reçu l'approbation de la commission d'enquête de la Haute-Garonne.

Ce projet crée un quai insubmersible de 15 mètres de largeur le long de l'île de Tounis; à l'extrémité de ce quai un pont en charpente qui traverse le bras droit du fleuve, et à la suite de ce

pont une levée qui vient aboutir au pont Saint-Michel.

Une grande controverse s'était élevée dans les enquêtes au sujet du canal de fuite du moulin du château, qui entoure à l'est l'île de Tounis. Le conseil municipal avait émis le vœu que le lit de ce canal fût modifié suivant une ligne qu'il croyait de nature à mettre plus complétement en sûreté les habitants de l'île. Mais ces habitants eux-mêmes ont vivement repoussé cette pensée, comme compromettant de grands intérêts industriels. La chambre de commerce a défendu la même opinion. La commission d'enquête a établi que le danger provenait surtout des crues du grand bras de la rivière; que celles du bras droit n'avaient point de courant; qu'elles n'entraînaient pas la destruction des édifices, et ne causaient que de médiocres ravages quand elles s'introduisaient dans l'île; qu'enfin, des ouvrages peu coûteux pourraient les contenir. Le conseil municipal a pris condamnation. Il s'est associé d'ailleurs à l'exécution des travaux, en prenant à sa charge toutes les indemnités de terrains.

Une banquette de 10 mètres de large sera accolée au quai pour servir de bas port et de chemin de halage dans les basses eaux; le quai passera le canal de fuite sous une arche biaise en fer; enfin, un pertuis de 10 mètres, pourvu de banquettes de halage, sera pratiqué sous cette arche pour assurer la communication du grand bras avec ce canal.

La dépense de ces ouvrages est évaluée à 1 million 300.000 francs. La ville de Toulouse, comme

nous l'avons exposé ci-dessus, se charge des acquisitions de terrains et des dépréciations, ce qui est la portion des frais la plus susceptible d'éventualités fâcheuses. On l'estime à 600.000 fr.

On a contesté la nécessité de ces travaux sous le point de vue de l'intérêt général. On a soutenu que la défense de l'île de Tounis était plus en cause que la navigation. Mais, contrairement à cette opinion, il a été établi que, de tout temps, le Gouvernement avait regardé la traverse de Toulouse comme une lacune dans le régime de la Garonne, à laquelle il se croyait obligé de remédier ; que les États de Languedoc avaient préparé un plan pour la faire disparaître; que le Gouvernement impérial s'en était également occupé, et que la fondation de l'écluse du moulin du château, effectuée en 1838, mais décrétée en 1808, ne devait être qu'un premier pas dans cette voie. A l'appui de ces assertions, on a fait observer que le port Garoud, situé en amont de la rivière, reçoit à peu près exclusivement les arrivages de la montagne; qu'un chantier de construction et de radoub y a été ouvert pour les barques du canal du Midi et autres bateaux de la Garonne; que l'écluse du canal du château a, dès la première année de sa construction, donné passage à 4.000 barques, et à 6.000 la seconde; que, même en supposant la moitié de ces barques vide, ce mouvement indique au moins 36.000 tonneaux par an; que l'exécution du canal de Saint-Martory à Toulouse ne supprimera ni les arrivages de l'Arriége, qui chargent 10 bateaux par jour, ni ceux du Salat, ni ceux de la Garonne

au-dessous de Saint-Martory ; que ces denrées auront toujours un besoin impérieux de descendre librement la rivière, ne fût-ce que pour arriver au bassin de la Daurade.

On a aussi allégué que les ouvrages du canal de Saint-Martory rétréciraient le lit de la rivière, et en rendraient les crues plus dangereuses pour l'île de Tounis.

Ces considérations nous ont semblé décisives en présence d'une dépense aussi minime.

Rhône (600.000 fr.).

Omis en 1845 dans les propositions du Gouvernement, le Rhône doit à l'initiative de la commission de la Chambre des Députés, l'allocation de 600.000 fr. qui figure dans le projet de loi, et qui portera à deux millions le fonds d'entretien de ce fleuve.

Nous ne saurions qu'applaudir à un supplément de dotation si nécessaire.

Tout en reconnaissant avec M. le Ministre des travaux publics que le régime du Rhône ne permet pas, ou plutôt que les études ne sont pas assez complètes pour amener encore la présentation d'un travail général et définitif, nous lui recommandons spécialement la question des passes qui nous paraît à la fois la plus urgente et la plus avancée. C'est sans doute quelque chose que d'assurer une navigation régulière entre Lyon et Arles; mais il est d'un intérêt tout aussi vital pour le commerce général de la France de faciliter les commu-

nications entre Arles et le littoral de la Méditerranée.

Les travaux d'une commission spéciale, chargée de vérifier les embouchures du Rhône et d'indiquer les moyens les plus efficaces de les améliorer, viennent de constater que ce n'était pas à beaucoup près une œuvre au-dessus de la science, et des forces de l'administration; elle a retrouvé des ouvrages exécutés à une époque où l'art des ingénieurs était loin du degré de maturité qu'il a acquis aujourd'hui, et qui cependant résistent depuis un siècle, sans entretien, sans surveillance, seulement par l'intelligence de la pensée première. Ces ouvrages qui consistent en deux digues longitudinales parallèles, distantes de 400 mètres, formées par un simple enrochement sans ordre ni régularité, et submersibles à la moindre crue puisqu'elles ne dépassent l'étiage que de 40 centimètres, ont non-seulement subi cent vingt ans, sans être renversées ou même profondément endommagées, les efforts des vagues, mais elles n'ont pas cessé de produire l'effet que l'on en avait attendu : entre elles, le chenal a constamment une profondeur de 4 mètres.

De ce fait, de la nature du lit du fleuve, de la solidité du sol et de beaucoup d'autres circonstances, la commission d'examen a conclu que ce qui avait été tenté avec succès, mais sur une trop petite échelle, le siècle dernier, devait servir de règle pour les travaux à entreprendre. Elle soutient que des digues semblables à celles dont on vient de parler, dirigées de la tour Saint-Louis à

la mer, assureront partout un tirant d'eau supérieur à ce qu'exigent les bâtiments à vapeur et les plus forts navires du grand cabotage. Elle a essayé d'évaluer la dépense de ces digues dont la longueur devrait être de 7.000 mètres, elle ne la fait monter qu'à cinq millions; il est vrai que des ingénieurs de la localité, opposés au système de cette commission, pensent que ces calculs sont fort au-dessous de la réalité.

Au reste, ces ingénieurs eux-mêmes n'ont jusqu'à présent vu d'autre remède à l'encombrement des passes du Rhône, qu'un canal de ce fleuve à la mer. L'application de ce remède a déjà coûté à l'État 15 millions pour l'ouverture du canal de Bouc. Maintenant que les défauts de toute nature de cette voie et le développement de la marine à vapeur exigent un nouvel effort, c'est encore par un canal qu'ils procèdent; seulement cette œuvre, disposée pour un tout autre service, taillée sur d'autres dimensions, absorberait très-certainement des sommes beaucoup plus fortes que le modeste canal de Bouc.

Entre une navigation artificielle, dispendieuse, et la libre circulation dans le chenal profond fourni par le fleuve, l'on comprend sans peine que la marine locale n'hésite pas à se prononcer pour la seconde solution. Favorable à la ville d'Arles, dont un autre système peut, jusqu'à un certain point, froisser les légitimes intérêts, celui-ci épargnerait à tout le cabotage, et même à une partie de la marine marchande, des frais considérables, en permettant à tous les navires d'un ton-

nage au-dessous de 300 tonneaux, d'arriver dans le Rhône jusqu'au point où commence la navigation fluviale, sans station préalable, sans avoir rompu charge dans aucun port de la Méditerranée. Le commerce y gagnerait, et Arles deviendrait un vrai port de mer comme Rouen, comme Bordeaux, comme Nantes.

Quoi qu'il en soit de l'avenir que le ciel réserve à cette cité, nous appelons très-instamment l'attention du Gouvernement sur la section du Rhône comprise entre Arles et la mer. Le temps des études est passé; il faut que celui des expériences sur le terrain arrive.

L'Adour (1.200.000 francs).

L'Adour est navigable sur 24 kilomètres de longueur, depuis la mer et le port de Bayonne jusqu'à l'embouchure du Gaves dans le fleuve. De ce point jusqu'à celui où il reçoit la Midouze, le fleuve abandonné à lui-même offre beaucoup de difficultés à la navigation. Plus haut la Midouze, son principal affluent, a été perfectionnée sur 43 kilomètres, et offre un parcours facile aux bateaux jusqu'à Mont-de-Marsan. Pour faire disparaître cette lacune, qui n'a pas moins de 60 kilomètres, le Gouvernement, provoqué par la Chambre des Députés, demande une somme de 1.200.000 fr., soit 20 mille francs par kilomètre.

Votre commission fera observer que la marche suivie dans les travaux de l'Adour ne semble pas rationnelle. En améliorant ainsi sans suite des

portions de rivière, séparées par de longs espaces intermédiaires négligés, on éparpille sans profit les ressources de l'État. En s'occupant, au contraire, pas à pas, d'une rivière à partir de son embouchure, et en faisant successivement remonter les travaux sans solution de continuité, on obtiendrait des résultats beaucoup plus sensibles et plus immédiats; pas un jour de l'intérêt des sommes dépensées ne serait perdu.

Nous donnons, d'ailleurs, l'assentiment le plus entier à la proposition d'un crédit de 1.200.000 fr. Nous renouvelons ici le vœu que l'on ne s'en tienne pas là, et que l'on traite enfin, comme elle le mérite, une rivière qui traverse trois départements, qui arrose une des vallées les plus fertiles du Royaume, et qui, en temps de guerre, peut rendre de si grands services à la clef de notre frontière du Midi.

Conclusion.

Nous proposons ainsi, sans aucune modification, l'adoption des demandes du Gouvernement.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
BIBLIOTHÈQUE

IMPRESSIONS
N° 54.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 avril 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le comte LANJUINAIS, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi qui autorise la ville de Soissons à s'imposer extraordinairement.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations tend à autoriser la ville de Soissons (Aisne) à s'imposer extraordinairement; cette mesure, toujours grave, puisqu'elle est exceptionnelle, a éveillé la sollicitude de votre commission, qui a examiné, avec le plus grand soin, tous les documents présentés à l'appui de ce projet de loi: ils militent tous en faveur de la mesure proposée.

La ville de Soissons (Aisne) a contracté diverses dettes pour améliorer sa voie publique; et quoique tous les ans la ville ait consacré dans son budget un crédit destiné à faire face à ces dé-

---

* Cette commission était composée de MM. le vicomte BONNEMAINS, le comte DE CAFFARELLI, le marquis DE CAMBIS D'ORSAN, le comte CHOLET, le comte DESROYS, le comte LANJUINAIS, le baron ROEDERER.

penses, elle s'est vue, par suite de ces grandes améliorations, dans la nécessité de contracter, avec divers propriétaires, des engagements qui dépassent ses ressources.

Dans cette situation, la ville de Soissons a cru devoir demander aux Chambres l'autorisation de s'imposer extraordinairement ; cette demande fait l'objet du projet de loi qui vous est soumis.

Les dettes contractées s'élèvent à la somme de 30.421 fr., composée :

1° De la somme de 18.401 fr. 50 c., pour indemnités des cessions de terrains faites à la voie publique, ci. . . . . 18.401 fr. 50 c.

2° De la somme de 9.680 fr., montant de la portion mise à la charge de la ville de Soissons, dans le prix des acquisitions faites en commun par la ville, le génie militaire et l'administration des ponts et chaussées, pour la porte de Paris, ci. . . . . 9.680 »

3° Et enfin dans la somme de 2.400 fr., montant de la portion à la charge de la ville, dans le prix des acquisitions et dans les dépenses faites pour la porte de Laon, ci. . . . . 2.400 »

Montant des dettes contractées par la ville de Soissons. . . . . 30.481 fr. 50 c.

L'excédant du budget de la ville ne peut donner les moyens d'éteindre ces dettes, parce

qu'elle se trouve dans la nécessité de faire des réparations d'urgence au collége, d'agrandir le port au plâtre et de réparer les fontaines publiques; travaux absolument indispensables qui se trouveraient ajournés si la création de la ressource extraordinaire qu'elle sollicite n'était pas votée.

Telles sont les considérations qui ont déterminé l'adoption, par le conseil municipal, de la proposition qui fait l'objet du projet de loi, celle d'une imposition extraordinaire de 10 centimes additionnels au principal des quatre contributions pendant trois ans.

Les améliorations de la voie publique ont eu lieu en vertu des plans d'alignement régulièrement approuvés.

La ville de Soissons n'est grevée d'aucun autre impôt extraordinaire que celui des centimes spéciaux destinés aux dépenses de l'instruction primaire et des chemins vicinaux.

Les documents de la comptabilité et les budgets de 1845 et 1846 ont été mis sous les yeux de la commission.

Un rapport du maire de la ville de Soissons, et un autre d'une commission spéciale du conseil municipal, ont conclu à l'adoption de cette mesure.

De plus, une délibération du conseil municipal du 18 août 1845 a approuvé ces rapports et s'est prononcée, à l'unanimité, pour demander l'autorisation de cette imposition extraordinaire.

Enfin, deux avis du sous-préfet de Soissons et

du préfet du département de l'Aisne complètent l'ensemble des renseignements sur cette affaire, qui nous a paru parfaitement régulière.

D'après les calculs établis, l'impôt dont on demande l'établissement devra produire 9.500 fr. par année, c'est-à-dire en totalité 28.500 fr. pendant le cours de trois années qu'il sera perçu; ainsi, la différence restant à combler pour l'extinction des dettes, s'élevant à 30.481 fr. 50 c., pourra être facilement prélevée sur les fonds du budget de la ville, sans préjudicier aux dépenses extraordinaires.

D'après tous ces motifs, Messieurs, votre commission, à l'unanimité, me charge de vous proposer l'adoption du projet de loi.

ARTICLE UNIQUE.

« La ville de Soissons (Aisne) est autorisée à s'imposer extraordinairement, pendant trois années, à partir de mil huit cent quarante-sept, dix centimes additionnels au principal de ses contributions directes, pour subvenir au payement des dettes contractées pour l'amélioration de la voie publique. »

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 avril 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le marquis DE LAPLACE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de quatre Projets de loi relatifs à divers échanges.

1er PROJET,

ÉCHANGE *d'immeubles conclu entre l'Etat et la ville de Bergues.*

MESSIEURS,

Le projet de loi dont nous avons l'honneur de vous présenter le rapport a pour objet la sanction d'un échange d'immeubles, conclu entre l'État et la ville de Bergues.

En 1823, le corps royal de l'artillerie fit, pour l'agrandissement de l'arsenal de cette place, l'acquisition d'une maison et d'un terrain d'une certaine étendue, mais ce terrain se trouvait grevé de servitudes de passage tout à fait inconciliables

---

* Cette commission était composée de MM. ANISSON DUPERRON, BERTIN DE VEAUX, le marquis D'ESCAYRAC DE LAUTURE, Félix FAURE, le baron GIROT DE L'ANGLADE, le marquis DE LAPLACE, le président LEGAGNEUR.

avec le service d'un établissement de cette nature. Il était indispensable de les faire disparaître. Le rachat de ces servitudes aurait imposé à l'État, par les prétentions des propriétaires, des sacrifices qui durent y faire renoncer. Le moyen le plus simple et le moins onéreux de s'en affranchir a paru être de tracer sur le terrain de l'État, le long des propriétés qui avaient des ouvertures sur l'Arsenal, une rue aboutissant d'un côté à la rue de l'Arsenal et de l'autre à celle du Long-Sac. La ville consentit à concourir à l'établissement de cette rue. Elle possédait à l'extrémité de la propriété acquise en 1823, du côté de l'Arsenal, un terrain dont une portion peut être utilisée pour le service de l'artillerie et servira à indemniser l'État, et dont l'autre devient nécessaire pour l'ouverture de la nouvelle rue. En conséquence, un projet d'échange avec l'autorité militaire fut concerté sur ces bases.

Les experts qui ont procédé à l'estimation des terrains à échanger n'ont pas eu seulement à tenir compte des valeurs de ces terrains, mais encore des dépenses qui doivent résulter de divers travaux à l'exécution desquels les parties contractantes s'engagent réciproquement.

Ainsi, la parcelle de terrain cédée par la ville, d'une superficie de 89 mètres 70 centimètres, a été

estimée à.....	269 fr. 10 c.	509 fr. 10 c.
et les travaux consentis par le conseil municipal à.....	240 »	

La lisière du terrain

Report.		509 fr. 10 c.
domanial, de 697 mètres 45 centimètres de superficie, a été évaluée à la somme de.	232 fr. 48 c.	482 fr. 48 c.
et les travaux à la charge de l'État à celle de. . . .	250 »	
ce qui présente, en faveur de la ville, une différence de. . . . . à laquelle elle a renoncé.		26 fr. 62 c.

La rue projetée aura au moins 6 mètres de largeur; l'exhaussement et le nivellement de cette rue seront faits par l'artillerie, et l'entretien en sera remis à la charge de la ville; celle-ci construira, à ses frais, une chaussée pavée dans la rue de l'Arsenal.

Après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites par l'ordonnance réglementaire du 12 décembre 1827, pour garantir la régularité de l'échange projeté, le préfet du Nord fut autorisé, par une ordonnance du Roi, en date du 23 juillet 1844, à passer avec la ville de Bergues, au nom de l'État, un contrat d'échange, qui a été réalisé le 30 septembre de la même année.

Votre commission ne peut, Messieurs, que vous engager à sanctionner, par votre approbation, une mesure éminemment utile pour l'arsenal d'une place forte qui a de l'importance comme dépôt de matériel sur l'extrême frontière du Nord, et profitable en même temps pour la ville elle-même.

ARTICLE UNIQUE.

« L'échange d'une portion de terrain, dependant de l'arsenal de Bergues (Nord), et contenant six cent quatre-vingt-dix-sept mètres quarante-cinq centimètres, contre une parcelle de quatre-vingt-neuf mètres soixante-dix centimètres, appartenant à cette ville, est approuvé, sous les conditions énoncées dans le contrat passé, à cet effet, le 30 septembre 1844. »

4e PROJET,

ÉCHANGE *de terrain entre la Liste civile et le sieur Simon Certain, propriétaire à Chaville.*

La commune de Chaville (Seine-et-Oise), dans le but d'agrandir son cimetière, avait obtenu en 1838 la cession d'une portion de terrain, de 15 ares 55 centiares, dépendant du bois de Meudon, contre un terrain de même contenance, appelé *le Jardin des Sœurs chrétiennes*, dont elle faisait l'abandon au domaine de la Couronne. L'échange eut lieu sans soulte ni retour, mais à la charge par la commune de Chaville de construire, à ses frais, un mur de 175 mètres, destiné à réunir le Jardin des Sœurs chrétiennes à la forêt de Meudon, et la loi du 4 juillet de la même année sanctionna ces dispositions. Mais après la prise de possession respective des terrains, la commune n'ayant probablement pas assez consulté ses ressources, se trouva dans l'impossibilité de satisfaire aux dépenses de la construction à laquelle elle s'était engagée.

Dans cet état de choses, le sieur Simon Certain, dont l'habitation, contiguë au Jardin des Sœurs chrétiennes, devait être masquée par le mur projeté, offrit de céder à la Liste civile, en échange de ce jardin, une pièce de terre de 17 ares 87 centiares, attenant à la forêt de *Fausse-Repose*, qui fait partie du domaine de la Couronne.

Ce nouvel arrangement a été accueilli par l'administration de la Liste civile, qui y a vu, outre l'avantage d'incorporer au domaine une propriété plus étendue que le terrain qu'elle avait abandonné, celui de régulariser le périmètre de la forêt de Fausse-Repose.

L'expertise des terrains cédés de part et d'autre leur attribue une valeur égale de 548 francs, et l'échange aura lieu sans soulte ni retour. C'est sur ces bases qu'en a été passé le contrat, auquel ont dû intervenir les enfants du sieur Certain, à raison de leurs droits à la nue propriété du terrain échangé par leur père.

Toutes les formes prescrites par l'ordonnance du 12 décembre 1827 ayant été remplies, aucune réclamation ne s'est élevée contre le projet, auquel tous les intéressés trouvent, au contraire, des avantages incontestables.

La Liste civile reçoit un terrain qui réunit à la convenance et à plus de superficie un meilleur fonds que celui qu'elle abandonne. Le sieur Certain assure à son habitation l'air et le jour qui lui auraient été enlevés par la construction du mur placé sur la limite de sa propriété. Enfin, la commune de Chaville est tirée de la situation fâcheuse

dans laquelle l'avait mise son imprévoyance inqualifiable, et se voit ainsi exonérée d'une dépense de près de 2.400 francs, qu'elle était hors d'état de supporter.

Par toutes ces considérations, votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

ARTICLE UNIQUE.

« L'échange d'un terrain de 15 ares 55 centiares, dit *le Jardin des Sœurs chrétiennes*, situé sur le territoire de la commune de Chaville, département de Seine-et-Oise, et dépendant du domaine de la Couronne, contre une pièce de terre de 17 ares 87 centiares, appartenant au sieur Simon Certain, ainsi qu'à ses enfants, et contiguë à la forêt de *Fausse-Repose*, est approuvé, pour être réalisé sans soulte ni retour, conformément à l'acte qui en a été passé le 8 février 1845. »

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 24 avril 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le président LEGAGNEUR, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de quatre Projets de loi relatifs à divers échanges.

2e PROJET,

RÉGULARISATION *d'un échange de terrains entre l'État et les héritiers Gonnet* (Isère).

MESSIEURS,

La commission à laquelle vous avez renvoyé l'examen du projet de loi ayant pour objet la régularisation d'un échange de terrain entre l'État et les héritiers Gonnet, de Grenoble (Isère), m'a chargé de vous rendre compte de cette affaire. Je vais avoir l'honneur de vous présenter, en son nom, le résultat de ses observations.

En 1836, pendant que l'État faisait exécuter à

---

* Cette commission était composée de MM. ANISSON-DUPERRON, BERTIN DE VEAUX, le marquis D'ESCAYRAC DE LAUTURE, FÉLIX FAURE, le baron GIROT DE L'ANGLADE, le marquis DE LAPLACE, le président LEGAGNEUR.

Grenoble des travaux importants de fortifications, l'administration de la guerre jugea nécessaire d'ouvrir, le long d'une portion de remparts, sur un terrain qui était la propriété de l'Etat, une rue militaire.

L'alignement adopté enlevait à Etienne Gonnet, qui était propriétaire en cet endroit d'une maison avec cour et jardin, 78 mètres du sol de sa cour, en même temps qu'il laissait, en dehors de la rue, d'autres petites parcelles du terrain de l'Etat, contiguës à la propriété Gonnet.

L'intérêt des deux parties était évidemment d'opérer entre elles un échange qui mît l'Etat en possession des fragments du terrain de Gonnet dont il avait besoin, et qui transmît à celui-ci, à titre de dédommagement, les parcelles abandonnées par le génie militaire, qui étaient à sa convenance. Par ce moyen, l'Etat acquerrait, sans bourse délier, le sol qui lui était nécessaire pour le complément de la rue. Aussi, dès 1836, une convention fut-elle arrêtée dans ce sens entre le génie militaire et la famille Gonnet, avec l'approbation de M. le Ministre de la guerre.

L'année suivante, on s'aperçut que le bâtiment lui-même, appartenant à Gonnet, n'était pas exactement dans l'alignement de la rue et qu'il fallait en faire reculer le mur de face. Cette nouvelle opération devait encore faire perdre à Etienne Gonnet 18 mètres de terrain. Un second échange fut alors décidé entre les mêmes parties. Gonnet consentit à abandonner le sol de ces 18 mètres au génie militaire, qui lui céda, en

compensation, une petite portion de terrain sur un autre point.

L'urgence des travaux de fortifications qui étaient alors en cours d'exécution, fit passer par-dessus les délais et les formalités de rigueur, et décida l'autorité militaire à exécuter provisoirement cette convention par la mise de chaque partie en possession, de fait, des terrains à elle attribués.

Ce ne fut que beaucoup plus tard qu'on s'occupa de régulariser ces transactions. L'approbation royale et la sanction législative étaient indispensables, à raison de la cession d'un fonds appartenant à l'Etat. Depuis lors, les formalités prescrites par l'ordonnance royale du 12 décembre 1827 ont été remplies.

Une expertise contradictoire, du 24 janvier 1844, évalue à 950 fr. les terrains cédés par l'Etat à Gonnet en 1836, et à la même somme ceux qui lui ont été donnés en contre-échange. Il en est de même à l'égard de l'échange de 1837 : l'expertise attribue une valeur de 592 fr. 48 cent. au lot de l'Etat, et elle fixe à une même somme l'estimation du lot de Gonnet. Les experts expriment, en conséquence, l'opinion que l'échange est dans l'intérêt des deux parties, et qu'il doit être effectué sans soulte ni retour.

Cet avis a été adopté par l'autorité militaire, par l'administration des domaines, par le préfet du département et par le comité de finances du conseil d'Etat; il a reçu l'approbation du Pouvoir royal, qui autorisa, par ordonnance du 2 août

1844, le préfet de l'Isère à passer l'acte d'échange.

Etienne Gonnet était mort dans l'intervalle, laissant pour héritiers ses neveux, dont l'un était majeur et les autres mineurs. Le majeur et le tuteur des mineurs, dûment autorisé par la justice, d'une part, et le préfet, représentant l'Etat, de l'autre, consentirent l'échange par acte administratif du 30 octobre 1844.

Le projet de loi tendant à la confirmation de ces conventions a déjà été adopté par l'autre Chambre.

Votre commission a examiné attentivement le dossier de cette affaire, et elle l'a trouvé régulier.

Vous avez remarqué, Messieurs, que la prise de possession du terrain cédé par l'Etat avait été réalisée dès 1836 et 1837, avant toute approbation de l'autorité royale et de la puissance législative. C'est une irrégularité qui a déjà été signalée par le conseil d'Etat et par la commission de la Chambre des Députés, mais qui s'explique et s'excuse par le besoin qu'on éprouvait alors de ne point retarder la marche des travaux. Votre commission n'en fait ici l'observation que dans l'intérêt des principes et afin d'éviter que l'espèce actuelle ne soit invoquée plus tard comme précédent.

Au fond, la commission dont je suis l'organe trouve l'opération convenable et avantageuse au Trésor, et elle a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, d'accorder votre sanction au projet de loi qui vous est soumis.

ARTICLE UNIQUE.

« L'échange de trois parcelles de terrain domanial, adjacentes à la rue Militaire de Grenoble (Isère), contre trois autres parcelles faisant saillie sur cette même rue, et appartenant aux héritiers Gonnet, est approuvé sous les conditions énoncées au contrat qui en a été passé le 30 octobre 1844. »

3e PROJET,

ÉCHANGE *d'immeubles conclu entre l'État et M. le comte de Pierre.*

Le projet de loi sur lequel votre commission m'a chargé de vous présenter un rapport a pour objet l'échange du palais épiscopal de Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), appartenant à l'Etat, contre le bâtiment dit de *la Nouvelle-Intendance*, qui est la propriété du comte de Pierre.

L'hôtel actuel de l'évêché de Clermont est on ne peut plus mal situé, loin de la cathédrale, et dans une rue étroite et en pente. Il se trouve resserré entre des bâtiments contigus qui le pressent et le dominent, et qui prennent une partie de leurs jours sur ses cours. Il se compose de sept petits corps de logis en mauvais état et sans symétrie; sa distribution intérieure est mal conçue, et elle ne suffit pas aux besoins du service. Dès 1841, l'architecte du département, chargé de vérifier l'état des lieux et d'indiquer les réparations à faire, constata que de nombreux changements et

des acquisitions de terrains étaient indispensables pour approprier le local à sa destination. Il ne portait pas à moins de 145.000 fr. le montant de la dépense nécessaire, et encore déclarait-il que ces réparations n'obvieraient qu'à une partie des inconvénients, et que l'hôtel ne cesserait pas d'être désagréable et incommode pour un évêché.

Dans un quartier plus rapproché de l'église métropolitaine, et sur un emplacement convenable, existe un édifice spacieux, de belle apparence, d'une construction assez récente, en bon état d'entretien, et qui offrirait au prélat, avec de bonnes distributions, tous les appartements nécessaires à son habitation personnelle, à ses bureaux et à la représentation. Un joli jardin et une terrasse en augmentent l'agrément. Ce bâtiment est l'hôtel de la Nouvelle-Intendance, appartenant au comte de Pierre.

Les autorités locales songèrent à opérer un échange entre ces deux propriétés; M. de Pierre y consentit.

Le 14 avril 1843, M. le Ministre des cultes écrivit à son collègue M. le Ministre des finances pour l'engager à réaliser ce projet.

L'affaire fut instruite administrativement; les formalités prescrites par l'ordonnance du 12 décembre 1827 ont été remplies; les experts nommés contradictoirement ont jugé le projet utile; ils ont estimé la propriété de l'État à 60.000 fr., et celle du comte de Pierre à 120.000 fr. Ils portent ainsi à 60.000 fr. la soulte que le Trésor public aurait à payer; à quoi il convient d'ajouter

une somme de 15 à 20.000 fr., que paraît devoir coûter l'appropriation de l'hôtel de l'Intendance à sa nouvelle destination.

Dans l'hypothèse de l'échange, le chiffre total de la dépense s'élèverait donc à 80.000 fr. environ, et M. l'évêque de Clermont aurait une habitation aussi commode que digne de sa position éminente.

Avec le système contraire, c'est-à-dire en gardant le palais épiscopal actuel et en se bornant aux réparations urgentes, les charges de l'Etat monteraient à 145.000 fr., et plusieurs des inconvénients dont on se plaint aujourd'hui ne continueraient pas moins de subsister.

Ce rapprochement ne permet pas le plus léger doute sur l'avantage de l'échange, eu égard tant aux intérêts de l'Etat qu'aux convenances d'une haute dignité ecclésiastique.

Le Gouvernement fait observer, en outre, que le payement de la dépense ne nécessiterait même aucune demande spéciale de crédit, puisqu'il serait effectué sur le fonds affecté au département des cultes pour acquisitions et entretien des édifices diocésains.

Votre commission voit dans la demande qui vous est soumise une nouvelle preuve de la sollicitude du Gouvernement pour les besoins du culte et les légitimes intérêts du clergé; elle s'associe volontiers à cette pensée, et elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet, qui a déjà reçu l'approbation de la Chambre des Députés.

ARTICLE UNIQUE.

« L'échange du palais épiscopal de Clermont-Ferrand, contre l'ancien hôtel de la surintendance, situé dans la même ville et appartenant à M. le comte de Pierre, est approuvé, sous les conditions énoncées dans l'acte qui en a été passé les 7 et 29 juin 1845. »

IMPRESSIONS

N° 57.

—

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 28 avril 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

A LA RÉDUCTION DE LA TAXE DU SEL ;

Adopté par la Chambre des Députés le 23 avril 1846 ;

Envoyé à la Chambre des Pairs le 28 du même mois.

Article premier.

A dater du 1er janvier 1848, la taxe des sels est réduite de 3 décimes à un 1 décime par kilogramme.

Art. 2.

Toute franchise ou modération de droit autorisées avec ou sans condition, par les lois antérieures, en faveur des exploitations agricoles ou manufacturières, est supprimée.

Art. 3.

Sont maintenues les dispositions antérieures à la présente loi autorisant l'enlèvement, le transport et l'emploi en franchise ou avec modération de droits du sel de toute origine à destination de la salaison, soit en mer, soit à terre, des poissons de toute nature.

ART. 4.

Une loi spéciale réglera, 1° le remboursement à faire, à partir dudit jour 1er janvier 1848, sous forme de drawback, à l'exportation, de la taxe perçue pour le sel entré dans la composition des soudes artificielles, savons, verreries et autres produits à base de sel des manufactures françaises; 2° les droits d'entrée à percevoir sur les sels étrangers, les soudes et autres produits industriels à base de sel de provenance étrangère qui seraient importés en France, à partir de la même date du 1er janvier 1848.

ART. 5.

Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires à celles de la présente loi.

DÉLIBÉRÉ en séance publique, à Paris, le 23 avril 1846.

Les Président et Secrétaires,

Signé LEPELETIER D'AUNAY; DE L'ESPÉE, BOISSY-D'ANGLAS, DE LAS-CASES, LACROSSE.

MESSAGE.

Paris, le 28 avril 1846.

LE PRÉSIDENT à Monsieur le CHANCELIER,
Président de la Chambre des Pairs.

MONSIEUR LE CHANCELIER,

Dans sa séance du 23 avril présent mois, la Chambre des Députés a adopté une proposition de loi relative à la réduction de l'impôt sur le sel.

J'ai l'honneur de vous adresser cette proposition par un message, et vous prie de vouloir bien en donner communication à la Chambre des Pairs.

Veuillez recevoir, Monsieur le Chancelier, l'assurance de ma haute considération.

Le Président,

Signé P. SAUZET.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 28 avril 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

A un échange d'immeubles conclu entre l'État et la dame Champy;

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 13 avril 1846, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

L'échange d'une parcelle de bois de vingt-deux hectares, dépendant de la forêt domaniale de Framont, département des Vosges, contre des bâtiments et terrains d'une contenance de six cent trente-sept hectares, appartenant à la dame Champy,

et situés dans le même département, est approuvé, sous les conditions énoncées au contrat qui en a été passé le 4 janvier 1845.

FAIT au palais des Tuileries, le 28 avril 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé LAPLAGNE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La dame Prost, épouse séparée de biens de M. Champy, ancien maître de forges, a été dûment autorisée à donner suite à un échange précédemment proposé à l'État par son mari, et qui repose sur les bases suivantes :

L'État reçoit, avec des bâtiments d'exploitation, 637 hectares de terrains connus sous le nom de *Hautes-Chaumes* et *Chaumes de Prayé*, qui sont situés dans le département des Vosges, et auxquels les experts ont attribué une valeur de..... 86.923 fr. 46 c.

En retour de cette cession, l'État abandonne à la dame Champy une portion de bois de 22 hectares, à prendre dans la forêt domaniale de Framont, et qui a été estimée..... 85.842 76

L'État aurait donc à payer une soulte de..... 1.080 70
mais l'échangiste y a renoncé.

L'échange qu'il s'agit de réaliser permettra de réunir au sol forestier des terrains d'une grande étendue, qui s'y trouvent enclavés. L'administra-

tion des forêts pourra, en outre, utiliser, pour le logement des gardes, les bâtiments compris dans la cession. Enfin, au moyen de stipulations particulières insérées dans le contrat, l'État conserve la jouissance d'un chemin qui traverse la portion de bois détachée de la forêt de Framont, et il se trouve garanti, par la dame Champy, contre le recours des fermiers qui exploitent les terrains dont la propriété lui est transmise.

Ces divers avantages ont déjà déterminé la Chambre des Députés à sanctionner l'échange dont il s'agit. Nous espérons qu'ils vous paraîtront aussi de nature à mériter votre approbation.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 28 avril 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

A l'ouverture de crédits extraordinaires pour constructions navales et approvisionnements;

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

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

NOUS AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS ce qui suit :

Le projet de loi dont la teneur suit, et qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 17 avril 1846, 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 exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de MM. Jubelin, conseiller d'État, sous-secrétaire d'État au même département; Fleuriau, maître des requêtes, directeur du personnel et des opérations maritimes, et Boucher, maître des requêtes, directeur des ports et arsenaux.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de quatre-vingt-treize millions

(93.000.000 fr.) est affectée aux constructions navales et à l'approvisionnement des arsenaux conformément à l'état A annexé à la présente loi, pour être employée concurremment avec les crédits imputables sur les ressources ordinaires du budget que la loi de finances allouera, chaque année, pour les mêmes natures de dépenses, au ministère de la marine et des colonies.

ART. 2.

Cette allocation générale sera répartie entre sept années consécutives, à partir du 1er janvier 1847.

Elle formera l'objet de chapitres spéciaux dans la seconde section du budget de la marine.

La portion des crédits qui n'aura pas été employée pendant une année pourra être réimputée à l'exercice suivant, avec la même affectation, 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 cette allocation générale, il est ouvert à la deuxième section du budget de la marine et des colonies, pour l'exercice 1847, des crédits s'élevant à treize millions trois cent mille francs, divisés en trois chapitres spéciaux, savoir :

Salaires d'ouvriers.....	1.100.000 fr.
Approvisionnements généraux de la flotte.....	3.300.000
Approvisionnements de prévoyance.....	8.900.000

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 aux Chambres un compte spécial des dépenses effectuées en vertu de la présente loi.

DONNÉ au palais des Tuileries, le 24 avril 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Vice-Amiral Pair de France Ministre de la marine et des colonies,

Signé Baron DE MACKAU.

ÉTAT A.

Coques.....	58.574.000 fr.
Matériel d'armement.....	21.575.000
Matériel d'artillerie.....	9.600.000
Machines à vapeur.....	12.000.000
Approvisionnement normal..	33.000.000
	134.749.000
Soit en somme ronde.....	135.000.000
A déduire : crédits annuels pendant 7 ans, soit 6.000.000 fr.	42.000.000
Reste à allouer.....	93.000.000

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons, d'après les ordres du Roi, soumettre aux délibérations de la Chambre des Pairs un projet de loi, adopté par la Chambre des Députés dans la séance du 17 avril courant, et qui a pour objet l'allocation d'un crédit extraordinaire de 93 millions de francs affectés aux constructions navales et à l'approvisionnement des arsenaux maritimes.

Dans le *Compte* présenté au Roi et distribué aux Chambres législatives, en exécution de l'article 11 de la loi de finances du 19 juillet 1845, nous avons dû exposer les phases successives qu'a subies, depuis trente ans, l'établissement naval de la France. Après avoir déterminé exactement la situation actuelle, pour le matériel, en ce qui concerne les bâtiments de la flotte et les principaux approvisionnements qui doivent en garantir le renouvellement; pour le personnel, en ce qui touche les ressources offertes au recrutement de nos équipages par l'inscription maritime et par les institutions qui la complètent, nous nous sommes trouvés conduits à indiquer l'ensemble des mesures nécessaires pour placer la flotte et l'approvisionnement dans les conditions les plus propres à en assurer la conservation et le développement régu-

lier. En signalant la nécessité de ces mesures, nous n'avons pas hésité à en proposer la réalisation aux Chambres, dont les dispositions favorables s'étaient clairement manifestées dans le cours de la session dernière. Telle est l'origine du projet de loi qui vous est soumis. Pour en exposer les motifs, il suffirait donc de placer le *Compte au Roi* sous les yeux des membres de la Chambre, si la discussion dont ce projet a été l'objet, dans une autre enceinte, n'avait apporté, dans l'économie du système primitif, des modifications qu'il importe de préciser.

Ce système, dont le *Compte au Roi* présente le développement, avait pour but de constituer, dans le cours d'une période de sept années, commençant au 1er janvier 1847 pour prendre fin au 1er janvier 1854, la flotte et l'approvisionnement des arsenaux maritimes dans la situation suivante :

BATIMENTS DE LA FLOTTE.

1° *Bâtiments à voiles.*

40 vaisseaux, dont 20 à flot et 20 en construction aux 22/24es.
50 frégates, dont 40 à flot et 10 en construction aux 22/24es.
180 bâtiments de rangs inférieurs, tous à flot,
dont 60 corvettes,
60 bricks,
40 bâtiments légers,
20 transports.

270 *à reporter.*

Report 270 bâtiments à voiles, dont 240 à flot et 30 en construction.

2° *Bâtiments à vapeur.*

30 de 1re classe, de 400 à 600 chevaux et plus.
70 de 2e classe, de 90 à 300 chevaux.
100 bâtiments à vapeur, tous à flot.

Total. 370 bâtiments, soit à voiles, soit à vapeur, dont 340 à flot et 30 en construction, aux 22/24es.

3° *Réserve en chantier.*

4 vaisseaux, 16 frégates, } aux 14/24es d'avancement.

Total. 20 coques de bâtiments à voiles.

4° *Force en chevaux-vapeur.*

28.800 chevaux, force totale des machines placées sur les 100 bâtiments à vapeur proprement dits, énumérés ci-dessus.
1.520 chevaux, à placer comme moteurs auxiliaires, sur douze bâtiments (4 vaisseaux, 4 frégates et 4 corvettes) déjà compris dans la catégorie des bâtiments à voiles.

Total. 30.320

Approvisionnement des Arsenaux.

Le complément indispensable d'une bonne organisation de la flotte est la réunion, dans les arsenaux, des matières qui entrent dans la construction et l'armement des bâtiments, et qui doivent s'y trouver en quantités suffisantes, non-seulement pour assurer l'entretien courant et le renouvellement ordinaire de la flotte, mais encore pour maintenir, d'une manière permanente, un approvisionnement de prévoyance pour l'avenir.

Il faut que ces matières soient convenablement assorties, et les quantités à fixer pour chacune d'elles doivent être d'autant plus élevées, que la matière est plus rare, et qu'il est plus difficile d'en faire l'acquisition. Il en est ainsi notamment des bois de mâture et des bois de chêne, et de quelques autres essences.

Le Compte au Roi présente le tableau complet des principales matières qui doivent entrer dans un tel approvisionnement; et, comparant les quantités nécessaires aux quantités existantes, il donne le relevé des achats à faire et de la dépense qu'ils occasionneront.

La réalisation de l'ensemble du système que nous avions proposé devait donner lieu à une dépense totale de 135 millions répartis comme il suit :

1° Constructions de coques de bâtiments.	70.194.000 fr.	
2° Matériel d'armement. . .	24.200.000	
3° Matériel d'artillerie. . . .	9.200.000	
4° Machines pour les bâtiments à vapeur.	7.800.000	
5° Approvisionnement des arsenaux, ...	23.500.000	
Total.	134.894.000 fr.	
Soit en nombre rond.	135.000.000 fr.	
Mais il est porté annuellement au budget ordinaire une somme destinée au renouvellement des coques de bâtiments, et, comme cette somme, qui figure au budget ordinaire de 1847 pour 6 millions, devra continuer à être comprise dans les allocations ordinaires du budget, il y avait lieu de retrancher le total des sept annuités de 6 millions, soit. . .	42.000.000 fr.	
Et, par suite, le crédit extraordinaire à demander pour les sept années se trouvait réduit à.		93.000.000 fr.

Tel était, en résumé, le système proposé à l'origine par le Gouvernement.

Ce projet tendait au double but de donner une juste satisfaction à l'esprit de progrès, en augmen-

tant le nombre des bâtiments à vapeur, et aussi de conserver la force navale en bâtiments à voiles, telle qu'elle avait été jugée convenable dès 1820, et telle que l'avait fixée, en dernier lieu, l'ordonnance du 1er février 1837. Le projet n'introduisait de modifications que relativement à la détermination des rangs et à la répartition des bâtiments, entre les catégories à flot et en chantier.

La discussion qui a eu lieu dans le sein de la Chambre des Députés a laissé subsister ce premier projet dans ses parties essentielles. Elle a maintenu le chiffre général des allocations demandées ; mais elle a touché, avec l'adhésion du Gouvernement, à quelques points importants.

C'est ainsi que, tout en conservant, quant aux bâtiments de haut bord, la force effective de 40 vaisseaux et de 50 frégates, force consacrée par les actes de 1820 et de 1837, le Gouvernement a consenti à abandonner la réserve de 4 vaisseaux aux 14/24es sur les chantiers, et à réduire de 16 à 10 la réserve des frégates aux 14/24es sur les chantiers. Cette réduction n'affectait point les forces vives de la flotte, et l'on pouvait admettre que l'abandon de 10 coques en chantier, à un faible degré d'avancement, serait compensé, sans inconvénients, par un accroissement de l'approvisionnement en bois de construction.

D'ailleurs, l'article 2 de l'ordonnance du 1er février 1837 confère au Ministre la faculté d'augmenter le nombre des bâtiments en chantier. Nous avons formellement fait la réserve de ce droit devant la Chambre des Députés, et si les

circonstances le réclamaient, nous n'hésiterions pas à en user.

Le Gouvernement a adhéré aussi à la proposition de porter de 20 à 24 le nombre des vaisseaux à flot, en réduisant de 20 à 16 le nombre des vaisseaux en chantier.

C'est ainsi encore que, pour les bâtiments des rangs inférieurs aux frégates, le Gouvernement a consenti à réduire le nombre proposé. Cette réduction amènera, sans doute, la nécessité d'entretenir presque constamment armés à la mer les mêmes bâtiments, par conséquent, de les réparer, de les renouveler plus souvent. Il en pourra naître quelques embarras pour le service; mais il n'y avait pas là non plus une cause d'affaiblissement, et l'augmentation du nombre de bâtiments à vapeur pouvait, jusqu'à un certain point, atténuer ces embarras.

Le nombre des bâtiments à vapeur proprement dits est resté fixé à 100.

Il a été reconnu convenable d'augmenter la force en chevaux-vapeur des machines auxiliaires qui, dans le nouveau système comme dans le projet primitif du Gouvernement, doivent être placées sur douze bâtiments à voiles, transformés ainsi en bâtiments mixtes.

Il a été ajouté au projet deux batteries flottantes. C'est une addition utile. Les formes et les dimensions des coques destinées à porter ces batteries seront étudiées sans perdre un moment; ces coques seront mues par des machines pouvant exiger l'emploi d'une force totale de 800 chevaux-vapeur.

Enfin, par un accord unanime, les sommes provenant des réductions opérées sur l'ensemble du projet ont été attribuées à l'accroissement de l'approvisionnement en bois de construction.

Tels sont, Messieurs, les principaux résultats de l'importante discussion qui a eu lieu à la Chambre des Députés.

Dans ce système, la flotte et l'approvisionnement des arsenaux se trouvent constitués de la manière suivante :

BATIMENTS DE LA FLOTTE.

1° *Bâtiments à voiles.*

40 vaisseaux, dont 24 à flot et 16 en chantier, aux 22/24es.
50 frégates, dont 40 à flot et 10 en chantier, aux 22/24es.
136 bâtiments de rang inférieur, tous à flot,
dont 40 corvettes,
50 bricks,
30 bâtiments légers,
16 transports.

226 bâtiments à voiles, dont 200 à flot et 26 en chantier.

2° *Bâtiments à vapeur.*

100 bâtiments à vapeur proprement dits, comme au premier projet.

Total. 326 bâtiments à voiles et à vapeur, dont 300 à flot et 26 en chantier, aux 22/24es.

3° *Batteries flottantes.*

2 coques armées de batteries, et mues chacune par un moteur de 400 chevaux.

4° *Réserve en chantier.*

10 coques de frégates, aux 14/24es d'avancement.

5° *Force en chevaux-vapeur.*

28.800 chevaux, force totale des moteurs des 100 bâtiments à vapeur proprement dits, comme au premier projet.

3.480 chevaux, force totale des moteurs auxiliaires à placer sur 12 bâtiments mixtes.

800 chevaux, force totale des moteurs à placer sur deux batteries flottantes.

Total. 33.080

Approvisionnement des arsenaux.

Cet approvisionnement, qui d'après le projet primitif devait, pour être complété, occasionner une dépense de 23.500.000 fr., s'augmente de la somme de 9.500.000 fr. représentant les réductions opérées sur l'ensemble des autres parties du projet. Il a été convenu que cette différence serait, en entier, spécialement affectée à des achats de bois de mâture et de construction.

La réalisation de ce système est répartie entre sept années, comme au projet primitif. La somme totale de la dépense se trouve maintenue à 135 millions; le crédit extraordinaire est fixé à 93 millions, et l'annuité à allouer pour 1847 est de 13.300.000 fr.

Le projet de loi stipule qu'il sera pourvu aux dépenses dont il s'agit, au moyen des ressources créées par l'article 18 de la loi du 11 juin 1842, et que ces dépenses feront au budget du département de la marine et des colonies l'objet de chapitres spéciaux, avec faculté de report, à l'année suivante, des sommes non employées sur l'exercice pour lequel les crédits auront été alloués.

Messieurs, nous croyons devoir nous borner à placer sous vos yeux cette analyse succincte d'une discussion très-étendue, et qui a touché à tous les éléments constitutifs de la marine. En vous reportant à cette discussion, en vous référant au *Compte* présenté au Roi, dont les éléments ont servi à asseoir les calculs de la dépense, pour l'exécution du projet modifié, de même que pour celle du projet primitif, vous pourrez arrêter votre jugement sur les mesures d'organisation que le Gouvernement se propose de réaliser, et qui sont à la fois, nous aimons à le dire, des mesures de conservation et de progrès.

Maintenir la force effective en vaisseaux et en frégates, telle qu'elle a été constituée en 1820, par un Ministre habile qui a laissé dans cette Chambre une mémoire respectée; consolider cette base fondamentale de la marine à voiles, et y ajouter ce que

le progrès apporte graduellement, en augmentant le nombre de nos bâtiments à vapeur, au fur et à mesure que l'application de ce puissant moteur à la navigation est mieux étudiée ; doter les arsenaux d'un approvisionnement qui aura pour objet de garantir le renouvellement régulier de la flotte, et qui permettrait, au besoin, de la développer ; tel est le but que nous nous sommes proposé d'atteindre. La Chambre des Députés a donné le suffrage le plus complet à ce système. Nous demandons à la Chambre des Pairs de le sanctionner à son tour.

Nous allons donner lecture du projet de loi.

SESSIONS
N° 60.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 28 avril 1846.

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 un appel de 80.000 hommes sur la classe de 1846.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous présenter le rapport du projet de loi par lequel le Gouvernement demande à prélever, en 1847, un contingent de 80.000 hommes sur la classe de 1846.

Ce projet reproduit textuellement les mêmes dispositions que les années précédentes, et n'a donné lieu, dans le sein de votre commission, à aucune observation nouvelle.

L'on continue à se féliciter de l'usage qui s'est établi depuis quelques sessions, de voter le contingent dans l'année qui précède la levée. Les opé-

* Cette commission était composée de MM. le vicomte BORELLI, le comte DE CASTELLANE, le baron AYMARD, le président LEGAGNEUR, le marquis DE LAPLACE, le baron DURRIEU, le vicomte CAVAIGNAC.

rations préliminaires du tirage peuvent ainsi commencer avec l'année où il doit être appelé; les tournées des conseils de révision ne sont plus subordonnées, comme auparavant, à l'époque plus ou moins reculée du vote de la loi annuelle du contingent, et toute facilité est donnée pour faire ces tournées en temps opportun. Cependant, malgré toute la célérité avec laquelle sont conduites les opérations de la levée, il ne laisse pas encore que de s'écouler un délai assez considérable avant que les hommes de l'appel puissent être mis à la disposition du Gouvernement. L'on voit dans le compte rendu sur le recrutement, qui a été dernièrement distribué aux Chambres, que la clôture des listes départementales pour la classe de 1844, n'a pu avoir lieu que dans la seconde quinzaine du mois de juin. Il en résulte que les jeunes soldats, dont le service date du commencement de l'année où ils ont tiré, ont près de six mois d'ancienneté, quand ils sont réellement disponibles. C'est pour remédier à cet état de choses, qui tend à abréger une durée de service déjà fort courte, que l'on avait proposé, il y a deux ans, dans le dernier projet de loi sur le recrutement, de faire compter le temps de service du 1er juillet de l'année du tirage.

Quant au chiffre du contingent, il est invariable depuis seize ans. En le maintenant à 80.000 hommes, l'on est en mesure de satisfaire aux besoins du pays et au delà, en temps de paix, sans trop surcharger la population; mais il ne faut point se le dissimuler, l'on n'a point, avec une durée de service de sept ans, cette force militaire de

500.000 hommes que l'on voulait, en premier lieu, tenir disponible pour toutes les éventualités. Afin d'arriver à ce nombre, sans augmenter le contingent annuel, et sur ce dernier point tout le monde est d'accord, il faudrait porter le temps du service à huit ans. Nous ne croyons pas, après les discussions récentes qui ont eu lieu à ce sujet dans l'une et l'autre Chambre, devoir revenir, à propos du projet de loi actuel, sur une question qui les a trouvées d'une opinion différente, et a forcé d'ajourner, avec elle, un grand nombre d'autres mesures d'un haut intérêt pour l'organisation de l'armée.

Le mode de répartition du contingent entre les départements et les cantons ne cesse, depuis huit ans qu'il est en vigueur, de mériter, comme le plus simple et le plus conforme aux règles d'une stricte équité, la confiance des populations et le suffrage des autorités chargées de le mettre à exécution. L'on peut dire qu'il est tout à fait entré, avec les autres dispositions plus anciennes du recrutement, dans les mœurs du pays. C'est un heureux état de choses qu'il importe de conserver.

De nouvelles précautions ont été prises relativement à la réforme des hommes qui, après avoir été admis dans les contingents annuels par les conseils de révision, sont reconnus impropres au service pour des causes antérieures ; dans chaque département une commission spéciale est chargée de statuer définitivement sur leur position. En distinguant ainsi les causes de réforme, et faisant la part de celles qui proviennent du fait des conseils

de révision, l'on a par là le moyen d'exercer un utile contrôle sur les opérations de ces conseils.

Nous pourrions, Messieurs, borner là les observations qui nous sont suggérées par le projet de loi soumis en ce moment à vos délibérations, si nous ne tenions à arrêter encore votre attention et celle du Gouvernement, sur un vœu émis par la commission chargée, l'an dernier, de l'examen de la même loi, que nous croyons à propos de rappeler, et qui est relatif aux remplacements.

Parmi les améliorations nombreuses vainement projetées dans ces derniers temps, et cependant réclamées depuis si longtemps pour la bonne composition de l'armée et la force de notre institution militaire, des mesures aussi sages que salutaires avaient été proposées et résumées en quelques articles, dans le projet sur le recrutement, dont elles eurent à partager le sort. Elles avaient pour objet, d'une part, de porter remède aux abus du remplacement, et de donner sécurité aux familles qui veulent faire remplacer leurs enfants, et, de l'autre, de favoriser, autant que possible, les remplacements par d'anciens militaires, qui ne peuvent produire que de bons résultats, comme on en a l'expérience. Le dernier compte rendu sur le recrutement nous apprend qu'au 1er janvier 1845, il y avait sous les drapeaux 74.347 remplaçants sur un effectif de 307.844 hommes, c'est-à-dire que les remplaçants entraient pour un quart environ dans la composition de l'armée active. Sur ce nombre si considérable de remplaçants, 30.018, c'est-à-dire les cinq douzièmes, avaient déjà servi,

Ce genre de remplacement ne saurait être trop encouragé. Les remplacements admis par les corps montaient à 13.603, ou à plus du cinquième. Ce mode d'admission mérite encore de recevoir toute l'extension dont il est susceptible. C'est à ménager et à régler ces intérêts que tendait le petit nombre d'articles en question. Toujours dans le même esprit, et pour conserver aux corps le plus d'hommes formés lors des libérations, les substitutions, qui ne sont qu'une autre forme de remplacement, étaient autorisées entre les militaires envoyés en congé illimité et ceux restant en activité; dans ce cas, les premiers auraient achevé le temps de service dû par les seconds, et ceux-ci auraient accompli dans la réserve le temps de service que devaient y faire les premiers. Enfin, une dernière disposition venait compléter cette législation du remplacement, et consistait à exiger que le prix en fût versé dans une caisse publique et spéciale. L'obligation de ce dépôt, en même temps qu'elle fournissait un gage de sûreté pour le remplacé comme pour le remplaçant, devait puissamment contribuer à la bonne conduite de ce dernier sous le drapeau, en le préservant de ces tentations déplorables auxquelles il n'est que trop ordinairement sujet à se laisser entraîner, par suite de la libre disposition d'une somme considérable d'argent entre ses mains. Évidemment la discipline ne pouvait qu'y gagner, et le remplacement acquerrait plus de moralité, en devenant une ressource précieuse pour le militaire à l'époque de sa libération, et en n'étant plus l'occasion de ces fraudes, dont

il y a tant d'exemples, et qui rendent inutiles des sacrifices quelquefois si coûteux à des parents peu aisés.

Nous reconnaissons les louables efforts de l'administration de la guerre pour corriger les vices actuels du remplacement; mais sa sollicitude, quelque éclairée qu'elle soit, ne peut suppléer à l'insuffisance de la loi pour toutes les mesures qu'il serait nécessaire de prendre. L'ajournement des dispositions dont nous venons de vous entretenir, Messieurs, et qui avaient été adoptées avec une faveur marquée par les Chambres, lors de la discussion du projet de 1844, est donc fâcheux sous tous les rapports, et prive, sans motif, l'armée des avantages qu'elle devait en attendre. Mais ne peut-on les retirer de ce projet pour les soumettre séparément à la sanction législative? Rien, à notre avis, ne s'y oppose, et tout, au contraire, y engage. Il serait fort à désirer que le Gouvernement ne différât pas plus longtemps de prendre ce parti. Ce serait, nous le répétons, un éminent service à rendre à l'armée et à la population

Il résulte du tableau de mortalité, joint à l'exposé des motifs, que l'état sanitaire des troupes est de plus en plus satisfaisant. Cette heureuse situation s'explique par les soins dont nos soldats ne cessent d'être entourés pendant leur séjour sous le drapeau. Et en effet, Messieurs, à aucune époque, ils n'ont été mieux pourvus de tous les effets qui leur sont nécessaires, ni mieux nourris, ni mieux traités dans les hôpitaux. Rien n'est épargné pour assurer leur bien-être. La sollicitude des

chefs pour leurs subordonnés ne se dément pas un instant, et ne se porte pas uniquement sur les soins qui touchent à la vie matérielle. Les dispositions les mieux entendues président à l'enseignement élémentaire, donné aux militaires dans chaque corps. Partout les écoles des régiments sont en voie de progrès et présentent des résultats remarquables. Les jeunes soldats qui ont suivi avec fruit, en 1844, cette instruction, étaient au nombre d'environ 78.000; ils n'étaient que de 75.000 en 1843, et de 73.000 en 1842. L'on peut affirmer que la très-grande partie de ceux qui entrent au service sans savoir ni lire, ni écrire, ni calculer, en sortent avec ces premières connaissances, qui leur sont d'un si grand secours dans toutes les carrières qu'ils peuvent embrasser. C'est ainsi que, durant la paix, grâce au dévouement des officiers qui se consacrent à cette œuvre si digne d'éloge et d'encouragement, le passage dans les rangs de l'armée est encore rendu profitable à la jeune population de nos campagnes, qui vient y payer sa dette à la patrie.

Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption pure et simple du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 28 avril 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Baron TUPINIER, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la répression des infractions au règlement général du 23 juin 1843 sur les pêcheries.

MESSIEURS,

A peu de distance des côtes de France, sur la Manche, il existe des bancs d'huîtres d'une grande étendue qui sont une source de richesse pour les populations riveraines. Un nombre considérable de bateaux de Granville, de Cancale et d'autres ports voisins sont employés, pendant huit mois de l'année, à l'exploitation de ces bancs, dont les produits donnent lieu à un commerce très-important.

Pendant les premières années qui suivirent les

* Cette commission était composée de MM. le vice-amiral HALGAN, FRANCK CARRÉ, le baron FEUTRIER, le marquis DE BARTHÉLEMY, le duc DE BROGLIE, le baron TUPINIER, le baron GIROD (de l'Ain).

événements de 1814 et de 1815, les pêcheurs français ne furent exposés à aucune concurrence; ils s'habituèrent à considérer les bancs sur lesquels ils promenaient leurs dragues comme étant leur propriété, et ce ne fut pas sans une vive contrariété qu'ils virent des bateaux de l'île anglaise de Jersey venir s'établir dans leur voisinage et partager avec eux les avantages d'une pêche aussi abondante que facile. La paix ne régna pas longtemps entre les pêcheurs des deux nations, et les querelles devenant de plus en plus violentes, il fallut que le Gouvernement français prît le parti d'entretenir sur les lieux une croisière de petits bâtiments de guerre, avec la mission de maintenir l'ordre parmi les pêcheurs français, et, au besoin, de les protéger contre les agressions des étrangers lorsque ceux-ci voudraient s'arroger des droits que les usages maritimes permettaient de contester.

Là s'élevait une difficulté qu'aucune règle positive n'offrait les moyens de résoudre. Nos riverains prétendaient que la mer était une propriété annexe de la côte, jusqu'à la distance de deux lieues; mais cette limite ne se trouvait fixée d'une manière positive dans aucun traité, et bientôt elle fut contestée par nos voisins. Cependant, à diverses reprises, des bateaux de Jersey, surpris à pêcher à une distance moindre de deux lieues, avaient été arrêtés par nos croiseurs et conduits à Granville pour y être retenus pendant un temps plus ou moins long, suivant la gravité des torts reprochés à leurs équipages. D'autres fois, des bateaux venus en grand nombre avaient opposé de

la résistance aux injonctions qui leur étaient faites, et attaqué, par représailles, des bateaux de Granville. Des rixes sanglantes furent la suite de ces altercations, et le Gouvernement anglais intervint à son tour, en établissant entre Jersey et la côte de France une croisière chargée de protéger ses nationaux.

La meilleure intelligence régna presque toujours entre les bâtiments croiseurs des deux nations, mais il leur fut très-difficile de s'entendre sur l'étendue de la zone de mer dans laquelle un privilége exclusif devait exister en faveur des pêcheurs français.

Il est aisé de concevoir tout ce qu'avait de fâcheux un pareil état de choses. Nos pêcheurs voyaient avec colère les meilleurs bancs de leur voisinage dévastés par les marins de Jersey; leur désespoir était au comble quand ces étrangers venaient exercer la pêche sur les mêmes bancs aux époques où les règlements français l'interdisaient aux nationaux. Les bâtiments croiseurs des deux nations prodiguaient alors d'inutiles protestations, fondées sur deux manières différentes d'interpréter le droit maritime, et les Gouvernements appelés à décider échangeaient des notes diplomatiques sans arriver à aucun résultat.

Pendant que ces discussions avaient lieu devant Cancale et Granville, des faits analogues, quoique moins graves, se passaient vers les côtes d'Angleterre, où des bateaux français allaient poursuivre les harengs dans les années où ils s'éloignaient des côtes de France. On opposait à nos pêcheurs des

priviléges spéciaux de comtés qui donnaient aux pêcheurs anglais le droit exclusif de pêche dans des limites parfois plus étendues que celles même dont nous prétendions jouir chez nous pour la pêche des huîtres ; on allait jusqu'à dire que les lois de la Grande-Bretagne étaient impuissantes à condamner ceux qui se seraient permis de soutenir leurs priviléges par la force ; les plaintes se multipliaient, sans que jamais les plaignants pussent recevoir satisfaction, malgré tout le zèle des négociateurs.

Enfin, en 1836, les deux Gouvernements reconnurent l'indispensable nécessité de s'entendre pour établir, par un traité positif, des règles qui fussent communes aux pêcheurs des deux nations; ils chargèrent des plénipotentiaires de résoudre d'abord l'importante question de la limite à fixer pour ce qu'on avait appelé jusqu'alors, très-improprement, *la mer territoriale*.

Cette négociation eut pour résultat la convention du 2 août 1839, conclue au nom des deux Gouvernements par M. le Maréchal duc de Dalmatie, alors Ministre des affaires étrangères et Président du conseil, plénipotentiaire de S. M. le Roi des Français, et par Lord Granville, ambassadeur extraordinaire à Paris, plénipotentiaire de S. M. la Reine d'Angleterre.

La principale stipulation, contenue dans cette convention, établit *comme règle générale*, que la pêche sera réservée exclusivement aux nationaux, sur toute l'étendue des côtes, soit de France, soit d'Angleterre ou des îles anglaises, dans la limite

de trois milles (de 60 au degré de latitude), à partir de la laisse de basse mer.

Mais par une disposition expresse et tout exceptionnelle en faveur des ports de Granville et de Cancale, il a été tracé une limite moins étroite, dont les contours sont indiqués avec beaucoup de précision par des points de relèvement faciles à reconnaitre sur la côte voisine; cette ligne enveloppe à la fois les baies de Granville, du mont Saint-Michel et de Cancale, ainsi que les îles Chausey.

Cette disposition a pour résultat de laisser exclusivement à nos pêcheurs la faculté d'exploiter les bancs d'huîtres les plus importants, ceux-là même qui, dans l'origine, étaient l'objet des plus fréquentes altercations entre les bateaux de Granville et ceux de Jersey.

En même temps, la convention du 2 août 1839 a fait cesser toute incertitude à l'égard du plus ou moins d'étendue des priviléges dont jouissaient les pêcheurs anglais des différents comtés riverains de la Manche et de la mer du Nord. Partout, désormais, le droit exclusif de ces pêcheurs est borné à trois milles à partir de la laisse de basse mer, tandis que, par des actes émanés à différentes époques de la puissance souveraine en Angleterre, ce droit avait été étendu, pour certains comtés, jusqu'à quatorze milles.

Cependant, quelque justes et convenables que fussent les stipulations convenues entre les deux Gouvernements, elles excitèrent de vives réclamations de la part des armateurs des ports français

situés au nord du Havre. Là il n'est point question de bancs d'huîtres, mais on s'y préoccupe principalement de la pêche du hareng, qui ne peut s'exercer utilement près de nos côtes, que dans les circonstances malheureusement rares où ce poisson voyageur y vient en troupes nombreuses: le plus souvent c'est à la côte d'Angleterre qu'il faut aller le chercher, et nos pêcheurs s'en voyaient éloignés par l'interprétation forcée que le Gouvernement anglais entendait donner à la convention du 2 août 1839, en considérant comme *mer territoriale*, dans toute l'acception du mot, la zone réservée de trois milles de largeur. En conséquence de cette interprétation, il était défendu à nos pêcheurs, non-seulement de jeter leurs filets dans cette partie de la mer, mais même de la traverser pour aller chercher un abri contre les mauvais temps, dans les baies profondes et nombreuses de la côte britannique. Heureusement la convention du 2 août 1839 portait en elle-même le moyen de rectifier une erreur aussi évidente. Par l'article 11 il avait été convenu que, dans le délai de deux mois après l'échange des ratifications, une commission mixte, composée d'un nombre égal de membres de chaque nation, serait nommée à l'effet de préparer une série de règlements sur les devoirs et les obligations des pêcheurs des deux pays.

En conséquence, et afin d'abréger autant que possible un travail que la difficulté de mettre d'accord un grand nombre d'opinants aurait pu rendre interminable, les deux Gouvernements composèrent la commission dont il s'agit de deux

membres seulement, l'un français, l'autre anglais, également versés l'un et l'autre dans la connaissance spéciale de la matière. Ces deux commissaires furent, pour la France, M. Lange, commissaire de la marine de première classe (aujourd'hui commissaire-général), et pour l'Angleterre, M. Antony Perrier, consul de S. M. Britannique en France pour les départements du Finistère, du Morbihan et des Côtes-du-Nord.

Malgré leur extrême désir de s'entendre, les deux commissaires virent fréquemment leur travail interrompu par la nécessité de consulter leurs Gouvernements respectifs ; plusieurs points en litige donnèrent lieu à des négociations quelquefois difficiles, et ce ne fut que le 24 mai 1843 qu'ils purent arrêter définitivement un règlement en quatre-vingt-neuf articles, qui fut approuvé, le 23 juin de la même année, par M. le marquis de Sainte-Aulaire au nom de Sa Majesté le Roi des Français, et par lord Aberdeen au nom de Sa Majesté la Reine d'Angleterre.

Plusieurs des dispositions contenues dans ce règlement nous semblent mériter de fixer l'attention de la Chambre.

La convention du 2 août 1839 n'avait eu d'abord pour objet que de fixer les limites dans lesquelles les pêcheurs de chaque pays auraient le droit exclusif d'exercer leur profession. Ces limites, indiquées d'abord d'une manière générale, à trois milles de la laisse de basse mer, aussi bien à la côte d'Angleterre que le long des côtes de France, avaient subi une seule modification devant Gran-

ville et Cancale, dont les bancs d'huîtres avaient été enveloppés, avec les îles Chausey, dans un polygone exceptionnel plus étendu.

Les deux commissaires négociateurs ont entrepris de remplir une tâche beaucoup plus vaste. Non-seulement ils ont réglé fort en détail ce qui se rapporte à la pêche des huîtres, aux moyens d'empêcher le retour des collisions que l'exercice de cette industrie avait si souvent amenées entre les pêcheurs des deux nations ; ils ont, de plus, déterminé tout ce qui concerne les différents genres de pêches qui se font habituellement dans la Manche, au large des deux zones réservées aux pêcheurs nationaux vers l'une et l'autre rive.

La pêche au chalut se trouve maintenant assujettie à des règles positives : la forme, le poids des diverses parties du filet, la largeur de ses mailles, tout est fixé avec précision.

Des dispositions analogues sont établies pour la pêche du hareng et celle des autres espèces de poissons.

Cette partie du travail des commissaires a donné lieu à de très-vives réclamations. Depuis un grand nombre d'années les habitants des ports des départements de la Seine-Inférieure et de la Somme se plaignaient de l'abus que les pêcheurs des ports du Calvados faisaient du chalut, instrument dont l'emploi avait l'inconvénient de détruire le frai du poisson et de dépeupler nos rivages. Des rixes violentes s'en étaient suivies, et à la suite d'un examen attentif des faits, une ordonnance royale du 13 mai 1818 avait prohibé l'emploi du chalut à une distance des côtes moindre de 9 milles. Cette

prohibition étant aujourd'hui réduite à la zone de 3 milles, les adversaires du chalut récriminent contre la négociation qui a conduit à un pareil résultat. Ils ne veulent pas voir que, depuis 1818, les idées se sont modifiées sur le droit que chaque Puissance peut avoir de régler l'exercice de la pêche en mer; que le Gouvernement britannique n'a point reconnu au Gouvernement français le droit d'imposer ses prohibitions à des Anglais à 9 milles de la côte de France, que par conséquent si l'ordonnance du 13 mai 1818 avait été exécutée, on eût vu, sans pouvoir s'y opposer, des pêcheurs anglais venir labourer le fond de la mer avec leurs chaluts à 3 ou 4 milles de nos côtes, tandis que nos pêcheurs n'auraient pu le faire à moins de 9 milles. Il y avait donc nécessité d'arriver à l'établissement d'une règle commune, d'où pût découler une entière réciprocité de droits et de devoirs. C'est ce qu'ont fait la convention du 2 août 1839, et le règlement du 23 juin 1843. Mais vainement on eût tenté de repousser à 9 milles la zone de prohibition du chalut, sans renoncer à obtenir de l'Angleterre l'abandon des priviléges de ses pêcheurs là où ces priviléges s'étendaient jusqu'à 14 milles de la côte du Royaume-Uni.

De vives réclamations ont été élevées aussi au nom des ports des départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de la Seine-Inférieure, contre la disposition de la convention du 2 août 1839, confirmée par le règlement du 23 juin 1843, qui établit que dans les baies de moins de 10 milles d'ouverture, la limite de la zone réservée sera fixée

à 3 milles de la ligne droite passant par les deux caps extrêmes de chaque baie. Les plaignants font observer que la côte d'Angleterre étant en quelque sorte découpée en une multitude de baies profondes qui pour la plupart n'ont pas 10 milles d'ouverture, il est évident que les pêcheurs français sont écartés de toutes les parties du rivage britannique vers lesquelles le poisson se porte avec le plus d'abondance, tandis que la conformation toute différente de la côte de France ne nous assure aucune réciprocité sous ce rapport.

Cet argument aurait une grande force si la convention du 2 août 1839 n'avait eu pour objet que la pêche du hareng ou les autres pêches qui se font avec des filets dérivants ; mais il y avait en même temps un intérêt puissant à établir sur des bases aussi larges que possible les droits de nos pêcheurs d'huîtres, et si nous nous fussions refusés à l'exception faite pour les baies de moins de 10 milles d'ouverture, les Anglais auraient pu insister pour avoir le droit de pêcher au centre des baies du Mont Saint-Michel, de Granville et de Cancale, dont la largeur est de bien plus de 10 milles, et devant lesquelles la limite de la zone réservée a été portée à une distance exceptionnelle de plus de 3 milles.

Il faut aussi se rendre bien compte de la fâcheuse situation dans laquelle se trouverait un pêcheur à filets dérivants, qui serait engagé dans le milieu d'une baie étroite, ayant tout autour de lui, à très-peu de distance, une zone prohibée sur laquelle il pourrait être entraîné par les courants

ou par le vent ; il serait continuellement en danger d'être arrêté pour contravention par un des croiseurs chargés de la surveillance de la pêche. C'est pour éviter cette source intarissable de difficultés et de récriminations, que l'article 9 de la convention a placé la limite de la zone réservée à trois milles de la ligne droite tirée d'un cap à l'autre devant toutes les baies de moins de dix milles d'ouverture. Cette disposition nous semble être dictée par la prudence et conforme aux véritables intérêts des pêcheurs.

Ce qui donne au règlement du 23 juin 1843 un caractère tout particulier, c'est qu'en puisant dans nos anciennes ordonnances les règles qu'il établit, il les rend communes aux pêcheurs des deux nations ; il y assujettit les Anglais, habitués jusqu'alors à ne suivre chez eux que des usages locaux qui variaient suivant les comtés auxquels ils appartenaient. Il y a là un hommage rendu aux édits de nos Rois sur une matière qu'ils avaient dès longtemps réglée avec beaucoup de soin.

Un des points les plus difficiles de la négociation était sans contredit de ramener le Gouvernement anglais à une interprétation plus juste des droits assignés, par la convention du 2 août 1839, aux pêcheurs nationaux, sur la zone réservée le long des côtes de chaque pays. Il fallait qu'il fût bien compris que cette zone ne devait pas être considérée comme une *mer territoriale*, ainsi qu'on l'avait souvent appelée à tort. A la suite de longs débats, il a été décidé que les bateaux étrangers ne pourraient pas exercer la pêche dans les zones

réservées, mais qu'ils seraient libres d'y naviguer, d'y mouiller même quand les circonstances de leur navigation l'exigeraient, en restant toutefois assujettis à la police des croiseurs chargés de surveiller la pêche et de prévenir les contraventions aux règles établies. On a, du reste, évité d'écrire dans le règlement les mots *mer territoriale*, et la question de propriété sur la zone réservée a été complétement écartée.

Cet arrangement a fait disparaître une des plus grandes difficultés qu'éprouvaient nos pêcheurs de harengs lorsqu'ils avaient à s'approcher des côtes d'Angleterre; ils ne pourront, il est vrai, par une juste réciprocité, y pêcher à moins de trois milles de distance; mais rien ne les empêchera de s'approcher davantage de la terre quand ils auront besoin de le faire, à la condition seulement d'arborer un signal convenu et de ne pas faire usage de leurs engins de pêche dans la zone réservée.

Pour que les dispositions du nouveau règlement, devenues communes aux deux pays, fussent rigoureusement suivies des deux parts, il fallait qu'une surveillance continuelle s'exerçât sur les pêcheurs, tant anglais que français. Cette police a été confiée à des croiseurs entretenus sur les lieux de pêche par les deux Gouvernements.

Là encore des objections se sont élevées. Les adversaires du traité ont prétendu que les pouvoirs attribués aux croiseurs étaient une sorte de résurrection du droit de visite, puisqu'ils donnaient à des bâtiments de guerre étrangers la faculté de demander aux patrons des bateaux pêcheurs l'exhi-

bition de leurs papiers de bord. Mais, ainsi que l'honorable vice-président de la Chambre, M. le duc de Broglie, l'a si bien expliqué au commencement de cette session, lors de la discussion de l'adresse, il faut distinguer dans le droit de visite qu'avaient consacré les traités de 1831 et de 1833, ce qui intéresse la police des mers, et qui se borne à reconnaître à quelle nation appartient un navire, et cet autre droit plus étendu, que nous repoussons aujourd'hui, et qui consistait à faire l'exploration intérieure de ce même navire. Le droit de vérifier la nationalité d'un bateau de pêche ne saurait être contesté au bâtiment de guerre chargé d'exercer sa surveillance le long des côtes d'un pays quelconque, pas plus qu'on ne pourrait le refuser aux bâtiments douaniers dont le devoir est de s'opposer aux tentatives des contrebandiers.

Tels sont, Messieurs, les faits qui ont précédé, accompagné et suivi la négociation dont la convention du 2 août 1839 et le règlement complémentaire du 23 juin 1843, ont été les résultats. Ces deux actes ont aujourd'hui le caractère de traités internationaux; il ne pourrait y être apporté des modifications qu'au moyen de nouvelles négociations dont le temps aurait fait reconnaître la nécessité. Les diverses stipulations n'en sont donc pas mises en question devant vous.

Mais pour que le nouveau règlement ne fût pas impunément violé, il fallait que des dispositions pénales servissent de sanction aux prohibitions qu'il contient, aussi bien qu'aux mesures d'ordre

dont il prescrit l'exécution. Il y a été pourvu dans le règlement même, à titre provisoire, par plusieurs articles spéciaux, qui, aux termes de l'article 11 de la convention du 2 août 1839, ont besoin, à leur tour, d'être sanctionnés par une loi.

C'eest là, Messieurs, le seul but du projet que vous nous avez chargés d'examiner, et qui a déjà subi une première épreuve à la Chambre des Députés.

L'article 1er de ce projet de loi attribue le jugement des infractions qui seront commises par les pêcheurs, aux tribunaux de police correctionnelle des arrondissements où seront situés les ports auxquels appartiendront les bateaux des délinquants.

Le Parlement britannique, en sanctionnant le même règlement par un bill du 22 août 1844, a donné cette juridiction aux juges de paix. Mais on sait qu'en Angleterre ces magistrats sont dans une tout autre situation que nos juges de paix : ceux-ci ne peuvent prononcer aucune condamnation afflictive qui dépasse cinq jours de prison, ni imposer d'amende de plus de 15 francs. Or, le règlement du 23 juin 1843 porte jusqu'à 250 francs les amendes dont seront passibles les pêcheurs délinquants, et à un mois le temps pour lequel ils pourront être condamnés à la prison. Les tribunaux de police correctionnelle étaient seuls compétents pour des condamnations semblables.

Les articles 2 et 3 sont principalement dirigés vers le but indiqué par l'article 70 du règlement, de rendre les poursuites faciles et de réduire, autant que possible, les frais des procès.

Les articles 4, 5, 6, 7 et 8, ne font que reproduire les dispositions pénales indiquées dans le règlement. Ces articles n'avaient pas été compris dans le projet primitif du Gouvernement, qui renvoyait au texte même de l'acte international; mais la Chambre des Députés les y a ajoutés, afin de rendre plus explicites les termes de la loi, et plus facile la rédaction des jugements des tribunaux, en les dispensant de citer aucun autre texte.

L'article 9 charge le tribunal de police correctionnelle de connaître de toute demande de dommages-intérêts à laquelle le délit qu'il sera appelé à juger pourra donner lieu.

L'article 10 renvoie aux juges de paix le jugement des actions civiles en dommages-intérêts, quand elles ne se rattachent pas à des délits qui soient de nature à être poursuivis devant la justice correctionnelle.

L'article 11 fixe à trois mois le délai dans lequel sera prescrite toute action relative soit aux délits prévus par le règlement général, soit aux contestations civiles qui s'élèveraient entre pêcheurs à l'occasion de la pêche.

Aucune objection ne semble devoir s'élever contre ce dernier article, non plus que contre ceux qui le précèdent.

L'article 12 présente plus de difficulté, et la commission a cru devoir y donner une attention particulière.

Cet article est ainsi conçu:

« Tout individu à bord d'un bateau de pêche « français, qui se sera rendu coupable contre un

« Français ou contre un Anglais, dans les mers « situées entre les côtes de France et celles du « royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, « d'un fait qualifié crime par la loi française, sera « jugé, dans les formes ordinaires, par la Cour « d'assises du département où est situé le port « auquel appartient le bateau. »

Le Code d'instruction criminelle (art. 7) n'inflige une punition à un Français qui a commis un crime hors du territoire du royaume, qu'autant que ce crime a été commis sur un Français et dans le cas seulement où celui-ci porte plainte. Il y aurait donc impossibilité de punir un pêcheur français qui aurait commis un crime en pleine mer, sur la personne d'un Anglais ; et pourtant le règlement du 23 juin 1843, punit les simples délits commis par les pêcheurs français au préjudice d'un Anglais ; il y aurait par conséquent cette bizarrerie que le simple délit serait réprimé quand le crime resterait impuni. Il a paru nécessaire de ne pas consacrer cette anomalie, et tout étant exceptionnel dans la loi proposée, on n'a vu aucune difficulté à y placer une disposition qui ne s'appliquera qu'à l'espace compris entre les côtes de France et celles d'Angleterre, et aux circonstances mêmes pour lesquelles la loi est faite. Rien d'ailleurs ne sera préjugé relativement à la question plus générale que soulève l'article 7 du Code d'instruction criminelle.

Votre commission, Messieurs, n'a pas pensé qu'il fallût repousser ni même modifier cet article 12. Ce serait laisser dans la loi une lacune

d'autant plus regrettable qu'en Angleterre les choses se passeraient autrement, puisque, d'après une ancienne loi de l'amirauté britannique, tous les crimes et délits commis par les sujets anglais, en pleine mer, sont jugés et punis aussi complétement que si le fait avait eu lieu en Angleterre ; il y a d'ailleurs une loi plus récente qui punit les crimes commis par un Anglais hors de l'Angleterre, même sur terre, comme s'ils avaient été commis sur le territoire national.

La loi qui nous est proposée étant principalement destinée à assurer la plus exacte réciprocité dans l'exécution des mesures convenues entre les deux Gouvernements, il est nécessaire qu'elle prononce sur la question dont il s'agit, en bornant son application aux crimes commis dans le seul espace de mer pour lequel ont été passés les actes internationaux de 1839 et 1843.

Les articles 13 et 14 se rapportent à la poursuite des délits commis par des Anglais et qui sont prévus par le règlement.

Enfin l'article 15, en cela conforme à l'esprit de l'article 70 de ce même règlement, réduit de moitié le taux de l'amende à consigner pour le recours en cassation.

Votre commission, Messieurs, après un examen approfondi de la loi, convaincue de l'urgence de sa promulgation, ne trouvant d'ailleurs dans sa rédaction rien qui rende des modifications indispensables, a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, de l'adopter sans y faire aucun amendement.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 mai 1846.

PROJET DE LOI.

RELATIF

A l'ouverture d'un crédit pour les travaux de rectification des routes royales;

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 20 avril 1846, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'Etat au même département.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846, au chapitre XVII, deuxième

section du budget du ministère des travaux publics, un crédit de trois millions de francs (3.000.000), pour les travaux de rectification des routes royales.

ART. 2.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi conformément à l'article 4 de la loi du 30 juin 1845.

FAIT au palais des Tuileries, le 2 mai 1846.

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 présenter à vos délibérations un projet de loi qui a déjà reçu la sanction de la Chambre des Députés, et pour lequel nous sollicitons également vos suffrages. Ce projet a pour but de nous donner les moyens d'imprimer, dans le cours de la campagne de 1846, une plus vive impulsion aux travaux des routes royales.

Qu'il nous soit permis d'abord de faire remarquer qu'il ne s'agit pas de créer une nouvelle dépense et d'imposer au pays un nouveau sacrifice. Déjà, Messieurs les Pairs, vous avez décidé, l'année dernière, qu'une somme de 41 millions serait affectée à la rectification des rampes rapides qu'on rencontre trop souvent sur le développement de nos communications, et qui opposent à la circulation des obstacles si gênants et quelquefois si dangereux. Mais sur cette allocation générale, vous n'avez attribué à l'exercice 1846 qu'une part de 7 millions. Nous venons vous prier d'y ajouter 3 millions, et de porter les ressources de la campagne, déjà ouverte, au chiffre de celles qui sont demandées pour l'année prochaine par le projet de budget de 1847. Ainsi, vous le voyez, ce n'est pas

un crédit supplémentaire, dans le sens ordinaire de ce mot, que nous vous demandons.

Nous ne voulons pas sortir des limites du crédit général que vous nous avez assigné ; mais il nous a paru nécessaire d'augmenter le crédit partiel de l'année 1846, pour donner une plus grande activité aux chantiers qui sont principalement ouverts dans les contrées que ne doivent traverser ni les lignes de chemins de fer, ni les lignes de navigation. La célérité dans les travaux est toujours une cause d'économie et de succès. Les frais de surveillance en sont diminués ; le pays est mis plus promptement en jouissance des communications qu'il attend, et les capitaux employés portent plus tôt l'intérêt indirect qu'ils sont appelés à produire.

Mais ce ne sont pas seulement ces considérations générales qui ont dicté notre proposition : nous en avons encore puisé les motifs dans l'état de souffrance où l'insuffisance des dernières récoltes a placé plusieurs parties du territoire, et précisément celles où sont principalement situés les travaux que nous avons à continuer ou à entreprendre. Tout récemment, Messieurs les Pairs, vous avez voté des secours pour les établissements de bienfaisance; mais vous viendrez non moins efficacement au secours de la misère publique en mettant à notre disposition les ressources nécessaires pour ouvrir et pour entretenir des ateliers nombreux où l'on exécutera des travaux qui, en définitive, profiteront à toutes les classes de la société.

Les entreprises en cours d'exécution exigeaient

au 1er janvier dernier un crédit de 11.800.000 fr.

Les projets approuvés, et qu'il est possible de mettre dès ce moment en adjudication, comportent une dépense de plus de 12.000.000 fr.

Nous sommes donc en mesure d'employer utilement une somme de près de 24.000.000 fr. Nous ne pouvons disposer que de 7.000.000 fr. Nous vous prions instamment d'y ajouter 3.000.000. La Chambre des Députés s'est déjà associée à nos vues. Nous espérons que vous voudrez bien aussi les partager, et nous répétons, en finissant, que le crédit que nous réclamons n'est pas une charge nouvelle pour le Trésor, mais une anticipation pure et simple sur une allocation générale que vous avez déjà votée.

Voici la teneur du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 mai 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

A la reconstruction des ponts de Cé et de Bancel ;

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 8 avril 1846, et dont la teneur suit, sera présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'Etat des travaux publics, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion, assisté de M. Legrand, sous-secrétaire d'État au même département.

ARTICLE PREMIER.

Une somme de deux millions de francs (2.000.000) est affectée à la construction des ponts de Cé sur la Loire, route royale n° 161.

ART. 2.

Une somme de deux cent cinquante mille francs

(250.000 fr.) est affectée à la construction du pont sur le Bancel, route royale n° 7, de Paris à Antibes.

ART. 3.

Sur les allocations énoncées dans les articles précédents, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846 :

Pour les ponts de Cé, un crédit de	300.000 fr.
Pour le pont de Bancel.....	150.000
Sur l'exercice de 1847 :	
Pour les ponts de Cé, un crédit de	1.000.000
Pour le pont de Bancel.....	100.000

ART. 4.

Les plans 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. 5.

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 budgets des exercices de 1840 à 1846.

FAIT à Paris, le 2 mai 1846.

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 vos délibérations un projet de loi qui a reçu déjà l'assentiment de la Chambre des Députés, et qui affecte à la reconstruction d'une partie des ponts de Cé et du pont de Bancel des crédits spéciaux dont le montant s'élève à 2.250.000 francs.

Presque tous les ans, Messieurs les Pairs, vous voulez bien nous accorder des crédits de cette nature dont l'utilité est incontestable. Il est évident, en effet, que des travaux qui exigent un capital considérable ne peuvent être entrepris sur le fonds commun des routes sans être exposés à des retards aussi préjudiciables à leur succès qu'à l'intérêt véritable du Trésor. Des crédits spéciaux sont indispensables pour les conduire à leur terme dans le temps strictement nécessaire à leur exécution, et pour en procurer une prompte jouissance au pays.

Nous allons entrer, d'ailleurs, dans des détails qui vous prouveront toute l'urgence de nos propositions.

Ponts de Cé.

La route royale n° 161, d'Angers aux Sables, traverse la Loire sous une série de ponts désignés sous

le nom de ponts de Cé, et qui prennent aussi les dénominations de ponts de Saint-Aubin, de Saint-Maurille, de Godet, du Louet-des-Agrault et des Mazeries. Les quatre derniers peuvent être conservés, mais les deux premiers sont dans un état qui exige une prompte reconstruction.

L'établissement des ponts de Cé remonte à plusieurs siècles et, malgré tous les soins apportés à leur entretien, il est devenu impossible aujourd'hui de prolonger plus longtemps la durée des ponts de Saint-Aubin et de Saint-Maurille; les arches du pont de Saint-Maurille sont d'ailleurs si basses qu'au moment des crues de 1843 elles ont été noyées par les eaux, à l'exception de quatre seulement sous lesquelles il est resté un vide de $0^{m},50$. Aussi la navigation est-elle intéressée, autant que la circulation des voitures, au remplacement de ces arches par une construction nouvelle qui soit plus en harmonie avec les besoins du public. Il faut ajouter que les rues ouvertes dans le prolongement des ponts de Cé sur les îles qui séparent les bras de la Loire, présentent des tournants incommodes et n'ont nulle part une largeur proportionnée au mouvement des voitures et des piétons; placées à un niveau trop bas, elles sont soumises à une humidité constante qui en rend l'entretien fort coûteux, et au moment des grandes crues de la rivière, les eaux atteignent quelquefois le premier étage des maisons riveraines.

Les rapports des ingénieurs et des inspecteurs des ponts et chaussées s'accordent à reconnaître les inconvénients du passage actuel et la nécessité

absolue de procéder au rétablissement des ponts de Saint-Maurille et de Saint-Aubin, situés, l'un sur le bras du milieu, et l'autre sur le bras droit de la Loire; quant aux autres ponts, ainsi que nous l'avons dit, on pourra les conserver encore quelque temps en réparant successivement les dégradations qu'ils auront éprouvées.

Les imperfections que nous venons de signaler ne permettant pas de maintenir les traverses du Château et de Saint-Maurille, les ingénieurs ont cherché un emplacement où il fût possible de fonder solidement le nouveau pont de Saint-Maurille tout en établissant la route sur un tracé plus direct et dans de meilleures conditions de viabilité. Après avoir exploré les lieux, ils ont adopté une combinaison qui consiste à reporter le pont à 60 mètres de la ligne qu'il occupe aujourd'hui, et à ouvrir, dans le prolongement de son axe, deux traverses dont la largeur serait fixée à 12 mètres et qu'il serait facile de raccorder, du côté de la rive droite, avec la sortie du pont Saint-Aubin, et du côté opposé, avec l'entrée des ponts de Louet. Cette combinaison fait disparaître tous les inconvénients du passage actuel.

Plusieurs systèmes ont ensuite été étudiés pour la construction du pont. On avait à choisir entre les quatre modes suivants :

Pont suspendu avec poutrelles en bois;
Pont suspendu avec poutrelles en tôle;
Pont fixe en fer;
Pont en maçonnerie.

Les ingénieurs ont apporté dans la discussion de

ces divers plans un soin et un zèle dignes d'éloges; ils ont pensé d'ailleurs que, sur une voie où la circulation journalière s'élève en moyenne à 550 colliers, et où affluent des troupeaux de bœufs destinés à la consommation de la ville de Paris, on ne devait pas hésiter à construire un pont en maçonnerie, malgré l'augmentation de dépense que ce système présente sur les trois autres. Leur avis est partagé par le conseil général des ponts et chaussées, qui a consacré plusieurs séances à l'examen de la question.

En exécution des dispositions de la loi du 3 mai 1841 et de l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834, il a été procédé à une enquête administrative sur le projet conçu par les ingénieurs. Quelques habitants des ponts de Cé, dont les maisons sont situées sur la route actuelle, se sont plaints du préjudice qu'allait leur causer le déplacement de la traverse en frappant leurs propriétés d'une dépréciation subite; mais le plus grand nombre s'est prononcé en faveur du changement de direction proposé par l'administration. La commission d'enquête a été elle-même d'avis de rejeter les réclamations des opposants, et a reconnu l'utilité du plan soumis à son examen.

Le projet définitif rédigé par les ingénieurs sur les instructions du conseil général des ponts et chaussées, assigne au nouveau pont de Saint-Maurille un débouché total de 275 mètres divisé en onze arches égales, en anse de panier de 25 mètres d'ouverture, dont les piles auront $3^{m},50$ à la base. Les culées ont 6 mètres d'épaisseur. La hauteur

des voûtes sous clef au-dessus de l'étiage est, en moyenne, de 9 mètres; la largeur du passage entre les têtes est fixée à 11 mètres.

Le même projet conserve, pour le nouveau pont de Saint-Aubin, l'emplacement du pont actuel; il lui donne un débouché de 75 mètres, partagé en trois arches de 25 mètres d'ouverture, et lui applique d'ailleurs les dimensions et la forme déterminées pour le pont de Saint-Maurille.

La dépense des travaux est évaluée à la somme de deux millions, savoir :

Pont de Saint-Maurille. . .	1.179.145 fr.	48 c.
Pont de Saint-Aubin. . . .	331.810	97
Somme à valoir pour cas imprévus.	189.043	55
Indemnités de terrains. . .	300.000	00
Somme pareille.. . .	2.000.000	00

Le conseil général des ponts et chaussées a conclu à l'approbation du projet dont nous venons de présenter l'analyse.

Pont de Bancel.

Une crue du mois d'octobre 1841 a détruit le pont de trois arches, en maçonnerie, sur lequel la route royale n° 7, de Paris à Antibes, franchissait le torrent de Bancel. Après avoir assuré les communications au moyen d'un pont provisoire en charpente, les ingénieurs du département de la Drôme ont étudié successivement, pour l'établissement d'un pont définitif, trois projets, savoir :

1° Projet d'un pont suspendu, d'une seule travée, dépense évaluée. . . . . 118.562 fr. 28 c.

2° Projet d'un pont en maçonnerie, d'une seule arche en anse de panier de 30 mètres d'ouverture, avec digues insubmersibles aux abords pour le redressement du torrent, devant coûter en tout. . . . . 230.000 fr.

3° Projet d'un pont, également en maçonnerie, de deux arches de 18 mètres d'ouverture chacune, comportant, comme le deuxième projet, l'établissement de digues aux abords, dépense égale. . . . . 230.000 fr.

La chute de l'ancien pont paraît devoir être attribuée aux corps flottants, aux bois surtout que les eaux charrient, qui s'arrêtent sous les arches, les obstruent et augmentent l'effort du courant. Dans ces circonstances, le système de suspension, qui dispense d'établir un point d'appui dans le lit du torrent, offrirait des avantages réels pour le facile écoulement des eaux; mais on a pensé, avec raison, que sur une route royale où la circulation est très-active, ce système ne présenterait pas toutes les garanties de durée et de solidité désirables. Si d'ailleurs, dans l'évaluation comparative de la dépense, on tient compte de l'excédant des frais d'entretien auquel donne lieu le système de suspension, on s'aperçoit bientôt que cet excédant capitalisé réduit à un chiffre insignifiant l'économie qui serait réalisée sur les dépenses de premier établissement. Ces considérations ont fait écarter le projet de pont suspendu.

Quant aux deux ponts en maçonnerie, le projet

d'une seule arche offrirait, de même que le pont suspendu, l'avantage de n'opposer aucun obstacle au cours des eaux; mais le choix de ce système forcerait à exhausser la route aux abords, et cet exhaussement aurait le triple inconvénient d'augmenter les déclivités, d'enfouir une partie des maisons du village de Bancel, et d'occasionner dès lors des indemnités considérables.

Restait le pont de deux arches en maçonnerie. La largeur de 18 mètres, donnée à chaque arche, laisse un débouché suffisant pour le passage des corps flottants en temps de crues. D'ailleurs l'établissement d'un radier général et de digues longitudinales insubmersibles mettra le pont et les propriétés riveraines à l'abri de tout désastre. D'un autre côté, ce système permet de conserver la direction et les pentes actuelles de la route. Il satisfait donc à la fois aux convenances locales et aux besoins de la circulation. Aussi les ingénieurs, qui se sont livrés à une étude approfondie de la question, et le conseil des ponts et chaussées, après un mûr examen des divers projets successivement soumis à ses délibérations, se sont-ils accordés pour reconnaître que ce projet offre la meilleure solution. C'est également notre avis.

En résumé, nous vous proposons d'affecter à la reconstruction des ponts de Saint-Maurille et de Saint-Aubin, un crédit de 2 millions, et à la reconstruction du pont de Bancel, un crédit de 250.000 fr.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. FERRIER, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif au Traité belge, et à quelques dispositions nouvelles du tarif général des douanes.

MESSIEURS,

La loi du 17 décembre 1844 autorise le Gouvernement, dans les cas qu'elle prévoit, à modifier provisoirement, et par voie d'ordonnance, le tarif des douanes, sous la condition que les changements, auxquels il est ainsi pourvu dans l'intervalle des sessions, seront ensuite soumis à la sanction des pouvoirs de l'État. Le projet que vous avez à discuter a pour premier objet l'accomplissement de ce devoir. Les modifications auxquelles il se rapporte sont parfaitement motivées dans l'un des documents que le Gouvernement vous a fait remettre. Déjà l'expérience a permis d'en recon-

* Cette commission était composée de MM. le marquis DE GABRIAC, MÉRILHOU, FULCHIRON, FERRIER, le baron DUPIN, le baron DE BARANTE, CHEVANDIER.

naître l'utilité. Votre commission ne s'y arrêtera pas davantage.

Mais le projet de loi se rattache, par un autre point, à l'exécution du nouveau traité conclu le 13 décembre dernier entre la France et la Belgique. C'est en cela que réside sa plus grande importance. La tarification des fils et des tissus de chanvre et de lin importés de la Belgique en France, y est remaniée dans sa totalité. L'objet est capital.

Vous savez, Messieurs, quelle révolution s'est opérée, il y a vingt ans, dans l'industrie linière. Pour les fils et les toiles, comme naguère pour les cotons, la mécanique a remplacé le travail à la main, et, de 1830 à 1841, la France, inquiète des progrès que faisait au dehors l'industrie nouvelle, a pu se demander si elle ne serait pas déshéritée à jamais d'un commerce dans lequel elle avait occupé, jusque-là, l'un des premiers rangs. Il y a ici quelques faits à rappeler.

L'Empereur avait affecté, comme prix, la somme d'un million à la découverte d'une machine qui pourrait se substituer au rouet. Un ingénieur français, éminemment doué de l'esprit d'invention, M. de Girard, entra dans la lice. Après bien des essais, bien des dépenses, il approcha du but. C'était, malheureusement pour lui, à la fin du Gouvernement impérial. Quelques établissements se formèrent. Après la paix, on les vit se multiplier, sans que pourtant la fabrication fît de grands progrès. L'invention était complète; mais, dans l'agencement, dans le jeu des pièces, il y avait encore beaucoup à désirer. Les choses restèrent en cet

état jusqu'en 1824. Alors vint en France un Anglais, homme remarquable, non par l'esprit d'invention, mais par une aptitude spéciale pour le perfectionnement. Tous nos ateliers lui furent ouverts, libéralité qui est dans nos mœurs. Riche de tout ce qu'il y avait vu, étudié, dessiné, il retourna à Leeds, où il monta, cette année même (1824), une grande filature de chanvre et de lin à la mécanique. C'est la première qui se soit formée en Angleterre. Six ans après, c'est-à-dire en 1830, elle en possédait un grand nombre.

Ce fut en 1830, en effet, que l'Angleterre commença à exporter de ses fils sur le Continent. Jusque-là, elle s'était bornée à sa consommation intérieure. La rapidité avec laquelle elle s'appropria cette industrie s'explique par les énormes bénéfices que, dès l'origine, elle en recueillit. Elle put vendre ses fils à des prix très-élevés, tout en les offrant au-dessous des cours anciens. Entre le prix des fils au rouet et celui des fils à la mécanique, la différence était alors de 30 pour 100. Ainsi, en quelques années, furent amortis les capitaux de premier établissement, d'où ressort en partie l'immense avance que l'industrie des fils anglais a prise sur la nôtre.

Vous comprendrez encore mieux cette avance, Messieurs, quand vous saurez quels obstacles sont venus paralyser, ou du moins ralentir, les essais de nos filateurs. D'où pouvaient-ils tirer les machines nouvelles dont ils éprouvaient le besoin? de l'Angleterre, qui en prohibait sévèrement la sortie, et, chez elle, les tenait sous les verrous. Nos fila-

teurs s'en sont enfin procuré quelques-unes par l'interlope, moyennant 70, 80 et 100 pour 100 d'assurance. Les premières, demandées en 1832 et 1833, ne leur sont arrivées qu'en 1835 et 1836. Expédiées avec toutes sortes de précautions, par parties détachées et à destination de ports différents, plusieurs sont parvenues incomplètes. Toutefois, et grâce à un mécanicien très-habile, M. de Coster, on put, vers 1836, les imiter et même les perfectionner en France (1).

Mais à notre industrie des fils à la mécanique manquait encore l'appui du Gouvernement. Sa sollicitude ne s'était cependant pas endormie. En 1834, la question de tarif avait été soumise au conseil général du commerce et au conseil des manufactures. Cette même année, une loi fut proposée à la Chambre des Députés, qui ne la discuta pas. En 1838, les filateurs français multiplièrent les pétitions. Une enquête s'ouvrit. Elle fut lumineuse, et cependant resta stérile. Enfin, le 6 mai 1841, intervint la loi qui changea la tarification des fils et des toiles, et la mit, du moins, par les

---

(1) M. Ch. Coquelin, de Dunkerque, l'un des très-bons écrivains de la *Revue des Deux-Mondes*, où il a le tort de ne pas se produire assez souvent, est le premier qui ait éveillé l'attention publique en France sur les débuts et les progrès de la fabrication des fils et tissus de lin à la mécanique, car l'enquête de 1838, où il a puisé plusieurs de ses documents, n'était alors connue que de peu de personnes. Il en a lui-mêmefourni d'autres et de très-curieux. (Voir l'*Essai sur la filature du lin et du chanvre*. Paris, Carilian jeune, libraire.)

catégories qu'elle créa, en harmonie avec les intérêts que la filature à la mécanique avait fait surgir. Mais, sous le rapport des droits, cette loi fut incomplète. Calculés à raison de 11 pour 100, ils n'offraient, contre l'Angleterre, qu'une protection insuffisante. L'ordonnance du 26 juin 1842 les a doublés. Ceci nous conduit au premier traité de commerce avec la Belgique, traité daté du 13 juillet 1842, et qui, par conséquent, avait suivi de très-près l'ordonnance portant doublement des droits.

Avant de l'aborder, il faut rechercher ce qu'était notre position avec l'Angleterre et la Belgique, relativement aux fils de chanvre et de lin que nous recevions de ces deux pays, quand le rouet était encore le seul agent de leur production. Le compte est facile à faire pour l'Angleterre, qui ne nous en envoyait point. De la Belgique, nous en tirions annuellement environ 1 million de kilogrammes. En 1830, époque où commença pour l'Angleterre l'exportation de ses fils à la mécanique, la France y figura pour 3.000 kilogrammes seulement. La rapidité avec laquelle ce chiffre s'accrut tient du prodige. Trois ans après, en 1833, il atteignit près de 500.000 kilogrammes, en 1836, 2 millions; et ensuite ce furent 3, 5, 6, 9, et jusqu'à près de 11 millions de kilogrammes, importation opérée chez nous en 1842, suivant les documents officiels, mais qui, en réalité, s'effectua presque en totalité dans les six premiers mois, l'ordonnance qui double les droits ayant été appliquée au commencement de juillet. Il était temps qu'elle

intervint. C'en eût été fait, sans cela, de nos filatures à la mécanique.

Les choses se passèrent tout autrement pour la Belgique. L'Angleterre venait de s'enrichir d'une industrie nouvelle. La Belgique, au contraire, avait, comme la France, vu le rouet perdre du terrain. Dans les débuts de sa filature à la mécanique, la Belgique ne fut pas plus heureuse que nous ; elle le fut même moins, car nos essais, antérieurs aux siens, avaient été plus fructueux. N'oublions pas que la filature du lin à la mécanique est née en France, que le secret en a été découvert par un Français, et que si c'est l'Angleterre qui en a recueilli les premiers et les plus beaux profits, cela tient à ce qu'elle s'est toujours, beaucoup plus et beaucoup mieux que nous, tenue à l'affût de tout ce qui pouvait favoriser ses manufactures. Quoi qu'il en soit, en 1830, la Belgique, qui ne filait encore le chanvre et le lin qu'au rouet, nous en envoya plus de 800.000 kilogrammes. De 1830 à 1838, ce chiffre tomba à moitié. Entre temps, la filature y avait pris racine. En 1842, nous reçûmes d'elle 550.000 kilogrammes de fils. Telle était sa position envers nous au moment où l'ordonnance qui doublait les droits fut rendue.

Ces rapprochements entre l'Angleterre et la Belgique ont de l'importance. Ils prouvent que, si la concurrence de l'Angleterre nous était devenue si fatale à cause des développements rapides que la filature à la mécanique avait reçus chez elle, cela n'était pas vrai de la Belgique, placée dans des conditions différentes. La France, en 1842, de-

vait-elle appliquer à ces deux pays les mêmes mesures restrictives? Le Gouvernement français ne l'a pas pensé, et voilà pourquoi il a maintenu, pour la Belgique, les droits de la loi du 6 mai 1841, régime sous lequel elle a vécu depuis.

Voyons maintenant ce que sont devenues, de 1842 à 1845, quant à la France, les importations de fils anglais et belges, sous le régime du tarif général doublé pour les uns, et du tarif spécial resté ce qu'il était pour les autres.

Dans les sept premiers mois de 1842, avant le doublement des droits, l'Angleterre nous avait envoyé au delà de 10 millions de kilogrammes de fils. Il ne nous en vint plus que 6.500.000 kilogrammes en 1843, 6.360.000 en 1844, et 4.660.000 en 1845. L'effet de l'augmentation du droit ne s'était pas fait attendre, et nos filateurs purent redoubler d'efforts.

La Belgique, pour laquelle la convention de commerce de 1842 avait maintenu les droits de la loi de 1841, traitée ainsi plus favorablement que l'Angleterre, puisa là, pour sa filature à la mécanique, de nouveaux éléments de force. En 1843, elle nous envoya au delà de 1 million de kilogrammes de fils, 1.732.000 en 1844, et 2.282.000 en 1845.

L'accroissement avait été rapide : il parut considérable. En France, les esprits s'en émurent. Le traité de 1842 avait créé pour la Belgique, relativement aux fils et aux toiles, un droit différentiel tout de faveur, et cette exception n'était pas la seule dont nos tarifs lui eussent octroyé le privi-

lége. En comprenait-elle du moins tous les avantages? C'est ce qu'on fut autorisé à se demander, quand on la vit étendre au zollwerein la réduction stipulée pour l'admission de nos soieries et de nos vins. Elle en avait le droit; mais l'empressement qu'elle mit à en user n'en jeta pas moins quelques nuages sur nos premiers rapports. Ils se refroidirent aussi à la suite de certaines surcharges dont l'entrée de plusieurs de nos produits fut successivement grevée. Ainsi s'expliquent les alarmes exprimées depuis, et par de très-bons esprits, sur le danger que pourrait courir la France si, en renouvelant le traité, elle ne le modifiait pas. Le traité de 1842 a été renouvelé, mais avec des conditions différentes. Votre commission les a étudiées soigneusement. Elle vous doit le compte du jugement qu'elle en porte.

La résistance au renouvellement intégral de l'ancien traité, reposait essentiellement sur la nécessité de ne pas livrer notre marché aux fils étrangers. A quoi nous aurait servi, se demandait-on, de l'avoir défendu contre l'Angleterre, si, au lieu de l'Angleterre, c'était la Belgique qui s'en emparât? A cette objection, le traité nouveau va répondre. Le premier ne limitait pas l'importation. Celui de 1845 la restreint, du moins quant à l'application du droit spécial qu'il conserve. Ainsi, pour les fils, on ne les admettra au droit exceptionnel de l'ancien traité que jusqu'à concurrence de 2 millions de kilogrammes. Au-dessus de 2 millions de kilogrammes, et jusqu'à 3, les fils payeront ce même droit, augmenté de moitié de

la différence établie au profit de la Belgique, entre le tarif qui lui est particulier et le tarif général. Enfin, au delà de 3 millions, droit actuel encore, mais augmenté, cette fois, des trois quarts de la différence dont jouit la Belgique.

Tels sont, Messieurs, les termes du traité de 1845. On les comprendra mieux quand je les aurai traduits en chiffres.

Je prends pour exemple les fils simples écrus mesurant moins de 6.000 mètres au kilogramme. C'est la première des subdivisions du tarif nouveau, qui, pour les fils, en comprend 90.

Établissons d'abord, et pour la catégorie des fils que je viens d'indiquer, la situation que faisait à la Belgique le traité de 1842.

Fils simples écrus de 6.000 *mètres et moins au kilogramme.*

TRAITÉ DE 1842.

TARIF SPÉCIAL pour la Belgique.	TARIF GÉNÉRAL.	OBSERVATIONS.
16 fr. par 100 kil.	38 fr. par 100 kil.	Différence en faveur de la Belgique, 22 fr.

Que fait le traité de 1845? il maintient à la Belgique le droit de faveur de 16 francs, mais seulement pour les deux premiers millions de kilogrammes de fils qu'elle importera en France. Au-dessus de deux millions de kilogrammes et jusqu'à trois, le droit de 16 francs s'accroîtra

de 11 francs, moitié de la différence établie au profit de la Belgique entre le tarif qui lui est propre et le tarif général. Enfin, et quand l'importation aura dépassé trois millions de kilogrammes, ce ne sera plus moitié de la différence à ajouter à 16 francs, mais les trois quarts, soit 16 francs 50 centimes, ce qui élèvera le droit à 32 francs 50 centimes.

C'est sur ces données qu'est formé le tableau suivant, où tous les résultats sont placés sur une même ligne, ce qui permettra de les saisir d'un coup d'œil.

Fils simples écrus de 6.000 *mètres et moins au kilogramme.*

TRAITÉ DE 1845.

DROITS A PERCEVOIR PAR 100 KILOGRAMMES SELON QUE L'IMPORTATION EST			DROIT GÉNÉRAL pour tous les pays, la Belgique exceptée.
de 2 millions de kilogr. et au-dessous.	de plus de 2 millions de kilog. à 3 millions.	au-dessus de 3 millions	
16 fr.	27 fr.	32 fr. 50 c.	38 fr.

En présence de ces chiffres ainsi expliqués et rangés, on voit à l'instant que la faveur du tarif spécial de 1842, bornée désormais aux deux premiers millions de kilogrammes de fils importés, s'atténuera notablement dans le passage à la catégorie de deux à trois millions, et que, quand l'importation sera

arrivée à la dernière (trois millions et au-dessus), le droit, qui a toujours été en augmentant, se sera fort rapproché du droit normal. Votre commission a jugé que cette combinaison, d'ailleurs insolite, était la seule qui pût contenir dans de justes bornes l'importation des fils belges en France.

En effet, après que la Belgique aura épuisé son crédit de 2 millions de kilogr., quantité seule admise au plus faible droit, elle rencontrera le droit ascensionnel de la seconde catégorie, puis celui de la troisième. Parvenue à celle-ci, c'est, à bien peu de chose près, le droit général qu'elle devra acquitter, et quand elle en sera là, qu'aura-t-elle importé de fils en France? 2 millions de kilogr. à 16 fr., plus 1 million à 27 fr. Total, 3 millions! Comment admettre qu'arrivée au droit de 32 fr. 50 c., qui diffère si peu du droit normal (38 fr.), ses importations puissent s'élever beaucoup? Pour qu'il en fût ainsi, il faudrait que la Belgique eût porté la filature du lin et du chanvre au degré de perfection que cette industrie a atteint en Angleterre, et ce n'est certainement pas pendant les six années de la durée de son nouveau traité qu'elle y parviendra.

Tout ce que nous venons d'établir relativement aux fils est encore plus vrai des toiles, dont l'importation nous menace d'ailleurs moins. En effet, les toiles importées d'Angleterre en France, après s'être élevées à 1.820.000 kilogr. en 1842, se sont réduites à 528.000 en 1843, à 400.000 en 1844, à 260.000 en 1845; et la Belgique qui, de 1830 à 1838, nous en avait expédié annuellement de

3 à 4 millions de kilogrammes, ne nous en a plus envoyé que de 2 millions à 2 millions et demi de kilogrammes par année, depuis et compris 1843. La tarification des toiles n'en a pas moins été modifiée par le nouveau traité qui fixe, pour elles, à 3 millions de kilogrammes la catégorie spéciale, mais qui veut qu'au-dessus le droit général soit appliqué.

Pour les toiles comme pour les fils, le traité de 1845 nous offre donc des garanties que le premier ne présentait pas. A d'autres égards, il se produit aussi plus favorablement. Les rapprochements auxquels nous allons nous livrer, vous en fourniront la preuve.

Nous vous prierons de remarquer d'abord qu'aucun des avantages que nous offrait le premier traité n'est retiré; nous les conservons tous, et à propos de la réduction des droits de douane qu'il stipule pour nos vins, nous rappellerons surabondamment que le Gouvernement belge s'est engagé à ne pas augmenter ceux d'accise.

Mais d'autres concessions nous ont été faites. Le traité de 1842 n'indiquait point comment seraient imposés nos fils et nos tissus de chanvre et de lin à leur entrée en Belgique. Nous étions donc placés sous le coup d'une tarification mobile, ce qui n'était pas bon. Le sixième paragraphe de l'article 2 du traité de 1845 établit, pour les deux pays, réciprocité complète. Pour les fils, comme pour les toiles, les droits seront pareils des deux côtés, *sans qu'ils puissent être augmentés, de part ni d'autre, tant que le traité durera.*

Le déchet de 7 pour 100 au raffinage des sels importés de France était trop faible. L'article 6 du traité de 1845 l'élève à 12.

Nous avions vu avec regret que le Gouvernement belge eût, après le traité de 1842, augmenté les droits d'entrée sur plusieurs de nos produits. De ce nombre étaient les fils de laine, les habillements vieux et neufs et les modes. Le traité de 1845 abroge, en ce qui touche ces trois articles, l'arrêté royal du 14 juillet 1843 qui les avait atteints. Pour les autres tissus de laine compris daus le même arrêté, le traité va plus loin; il réduit de 25 pour 100 les droits dont ils sont encore grevés (article 7).

L'article 8 est relatif aux draps, aux casimirs et aux tissus similaires que nous exportons en Belgique. L'arrêté du 14 juillet 1843 ne leur était pas applicable; mais ils se trouvaient grevés de droits supplémentaires de 9 et de 6 3/4 pour 100, établis trois ans avant le traité de 1842. Ces droits, le traité de 1845 les supprime. L'état n° 11 des documents imprimés permet d'espérer que, pour ces produits, nos exportations s'accroîtront d'un million.

Ici, Messieurs, votre commission doit vous exprimer un regret. Il est vif, et le Gouvernement l'éprouve comme elle. Il aurait voulu lier au renouvellement du traité quelque mesure qui fît cesser pour la France le préjudice de ces contrefaçons malheureuses, dont notre librairie et tous les intérêts qu'elle représente se plaignent si justement. Cette fois les efforts du Gouvernement n'ont

pas prévalu. M. le Ministre des affaires étrangères, qui en a expliqué les raisons dans une autre enceinte, les reproduira sans doute ici, et ce sera de sa part l'engagement d'insister, quand le moment lui paraîtra convenable, sur une question que nous ne pouvons pas abandonner.

Revenons aux deux traités. De leur rapprochement, au point de vue commercial, on peut conclure hardiment que celui de 1845 fait à la France une position, non pas, certes, plus favorable qu'à la Belgique, mais préférable cependant à celle que nous devions à la convention de 1842. Il étend la réciprocité à quelques cas nouveaux, et quant aux avantages qu'en dehors de cette réciprocité il peut offrir aux deux peuples, on verra tout à l'heure que, pour l'un comme pour l'autre, ils sont très-réels.

Avant la convention de 1842 avec la Belgique, la France recevait de ce pays pour son commerce spécial environ 80 millions en valeur. . . . . 80,000.000 fr.

Elle lui en envoyait pour. . 43.000.000

Différence en faveur de la Belgique 37.000.000

En 1844, nous avons reçu de la Belgique, en valeur, environ pour. 104.000.000

Nous lui en avons envoyé pour 46.000.000

Différence en faveur de la Belgique 58.000.000

En résultat, la Belgique a, depuis le traité de 1842, vu croître ses exportations à destination de la France de 24 millions, tandis que les exportations de France en Belgique ne se sont augmentées que de 3 millions.

Ici le traité sert mieux la Belgique que la France, et personne n'en sera surpris; la France, dans ses relations avec la Belgique, lui a toujours plus acheté qu'elle ne lui a vendu. D'un côté, 35 millions d'habitants; de l'autre, 4 millions; il n'y a pas de traité de commerce qui puisse prévaloir contre une aussi grande différence de population.

Mais dans les 104 millions de valeurs que nous avons reçus de la Belgique en 1844, figurent 80 millions de matières premières, soit 77 pour 100, tandis que dans les 46 millions, prix des achats que la Belgique a effectués chez nous, les matières premières sont comprises pour 14 millions seulement, soit 30 pour 100.

Dans cet exemple, pas plus que dans le précédent, le traité ne fait aux deux nations une position pareille; mais, ici, ce n'est pas nous qui avons à nous plaindre. Si la Belgique a l'avantage d'une augmentation notable dans le chiffre de la valeur de ses exportations, la France, qui, sur les 104 millions qu'elle a tirés de ce pays en 1844, en compte 80 en matières premières, ne saurait voir là de préjudice pour son industrie. C'est le contraire qui est vrai, et déjà, Messieurs, vous avez compris pourquoi.

Les matières premières que nous tirons de la Belgique sont pour nous l'occasion, l'élément de

transformations sans nombre qui donnent du travail à nos ouvriers et des moyens d'exportation à notre commerce. C'est donc pour la France une circonstance heureuse que de trouver à quelques pas de sa frontière, dans un pays qui la touche sur une longueur de 70 lieues, le bois, la houille, la fonte, les laines, les graines oléagineuses, l'étain, le zinc, le cuivre, les matières à bâtir, les peaux brutes, les bestiaux, les chevaux, les céréales et tant d'autres produits analogues dont le besoin est souvent si impérieux. Tenons compte d'un pareil voisinage, et faisons que des deux côtés il profite.

La réciprocité est le lien apparent des traités de commerce ; mais cette réciprocité qu'on invoque est quelquefois matériellement impossible. Comment l'espérer quand les traités à conclure rencontrent des intérêts exactement pareils, qui n'ont aucun sacrifice à se faire? alors la réciprocité n'est plus qu'un prétexte; elle peut devenir un leurre. Par le traité de 1786, l'Angleterre permit l'entrée de nos porcelaines; elle demanda en retour l'admission chez nous de sa terre de pipe. Nos négociateurs la prirent au mot, et ce fut, dans leur opinion, un marché d'or pour la France. Or, voici ce qui arriva : nos porcelaines, fort belles, étaient alors fort chères; nous n'en exportâmes presque point. Le grès anglais se vendait à vil prix. En quelques mois, il envahit toute la France, et nos fabriques de faïence, hors d'état de soutenir la lutte, durent bientôt se borner à la poterie. Autres faits analogues : en 1824 pour les vins, en

1842 pour beaucoup d'autres produits, le Cabinet anglais, résolu à des réductions de droits qu'il jugeait conformes à sa politique commerciale, les ajourna dans l'espoir que nous les achèterions par des concessions similaires. Ces concessions n'eurent pas lieu. L'Angleterre n'en a pas moins abaissé ses tarifs. Qu'elle les abaisse, qu'elle les élève, elle est dans son droit, elle use de son indépendance : continuons à maintenir la nôtre.

Les traités de commerce entre les grandes Puissances ont toujours été fort difficiles à conclure. Aujourd'hui, tous les peuples veulent devenir industriels; les causes de désaccord se sont ainsi multipliées. Qu'en vue de ses intérêts généraux bien débattus, bien compris, chaque pays règle son système commercial comme il l'entend, voilà ce que la raison conseille. Cette doctrine a déjà été développée devant vous, Messieurs, et, depuis, M. le Ministre des affaires étrangères lui a donné l'appui de sa parole éloquente. Il y a dans les intérêts commerciaux une telle mobilité qu'on ne peut sans péril les engager pour longtemps. Quelques-uns de nos produits n'ont-ils plus besoin de droits protecteurs? réduisez ces droits, supprimez-les; car le service qu'on attendait d'eux, ils l'ont rendu. Pour tout le reste, maintenez vos tarifs. Les tarifs sont des écluses qu'il faut, dans les circonstances capitales, pouvoir ouvrir et fermer à volonté. C'est ainsi que, du jour au lendemain, et tardivement toutefois, nous avons mis un terme à ces importations de fil anglais sous le poids desquelles allaient périr nos filatures encore au

berceau. Malgré tout ce qui se passe aujourd'hui en Angleterre, des nécessités analogues peuvent se reproduire. Sachons les prévoir, ce qui n'empêchera pas le Gouvernement de suivre avec la plus sérieuse attention les expériences qu'on va tenter ailleurs, et d'en faire son profit, s'il y a lieu, c'est-à-dire selon la situation et les besoins combinés de notre agriculture, de notre industrie, de notre commerce et de notre marine. Il y va, Messieurs, de notre prépondérance au dehors

Quand des traités de commerce sont conclus entre des pays riches par les produits de leur sol, et d'autres pays où c'est l'industrie qui prédomine, les avantages peuvent être réciproques. Il n'y a pas là d'intérêts qui se heurtent. Nous avons de ces traités avec les nouveaux États d'Amérique. On doit croire, qu'avec le temps, ils porteront leurs fruits.

La Belgique n'appartient pas à cette catégorie, quoique, dans ses échanges avec nous, comme vous l'avez vu, elle nous envoie beaucoup plus de produits naturels que de marchandises fabriquées; mais elle est contiguë à la France, qu'elle préserve de toute agression directe sur la partie de nos frontières qui a toujours été la plus vulnérable. Voyez de combien de places fortes il avait fallu la hérisser ! Comptez les champs de bataille qui, des deux côtés de la limite, et à quelques lieues de profondeur seulement, couvrent cette terre malheureuse, si longtemps exposée à toutes les déprédations, à toutes les dévastations qu'entraîne la guerre, et encore humide de tout le sang qu'elle y a fait ré-

pandre! Était-ce donc sans raison que l'histoire l'avait surnommée le *théâtre perpétuel de la guerre!* Elle était riche par son sol, elle l'avait même été par son commerce; mais le commerce, qui vit de sécurité, l'avait fuie, et de ces villes, naguère si animées, il n'était resté que de vastes circonvallations presque sans habitants. Telle était encore la Belgique à l'époque où elle fut incorporée à la France. Sous l'influence de nos lois protectrices du travail, aidée par les produits naturels dont elle abonde, elle est devenue l'un des pays les plus industriels du Continent; et maintenant qu'elle a noblement fondé son indépendance politique, sa neutralité, reconnue et proclamée par les grandes Puissances de l'Europe, est venue y ajouter cette sécurité qui, pendant tant de siècles, lui avait fait défaut. La neutralité de la Belgique est l'un des grands événements de nos temps nouveaux. Elle garantit à nos voisins de meilleurs jours; elle en promet aussi à la France, et c'est à ce point de vue que les deux États doivent se placer s'ils veulent dominer la question qui nous occupe.

Administrativement, le traité de commerce avec la Belgique n'est pas non plus sans avantages réciproques. Sur la ligne qui les sépare, la France et la Belgique sont, le jour comme la nuit, en contact de tous les instants. Cette ligne ne s'appuie ni sur des montagnes ni sur des fleuves. Elle court au milieu des champs, traversant propriétés, fermes, maisons, et si bien que, dans maintes exploitations rurales, la moitié des bâtiments est sur la France,

et l'autre moitié sur la Belgique. Dans la poursuite des malfaiteurs, des déserteurs, des braconniers, des contrebandiers, rien de plus commun, sur une ligne si accessible, si peu appréciable à l'œil, que des violations de territoire, et de là surgissent de graves conflits qu'apaise souvent le bon vouloir des autorités locales respectives. Il y en a eu de sérieux pour les cours d'eau. L'Escaut, qui prend sa source en France, va se perdre en Belgique. Quand, vers le point de contact, de grands travaux de navigation sont à effectuer, il faut que, des deux côtés, on se prévienne, on s'entende, et tout cela se fait; mais sous l'influence d'un traité de commerce qui relie les intérêts des deux peuples, cela se fait mieux que s'il n'y en avait pas. Or, tous ces éléments de bonne harmonie profitent aux deux pays, raison de plus d'espérer que l'accord se maintiendra et qu'il deviendra même chaque jour plus intime.

Par tous ces motifs, Messieurs, votre commission vous propose, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

SESSIONS
N° 65.
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 2 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. GIRARD, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la perception de l'impôt sur les sucres indigènes.

MESSIEURS,

Notre législation relative aux sucres se propose deux buts : protéger le sucre colonial et le sucre indigène contre la concurrence étrangère, et placer ces deux grandes industries dans une situation réciproquement égale.

Nous n'avons pas à nous occuper du premier point, les droits qui éloignent du marché intérieur les sucres étrangers l'ont jusqu'ici suffisamment réglé.

La loi du 2 juillet 1843 a cherché à établir entre les deux sucres nationaux la pondération des taxes, et en portant progressivement l'impôt sur le sucre de betteraves à 49 fr. 50 cent. pour 100 kilogram-

* Cette commission était composée de MM. GAUTIER, le baron SERS, le comte D'HAUBERSART, GIRARD, DE MONTÉPIN, le comte DE MONTOZON, PASSY.

mes, elle a voulu faire supporter à la production indigène un droit égal à celui qui est perçu sur les sucres importés des colonies françaises.

Mais il ne suffisait pas, pour satisfaire le principe d'égalité, qu'un impôt égal en quotité fût écrit dans la loi, il fallait encore que la perception de l'impôt dans les deux cas fût égale et sincère, et que les règlements destinés à assurer les droits du Trésor empêchassent la fraude de procurer un dégrèvement illicite à l'une des deux industries.

La loi du 2 juillet 1843 a fixé les droits à percevoir sur le sucre indigène, mais elle ne s'est point occupée du mode de perception, et elle a laissé au Gouvernement le soin de déterminer, par des règlements d'administration publique, les formes de surveillance à exercer sur les fabriques de sucre indigène, sauf à faire convertir ces règlements en loi dans la session suivante.

Tel est le but du projet de loi qui a été présenté le 8 avril 1846 à la Chambre des Pairs par M. le Ministre des finances, et que vous avez renvoyé, Messieurs, à l'examen de votre commission.

Mais ce n'est pas la première fois que les pouvoirs publics ont cherché à résoudre le problème difficile du meilleur mode de perception des droits imposés sur le sucre indigène.

Le 6 mai 1844 un premier projet a été présenté et rapporté à la Chambre des Députés.

La commission engageait le Gouvernement à ne porter dans la loi que les conditions générales de la surveillance, en renvoyant à des règlements d'administration les détails du service.

Cette observation, ou l'époque avancée de la session engagèrent le Gouvernement à retirer le projet et à en présenter un second sur les bases indiquées, dans la session de 1845.

Ce second projet, voté par la Chambre des Députés le 24 avril 1845, fut fortement amendé dans ses conditions essentielles par la Chambre des Pairs; elle éleva le rendement en sucre du jus de betterave, et accorda de plus rigoureuses garanties au Trésor contre l'introduction des sucres fabriqués dans les usines des fabricants raffineurs.

Le nouveau projet modifié donna lieu à un nouveau rapport dans la Chambre des Députés, mais il n'y fut point discuté.

Dans l'intervalle des deux sessions 1845 à 1846, et le 14 août 1845, une ordonnance royale prescrivit, à titre d'expérimentation, les principales mesures de surveillance conseillées par les débats des deux Chambres; cette ordonnance a été fondue dans le dernier projet de loi.

C'est ce dernier projet de loi, voté par la Chambre des Députés, le 13 mars 1846, qui fait l'objet du présent rapport.

Ainsi donc, la question de l'impôt sur les sucres indigènes a déjà donné lieu, depuis deux ans, à deux projets de loi, à cinq rapports très-approfondis et à trois discussions importantes.

Cette circonstance prouve la gravité de la question, mais elle l'entoure en même temps de larges moyens d'étude, et elle impose, par cela même, à l'organe de votre commission, le devoir de vous présenter son travail sous les formes les plus succinctes.

Nous espérons ne pas nous en écarter, en vous demandant simplement la permission, Messieurs, de vous présenter le résultat sommaire de l'examen attentif que votre commission a fait des deux points essentiels du projet de loi, savoir : la fixation du rendement et le régime des fabricants raffineurs.

Ces deux points sont réglés par les articles 7, 8 et 10 du projet de loi.

Articles 7 et 8. Après la cessation des travaux de chaque campagne, il est fait dans chaque fabrique, par les employés de la régie et pour la perception des droits, un inventaire général des produits de la fabrication.

Mais indépendamment de cette formalité et pour éviter tout détournement pendant le cours de la campagne, les employés portent à la charge du fabricant et à mesure qu'il les produit, les quantités de matière sucrée contenue dans le suc de betterave.

C'est sur ce dernier point que porte toute la difficulté, car ni les Chambres, ni l'administration, ni la science, ni l'industrie, n'ont pu se mettre jusqu'ici, absolument, parfaitement d'accord sur les proportions d'eau et de sucre qui représentent presque exclusivement les éléments constitutifs du jus de betterave.

Pour les alcools, la science a donné les moyens d'apprécier la valeur alcoolique de tout liquide, et aujourd'hui l'impôt ne porte plus sur les eaux-de-vie, au-dessus ou au dessous de preuve, comme on dit encore en Angleterre ou en Hollande, mais sur le chiffre exact de l'alcool, quelle que soit la proportion du mélange.

M. le Ministre s'est associé au vœu qui a été émis dans les deux Chambres, pour qu'il fût trouvé un procédé pratique, au moyen duquel il serait possible de déterminer exactement la quantité de sucre pur contenu dans les mélanges; des essais ont été tentés dans ce but, et tout fait espérer que d'ici à la session prochaine, les opérations seront assez avancées et devenues assez faciles pour pouvoir être confiées aux employés ordinaires.

Mais, en attendant qu'une théorie exacte soit venue remplacer les données de l'expérience, la perception de l'impôt a été établie sur les bases suivantes.

La matière imposable fut primitivement évaluée à 1.000 grammes par 100 litres de jus et par degré de densité.

Elle fut plus tard portée à 1.200, et en 1842 à 1.250.

En 1845, la Chambre des Députés la portait à 1.300.

La Chambre des Pairs, à 1.400.

Le projet de loi confirme le chiffre de 1.400.

La fixation de ce chiffre a, pour le fabricant, la plus grande importance, car elle établit pour lui le minimum de l'impôt; il peut payer plus si l'inventaire final donne des excédants, mais il ne peut jamais payer moins, car le droit est également perçu sur les quantités manquantes.

Ce n'est donc qu'après un mûr examen que votre commission vous propose, Messieurs, l'adoption des articles 7 et 8 du projet de loi, et par conséquent la fixation de la prise en charge, à 1.400.

Voici les principaux motifs de sa détermination: Le premier de tous, et celui qui devait exercer le plus d'autorité sur sa pensée, c'est l'opinion elle-même de la Chambre des Pairs, qui, dans la session dernière, sur le rapport de M. le marquis d'Audiffret, et d'accord avec M. le Ministre des finances, éleva de 1.350 à 1.400 le chiffre du rendement.

En outre, les états produits par l'administration, pour la campagne de 1845, prouvent que sur 295 fabriques existantes, 227 obtiennent des rendements supérieurs à 1.400, que leurs excédants constatés s'élèvent, en moyenne, à 20 pour 100, et que 68 fabriques seulement n'atteignent pas le chiffre de 1.400.

Les observations produites par la science conduisent aux mêmes conséquences; elle affirme que la betterave, dans l'opération du laboratoire, et quand elle est à l'état normal, peut rendre jusqu'à 12 pour 100 en poids de sucre pur; qu'après l'altération que la conservation de la betterave amène assez promptement, elle rend encore au laboratoire 11 pour 100, mais qu'en fabrication l'industrie est assez exercée pour qu'on puisse évaler aujourd'hui en sucre brut, au premier type, le rendement commun à 7 ou 8 pour 100; la base aujourd'hui proposée de 1.400 correspond à peu près à un rendement de 7 pour 100.

Les progrès si remarquables de l'industrie doivent d'ailleurs rassurer la Chambre sur le préjudice que pourrait encore, momentanément, causer à 68 fabriques le chiffre proposé de 1.400;

car, en 1841, 264 fabriques produisaient au-dessous de 1.400; en 1842, ce nombre se trouvait réduit à 198; en 1843, il n'était plus que de 149; et l'on peut espérer que le chiffre descendu, en 1845, à 68, ne tardera pas à disparaître.

La commission vous propose également, Messieurs, l'adoption de l'article 10 du projet de loi relatif à l'interdiction partielle du raffinage imposée aux fabricants de sucre indigène.

La commission a fait de cette partie importante et assez compliquée du projet de loi une étude attentive. Voici le résultat sommaire de son examen :

Il n'est ici question ni des simples raffineurs ni des fabricants ordinaires; l'industrie des premiers agit sur des produits bruts ayant acquitté l'impôt; celle des seconds n'est intéressée, comme nous venons de le voir, que dans la fixation du rendement.

Mais la situation est beaucoup moins simple pour les fabricants de sucre indigène, qui pratiquent en même temps, et dans les mêmes usines, l'opération du raffinage des sucres bruts de toute provenance.

S'il était possible au fabricant raffineur d'acheter et d'introduire, dans son établissement mixte, des sucres bruts inférieurs, légalement évalués à 77 pour 100 de sucre pur et n'en produisant seulement, au raffinage que 67, n'est-il pas évident que le fabricant raffineur pourrait, à la sortie, compenser cette différence de 10 par les excédants de sa propre fabrication, dissimuler ces excé-

dants, et les soustraire par là au payement de l'impôt ?

Dans ce cas il y aurait fraude, il y aurait lésion pour le Trésor, il y aurait inégalité de condition entre l'industrie coloniale et l'industrie indigène; le fait serait donc immoral, préjudiciable et injuste.

Ce fait méritait donc toute l'attention des pouvoirs publics ; aussi trouvons-nous, dans le remarquable travail d'étude auquel, depuis deux ans, la législation relative à l'impôt sur le sucre indigène est soumise, la preuve des efforts tentés pour garantir, d'un côté, les droits du Trésor et des colonies, et, de l'autre, les intérêts si dignes d'égards de l'industrie indigène.

Dans la session de 1845, la commission de la Chambre des Pairs considérait comme contraire aux intérêts coloniaux, à l'intérêt des simples raffineurs, et aux droits du Trésor, le privilége de la réunion dans la même fabrique d'un double bénéfice, et elle proposait, par l'article 9 du projet de loi, des précautions et des restrictions qui furent sanctionnées par la Chambre.

Le projet de loi présenté cette année va beaucoupplus loin ; il tranche radicalement la question; et par son article 10, il interdit aux fabricants raffineurs, pendant l'époque de leur fabrication, toute introduction dans leurs fabriques, de sucres indigènes ou exotiques, et par conséquent tout raffinage de sucres bruts, étrangers à leur propre fabrication.

La commission a pris en considération les mo-

tifs qui légitiment la sévérité de cette nouvelle disposition. Elle les a trouvés principalement dans la difficulté qu'éprouve l'administration à maintenir dans les fabriques raffineries l'intégralité des droits de perception, dans le préjudice qui en résulte pour les colonies et dans les intérêts des simples raffineurs.

Elle a pensé d'ailleurs que le second paragraphe de l'article 10 présentait un certain amendement, puisque la défense de raffiner faite aux fabriques indigènes n'était que partielle et momentanée, et qu'il leur était permis, pendant toute l'année, de pratiquer le raffinage de leurs propres produits, et pendant un intervalle de plusieurs mois, de raffiner les produits du dehors.

D'ailleurs la nouvelle disposition répond parfaitement aux intentions d'égalité proclamée par les deux Chambres, en rapprochant les établissements indigènes du régime des établissements coloniaux auxquels n'a jamais été concédée la faculté de raffiner.

Mais tout en approuvant l'article 10, et le proposant par conséquent à l'adoption de la Chambre, la commission n'a pu voir sans regret que le principe d'égalité entre les deux industries fût interprété dans le sens de la gêne, au lieu d'être appliqué dans l'intérêt de leur réciproque liberté.

Elle connaît les circonstances qui feraient de la faculté de raffiner accordée aux colonies, une concession grave, difficile et peut-être même peu productive.

L'habileté des travaux, le combustible et la main-d'œuvre manquent aux colonies.

Le fret de 100 millions de kil. que l'importation des sucres bruts offre à notre marine, serait diminué d'un quart, et par là serait rendu plus cher le transport dans nos colonies de nos produits fabriqués.

En un mot, une certaine perturbation pourrait atteindre plusieurs intérêts garantis par le pacte colonial.

Ces arguments ont de la vérité; mais il n'en est pas moins vrai qu'il y a quelque chose de fâcheux à contrarier, par des interdictions, l'essor de deux industries, à qui le progrès est encore possible et nécessaire.

Car si l'industrie coloniale ou indigène, par un perfectionnement qui est encore un problème, parvenait, au moyen d'une première et directe opération, à obtenir du sucre d'une blancheur égale à celle des sucres raffinés ordinaires, et d'un prix vénal égal à celui des sucres bruts, n'en résulterait-il pas d'inappréciables avantages pour l'alimentation des classes populaires, pour les intérêts de notre marine et pour les droits du Trésor?

La commission eût donc préféré que la législation ne marchât pas à l'égalité par voie d'abaissement, mais cherchât plutôt à l'élever en se rendant également large et favorable pour les deux industries.

Mais en présence de la gravité de la question, et bien convaincue d'ailleurs qu'elle paraîtra digne de l'attention éclairée de M. le Ministre, elle en ajourne la solution et conclut à l'adoption

pure et simple de l'article 10 du projet de loi.

Votre rapporteur s'écarterait, Messieurs, des formes rapides qu'il a cherché à donner à son travail, et il s'exposerait à fatiguer inutilement votre attention s'il vous entretenait en détail des articles absolument réglementaires du projet de loi.

Leurs dispositions sont destinées à organiser la surveillance de l'administration et à assurer la perception de l'impôt; mais tout en les approuvant la commission émet le vœu que, dans l'application, elles soient rendues, autant que possible, compatibles avec le bien-être et la liberté de l'industrie.

Cette dernière réflexion s'applique surtout à l'article 16 du projet de loi, qui affranchit de toute formalité la circulation des sucres raffinés en pain, libérés d'impôt et enlevés de tout autre lieu que d'une fabrique.

Quelques mots d'explication nous paraissent encore ici nécessaires.

L'ordonnance royale déjà citée, du 14 août 1845, soumettait à l'obligation de l'acquit-à-caution les sucres raffinés provenant des magasins du simple expéditeur, et voyageant dans le rayon des fabriques.

Cette mesure excita de vives réclamations; la sollicitude de M. le Ministre des finances se porta avec empressement de ce côté, et le commerce put espérer qu'à la formalité gênante et coûteuse de l'acquit-à-caution serait substituée la mesure beaucoup plus simple du *laissez-passer*.

Le projet de loi actuel ne s'en est pas tenu à

cette demi-satisfaction; il a supprimé l'acquit-à-caution et le laissez-passer, et il a rendu toute liberté de circulation au commerce des sucres raffinés.

Cette liberté est en effet très-légitimement due à une industrie qui s'exerce sur des sucres préalablement libérés d'impôt, qui ne perçoit que de très-légers bénéfices sur ses opérations et ne doit sa prospérité qu'à leur grande importance, qui sert de la même main les intérêts coloniaux et les intérêts indigènes, et à qui la fraude n'est ni possible ni profitable.

A la vérité, l'absence de tout contrôle exercé sur les sucres raffinés, sortant de chez le commerçant expéditeur, rendra plus difficile la saisie du sucre raffiné qui sortirait, en fraude, de l'établissement du fabricant raffineur.

Mais, pour rendre plus aisée la surveillance sur 20 ou 25 usines, la loi doit-elle appesantir inutilement sa main, sur une industrie considérable et désintéressée dans la fraude?

La commission ne le pense point; elle appuie les dispositions de l'article 16, et c'est, par conséquent, avec surprise qu'elle a lu, dans l'Exposé des motifs du projet de loi, le passage suivant :

« Les formalités à la circulation ont été, non-seulement maintenues, mais définies dans l'article 15, en ce sens qu'on y a déterminé la nature de l'expédition qui devait accompagner les chargements de sucre dans le rayon soumis à la surveillance; mais un amendement, qui fait l'objet de l'article 16, et qui affranchit de toute formalité les

sucres raffinés en pain, lorqu'ils ne seront pas enlevés d'une fabrique, peut avoir de fâcheuses conséquences pour la perception.

« Toutefois, désirant que la loi vienne enfin fixer les incertitudes des diverses industries qui se rattachent à la production du sucre, nous ne demanderons point le retranchement de l'article; seulement, nous devions déclarer, dès à présent, que cette immunité accordée aux sucres raffinés peut engendrer des abus, surtout là où les raffineries libres seront situées à proximité des fabriques exercées.

« Pour y remédier autant que possible, il faudra se montrer exigeant sur la preuve à fournir que les sucres raffinés, circulant dans le rayon de surveillance d'une fabrique, sont *libérés vis-à-vis du Trésor*; et, de cette nécessité, il pourra résulter pour le commerce des gênes plus grandes que celle qu'aurait pu produire l'obligation du simple laissez-passer que nous avions proposée. Ce sera dans le règlement d'exécution dont parle l'article 28, que des dispositions seront insérées pour prévenir les embarras et les inconvénients que nous prévoyons. »

La commission eût peut-être partagé les appréhensions que ce passage de l'Exposé des motifs a fait naître au sein d'une partie considérable et honorable du commerce parisien, si elle n'avait été promptement rassurée par les intentions de M. le Ministre.

M. le Ministre des finances pensera, sans doute, que les dispositions de l'article 16 peuvent bien

obliger l'administration à entourer de quelques précautions nouvelles les établissements de raffinerie, mais il admettra sans doute en même temps qu'aucune exception ne pourrait être faite, au principe de liberté de circulation renfermé dans l'article 16, en faveur du commerce des sucres raffinés, libérés d'impôt et sortant de tout autre lieu que d'une fabrique ou du magasin d'un fabricant.

La commission a également fait un examen approbatif des articles 22 et 23 relatifs aux glucoses, et qui maintiennent le droit de 2 francs par 100 kilogrammes auquel cet utile produit est assujetti depuis la loi du 2 juillet 1843.

En terminant, nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre à votre attention les considérations générales suivantes.

Depuis bientôt trois ans, deux grandes industries attendent avec impatience les règlements complémentaires de la loi du 2 juillet 1843, car au nombre des conditions nécessaires à leur prospérité, elles placent en première ligne la certitude et la fixité.

Les producteurs coloniaux penseront que la loi présentée protége suffisamment le principe d'égalité qui leur a été promis, et qui ressort clairement des délibérations des deux Chambres.

La commission est également persuadée que les producteurs indigènes, tout en regrettant, momentanément peut-être, la rigidité de certains articles, accueilleront avec satisfaction des dispositions législatives qui assurent à la fabrication du

sucre en France une situation régulière et certaine.

Nous prions enfin la Chambre de vouloir bien ne pas perdre de vue que les incertitudes qui, à un certain degré, s'attachent encore aux bases de la perception, et qui sont l'unique cause des imperfections que la loi peut encore contenir, disparaîtront dans peu si, comme on doit l'espérer, la science, sur le concours fraternel de laquelle l'industrie a appris à compter, parvient prochainement à déterminer facilement et pratiquement la proportion de sucre cristallisable et imposable contenue dans les diverses matières sucrées.

Par toutes les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur, Messieurs, de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 mai 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

Au chemin de fer de Bordeaux à Cette;

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 avril 1846, 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 Bordeaux à Cette.

ARTICLE PREMIER.

La soumission présentée le 5 mars 1846, par

MM. François-Xavier de Ezpeleta, Joseph Ricard, John-David Barry, Nicolas-Marie-Hippolyte Drouillard, Antoine Luzarche, Antoine-Adolphe-Charles-Ferdinand Royer, Jean-Auguste baron Sarget, au nom de la compagnie qu'ils représentent, conformément aux listes de répartition déposées au ministère des travaux publics, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à Cette, est approuvée.

En conséquence, ladite compagnie est et demeure concessionnaire dudit chemin sous toutes les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

Art. 2.

Il sera alloué à la compagnie adjudicataire une subvention de quinze millions de francs (15.000.000 fr.) représentant la valeur des terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire pour l'établissement du chemin de fer.

Cette subvention sera délivrée dans les proportions et aux époques stipulées par le cahier des charges.

Art. 3.

Dans le cas où la compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette n'aurait pas, avant l'expiration des trois années, à dater de la présente loi, établi ce chemin dans les conditions agréées par l'administration, et propres à assurer une circulation continue entre Bordeaux et Montpellier, le Ministre des travaux publics pourra concéder à la compagnie concessionnaire du chemin de fer

de Bordeaux à Cette, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi, mais sans subvention, un embranchement de Mèze sur Montpellier.

TITRE II.

Embranchement de Castres.

Art. 4.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder un embranchement dirigé de Castres sur la ligne de Toulouse à Cette, et passant par ou près Revel, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, annexé à la présente loi, pour la ligne principale de Bordeaux à Cette, mais sans subvention, et sauf les modifications suivantes :

1° L'embranchement de Castres pourra n'être ouvert qu'à une seule voie, sauf l'établissement de gares d'évitement, dont l'administration déterminera le nombre et l'étendue. Toutefois les terrains devront être achetés et les travaux d'art exécutés pour deux voies;

2° La durée de la concession ne pourra excéder 99 ans à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux;

3° La somme à verser par la compagnie concessionnaire pour le traitement du commissaire du Gouvernement et pour les frais de contrôle et de surveillance, n'excédera pas 10.000 francs;

4° Le cautionnement de l'entreprise sera fixé à 1 million.

Dans le cas où la compagnie concessionnaire de la ligne principale de Bordeaux à Cette consentirait à se charger de l'exécution de l'embranchement de Castres moyennant les clauses et conditions ci-dessus déterminées, la durée de la concession de la ligne principale de Bordeaux à Cette sera portée de soixante ans à soixante-six ans et six mois; et celle de la concession de l'embranchement de Castres, sera réduite de quatre-vingt-dix-neuf ans, au même laps de temps de soixante-six ans et six mois, de telle sorte que l'une et l'autre expirent à la même époque, et que le Gouvernement rentre à la fois en jouissance des deux concessions.

ART. 5.

La convention à passer en vertu de l'article précédent, ne deviendra définitive qu'après avoir été homologuée par une ordonnance royale.

TITRE III.

Voies et moyens.

ART. 6.

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

FAIT au palais des Tuileries, le 4 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a pour but d'autoriser la concession d'un chemin de fer d'une haute importance. Ce chemin, destiné à unir l'Océan à la Méditerranée, part de Bordeaux et aboutit à Cette en touchant sur son passage les villes d'Agen, de Montauban, de Toulouse, de Castelnaudary, de Carcassonne et de Béziers. Arrivé à Cette il rencontre le chemin déjà terminé de Cette à Montpellier. La circulation est également ouverte par voie de fer entre Montpellier, Nîmes et Beaucaire, et de Beaucaire à Marseille les travaux sont en plein cours d'exécution. Il s'agit donc aujourd'hui de compléter une ligne de fer qui aura plus de 700 kilomètres de longueur, qui réunira les deux mers, et qui rencontrera sur son développement des cités populeuses et des centres d'un commerce actif et d'une industrie déjà avancée. Ce seul énoncé suffit pour démontrer tous les avantages qu'il s'agit de réaliser.

Nous n'avons point au surplus à justifier aujourd'hui l'utilité publique du chemin de fer de Bordeaux à Cette. Ce chemin a été classé par la loi du 11 juin 1842 au nombre des grandes artères de notre réseau national. Son exécution a

donc été déjà décrétée en principe; mais nous devons vous rendre compte des études dont il a été l'objet, et vous faire connaître le mode que nous avons cru devoir adopter pour mettre le pays en prompte jouissance de cette nouvelle communication.

Le chemin projeté partira du quartier sud de Bordeaux et suivra la rive gauche du fleuve jusqu'à Langon. Déjà d'anciennes études avaient déterminé le choix de cette rive qui offre en effet des facilités plus grandes, une circulation plus active, et qui permettra d'ailleurs un raccordement plus direct avec la ligne qui incessamment sera dirigée sur la frontière d'Espagne vers Bayonne.

A Langon le chemin peut continuer à suivre la rive gauche du fleuve et passer sur l'autre rive au-dessus de La Réole : il peut également franchir la Garonne à un point pris entre Langon et Fontet. La première solution offre moins de dépenses, mais la seconde permettrait d'espérer des revenus un peu plus considérables. Ces revenus sont-ils de nature à compenser l'excédant de dépense, et à déterminer le choix immédiat de l'un ou de l'autre des deux tracés? C'est ce qu'il ne nous a pas paru nécessaire de décider dès ce moment. Les deux tracés peuvent être indifféremment adoptés au point de vue de la facilité et de la sécurité de la circulation : nous avons pensé dès lors que nous pouvions, sans inconvénient, laisser à la future compagnie concessionnaire l'initiative d'une proposition que l'administration se réserve d'ailleurs le droit de contrôler, d'adopter

ou de rejeter, suivant les documents qui lui seront ultérieurement soumis.

Une fois établi sur la rive droite du fleuve, le chemin de fer devra s'y maintenir constamment jusqu'à Toulouse ; toutefois arrivé à Moissac son tracé s'infléchira pour toucher la ville de Montauban qui mérite, par l'importance de sa population, le développement de son commerce et l'activité de son industrie, de ne pas rester en dehors de la ligne principale.

De Toulouse à Cette deux directions générales ont été étudiées. L'une suit à très-peu près le trajet que parcourt déjà le canal du Languedoc; l'autre se porterait vers Castres et Saint-Pons. Déjà, Messieurs les Pairs, à l'époque où il fut question d'entreprendre la grande voie de navigation à laquelle le nom de Riquet restera éternellement attaché, ces deux directions avaient été mises en présence. Mais la première rencontrant des faîtes moins élevés, des vallées moins profondes, a dû être préférée. Elle doit l'être également, et par les mêmes motifs, pour l'établissement de la voie de fer. Il ne serait pas convenable d'assujettir cette voie aux immenses travaux d'art, et par conséquent aux dépenses considérables, qu'exigerait le choix de l'autre direction.

Ajoutons, d'ailleurs, que l'ouverture du canal qui est livré à la circulation depuis plus d'un siècle et demi a imprimé, dans les pays qu'il traverse, une vive impulsion à l'agriculture, à l'industrie et au commerce, et qu'il y a développé une richesse et une activité qui doivent appeler

le chemin de fer dans la même direction, et lui assurer des chances de succès plus nombreuses et plus fécondes. Les voies de fer appartiennent surtout aux pays dont la civilisation est avancée, et qui réclament, à ce titre, des voies perfectionnées de communication. Vous verrez, d'ailleurs, plus bas, que nous réservons une compensation à la ville de Castres, qui est, à très-peu près, la seule ville importante placée sur la direction que nous nous proposons d'écarter. Le chemin de fer se portera donc successivement vers les villes de Castelnaudary, de Carcassonne et de Béziers.

A partir de Béziers, il peut se diriger sur le port de Cette, qui est le terme de son parcours, soit en suivant le littoral de la Méditerranée et passant par Agde, soit en se portant dans l'intérieur des terres pour aller toucher la ville de Pézénas. Ce dernier tracé comporte des tranchées profondes, un souterrain de plus de 2.000 mètres, et donne lieu à un excédant inévitable de dépenses qu'on n'évalue guère à moins de 6 millions. Ici encore, Messieurs, comme pour le passage de la Garonne entre Langon et Fontet, nous avons cru devoir nous abstenir de prendre un parti immédiat; il nous a paru convenable d'attendre l'initiative de la compagnie qui aura à comparer les dépenses et les revenus probables des deux lignes, et qui, peut-être d'ailleurs, par des explorations nouvelles, arrivera à trouver des combinaisons meilleures que celles qui ont été encore obtenues. Le tracé par Pézénas, tel qu'il est projeté aujourd'hui, présente, nous devons le dire, de graves incon-

vénients. L'exploitation en serait difficile, et même dangereuse; mais, nous le répétons, si, par de nouvelles études, il est possible de parvenir à l'améliorer, nous ne devons pas ôter, dès ce moment, à la compagnie concessionnaire, la faculté de choisir une direction sur laquelle elle rencontrera plus de chances de profits. Ces questions peuvent être laissées à l'avenir; l'administration qui préside au contrôle des études et à l'approbation des tracés définitifs, veillera scrupuleusement à la garantie de tous les intérêts confiés à sa garde.

Les projets du chemin de fer dont nous venons de décrire sommairement la direction générale ont été soumis à l'épreuve des enquêtes publiques prescrites par la loi du 3 mai 1841, et par les ordonnances réglementaires du 18 février 1834 et du 15 février 1835. Pour ne pas vous fatiguer, Messieurs, de détails trop étendus, nous annexerons à cet Exposé l'analyse de ces enquêtes, et nous nous bornerons à dire ici que partout l'ouverture de la voie nouvelle a rencontré les plus vives sympathies, et que les pays traversés en appellent, de tous leurs vœux, l'exécution prochaine. Dans le département du Tarn, ainsi qu'on devait naturellement s'y attendre, la direction par Castres et Saint-Pons a été sollicitée de préférence; mais nous avons déjà expliqué les motifs qui ont dû nous déterminer à écarter cette direction.

Toutefois, Messieurs, la ville de Castres qui se trouve sur la direction que nous sommes d'avis d'abandonner nous a paru, par l'importance de sa population, de son commerce et de son industrie,

mériter un véritable dédommagement, et nous vous demandons de la rattacher à la ligne principale par un embranchement qui n'aura pas plus de 45 kilomètres.

C'est ainsi que lorsque les villes de Troyes et de Dijon se disputaient le passage du chemin de Lyon, vous avez décidé, en vous prononçant en faveur de la ville de Dijon, que la ville de Troyes serait dotée d'un embranchement qui prendrait son origine à Montereau.

C'est ainsi que lorsque le chemin de Paris en Belgique pouvait être dirigé par Amiens ou Saint-Quentin, vous avez voulu que votre préférence justement motivée pour la ville d'Amiens ne fût pas un motif d'exclusion pour la ville de Saint-Quentin, que vous avez rattachée à la ligne du Nord par un embranchement de 100 kilomètres de longueur.

C'est ainsi que lorsqu'il était possible de porter sur Metz ou sur Strasbourg le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne, l'adoption du tracé sur Strasbourg a laissé place à une ligne secondaire de Nancy sur Metz et sur Sarrebruck.

Nous nous sommes donc conformé ici, Messieurs, à tous les précédents que vous avaient dictés votre justice et votre impartialité, et vous verrez d'ailleurs que l'addition de la ligne de Castres ne sera l'occasion d'aucun sacrifice pécuniaire de la part du Trésor.

Le conseil général des ponts et chaussées, saisi de l'examen de la question technique, a reconnu la possibilité de l'exécution des travaux, et il a cru

devoir fixer le montant de la dépense à raison de 320.000 francs par kilomètre.

Nous avons procédé de notre côté à la réunion de tous les documents statistiques propres à établir l'importance du trafic du chemin de Bordeaux à Cette, et les recherches auxquelles nous nous sommes livré nous ont conduit à reconnaître que, dans l'état de la circulation des marchandises, et en doublant le nombre des voyageurs, on ne pouvait pas élever le revenu brut à plus de 20.000 fr. par kilomètre.

Nous devons croire, Messieurs, que l'impulsion qui sera donnée par l'ouverture de cette communication nouvelle à tous les genres de production et de consommation au travers de contrées riches, fertiles et peuplées, fécondera les anciennes sources de richesse, et en développera de nouvelles. Tel est, certainement, l'espoir de l'industrie privée qui ne craint pas d'aborder les chances de cette vaste opération, et qui nous offre de s'en charger moyennant une subvention dont le montant, fixé à 15 millions, ne représente que la valeur des terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer.

Vous savez, Messieurs, que le chemin de fer de Bordeaux à Cette, classé dans la loi du 11 juin 1842, devait être exécuté avec le concours des fonds de l'État, et si cette disposition de la loi de 1842 devait aujourd'hui recevoir son exécution, il ne faudrait pas évaluer à moins de 75 millions la somme des sacrifices que le Trésor aurait à s'imposer. On peut dire dès lors que l'assistance de la

compagnie qui se présente en ce moment nous procure une économie de 60 millions.

Nous devions donc accepter avec empressement l'offre qui nous était faite, surtout lorsque nous avons reconnu par l'examen sérieux dont elle a été l'objet, que la compagnie réunissait dans son sein des éléments certains de crédit et de puissance financière. Le cautionnement de 16 millions qu'elle s'est empressée de déposer, sur notre demande, prouve d'ailleurs que le premier appel qu'elle avait fait à ses souscripteurs n'était pas resté stérile. Nous avons la confiance que les appels successifs qu'elle aura encore à faire obtiendront les mêmes résultats, et qu'elle conduira heureusement à son terme la grande entreprise dout elle offre de se charger aujourd'hui.

Vous remarquerez, Messieurs, que nous procédons ici par voie de traité direct. Il nous a paru qu'en présence d'une compagnie fortement constituée, d'une compagnie composée d'hommes honorables, et qui acceptait d'ailleurs un rabais de quinze années sur le chiffre de soixante-quinze ans que nous avions inscrit dans le cahier des charges pour la durée de la jouissance, il nous a paru, disons-nous, que nous pouvions nous dispenser de provoquer, par l'ouverture d'un concours public, la formation de compagnies nouvelles qui auraient fait de leur côté des appels de capitaux sur la place déjà fatiguée du poids de toutes les actions jetées dans la circulation. Nous espérons, Messieurs, que vous voudrez bien approuver les vues qui nous ont guidé dans cette circon-

stance. Il est permis de douter que l'adjudication publique puisse nous procurer des conditions plus avantageuses que celles que nous avons obtenues par une négociation amiable, tandis qu'il est certain qu'elle aurait pour résultat d'immobiliser pour un temps toujours trop long des masses énormes de capitaux, et de porter ainsi un trouble réel dans les transactions sociales.

Nous venons donc vous demander, Messieurs, de donner votre assentiment à l'article 1er du projet de loi par lequel est acceptée la soumission qui nous a été remise pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à Cette, moyennant une durée de jouissance de soixante ans.

L'article 2 fixe à 15 millions la subvention allouée à la compagnie. Cette subvention, ainsi que nous l'avons déjà dit, représente la valeur des terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer. Nous avons mieux aimé traiter à forfait pour cette partie des dépenses que de nous charger nous-même d'acquérir et de payer directement les terrains. Le chiffre qui a servi de base au traité est une moyenne déjà sanctionnée par l'expérience, et, avec la valeur toujours croissante de la propriété, il est à croire que la somme allouée ne laissera aucun bénéfice à la compagnie, et que peut-être elle ne suffira pas à solder les dépenses auxquelles elle doit être appliquée. Dans tous les cas la compagnie chargée d'exécuter les travaux à ses frais, risques et périls, sera en meilleure position que l'État pour procéder, en temps

utile et à des prix convenables, à l'acquisition amiable ou à l'expropriation des terrains.

Nous avons dit que la ligne de Bordeaux à Cette venait rencontrer à Cette le chemin de Cette à Montpellier. Ce chemin n'est exécuté qu'à une voie et les rails qui composent la voie n'ont qu'un poids de 20 kilogrammes environ. Ces conditions ne pourraient suffire assurément à la grande communication dont le chemin de Cette à Montpellier est appelé à devenir prochainement l'une des parties intégrantes. On doit croire que la compagnie concessionnaire comprendra que dans son intérêt bien entendu, elle devra s'empresser d'opérer les améliorations nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption, ni entrave, ni danger, et pour qu'elle puisse se continuer avec les locomotives et les convois que lui enverra la grande ligne de Bordeaux à Cette. Nous sommes convaincu d'ailleurs que le cahier des charges de la concession donne au Gouvernement le moyen de procéder, le cas échéant, par voie de contrainte; mais il n'était pas superflu de lui ouvrir la faculté de choisir, s'il le juge convenable, une seconde solution de la question. C'est par cette considération que l'article 3 l'autorise à concéder un chemin direct de Mèze sur Montpellier, si dans un délai de trois ans la compagnie du chemin de Cette à Montpellier n'a pas placé ce chemin dans les conditions que nous avons ci-dessus indiquées. Cet article remet aux mains du Gouvernement une arme dont nous espérons bien qu'il n'aura pas à faire usage, mais qu'il nous paraît utile de lui confier.

L'article 4 du projet de loi concerne l'embranchement de Castres. La compagnie avait offert de s'en charger moyennant une subvention de 3 millions. La Chambre des Députés n'a pas pensé qu'il fût convenable d'accepter cette offre, mais elle a consenti à échanger éventuellement la subvention en argent contre une subvention en temps, en prolongeant de quelques années la jouissance de la ligne principale. Les calculs ont établi que cette prolongation devait être de six ans et six mois. En conséquence, l'article 4 nous autorise, soit à concéder séparément l'embranchement de Castres, moyennant une jouissance de quatre-vingt-dix-neuf ans, soit à en rattacher la concession à celle de la ligne principale, en prolongeant cette dernière de six ans et six mois, de telle sorte que les deux concessions expirent en même temps, et que le Gouvernement rentre à la fois en possession des deux lignes. La compagnie nous a déclaré qu'elle acceptait cette dernière combinaison, et nous a remis à ce sujet une seconde soumission que nous avons l'intention d'accepter, en vertu de la délégation que nous donne le projet de loi. Il est évident, en effet, d'une part, que la compagnie concessionnaire de la ligne principale est en meilleure position que toute autre pour exécuter à moins de frais et pour exploiter avec plus d'avantages l'embranchement de Castres; et, d'autre part, qu'il est utile que l'État puisse entrer, à la même époque, en jouissance de la ligne principale et de la branche secondaire qui doit s'y rattacher.

Tels sont, Messieurs, les motifs généraux du

projet de loi pour lequel nous devons réclamer vos suffrages. Ce projet assure à notre pays, moyennant un sacrifice relativement peu considérable, l'exécution d'une ligne de fer de la plus haute importance. Sans parler des villes secondaires situées sur son trajet, Bordeaux, Toulouse, Marseille en provoquent l'ouverture de tous leurs vœux. Vous ne refuserez pas à ces grandes cités les moyens de prospérité que leur promet la réalisation de cette vaste entreprise.

ANALYSE DES ENQUÊTES

OUVERTES DANS LES DÉPARTEMENTS DE LA GIRONDE, DE LOT-ET-GARONNE, DE TARN-ET-GARONNE, DE LA HAUTE-GARONNE, DU TARN, DE L'AUDE ET DE L'HÉRAULT.

Département de la Gironde.

Dans le département de la Gironde, où deux tracés ont été concurremment étudiés, l'un par la rive droite, l'autre par la rive gauche de la Garonne, les opinions exprimées dans l'enquête se sont naturellement divisées entre ces deux tracés : les communes situées sur la rive droite ont réclamé le tracé qui suit cette rive, et les communes de la rive gauche insistent de leur côté pour que le tracé qui doit traverser leur territoire soit préféré.

La chambre de commerce de Bordeaux, dans l'examen qu'elle a fait du projet du chemin de fer de Bordeaux à Cette, s'est moins occupée de la question d'utilité publique dont l'évidence lui paraît incontestable, que des détails du tracé dans le département de la Gironde et de l'arrivée à Bordeaux : elle approuve l'emplacement adopté par les ingénieurs pour la station de cette ville, mais elle pense que, pour permettre un jour la réunion, indispensable à ses yeux, dans cet emplacement, et de la station de la ligne de Paris et de la station du chemin de Bayonne, il conviendrait de rehausser le sol au niveau nécessaire pour la construction du viaduc à construire sur la Garonne.

Comparant ensuite le tracé de la rive gauche au tracé étudié sur la rive droite, la chambre de commerce n'hésite pas à donner la préférence au tracé de la rive gauche : de ce côté se trouvent les centres de population, de commerce et d'industrie les plus importants, et entre autres Castres, Podensa, Barsac, Langon et Castets; sur la rive droite on ne trouve que Cadillac et Saint-Macaire, mais le premier de ces points va être mis en communication facile avec la rive gauche par un pont suspendu, et le second communique déjà avec cette rive par le pont de Langon.

Le tracé par la rive gauche est d'ailleurs d'exécution plus facile et moins dispendieuse que le tracé de la rive droite, et par tous ces motifs c'est celui qui doit l'emporter.

La chambre de commerce, enfin, indique quelles sont, dans son opinion, les localités auxquelles il y aurait lieu de donner des stations, et elle appelle d'ailleurs l'attention de l'administration sur l'insuffisance des évaluations portées aux devis des ingénieurs.

La commission d'enquête réunie à Bordeaux a reconnu d'abord, en tant que de besoin, l'utilité publique du chemin de fer de Bordeaux à Cette; revenant ensuite aux questions de détail que l'exécution de ce chemin peut soulever, elle a successivement discuté le point d'arrivée à Bordeaux, la détermination du tracé entre Bordeaux et la limite du département de la Gironde.

Sur le premier point, la commission s'est prononcée à l'unanimité en faveur de l'établissement de la station dans le quartier sud de la rive droite; elle s'est abstenue, d'ailleurs, d'indiquer aucun emplacement particulier, dans la vue, dit-elle, de ne pas préjuger la question des gares; mais dans le cas où les chemins de fer

de Paris à Bordeaux et de Bordeaux à Bayonne viendraient aboutir dans le même quartier, la commission demande que les diverses gares à établir soient disposées de manière à pouvoir communiquer facilement entre elles par le moyen de voies de fer.

Sur la seconde question, celle du tracé à suivre au delà de Bordeaux, la commission fait remarquer, avec MM. les ingénieurs, que le tracé de la rive droite dans son ensemble est presque constamment dans la plaine submersible, où il est exposé aux inondations de la Garonne et à des courants très-rapides qui exigeraient des travaux de défense presque continus; les coteaux de la rive droite s'avançant presque partout jusqu'à la rivière même, le tracé aurait à franchir successivement un grand nombre de contre-forts par des tranchées de 12 à 15 mètres auxquelles succéderaient des remblais de 5 à 6 mètres au-dessus du terrain naturel. Le tracé de la rive gauche, au contraire, ne présente aucun de ces inconvénients, les courbes y sont moins nombreuses, les contre-pentes moins fortes; en outre, sur la rive gauche on rencontre peu de maisons et de propriétés de quelque valeur; les populations sont plus nombreuses et plus importantes sur la rive gauche que sur la rive droite. Enfin la traversée de la Garonne, en aval de Langon, serait plus difficile et plus coûteuse que près de la Réole. et par ces motifs la commission est d'avis que le chemin de fer se continue sur la rive gauche jusqu'à Langon et Castets, où il sera mis en communication avec le canal, et qu'il ne franchisse la Garonne qu'en amont de la Réole.

La commission discutant ensuite les emplacements des gares à établir dans le département de la Gironde, est d'avis, à l'unanimité, que les gares sont convenable-

ment placées aux points indiqués par les ingénieurs, sauf celle de Puy-Barban, qui devrait être reportée à l'écluse de Bassane; elle demande, en outre, qu'une station supplémentaire soit établie à Cerons, au point le plus voisin du pont de Cadillac, et enfin que l'on rapproche la station de la Réole le plus près possible de cette ville.

M. le préfet de la Gironde partage sur tous les points l'avis de la commission d'enquête.

Département de Lot-et-Garonne.

Dans le département de Lot-et-Garonne, les observations consignées sur les registres d'enquête, n'ont eu pour objet que des intérêts ou locaux ou privés, et aussi la commission d'enquête ne s'y est-elle pas longuement arrêtée.

Nous devons, toutefois, mentionner une opposition formée par la compagnie anonyme concessionnaire de divers ponts construits sur la Garonne, à raison des dommages que ne pourraient manquer d'apporter à ces ponts les travaux projetés par les ingénieurs, pour le chemin de fer de Bordeaux à Cette; mais à cette opposition il n'y a qu'une réponse à faire, et la commission d'enquête l'a faite elle-même, c'est que l'État s'il exécute par lui-même les travaux, ou la compagnie qu'il mettra en son lieu et place, sera tenu d'indemniser les tiers de tous les dommages directs et matériels que ces travaux pourront leur occasionner.

La commission d'enquête examinant d'ailleurs le projet dans son ensemble, y donne une pleine et entière approbation; elle demande, avec l'ingénieur, que le tracé du chemin de fer soit établi entre la Réole et Agen, sur la rive droite de la Garonne, et elle en prend

acte pour appeler l'attention du Gouvernement sur la position malheureuse dans laquelle gémissent les communes de la rive gauche, par suite de l'abandon du canal latéral. Les eaux stagnantes qui séjournent dans les biefs inachevés de ce canal, répandent des miasmes putrides qui déciment les populations, et lorsqu'il suffit surtout de quelques millions pour terminer cette grande entreprise qui doit compléter l'œuvre de Riquet, l'on ne comprendrait pas qu'on pût laisser inachevée une voie qui doit ouvrir au commerce et à l'industrie agricole et manufacturière, un débouché si nécessaire au développement de leur prospérité.

La commission d'enquête s'est ensuite occupée des projets spéciaux présentés par les ingénieurs, pour les passages difficiles du tracé du chemin de fer, ainsi que du choix des emplacements à assigner aux stations ; et elle a indiqué, sur ces divers points, les solutions qui lui paraissent les plus conformes aux intérêts de la localité ; mais ces diverses questions devant être ultérieurement l'objet d'enquêtes spéciales, nous croyons inutile de reproduire ici avec détail, les observations de la commission d'enquête.

M. le préfet adopte lui-même, et appuie dans leur ensemble les conclusions de cette commission.

Département de Tarn-et-Garonne.

Dans le département de Tarn-et-Garonne, la commission d'enquête s'est surtout efforcée de démontrer l'utilité, la nécessité du tracé direct par Castel-Sarrasin et Montauban ; l'intérêt du pays au point de vue agricole, industriel et commercial, aussi bien que l'intérêt de la compagnie qui sera chargée de l'exploitation, appelle impérieusement cette solution : Montauban, dit

la commission d'enquête, outre son importance comme agglomération de population de 25.000 âmes, comme chef-lieu de département, est le point vers lequel convergent les populations du Lot, du Cantal, de l'Aveyron et du Tarn, pour se diriger vers Toulouse et Bordeaux; cette ville formera une proportion très-forte de la masse des voyageurs entre Toulouse et Bordeaux; dix-neuf voitures et messageries partent chaque jour de Montauban ou la traversent, tandis que les populations de la Garonne entre Agen et Toulouse, ont peine à en alimenter trois.

La commission d'enquête ajoute que c'est à Montauban que le chemin de fer du Centre doit rejoindre la ligne de Bordeaux à Toulouse, et, par tous ces motifs, elle insiste, comme nous l'avons dit, pour le tracé direct par cette ville, indiquant d'ailleurs quelques améliorations de détail qui lui paraissent devoir être apportées au projet pour la traversée de Moissac et la station de cette ville.

La commission demande aussi, en terminant, que les départements soient affranchis de l'obligation de contribuer à la dépense des terrains traversés par le tracé, et que les travaux soient d'abord entrepris à partir de Toulouse, pour hâter le moment où les chefs-lieux d'arrondissements seront réunis par cette voie au chef-lieu du département, et au ressort de la cour royale dont ils dépendent.

Monsieur le préfet de Tarn-et-Garonne appuie à son tour, avec de vives instances, le vœu exprimé par la commission d'enquête pour que le tracé du chemin de fer passe par Montauban et Castel-Sarrasin. Montauban, par sa population, son industrie, son commerce, a trop d'importance pour être laissée en dehors de la

ligne principale; et, en présence d'aussi grands intérêts. un raccourcissement de 13 kilomètres ne peut et ne doit avoir qu'une bien faible valeur.

Département de Haute-Garonne.

Dans le département de la Haute-Garonne, l'enquête a donné lieu à de vives et nombreuses manifestations. Tous les vœux, toutes les opinions appellent avec instance la plus prompte exécution possible du chemin de fer; ce chemin doit exercer sur la prospérité du pays la plus heureuse influence, et les divers conseils municipaux des communes intéressées, celui de la ville de Toulouse spécialement, la chambre de commerce de cette ville et la commission d'enquête, demandent unanimement qu'un projet de loi soit présenté dans la présente session pour autoriser cette grande entreprise.

Le conseil municipal de Toulouse s'est longuement occupé, dans sa délibération, de l'emplacement à donner à la station de Toulouse, et il est d'avis que cette station doit être établie entre les ponts Guillemery et Montaudron, en arrière des magasins de l'administration du canal du Midi; mais, ainsi que le fait observer M. le préfet de la Haute-Garonne, cette question devra faire ultérieurement l'objet d'une instruction spéciale, et ce n'est qu'à la suite de cette instruction qu'il y aura lieu de la résoudre.

Examinant ensuite les divers tracés proposés entre Moissac et Toulouse, le conseil municipal fait remarquer que le passage par Montauban augmente beaucoup trop la distance à parcourir, au grand préjudice des rapports commerciaux de Toulouse avec les localités situées entre cette ville et l'Océan, et il exprime le vœu

que le chemin de fer soit tracé directement de Moissac à Toulouse, avec embranchement sur Montauban.

Enfin, le conseil municipal demande que le Gouvernement rende l'exécution du chemin de fer accessible à l'intérêt privé, au moyen d'une subvention ou d'une prise d'action, ou d'un prêt, ou d'une garantie d'intérêts.

La chambre de commerce de Toulouse a surtout porté son attention sur la partie du tracé qui s'étend entre la ville de Carcassonne et la limite du département de Lot-et-Garonne, et dont Toulouse occupe le centre ; elle a comparé les avantages et les inconvénients des divers tracés proposés, et elle a donné la préférence à celui qui place Montauban sur le parcours direct du chemin de fer ; Montauban et Toulouse, dit cette chambre, ne formeront bientôt plus qu'une ville, leurs intérêts deviendront en quelque sorte communs, et si la première n'obtenait qu'un embranchement, les relations si multipliées de l'une à l'autre seraient complétement entravées.

La chambre de commerce s'occupant ensuite de l'emplacement du débarcadère de Toulouse, demande que ce débarcadère soit divisé en deux établissements, l'un, destiné aux convois de grande vitesse, et qui serait placé auprès de l'école vétérinaire ; l'autre, qui serait spécialement affecté aux marchandises, et qui serait établi au faubourg Saint-Étienne. Ce dernier emplacement devrait, d'ailleurs, être seul adopté, dans le cas où l'on ne ferait qu'une seule station.

Enfin, la chambre de commerce exprime le vœu que le Gouvernement accorde à la ligne projetée le concours qu'il a déjà prêté à quelques autres placées dans des conditions moins défavorables.

La commission d'enquête du département de la Haute-Garonne commence par déclarer qu'elle joint ses vœux à ceux de tous les citoyens des départements intéressés pour appeler la plus prompte exécution possible du chemin de fer de Bordeaux à Cette : ce chemin est destiné à établir des communications nombreuses et faciles entre les contrées méridionales de l'Est et de l'Ouest de la France, à multiplier sur les points intermédiaires les relations qui existent déjà ; à donner un essor plus rapide à l'échange des produits de l'agriculture et de l'industrie nationale ou étrangère dont l'exportation ou les arrivages s'opèrent par l'Océan ou la Méditerranée : il réalisera une nouvelle jonction des deux mers, et complétera, dans l'intérêt du commerce, de l'industrie et des arts, le bienfait des voies navigables dont l'achèvement prochain est si vivement désiré.

Venant ensuite à l'examen partiel du projet soumis à l'enquête, la commission fait remarquer que le tracé direct par Montauban doit, il est vrai, augmenter de 80 centimes pour les voyageurs, et de 2 francs environ par tonne, la dépense du transport sur la ligne entière; mais ce léger sacrifice, qui ne se ferait sentir réellement que pour les trajets restreints de Toulouse à Moissac, sera amplement compensé par les nombreux avantages que retireront les deux villes de Toulouse et de Montauban, et les localités environnantes d'un service direct entre ces deux villes.

La commission d'enquête appuie, en outre, le projet d'un embranchement sur Castres, qui complétera les avantages à recueillir de l'établissement du chemin de fer; et enfin, en ce qui touche la question de la station de Toulouse, elle demande deux gares, l'une pour les voyageurs au quartier Lafayette, l'autre pour les marchandises au faubourg Saint-Étienne.

M. le préfet de la Haute-Garonne, ainsi que nous l'avons dit déjà, fait observer que l'examen de la question relative à la station de Toulouse est prématuré en ce moment, et il ajourne à une époque ultérieure son avis sur cette question : il adopte, d'ailleurs, sur tous les autres points, les conclusions de la commission d'enquête, et il insiste pour que le Gouvernement réalise, dans la présente session des Chambres, une mesure éminemment utile au midi de la France.

Département du Tarn.

Dans le département du Tarn, comme on pouvait s'y attendre, la discussion de l'enquête a porté surtout sur la préférence à donner au tracé passant par Castres, ou à celui qui ne dessert cette ville que par un embranchement se séparant de la ligne principale en un point situé entre Villefranche et Castelnaudary.

La commission d'enquête a donné à cette question un examen approfondi, et, tout en reconnaissant que l'embranchement de Castres serait très-utile pour le département du Tarn, et en particulier pour l'arrondissement de Castres, elle est d'avis que la direction par cette ville avec embranchement sur Alby, lui est infiniment préférable, et au point de vue de l'intérêt local, et au point de vue de l'intérêt général du pays.

A l'appui de cette opinion, la commission expose que si le chemin traverse le bas Languedoc, il n'ajoutera rien à la prospérité de ce pays presque entièrement agricole, et dont les ressources ont été développées autant qu'elles peuvent l'être par la création du canal du Midi dont il jouit depuis cent cinquante ans. Le peu d'industrie que l'on y rencontre est concentré dans les villes de Carcassonne, Limoux et Chalabre, et le transport des matières premières et des produits fabriqués

continuera d'avoir lieu par le canal qui sera toujours une voie plus économique. Les vins, qui sont à peu près les seuls produits du sol entre Castelnaudary et Narbonne, n'abandonneront pas, non plus, les bateaux pour monter sur les waggons du chemin de fer : ainsi ce chemin, inutile pour les localités qu'il traversera, n'obtiendrait des transports que par une guerre de tarifs ruineuse pour les deux voies de communication rivales.

Si, au contraire, le chemin suit la direction par Castres et Saint-Pons, alors il rencontre sur son parcours, Vabre, Brassac, Roquecourbe, Vielmur, les Salvages et Hauterive, Mazames, la Bastide, Riols, Olargues, Bédarieux; il passe à 20 kilomètres de Lodève, et profite, sans concurrence, de tout le mouvement commercial de cette contrée déshéritée jusqu'à présent de toute voie de communication perfectionnée, en même temps qu'il lui apporte d'immenses bienfaits.

Le chemin de fer ainsi tracé, ajoute la commission, qui serait utile à l'industrie et au commerce, ne le serait pas moins à l'agriculture qui expédie annuellement sur Béziers une valeur de 3 millions en bœufs, veaux et moutons, ainsi que des grains et des farines, et en tire en échange des vins qui se répandent dans l'arrondissement de Castres. Enfin, en donnant un débouché facile aux bois que produisent les montagnes, aux fourrages, à la chaux, à la brique, aux marbres que l'on tire de Saint-Pons et d'Ecoussens, l'établissement de ce chemin amènerait une réduction notable dans le prix de ces matières aujourd'hui très-élevé, à raison de la difficulté des transports.

La commission reconnaît toutefois que le chemin par Castres coûtera plus cher que par Carcassonne, mais elle demande si l'on doit hésiter à dépenser quel-

ques millions de plus pour assurer les avantages signalés dans sa délibération.

Elle termine enfin en faisant remarquer que le département de l'Aude jouit, depuis plus d'un siècle et demi, d'un canal construit pour les deux tiers avec les fonds de l'État et de la province du Languedoc, et qu'il ne paraît pas juste de doter encore ce département d'une seconde voie de communication perfectionnée, lorsqu'il est possible de l'établir dans une autre localité où elle doit produire tant et de si grands résultats.

Département de l'Aude.

Dans le département de l'Aude, comme dans tous les autres, toutes les opinions proclament unanimement l'utilité publique d'un chemin de fer destiné à mettre en communication l'Océan avec la Méditerranée.

La commission d'enquête, après s'être associée à cette manifestation, a examiné spécialement les divers tracés proposés dans la traversée du département de l'Aude, et elle a donné la préférence à celui qui passe par Carcassonne et par Narbonne. Indépendamment de la facilité d'exécution que présente la vallée de l'Aude, ce tracé traverse un territoire riche en produits agricoles, commerciaux et industriels : toutes les villes qu'il touche possèdent de nombreuses fabriques : à Castelnaudary, la minoterie et la poterie ; à Carcassonne, les fabriques de draps, la minoterie, la poterie, la chapellerie, la fonte du fer, du cuivre, la tannerie, la mégisserie, les fours à chaux et à plâtre, la fabrication du papier, des couvertures de laine et de coton ; à Narbonne, les distilleries d'eau-de-vie, les minoteries, vert-de-gris, bonneteries, etc. Tous ces établissements, qui prospèrent, recevront une activité nouvelle de l'éta-

blissement du chemin de fer auquel ils fourniront de nombreux transports.

A ces divers éléments de prospérité pour le chemin de fer, s'ajoutera l'immense quantité de matériaux de toute espèce, marbres, chaux, plâtre, briques, bois de sapin, minerais de fer, de manganèse, de lignite, vins, eau-de-vie, etc., produits par le département, et qui s'exportent en partie dans les départements voisins. Enfin, il profitera encore du passage de marchandises de toute espèce et de bestiaux, qui, venant d'autres parties du royaume, traversent l'Aude pour approvisionner la Gascogne, le haut et le bas Languedoc, le Roussillon et la Catalogne.

La commission est, d'ailleurs, d'avis qu'un embranchement sur Castres donnera une satisfaction suffisante aux intérêts de cette ville, ainsi qu'à ceux des départements qui l'avoisinent; et elle demande que cet embranchement parte de Castelnaudary et non de Naurouse, point de jonction indiqué dans les projets.

M. le préfet de l'Aude adopte sur tous les points l'avis de la commission d'enquête.

Département de l'Hérault.

Dans le département de l'Hérault, trois questions ont surtout fixé l'attention des conseils et commission appelés à délibérer sur le projet du chemin de fer de Bordeaux à Cette : 1° Entre Toulouse et Béziers doit-on préférer le tracé par Castres ou celui par Carcassonne? 2° Entre Béziers et Mèze passera-t-on par Pézénas ou par Agde? 3° Quelle direction suivra-t-on de Mèze à Cette?

La chambre de commerce, sur la première question, s'est prononcée énergiquement pour l'adoption de la ligne par Carcassonne, qui lui paraît présenter sur la

ligne par Castres de grands avantages sous le rapport de l'économie de la dépense, de l'agglomération des populations desservies et de l'importance des intérêts industriels et agricoles des pays traversés.

Quant au tracé entre Béziers et Mèze, la Chambre de commerce donne la préférence à la ligne de Pézénas, faisant remarquer que les pays qu'elle traverse, les plus peuplés et les plus riches du département, déversent presque exclusivement leurs produits sur Béziers et surtout sur Cette, et que cette dernière ville n'a que très-peu de relations avec Agde.

Entre Mèze et Cette, enfin, la chambre de commerce demande l'adoption du tracé par Bouzigues et les Eaux-Blanches; toutefois, elle fait observer que ce tracé contournant l'étang de Thau, revient en quelque sorte sur lui-même pour aller à Cette, ce qui augmente le parcours des marchandises et des voyageurs destinés pour Montpellier, Nîmes et la région à l'est de ces villes. Elle émet en conséquence le vœu, que, sans abandonner le chemin sur Cette, on dirige des environs de Balaruc un embranchement sur les abords de Frontignan, et que dans le cas où le chemin de fer de Cette à Montpellier, par l'insuffisance de sa construction, ne pourrait pas servir à la circulation de la grande ligne de l'Océan à la Méditerranée, on établisse de Bouzigues sur Montpellier une branche directe qui viendrait aboutir à l'embarcadère du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Le conseil municipal de la ville de Montpellier voudrait qu'au lieu de faire aboutir le chemin de fer à Cette même, on le dirigeât de Mèze sur Montpellier; par cette direction, on abrége le parcours, on se dégage des embarras du raccordement avec le chemin de Montpellier à Cette, concédé pour quatre-vingt-dix-neuf

ans, et qui, dans son état actuel, ne répondrait pas à sa destination nouvelle; enfin, on évitera les dépenses et les difficultés des travaux à faire pour contourner l'étang de Thau.

La commission d'enquête a examiné à son tour, et dans les plus grands détails, les diverses questions ci-dessus énoncées.

Sur le premier point, elle a écarté le tracé par Castres, à raison des difficultés que présentait son exécution et des dépenses considérables qu'il entraînerait; et tout en regrettant de ne pas pouvoir se prononcer pour ce tracé qui desservirait de nombreuses populations dépourvues de moyens faciles de transport, elle a adopté, à l'unanimité, la direction par Carcassonne et Narbonne. Elle a écarté de même deux tracés étudiés entre Agde et Cette, l'un par la plage, l'autre par Florensac; le premier, parce qu'il traverse un pays entièrement désert, et où le chemin serait livré sans défense aux tentatives de la malveillance; l'autre, parce qu'il ne satisfait à aucun des intérêts du département.

La commission passant ensuite à la discussion des tracés entre Béziers et Mèze, fait remarquer que celui par Pézénas traverse un pays plus peuplé; deux routes départementales et deux routes royales aboutissant à cette ville, y amènent chaque jour par quinze voitures publiques une grande population, et en ont fait le centre d'un commerce d'importation et d'exportation dont le mouvement annuel peut être évalué à 67.583.200 kilogrammes; ce tracé, en ouvrant un débouché nouveau, développera nécessairement l'exploitation des mines du bassin houiller de Ronjan, et permettra à leurs produits de soutenir la concurrence sur tous les ports de la Méditerranée avec les houilles anglaises.

Quant au port d'Agde, il souffrira peu de l'adoption

de la direction rivale, car il aura toujours, pour le transport des marchandises, la navigation sur mer, sur les étangs et sur les canaux, moins coûteuse que les chemins de fer, et, au surplus, il pourra être réuni à la ligne principale par un embranchement.

Par ces motifs, et à la majorité de huit voix contre cinq, la commission se prononce pour le tracé par Pézénas avec embranchement sur Agde.

Enfin à l'égard du tracé de Mèze à Cette, la commission a été d'avis qu'il était indispensable d'aller directement sur cette ville, soit au point de vue des intérêts du département dont les produits agricoles seront exportés par ce port, soit au point de vue d'un intérêt plus général, pour y appeler le transit des productions de l'Orient se dirigeant vers l'Ouest. Il lui a paru, en outre, qu'au point de vue stratégique, il importait d'éloigner, autant que possible, des plages inhabitées et sans défense une ligne aussi importante que celle de l'Océan à la Méditerranée.

En conséquence, à l'unanimité, elle a adopté la ligne directe de Mèze à Cette, et a demandé que le raccordement indiqué en tête du pont de la Peyrade fût reporté sur la terre ferme, en un point quelconque plus rapproché de Frontignan et non sur la plage.

M. le préfet de l'Hérault combat la demande du conseil municipal de Montpellier, tendante à porter directement le tracé du chemin de fer de Mèze sur Montpellier, en laissant à l'écart la ville de Cette ; en ce qui touche la direction par Pézénas ou par Agde, il pense qu'il convient de laisser à la compagnie concessionnaire le soin de proposer le tracé qui lui paraîtra le plus avantageux.

(Le Cahier des charges sera incessamment distribué.)

CAHIER DE CHARGES

Pour l'établissement du Chemin de fer de Bordeaux à Cette.

ARTICLE PREMIER.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Bordeaux à Cette dans le délai de six années au plus tard, à dater de la loi de concession, 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 du quartier sud de Bordeaux, d'un point qui sera déterminé par l'administration supérieure ; il suivra la rive gauche de la Garonne jusqu'à la hauteur de Langon ; il traversera le fleuve à un point situé entre Langon et Fontet, et s'établissant ensuite sur la rive droite du fleuve, il ira passer à ou près Saint-Bazeille, Marmande, Tonneins, Aiguillon, Port-Sainte-Marie, Agen, Moissac et Montauban, et arrivera à Toulouse.

De Toulouse, le chemin de fer se dirigera sur Castelnaudary, Carcassonne et Narbonne, ira passer à ou près Béziers, et de Béziers se portera sur Cette, par Mèze, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration supérieure.

Dans le cas où il serait ultérieurement décidé que le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux se raccordera avec

le chemin de Bordeaux à Cette, les conditions de l'établissement et de l'usage de la gare commune seront réglées par l'administration supérieure.

ART. 3.

A dater de la loi de concession, la compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de trois mois en trois mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5.000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

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

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

ART. 4.

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

Sa largeur en couronne est fixée, pour deux voies, à 8 mètres 30 centimètres dans les parties en levées, et à 7 mètres 40 centimètres 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 44 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 (1 m. 80 c.), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes, et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), 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 500 mètres, et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes des tracés n'excédera pas 5 millimètres par mètre, sauf au passage d'Agen, où il pourra être porté à 6 millimètres.

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 ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

ART. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

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

ART. 8.

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

la largeur entre les parapets sera, au moins, de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets, de quatre-vingts centimètres (0.80).

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 parapets fixées à l'article 8.

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

ART. 11.

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

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

ART. 12.

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

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

ART. 13.

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

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

ART. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, se-

raient 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 (0,03 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 sur les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

ART. 16.

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

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

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

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

ART. 17.

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

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

ART. 18.

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

ments, 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 30 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'État. Elle pourra, en conséquence, se pro-

curer 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, et 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.

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux ou n'exécuterait pas les travaux suivant les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés et ordonner la suspension des travaux, et au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la

compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout, sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive attribué à l'administration par l'article 25 ci-après.

ART. 25.

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

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

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

ART. 26.

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

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux

de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

ART. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la 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 ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

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

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

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

ART. 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 Haute-Garonne, 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 la loi de concession, 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 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 du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, 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, et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par ledit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux 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 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'État.

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

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

Les dispositions de l'article 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 le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

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

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

ART. 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 deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ART. 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 waggons 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 un laps de soixante 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, payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30, il payera comme 30 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 TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
		FR. C.	FR. C.	FR. C.
	Par tête et par kilomètre.			
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
	Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0,01	0,01	0,02
	Par tonne et par kilomètre.			
Poissons.....	Huîtres et poisson frais, à la vitesse des voyageurs....	0,30	0,20	0,50
Marchandises.	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, 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, pierres 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 TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
		FR. C.	FR. C.	FR. C.
Par tonne et par kilomètre.				
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.	Waggon 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 trainant 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

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR. C.
	Par pièce et par kilomètre.			
	Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur..	0,18	0,14	0,32
	(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

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

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront 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 de tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

ART. 35 *bis*.

La somme de quinze millions de francs, allouée à la compagnie en vertu de l'article 2 de la loi, sera payée par quarts, ainsi qu'il suit :

Le premier quart, lorsque la compagnie justifiera de l'emploi du premier quart du fonds social;

Le second quart, lorsqu'elle justifiera de l'emploi de la moitié dudit fonds ;

Le troisième quart, lorsqu'elle justifiera de l'emploi des trois quarts dudit fonds ;

Et enfin le dernier quart, après l'achèvement et la réception de la ligne entière.

ART. 36.

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

ART. 37.

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

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

ART. 38.

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

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4.500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3.000) kilogrammes.

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

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5.000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement

compris, pèseraient plus de huit mille (8.000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui 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 (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 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 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 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 quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 42.

Les militaires ou marins, voyageant isolément pour

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

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

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

ART. 43.

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

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

ART. 44.

Les dépêches, accompagnées 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 dé-

pêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'administration.

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

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

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

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

ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

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

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

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'Administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie,

ART. 45.

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

Les waggons 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 waggons 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 waggons 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 des 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 les 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 waggons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne,

pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

ART. 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'article 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, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

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

ART. 49.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départe-

mentales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

ART. 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 Bordeaux à Cette, 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, waggons et machines sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

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

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Bordeaux à Cette n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les embranchements ou prolongements, 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, payera 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 ou d'embranchement joignant le chemin de Bordeaux à Cette, 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 (10 pour 100) du prix perçu par la compagnie;

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

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

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 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 les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

ART. 53.

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

ART. 54.

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

ART. 55.

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

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir, et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du receveur général du département de la Haute-Garonne, une somme qui n'excédera pas soixante mille francs.

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

ART. 56.

La compagnie devra faire élection de domicile à Toulouse. 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 Haute-Garonne.

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 Haute-Garonne, sauf recours au conseil d'État.

ART. 58.

Avant la discussion du présent projet de loi, destin

à approuver sa soumission, la compagnie devra déposer une somme de seize millions de francs (16.000.000), 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.

Sur cette somme, six millions (6.000.000) seront remis à la disposition de la compagnie, après la promulgation de la loi.

Le surplus, qui formera le cautionnement de l'entreprise, sera rendu à la compagnie, ainsi qu'il est dit à l'article 30.

ART. 59.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 4 mai 1846.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

IMPRESSIONS

Nº 67.

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 4 mai 1846.

DISCOURS

PRONONCÉ par M. le Vicomte DUCHATEL, à l'occasion du décès de M. le Baron DE MALARET.

MESSIEURS,

S'il est juste d'honorer du haut de cette tribune, par un éloge formulé en votre nom, la vie des hommes de bien et de mérite, que nous voyons, par des retours si fréquents et si douloureux, enlevés à la Chambre, et s'il est vrai que les renommées, même les plus hautes, gagnent à recevoir de vous cette consécration qui, pour elles, est le dernier mot du monde et le premier de l'histoire, il semble que cet honneur suprême revienne plus particulièrement à ceux de vos collègues que leurs goûts, leurs travaux, leur part dans les événements publics, l'éloignement même de leur résidence habituelle, retinrent, de leur vivant, loin des faveurs de la célébrité.

M. le baron de Malaret fut un de ces hommes, à la fois éminents et modestes, qui se contentent de servir l'État avec dévouement, leurs concitoyens avec indépendance, et qui, trouvant leur

récompense dans le bien qu'il leur est donné de faire, vous confient à la fin le soin de leur mémoire et de l'éclat auquel elle pourra prétendre. Vous ne restâtes jamais indifférents, Messieurs, devant ce pieux devoir, et je me plais à croire que votre sympathie même vient en aide à ceux que vous chargez de l'accomplir.

M. de Malaret (Joseph-François-Madeleine), ancien maire et ancien Député de Toulouse, président de la commission administrative des hospices de cette ville et de sa Société d'agriculture, membre du conseil général du département de la Haute-Garonne, commandeur de l'Ordre royal de la Légion-d'honneur, Pair de France, naquit à Toulouse, le 8 août 1770, d'une famille qui avait fourni des sujets remarquables à l'Église, à l'armée et à la magistrature. Son père, qu'il perdit étant encore fort jeune, servait comme lieutenant-colonel au régiment de Piémont. Il s'était particulièrement distingué dans la plupart des affaires de guerre de son temps.

Élevé par les siens dans toute la sincérité des pratiques religieuses, mais initié de bonne heure aux saines doctrines de la philosophie par un professeur du collége de l'Esquille, à Toulouse, qui devint l'illustre Laromiguière, et resta son ami, M. de Malaret put acquérir dès lors, sous cette double influence, l'impartialité du caractère et des idées, qui a été la règle de sa vie, et qui l'a préservé de tout excès, de toute erreur, dans les temps difficiles. En maintenant hors d'atteinte, au dedans de lui-même, le dépôt sacré des croyances,

il portait néanmoins son constant tribut aux prérogatives de la raison ; il était vertueux et il était libéral ; il tempérait la piété fervente par la tolérance et le bon sens ; et, dans cette application exquise, qu'il n'a jamais cessé d'en faire, le bon sens devenait en lui de la vertu. Tel j'ai connu M. le baron de Malaret dans les derniers temps de sa vie, tel il avait été dès le commencement.

Au sortir de ses études, en 1790, il se proposa d'entrer au Parlement de Toulouse et d'y occuper une charge d'avocat-général. Ce grand corps de judicature, et, à certains égards, d'administration, tentait l'ambition des principales familles du Languedoc, justement désireuses d'y être représentées. M. de Malaret y comptait plus d'un souvenir à recueillir, plus d'un modèle à continuer. Mais la durée de cette institution était sur le point de finir. Les éléments d'un ordre nouveau se remuaient et s'élaboraient activement dans le sein de la nation, et bientôt les Parlements, comme le reste, furent emportés et jetés au creuset d'une révolution.

Déçu dans ses espérances, condamné à un loisir qui pesait à l'activité de son esprit, M. de Malaret suivit le mouvement qui poussait une partie de la jeunesse d'alors vers l'émigration. Il passa en Allemagne. Mais il reconnut bientôt que, malgré ce qu'il pouvait entrer d'honorable dans son premier mobile, l'émigration n'avait pas emporté la patrie avec elle ; que le sol de la France l'avait conservée tout entière ; que son danger était un appel de plus à tout bon citoyen ; et il rentra dans ses

foyers. Un décret de 1793 venait d'ordonner une levée en masse ; M. de Malaret y fut compris et il partit pour l'armée du Nord.

Les dénonciations de la commune de Toulouse l'y suivirent ; car, en ce temps d'énergie inflexible, il avait été signalé comme suspect, et la loyauté qu'il montrait sous nos drapeaux ne le sauva pas de la prison. Arrêté à Avesnes, conduit de brigade en brigade jusqu'à Paris, il fut enfermé, étrange vicissitude ! dans la prison même du Luxembourg.

Il en sortit le 9 thermidor, et épousa, en 1796, Mlle d'Esparbès de Lussan, de l'une des principales familles de la Guyenne.

Jusqu'en 1811, M. de Malaret vécut paisiblement à Toulouse, dans le commerce élégant des lettres, dont il ne s'est séparé jamais, dans l'observation et l'attente des faits politiques, et dans les jouissances sereines de l'amitié et de la bienfaisance. Seul, il semblait ignorer le mérite de cette existence si utile et si sage ; sa modestie le dérobait à lui-même ; mais ses bonnes actions lui revinrent, bientôt, de toutes parts, en considération et en respect, et le signalèrent à l'attention du Gouvernement de l'Empereur, qui lui confia les fonctions de maire de la ville de Toulouse.

Administrer une cité populeuse, dans une contrée où le régime municipal ancien peut revendiquer l'honneur d'une existence qui a eu son utilité et son éclat, mais où les susceptibilités de l'opinion sont promptes à s'égarer, et où le regret du passé paralyse trop souvent encore, l'intelligence des immenses bienfaits de la centralisation,

c'est occuper assurément un poste éminent mais difficile. M. de Malaret ne s'y montra pas inférieur à ce qu'on attendait de lui, et il sut concilier, dans les limites de ses attributions, les intérêts populaires avec les légitimes droits du pouvoir. Tant de sagesse ne pouvait trouver grâce auprès de ses adversaires politiques ; aussi, dès lors, fut-il l'objet des critiques, du blâme d'une opposition souvent violente, toujours injuste, à raison de cette conduite modérée, de cette politique libérale, qu'il commençait de développer à Toulouse. Entre ses adversaires, les royalistes surtout se refusaient, et ils se sont refusés longtemps, à comprendre, en M. de Malaret, l'alliance de ses qualités morales, de sa piété, de ses vertus privées et publiques, que personne n'a contestées, avec ses opinions franchement libérales, progressives et constitutionnelles. Nul cependant mieux que M. de Malaret, n'offrit l'exemple frappant d'une alliance si vraie et si nécessaire, qu'il perpétua courageusement en lui, jusqu'au terme de sa longue carrière.

Durant l'hiver de 1811, son administration fut signalée par un fait dont le souvenir est populaire à Toulouse, et qui pourra vous faire apprécier, Messieurs, le patriotisme et la sagesse du regrettable collègue que nous avons perdu. La ville de Toulouse était affligée par une disette de grains qui jeta l'alarme parmi sa population. Les approvisionnements étaient chaque jour plus coûteux et plus difficiles. A la voix et à l'exemple de M. de Malaret, une liste de souscription fut couverte des noms les plus recommandables de la cité, et

chaque signataire s'engageait à verser, dans la caisse municipale, une somme destinée aux classes nécessiteuses de la commune. Ce premier remède atténua le mal, sans le détruire, et le blé devenait plus rare. Dans cette conjoncture, M. de Malaret ne voulut point lasser la charité publique, et il n'eut recours qu'à lui-même. Il engagea sa parole, fit, pour son propre compte, des approvisionnements considérables dont il remplit les magasins de la cité, et lorsque, selon ses prévisions, la hausse des grains monta à un chiffre effrayant, il eut le bonheur de pouvoir livrer du blé à ses concitoyens, à un prix accessible pour toutes les fortunes, et qui restait bien au-dessous du cours. Quelle administration plus paternelle et plus éclairée, Messieurs, que celle qui assurait, de la sorte et en même temps, du pain au citoyen et l'ordre à la cité! L'Empereur récompensa M. de Malaret en lui conférant la croix de la Réunion et le titre de baron qui avait appartenu à sa famille.

Le 10 avril 1814, date mémorable de la bataille de Toulouse, M. de Malaret, exerçant encore les fonctions de maire, devait, à la fermeté de son concours, de recevoir les félicitations de l'illustre Maréchal, duc de Dalmatie. Quoique la ville eût été travaillée violemment par la fermentation royaliste, M. de Malaret et la garde urbaine, dont il avait pressé l'organisation, la maintinrent dans une attitude calme et digne, tant que dura l'héroïque défense que notre armée accomplissait sous ses murs.

Dans cette circonstance, la conduite du maire

de Toulouse avait été celle d'un bon citoyen, et pouvait prétendre à l'estime de tous les partis. Le Gouvernement du Roi Louis XVIII en jugea ainsi, et nomma M. de Malaret chevalier de la Légion-d'honneur, en le réintégrant dans les fonctions municipales qu'il avait résignées à la retraite de l'Empereur.

Toujours monarchique et constitutionnel, M. de Malaret était de ceux qui croyaient à l'efficacité des institutions libérales que la Charte annonçait, et qu'elle promettait de garantir. De tels principes n'étaient pas du goût des fougueux réactionnaires de Toulouse et du Midi, en 1815, qui perdaient la cause de la royauté par l'exagération de leur fanatisme royaliste. En plus d'une circonstance, on s'en souvient avec douleur, ce fanatisme ne recula pas devant le sang versé. Et lorsque M. de Malaret vint présider, par ordre du Roi, le collége électoral de Toulouse, il y fut poursuivi par le fer d'émeutiers royalistes auxquels la Providence le déroba de quelques instants, et qui appesantirent toute leur cruauté sur l'infortuné général Ramel.

Les autres années de la Restauration s'écoulèrent sans que M. de Malaret prît une part active et directe aux affaires. Il renoua le cours de ses délassements scientifiques et littéraires, se livra avec ardeur aux pratiques éclairées de l'agriculture dont il fut constamment, dans le midi de la France, l'un des plus savants et des plus zélés protecteurs, et fut recherché par les sociétés académiques, que la ville de Toulouse a su toujours entretenir avec honneur. Mais il continuait de professer, d'accré-

diter de plus en plus, dans cette importante cité, le culte des opinions sagement libérales, appuyant ces doctrines sur une existence toute de désintéressement et de probité.

Aussi, Messieurs, quand les grands événements de 1830 ouvrirent enfin l'ère véritable d'une monarchie libérale et constitutionnelle, M. de Malaret fut choisi, par ses concitoyens, comme l'expression la plus naturelle et la plus pure de leur adhésion politique au Gouvernement de Juillet. Il devint le représentant de Toulouse au conseil général de la Haute-Garonne, et à la Chambre des Députés.

En 1839, le choix du Gouvernement du Roi appela M. le baron de Malaret à siéger dans cette enceinte. Ses longs services l'avaient rendu digne de cet honneur.

Pendant ces dernières années, et à son très-grand regret, l'âge et la santé l'ont retenu souvent loin de vos sessions; mais son éloignement, je le sais, ne le laissait ni indifférent à vos travaux, ni impuissant à bien faire. Au sein de la ville natale, objet des soins les plus touchants d'une fille dont le nom est entouré d'hommages et de respects, d'amis et d'une famille dignes de lui, il épuisait tranquillement, il y a peu de temps encore, les dernières ardeurs de son âme, dans des œuvres d'utilité et de charité publiques. Le 10 janvier 1846, M. le baron de Malaret cessa de vivre, laissant comme héritier de son nom, l'un de ses petits-fils adopté par lui, et qui sert son pays avec honneur et distinction, dans la carrière de la diplomatie.

L'impression douloureuse, causée par sa mort, a été universelle à Toulouse; les partis se sont tus; et cette ville a présenté le noble spectacle d'un cortége de plus de trente mille personnes, suivant, à sa dernière demeure, le cercueil d'un homme vertueux, du bienfaiteur des pauvres et des malades, d'un libéral et éminent citoyen.

Désormais, rien ne manquera, Messieurs, à la mémoire de M. le baron de Malaret : après l'hommage du deuil populaire, elle aura reçu le tribut précieux et cordial de vos regrets.

A de

Avec

Lou

A t

Nou

jet de l

des Dé

présen

par no

ment c

poser l

* Ardè

Landes (

Seine, Va

ONS

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 mai 1846.

PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des impositions extraordinaires ou à des emprunts votés par dix-sept départements; *

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

1er PROJET. (Ardèche.)

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 25 avril 1846, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

---

* Ardèche, Creuse, Doubs (3 projets), Indre (2 projets), Audes (2 projets), Marne, Moselle, Pyrénées-Orientales, Seine, Var, Vendée (2 projets), Yonne.

ARTICLE PREMIER.

Le département de l'Ardèche est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant dix années, à partir du 1er janvier 1847, huit centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et d'amélioration de six routes départementales désignées sous les nos 1, 4, 5, 12, 14 et 20.

ART. 2.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

DONNÉ au palais des Tuileries, le 9 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de l'Ardèche a été autorisé, par une loi du 13 juin 1841, à s'imposer extraordinai-

rement, pendant cinq ans, huit centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux des routes départementales classées sous les n°s 1, 4, 5, 12, 14 et 20.

Cette imposition doit prendre fin le 31 décembre 1846; mais à cette époque ces six routes ne seront pas terminées, et l'on évalue à 4 millions environ la dépense qu'exigerait leur achèvement complet.

C'est vainement que le département tenterait de réaliser une somme si considérable au moyen de ses ressources ordinaires; le conseil général de l'Ardèche a donc reconnu nécessaire, dans sa dernière session, de demander qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir de 1847, huit centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Les travaux qu'il s'agit d'exécuter, Messieurs les Pairs, sont d'une urgence incontestable, la situation financière du département est d'ailleurs satisfaisante; nous venons donc, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Creuse.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 4 juin 1842, qui a autorisé le département de la Creuse à créer des ressources extraordinaires pour la construction des routes départementales nos 1, 3, 4, 6 et 9, est modifiée en celle de ses dispositions qui détermine la destination à donner à ces ressources.

L'emploi du produit de l'imposition autorisée par ladite loi sera désormais réglé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Creuse a été autorisé, par une loi du 4 juin 1842, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1843, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux de cinq routes départementales, et partagé entre ces voies de communication dans des proportions telles que la route n° 9 n'avait droit qu'à un dixième des ressources réalisées.

Le conseil général a reconnu, dans sa dernière session, que ce mode de répartition n'était plus en harmonie avec les besoins du service, qu'il était plus équitable d'admettre désormais la route n° 9 au partage des fonds dans la même proportion que les autres routes, et qu'il était nécessaire de modifier en ce sens la loi du 4 juin 1842.

La modification dont il s'agit ne pourrait avoir lieu qu'en vertu d'une disposition législative, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

3e PROJET. (Doubs.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département du Doubs est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant dix années, à partir du 1er janvier 1847, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'amélioration et de rectification des routes départementales actuellement classées.

ART. 2.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée sera déterminé chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Parmi les routes départementales classées dans le département du Doubs, quelques-unes ne sont pas achevées, d'autres réclament, sur divers points, des améliorations urgentes; pour exécuter l'ensemble de ces travaux, il faudrait plus de 3 millions; mais 2.500.000 francs suffiraient pour faire face aux nécessités les plus urgentes.

Dans l'impossibilité où se trouve le département de pourvoir à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général du Doubs n'a pas hésité à demander, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir de 1847, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait consacré à l'achèvement des routes départementales.

Le département du Doubs n'est actuellement grevé d'aucune imposition extraordinaire, et sa situation financière est des plus satisfaisantes; nous

venons en conséquence, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

4e PROJET. (Doubs.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

Le département du Doubs est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant quatre années, à partir du 1er janvier 1847, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux dépenses de construction et d'appropriation, et au roulement de l'école normale primaire d'institutrices de Besançon.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Le département du Doubs a été autorisé par une loi du 25 juin 1841, à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir de 1842, un cen-

time additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté à l'établissement d'une école normale d'institutrices à Besançon; cette imposition a expiré en 1845.

Le conseil général du Doubs a reconnu, dans sa dernière session, qu'il était indispensable d'agrandir l'école dont il s'agit; le mobilier doit, en outre, être renouvelé, et l'ensemble de la dépense à effectuer s'élèverait à 72.000 francs.

Les ressources ordinaires du département suffisant à peine à ses divers services, le conseil général a dû demander qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant quatre ans, à partir de 1847, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes. Le produit de cette imposition assurerait l'exécution des améliorations que réclame l'école normale d'institutrices.

L'importance de cette demande exige qu'elle soit favorablement accueillie; la situation financière du département étant, d'ailleurs, satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

5e PROJET. (Doubs.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

Le département de Doubs est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant six ans, à partir de 1847, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté à la reconstruction successive des prisons départementales.

L'emploi du produit de l'imposition et l'ordre des travaux seront déterminés chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

La nécessité de reconstruire les prisons départementales a été depuis longtemps reconnue par l'administration et le conseil général du département du Doubs : les travaux et l'acquisition des terrains destinés aux constructions projetées exigeraient une dépense totale de 932.000 fr.

Il n'est pas possible au département de réaliser une somme aussi considérable, sans avoir recours

à la création de ressources extraordinaires. Le conseil général a donc demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir de 1847, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté à la construction successive des prisons départementales.

Le département du Doubs ne supportant actuellement aucune imposition extraordinaire, et sa situation financière étant satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

6e PROJET. (Indre.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de l'Indre est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de 600.000 francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concur-

rence ; toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt, au moyen des ressources indiquées en l'article ci-après.

ART. 2.

Le département de l'Indre est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a également faite dans la même session, à s'imposer extraordinairement, pendant douze ans, à partir de 1847, neuf centimes trois quarts additionnels au principal des quatre contributions directes.

Le produit de cette imposition, qui se percevra concurremment avec les centimes spéciaux dont les lois de finances autoriseront, chaque année, le recouvrement, sera consacré au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt, et, pour le surplus, aux travaux des chemins vicinaux de grande communication.

ART. 3.

Les sommes à emprunter chaque année, l'emploi de ces sommes et celui de l'imposition extraordinaire seront déterminés, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le système de la grande vicinalité dans le département de l'Indre est loin d'être achevé. Pour le compléter, il ne faudrait pas moins de 2.051.500 fr.

Il n'est possible au département de faire face à une dépense si considérable ni au moyen de ses ressources ordinaires, ni à l'aide des centimes spéciaux créés par la loi du 21 mai 1836. Le conseil général de l'Indre a donc demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à emprunter une somme de 600.000 fr., et à s'imposer pour le remboursement et le service des intérêts de cet emprunt, neuf centimes trois quarts additionnels au principal des quatre contributions directes pendant douze ans, à partir de 1847.

La situation financière du département ne s'opposant pas à ce qu'il soit donné suite à ce vote, si conforme d'ailleurs aux intérêts du service vicinal de l'Indre, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

7e PROJET. (Indre.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de l'Indre est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de cinq cent mille francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter directement avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt au moyen des ressources indiquées en l'article ci-après.

ART. 2.

Le département de l'Indre est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a également faite dans la même session, à s'imposer extraordinairement, pendant douze ans, à partir de 1847, six centimes un quart additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt, et, pour le surplus, aux travaux des routes départementales.

ART. 3.

Les sommes à emprunter chaque année, leur emploi et celui de l'imposition extraordinaire, seront déterminés, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de l'Indre a été autorisé, par une loi du 13 juin 1841, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1842, quinze centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté aux travaux des routes départementales.

Cette imposition doit expirer à la fin de 1846; mais ces voies de communication exigent encore des améliorations nombreuses; leur exécution nécessiterait une dépense de plus d'un million.

Pour faire face aux exigences les plus pressantes, le conseil général de l'Indre a demandé dans sa dernière session que le département soit autorisé à emprunter une somme de 500.000 francs, et à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1847, six centimes additionnels au principal des quatre contributions directes qui seraient affectés, tant au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt, qu'aux travaux des routes.

La situation financière du département ne faisant pas obstacle à ce que ce vote soit favorablement accueilli, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

8e PROJET. (Landes.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article premier.

Le département des Landes est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir du 1er janvier 1848, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et d'amélioration des routes départementales actuellement classées.

Art. 2.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les routes départementales ne sont pas encore terminées dans le département des Landes, malgré les sacrifices que le département s'est déjà imposés pour la construction de ces voies de communication ; de nombreuses améliorations sont en outre devenues nécessaires sur les portions qui sont parvenues à l'état d'entretien. On estime que cette double dépense exigerait une somme de 800.000 fr. environ.

Il n'est pas possible au département de réaliser cette somme considérable au moyen de ses ressources ordinaires ; aussi le conseil général des Landes, qui s'est occupé de cette affaire dans sa dernière session, n'a-t-il pas hésité à demander qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir de 1848, trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes. Le département sera degrévé à cette époque des 7 centimes extraordinaires dont il est actuellement chargé. Cette demande nous paraît pouvoir être sanctionnée dès à présent ; la situation financière du département est d'ailleurs satisfaisante. 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 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

9e PROJET. (Landes.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département des Landes est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant dix ans, à partir du 1er janvier 1848, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pour les travaux d'achèvement des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

Cette imposition se percevra concurremment avec les centimes spéciaux dont l'assiette sera annuellement autorisée par la loi de finances, en vertu de l'article 12 de la loi du 21 mai 1836.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le système de la grande vicinalité est loin d'être terminé dans le département des Landes; l'achèvement des parties en lacunes et les réparations qui sont devenues indispensables sur les voies de communication vicinale actuellement classées, exigeraient presque une somme de 2 millions.

Le département ne pouvant réaliser cette somme ni au moyen de ses ressources ordinaires,

ni à l'aide des centimes spéciaux créés pour le service vicinal par la loi du 21 mai 1836, le conseil général des Landes n'a donc pas hésité, dans sa dernière session, à demander que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant dix ans, à partir de 1848, quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit serait affecté aux travaux des chemins vicinaux de grande communication. Le vote du conseil général paraissant pleinement conforme aux intérêts du département, et sa situation financière étant satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

10e PROJET. (Marne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Marne est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter en 1846, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de 230.000 fr., qui sera exclusivement affectée à solder les travaux neufs des routes départementales classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence.

Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt au moyen des ressources créées en l'article ci-après.

ART. 2.

Le département de la Marne est autorisé, conformément à la demande qu'en a également faite son conseil général dans la même session, à s'imposer extraordinairement quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant l'année 1849, et trois centimes et demi pendant l'année 1850.

Le produit de ces ressources sera exclusivement affecté au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le système de la viabilité départementale dans le département de la Marne est à peu près terminé; cependant il exige encore quelques améliorations, malgré les ressources extraordinaires dont la création a été autorisée par les lois des 24 avril 1837 et 4 juin 1842; la dépense des travaux qui restent à effectuer est évaluée à 230.000 fr.

Dans l'impossibilité de faire face à cette dépense au moyen des ressources ordinaires du département, le conseil général de la Marne a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à emprunter, en 1846, une somme de 230.000 fr. pour hâter l'exécution des travaux des routes; le remboursement et le service des intérêts de cet emprunt seraient assurés au moyen d'une imposition extraordinaire de quatre centimes additionnels au principal des quatre contributions directes en 1849, et de 3 centimes et demi en 1850.

L'imposition dont il s'agit ne devant pas aggraver la situation financière du département, et cette situation étant d'ailleurs satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

11e PROJET. (Moselle.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Moselle est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1847, cinq centimes addi-

tionnels au principal de la contribution foncière, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et d'amélioration des routes départementales classées.

ART. 2.

L'emploi du produit de l'imposition ci-dessus autorisée sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Moselle a été autorisé, par une loi du 16 juillet 1843, à s'imposer extraordinairement pendant trois ans, à partir de 1844, cinq centimes additionnels au principal de la contribution foncière, pour les travaux des routes départementales; cette imposition doit prendre fin en 1846.

Mais ces voies de communication sont loin d'être terminées, et leur achèvement exigerait encore une dépense d'environ 645.000 fr.

Dans l'impossibilité où le département se trouve de réaliser cette somme sur ses ressources ordinaires, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1847,

cinq centimes additionnels au principal de la contribution foncière. Le produit de cette imposition permettrait au département de pourvoir aux exigences les plus pressantes.

Le vote du conseil général n'ayant pas pour résultat d'aggraver les charges des contribuables, et la situation financière du département étant pleinement satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

12e PROJET. (Pyrénées-Orientales.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département des Pyrénées-Orientales est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite, dans sa session de 1845, à emprunter une somme de 30.000 francs, applicable aux travaux des routes départementales actuellement classées.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au remboursement et au service des intérêts dudit emprunt, ainsi qu'il est dit en l'article suivant.

ART. 2.

Le département des Pyrénées-Orientales est autorisé, conformément à la demande du conseil général, à s'imposer extraordinairement, pendant chacune des années 1847 et 1848, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé, et, pour le surplus, s'il y a lieu, aux travaux des routes départementales.

Le service des intérêts aura lieu au moyen des prélèvements sur les centimes facultatifs.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département des Pyrénées-Orientales a été autorisé, par une loi du 24 juin 1845, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1846, sept centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit doit être exclusivement affecté aux travaux des routes départementales.

Cette imposition ne saurait suffire, même aux dépenses les plus urgentes; l'exécution complète des travaux entrepris exigerait 1,500.000 francs.

De plus, la réalisation des ressources créées par

la loi du 24 juin 1845, ne s'opère qu'avec lenteur, de sorte que, dans l'impossibilité d'effectuer sur les fonds de la seconde section du budget départemental des prélèvements importants, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à emprunter 30.000 f. pour hâter les travaux des routes; le remboursement de cet emprunt serait assuré au moyen d'une imposition extraordinaire de un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, pendant chacune des années 1847 et 1848, les intérêts seraient servis à l'aide de prélèvements sur les centimes facultatifs.

La situation financière du département ne s'opposant pas à ce que ce vote soit favorablement accueilli, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

13e PROJET. (Seine.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Seine est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, en 1847, six dixièmes de centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au

payement de la somme due par le département à la Liste civile, pour loyers arriérés du dépôt de mendicité de Villers-Cotterets, et pour les intérêts y afférents depuis le 20 mai 1814.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de la Seine a été condamné par un arrêt de la cour royale d'Amiens, en date du 19 novembre 1844, à payer à la Liste civile une somme de 129.650 francs, montant des loyers arriérés du château de Villers-Cotterets où est établi le dépôt de mendicité du département, et des intérêts afférents à cette dette, depuis le 20 mai 1814, cet arrêt est exécutoire.

Dans l'impossibilité où le département se trouve de faire face à cette exigence imprévue, au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement en 1847 six dixièmes de centimes additionnels au principal des quatre contributions directes. Cette imposition permettrait au département de payer intégralement sa dette.

La demande du conseil général étant en tout point conforme aux intérêts du département, et sa situation financière étant satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi

qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

14e PROJET. (Var.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Var est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement, pendant trois années, à partir du 1er janvier 1847, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'achèvement des chemins vicinaux de grande communication classés dans la session de 1841.

Cette imposition sera recouvrée concurremment avec les centimes spéciaux dont les lois de finances autoriseront l'établissement en vertu de l'article 12 de la loi du 21 mai 1836.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département du Var a été autorisé, par une loi du 15 juin 1843, à s'imposer extraordinairement pendant trois ans, à partir de 1844, cinq centimes

additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être exclusivement affecté aux travaux des chemins vicinaux de grande communication; cette imposition prendra fin le 31 décembre 1846.

Ainsi qu'on pouvait le prévoir, ces ressources se trouveront insuffisantes; pour achever ces voies de communication, il faudrait encore 756.000 fr.

Il n'est pas possible au département du Var, Messieurs, de faire face à une dépense si considérable au moyen des ressources ordinaires du service vicinal, aussi le conseil général a-t-il demandé, dans sa dernière session, que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant trois ans, à partir de 1847, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pour pourvoir à la dépense dont il s'agit.

Cette imposition ne devant point aggraver les charges des contribuables, et la situation financière du département étant d'ailleurs satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

15e PROJET. (Vendée.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de 177.000 fr. exclusivement applicable aux travaux d'amélioration et de grosses réparations des routes départementales.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence.

Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt au moyen des ressources indiquées par l'article ci-après.

ART. 2.

Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans la même session, à s'imposer extraordinairement, pendant huit ans, à partir de 1847, un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, et deux centimes pendant l'année 1855, dont le produit sera exclusivement affecté, tant au service et au rem-

boursement de l'emprunt ci-dessus autorisé, qu'aux travaux des routes départementales.

ART. 3.

Les sommes à emprunter, l'emploi de ces sommes et celui du produit de l'imposition, seront déterminés, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les routes départementales de la Vendée ne sont pas encore terminées, malgré les sacrifices que le département s'est déjà imposés pour achever le réseau de ces voies de communication ; les travaux qui restent à exécuter nécessiteraient une dépense de 700.000 francs ; mais il a été reconnu qu'une somme de 260.000 francs suffirait pour faire face aux exigences les plus pressantes.

Le département se trouve dans l'impossibilité de réaliser cette somme au moyen de ses ressources ordinaires, aussi le conseil général a-t-il demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à emprunter 177.000 francs pour hâter les travaux des routes ; le remboursement et le service des intérêts de cet emprunt seraient assurés à l'aide d'une imposition d'un centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes

pendant huit ans, à partir de 1847, et de deux centimes en 1855.

Rien ne s'oppose à ce que cette combinaison soit favorablement accueillie; la situation financière du département étant aussi satisfaisante que les travaux des routes sont urgents, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

16e PROJET. (Vendée.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre et demi pour cent, une somme de deux cent soixante mille francs, qui sera exclusivement affectée à la construction d'un asile départemental d'aliénés.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter directement, avec l'administration de la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt au moyen des ressources créées par l'article ci-après.

ART. 2.

Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande qu'en a faite son conseil général dans la même session, à s'imposer extraordinairement, pendant huit ans, à partir de 1847, deux centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes, et deux centimes pendant l'année 1855, dont le produit sera affecté tant au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé, qu'à la dépense de construction de l'asile d'aliénés.

ART. 3.

Les sommes à emprunter, et l'emploi du produit de l'imposition, seront déterminés, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le conseil général et l'administration du département de la Vendée ont depuis longtemps reconnu la nécessité de la construction d'un asile d'aliénés à Bourbon-Vendée. Les travaux et l'ac-

quisition des terrains destinés à l'édifice projeté exigeraient une dépense de 400.000 fr.

Il n'est pas possible au département de réaliser cette somme au moyen de ses ressources ordinaires ; aussi le conseil général a-t-il demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à emprunter 260.000 francs. Le remboursement et le service des intérêts de cet emprunt seraient assurés sur le produit d'une imposition extraordinaire de deux centimes et demi de 1847 à 1854, et de deux centimes en 1855; le surplus serait consacré aux travaux. L'utilité de la construction d'un asile d'aliénés étant incontestable, et la situation financière du département étant loin de s'opposer à ce que le vote du conseil général de la Vendée soit favorablement accueilli, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

17e PROJET. (Yonne.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

Article unique.

Le département de l'Yonne est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraor-

dinairement, pendant huit ans, à partir de 1847, dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté aux travaux des routes départementales actuellement classées, et à la construction de la route de Villevalier à Courtenay, dont le classement est projeté.

L'emploi du produit de cette imposition sera déterminé, chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le département de l'Yonne a été autorisé, par une loi du 6 août 1839, à s'imposer extraordinairement pendant six ans, à partir de 1841, dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes dont le produit devait être affecté aux travaux des routes départementales.

Cette imposition doit prendre fin le 31 décembre 1846, et malgré l'économie qui a présidé à l'emploi de ces ressources, elles n'ont pu suffire à l'achèvement de ces voies de communication; de plus, le classement d'une nouvelle route départementale, de Villevalier à Courtenay, a été reconnu nécessaire. L'ensemble de ces travaux coûterait plus de 2 millions.

Dans l'impossibilité où le département se trouve

de faire face à une dépense aussi considérable au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à prolonger, pendant huit ans, à partir de 1847, l'imposition de dix centimes créée par la loi du 6 août 1839; cette imposition mettrait le département en mesure d'achever ces routes départementales.

Ce vote ne devant pas aggraver la situation financière du département, et cette situation étant d'ailleurs satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril dernier, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

IMPRESSIONS
Nº 69.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 mai 1846.

---

4 PROJETS DE LOI

RELATIFS

A divers changements de circonscriptions territoriales dans les départements de l'Aude, de la Dordogne et du Tarn ;

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

1er PROJET,

Tendant *à distraire la commune de Villardebelle et de la Caunette du canton de Couiza, pour les réunir au canton de Saint-Hilaire* (Aude).

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 25 avril 1846, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Les communes de Villardebelle et de la Caunette

sont distraites du canton de Couiza, arrondissement de Limoux, département de l'Aude, et réunies au canton de Saint-Hilaire, même arrondissement.

Donné au palais des Tuileries, le 9 mai 1846.

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 25 avril 1846, a adopté un projet de loi tendant à distraire, dans le département de l'Aude, deux communes du canton de Couiza, pour les placer dans le ressort du canton de Saint-Hilaire. Nous venons, d'après les ordres du Roi, soumettre ce projet à votre approbation.

Les deux communes dont il s'agit sont celles de Villardebelle et de la Caunette, qui, toutes les deux sont très-rapprochées de la justice de paix du canton de Saint-Hilaire, et qui d'ailleurs ont avec cette localité des relations commerciales très-suivies.

L'instruction complète et régulière qui a eu lieu par suite de la demande formée par les habitants de

ces communes, pour obtenir d'être rattachées au canton de Saint-Hilaire, a pleinement démontré les avantages de cette nouvelle circonscription territoriale. Les autorités judiciaires surtout ont très-favorablement accueilli une mesure qui rendra les investigations de la police plus promptes et qui permettra de réaliser quelques économies dans les frais de justice. Aucune considération ne s'oppose d'ailleurs à l'adoption du projet, car le canton de Couiza est beaucoup plus considérable que celui de Saint-Hilaire, et ne perdra rien de son importance par la cession des deux communes de Villardebelle et de la Caunette.

Je vais avoir l'honneur de vous lire, Messieurs, le texte de la loi.

2e PROJET,

TENDANT *à distraire la section de Palem de la commune de Saint-Barthélemy, pour la réunir à la commune d'Eygurande-Gardedeuil* (Dordogne).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La section dite de Palem est distraite de la commune de Saint-Barthélemy, canton de Monpont, arrondissement de Ribérac, département de la Dordogne, et réunie à celle d'Eygurande-Gardedeuil, même canton, même arrondissement, même département.

La limite entre ces deux communes est fixée

conformément au tracé de la ligne D, E, F, G, H, I, coloriée en 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 distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons, d'après les ordres du Roi, saisir la Chambre d'une mesure législative destinée à régulariser la situation d'une section de commune du département de la Dordogne, qui, actuellement, se trouve dépendre de deux municipalités.

La section de Palem, qui est celle dont il s'agit, dépend en effet légalement de la commune de Saint-Barthélemy, mais par l'effet d'une tolérance qui remonte à 1789, et qu'expliquent les anciens rapports et la situation topographique de cette section, c'est à Eygurande-Gardedeuil que ses habitants se rendent pour l'accomplissement de leurs devoirs religieux, pour l'ensevelissement de leurs morts et, ce qui est plus grave, pour leur inscription sur les registres de l'état civil.

Cette tolérance prouve évidemment l'union intime qui a toujours existé entre les habitants de

Palem et ceux d'Eygurande-Gardedeuil, et pour satisfaire aux besoins des populations, il convient de rendre la section de Palem une dépendance légale de la commune d'Eygurande-Gardedeuil.

La commune de Saint-Barthélemy ne perdra que 110 hectares et vingt-quatre habitants, qu'elle ne possède même que nominativement, et cette perte ne peut avoir aucune importance pour cette municipalité qui administre un territoire populeux et étendu.

Nous espérons donc que vous accorderez votre approbation au projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous lire le texte, déjà adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 25 avril 1846.

3e PROJET,

TRNDANT *à distraire une section de la commune de Chalagnac pour la réunir à la commune d'Église-Neuve* (Dordogne).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le polygone coté C au plan annexé à la présente loi est distrait de la commune de Chalagnac, canton de Vergt, arrondissement de Périgueux, département de la Dordogne, et réuni à la commune d'Église-Neuve, même canton.

En conséquence, la limite entre les communes de Chalagnac et d'Église-Neuve est fixée confor-

mément au tracé du liséré A B teint en jaune 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,

La commune de Chalagnac, département de la Dordogne, administre une section dont la position topographique est très-éloignée du centre de la commune. Les quatre hameaux que cette section renferme sont à cinq kilomètres de distance du chef-lieu, et le conseil municipal de Chalagnac a reconnu d'abord lui-même combien il serait avantageux pour leurs habitants d'être placés sous l'administration d'une municipalité plus facilement accessible.

Les inconvénients de la circonscription actuelle ont également été reconnus par les autorités administratives et par les conseils électifs du département et de l'arrondissement, qui, tous, ont proposé de réunir les quatre hameaux dont il s'agit à la commune d'Eglise-Neuve, dont ils sont fort rapprochés, et où ils trouveront tous les éta-

blissements publics, dont la longueur du trajet à parcourir ne leur permet pas actuellement de profiter. Le conseil municipal de Chalagnac, en changeant plus tard d'opinion, n'a présenté aucun motif qui pût infirmer son premier vote. Son vote négatif nous met seulement dans la nécessité de recourir au pouvoir législatif pour la solution de cette affaire. La Chambre des Députés a déjà, dans sa séance du 25 avril 1846, donné son approbation à la mesure qui doit modifier la circonscription des deux communes de Chalagnac et d'Eglise-Neuve. Nous venons, d'après les ordres du Roi, soumettre également cette mesure à vos délibérations.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi.

4e PROJET,

TENDANT *à distraire la commune de Lasfaillades du canton de Brassac, pour la réunir au canton d'Anglès* (Tarn).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La commune de Lasfaillades est distraite du canton de Brassac, arrondissement de Castres, département du Tarn, et réunie au canton d'Anglès, même arrondissement.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Nous venons soumettre à la Chambre un projet de loi tendant à distraire la commune de Lasfaillades du canton de Brassac, arrondissement de Castres, département du Tarn, pour la réunir au canton d'Anglès, même arrondissement.

Ce changement de circonscription territoriale est le complément d'une mesure législative déjà adoptée par la Chambre et d'après laquelle les communes de Margnès-d'Anglès et de Margnès-de-Brassac doivent être réunies en une seule commune qui dépendra du canton de Brassac.

Comme le canton d'Anglès est un des plus faibles du département, il fallait nécessairement compenser la perte que cette réunion doit lui faire subir, et c'est dans ce but que les autorités administratives et les conseils électifs ont proposé de lui attribuer la commune de Lasfaillades.

Cette commune a le plus grand intérêt à dépendre du canton d'Anglès, car toutes ses relations la rattachent à ce chef-lieu, auquel elle est déjà unie pour l'exercice du culte.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi déjà adopté par la Chambre des Députés, dans sa séance du 25 avril 1846.

il n'y aura aucune inquiétude à concevoir sur la solvabilité des débiteurs de l'indemnité. Mais quand la source appartiendra à des particuliers, il n'en sera pas toujours de même. Qui peut assurer qu'à la fin des travaux dommageables qu'ils auront fait exécuter sur le terrain d'autrui, ces particuliers seront en état de payer l'indemnité? Si considérables que soient les établissements qui servent à l'exploitation de la source, n'est-il pas possible que des hypothèques en absorbent la valeur? Ce cas sera très-rare, on en convient; mais sous peine de manquer de prudence, le législateur doit croire qu'il sera fait abus de la loi. Pour éviter l'inconvénient que l'on prévoit, il serait à propos d'ajouter à l'article 3 du projet du Gouvernement une disposition qui obligerait les propriétaires de la source, quand elle appartiendra à des particuliers, de fournir, avant l'exécution des travaux, une caution qui garantirait le paiement de l'indemnité.

Voici, Messieurs, les raisons qui ont déterminé votre commission à ne point admettre cette proposition :

Ce n'est pas en se plaçant aux extrémités d'une question qu'on a le plus de chances pour arriver à la meilleure solution. En toutes choses, la vérité se tient dans la moyenne région, et c'est surtout quand il s'agit d'étudier ou de prévoir le caractère et la portée d'une loi, qu'on doit le plus se mettre en garde contre cette disposition de l'esprit qui tend à en exagérer les conséquences ou à les suivre trop curieusement dans les hypothèses les plus improbables. Ramené aux simples effets qu'il est

naturellement destiné à produire, le projet de loi est beaucoup moins hostile qu'on ne le suppose au droit de propriété. En décidant que les sources d'eaux minérales pourront être l'objet d'une déclaration d'utilité publique, il obéit à une nécessité incontestable. Or, cette déclaration ne pouvant conduire ici à l'expropriation, il faut bien, sous peine de la laisser impuissante et stérile, qu'elle aboutisse aux moyens de faire respecter la chose qui sera reconnue être d'utilité publique. Se borner à interdire sur le terrain d'autrui les travaux qui auraient pour effet de détourner ou d'altérer la source, ce serait ne la protéger qu'à demi. Dans beaucoup de cas il importe à sa conservation que des conduites, des aqueducs soient pratiqués sur les propriétés voisines pour empêcher ses eaux de se perdre ou de s'altérer par le mélange avec d'autres eaux.

Rester en deçà ou faire moins, c'est tout compromettre : ou il faut que la protection aille jusque là, ou elle sera incomplète et inefficace.

Sans doute il s'ensuit qu'une lourde servitude pèse sur les propriétés voisines; mais oublie-t-on que, dans la lutte de l'intérêt général et de l'intérêt privé, c'est à ce dernier de céder? Oublie-t-on qu'ici la servitude est imposée non pas au profit d'une propriété particulière, mais bien au profit d'une chose déclarée d'utilité publique? La condition d'assujettissement est nouvelle, dit-on; elle a quelque chose d'insolite qui la distingue, en l'aggravant, des services fonciers ordinaires. Mais il faut s'attendre qu'il en sera plus d'une fois ainsi :

le vaste mouvement qui entraîne la société dans la voie des innovations, l'audace des entreprises, l'imprévu des inventions, le besoin matériel du bien-être de plus en plus répandu, l'ensemble même de nos institutions, tout paraît annoncer que les exigences de l'intérêt public se produiront de jour en jour sous des formes nouvelles et correspondant à de nouveaux sacrifices exigés de l'intérêt privé. — Combien de lois déjà, depuis un demi-siècle, ont atteint la propriété par des modifications reconnues nécessaires et dont plus anciennement on ne soupçonnait même pas l'utilité?

Après tout, le projet de loi n'a pas, à beaucoup près, la portée qu'on lui suppose : il ne donne pas aux préfets, comme on l'a paru croire, la faculté arbitraire d'interdire ou d'autoriser toutes sortes de travaux sur le terrain d'autrui ; il laisse au droit de propriété tous ses usages légitimes, il n'empêche ni de planter, ni de construire, ni même de creuser des puits ou des caves, il s'oppose seulement à ce que des fouilles soient faites ou des tranchées ouvertes dans le dessein d'atteindre les sources et de les détourner ou de les altérer.

D'une autre part on ne saurait croire que de grandes et dommageables entreprises puissent jamais être autorisées sur les propriétés environnantes. Tout se réduira le plus souvent à des travaux destinés, par des moyens simples et peu coûteux, à maintenir le cours régulier des eaux de la source et à les empêcher de s'égarer et de s'altérer. L'expérience de ce qui se passe depuis longues années

dans le voisinage des sources les plus fréquentées atteste que la loi ne saurait avoir une application plus inquiétante.

Il est supposable alors que l'indemnité aura bien rarement de l'importance. Mais dût-elle en avoir, il n'est pas à craindre que le payement en puisse être jamais compromis par l'insolvabilité du débiteur. En effet la déclaration d'utilité publique ne s'appliquéra très-certainement qu'aux sources dont l'efficacité aura été bien constatée, et qui dès lors s'exploitent déjà dans des établissements renommés. Or presque tous les grands établissements, tels que *Vichy*, *Plombières*, *Bourbonne*, *Néris*, *Bourbon-l'Archambault*, sont déjà la propriété de l'Etat, et parmi les autres, les plus considérables (1) appartiennent à des communes ou à des hospices. Quant aux établissements particuliers, il n'en est guère que trois, *Gréaulx*, *Uriage* et *le Vernet*, qui aient réellement de l'importance.

Bien que, dans une pareille situation, il soit contre toute probabilité que les créanciers de l'indemnité soient jamais exposés au danger de n'en être pas payés, si, cependant, il arrivait que des travaux fussent demandés dans l'intérêt d'un établissement particulier qui n'offrirait pas de garanties suffisantes, il est évident que l'administration ayant le droit de refuser son autorisation, aurait

---

(1) Mont-d'Or, Saint-Amand, Bagnères-de-Luchon, Balaruc, Aix, Eaux-Bonnes, Eaux-Chaudes, Cambo, Cauterets, Saint-Sauveur, Niederbronn, Luxeuil, les Bains (Vosges), Bourbon-Lancy et Ussat.

IMPRESSIONS

Nº 70.

—

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. MESNARD, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la conservation des sources d'eaux minérales.

MESSIEURS,

L'intérêt qui s'attache à la propriété et à la conservation des sources d'eaux minérales faisait sentir depuis longtemps la nécessité de les placer sous l'abri d'une législation suffisamment protectrice. Des événements récents, en mettant en péril l'existence de quelques-uns de nos grands établissements, ont rendu cette nécessité plus pressante. Et quand, à cette occasion, il a été judiciairement constaté que les mesures de police en vigueur et le droit commun sont également

* Cette commission était composée de MM. ANISSON-DUPERRON, le baron DE CROUSEILHES, le baron FEUTRIER, GAY-LUSSAC, le baron GIROT DE L'ANGLADE, MESNARD, le comte DE SAINTE-HERMINE.

impuissants pour prévenir et pour réprimer les plus dommageables entreprises, on conçoit que le Gouvernement ait dû se préoccuper d'un état de choses aussi fâcheux et aviser au moyen d'en faire cesser les inconvénients.

C'est dans ce dessein qu'a été présenté le projet de loi que vous avez confié à notre examen.

Votre commission, comprenant toute l'importance des innovations introduites par ce projet de loi, n'a rien négligé de ce qui pouvait lui en faire nettement apprécier le principe et les conséquences.

Dès l'abord elle a vu deux intérêts, l'un et l'autre également respectables, non-seulement en présence, mais en lutte, et dans une telle position respective, que rien ne pouvait être accordé à l'un sans que ce ne fût au préjudice de l'autre : d'une part l'intérêt public qui demande protection pour les sources d'eaux minérales menacées par les entreprises d'une avide concurrence ; d'une autre part l'intérêt privé qui, invoquant les immunités du droit de propriété, résiste aux nouveaux sacrifices qu'on lui veut imposer.

Un tel antagonisme qui ressort nécessairement des dispositions du projet, était fait pour intéresser votre commission et pour attirer sa plus sérieuse attention. Dans une matière aussi épineuse où, à côté des problèmes qui ont fait douter la science, se trouvent des questions qui sont devenues un sujet de grave controverse tantôt en théorie, entre les jurisconsultes, tantôt, dans l'application même, entre la cour de cassation et le conseil

d'État, il était permis d'hésiter ; et vous admettrez sans peine que votre commission ait dû se trouver plus d'une fois divisée.

En acceptant l'honneur de vous rendre compte de ses travaux, je me suis imposé le devoir de reproduire fidèlement les traits principaux de la discussion, et de vous faire connaître les objections de ceux de nos honorables collègues dont l'opinion n'a pas prévalu; car bien qu'elles n'aient pas été acceptées, ces objections me paraissent avoir trop d'autorité pour pouvoir être passées sous silence.

En lui-même le principe du projet de loi ne pouvait être contesté, et nous nous sommes trouvés unanimes pour reconnaître que de nouvelles dispositions législatives sont nécessaires pour mettre les sources d'eaux minérales à l'abri des dangers dont leur existence est menacée. Il nous a paru que la déclaration d'utilité publique appliquée à celles dont les propriétés curatives ont été constatées, était une mesure légitime et suffisamment justifiée par la nature des choses. On a paru craindre, il est vrai, que les avantages qu'assure l'exploitation de ces sources aux localités qui en sont pourvues, ne devinssent l'occasion de nombreuses réclamations pour obtenir de l'administration que des eaux dont les qualités seraient fort contestables, fussent déclarées chose d'utilité publique. Des exemples ont été cités de sources dont les eaux ne contiennent aucun principe médicinal, et qui n'en attirent pas moins un grand nombre de visiteurs.

Il a été répondu, et cette réponse nous a paru satisfaisante, que les précautions indiquées par l'article 1er sont de nature à empêcher qu'il ne soit fait abus de la déclaration publique; qu'on ne saurait croire que l'administration, procédant d'après les attestations des hommes de l'art, et sur les données d'une enquête régulière où tous les intérêts auront le droit d'être entendus et débattus, puisse jamais être induite en erreur sur le degré d'efficacité des eaux, et sur la nécessité d'en protéger la conservatiou par des mesures exceptionnelles.

Une fois le principe de l'article 1er admis par la commission, il semblait qu'elle dût ne pas faire de difficulté pour en accepter les conséquences. Mais il n'en a pas été ainsi, et un grave dissentiment s'est manifesté au sujet des dispositions contenues dans l'article 2, lesquelles ne sont cependant que la mise en œuvre du principe posé dans l'article 1er.

Déjà en 1837, lors de la discussion dans les Chambres d'un premier projet de loi sur cette matière, les mêmes difficultés s'étaient présentées. On avait vu avec beaucoup de défaveur l'établissement de ces servitudes vagues et arbitraires qui semblent imposer à la propriété un sacrifice hors de proportion avec les intérêts qu'il s'agit de protéger. On était frappé surtout de l'inconvénient de laisser toutes les propriétés qui environnent la source, exposées, dans un rayon indéterminé, à la menace d'une servitude d'autant plus inquiétante qu'il est plus difficile d'en prévoir l'atteinte et les

effets. De très-bons esprits avaient pensé alors à faire cesser les inconvénients de cette incertitude par l'emploi d'un système de périmètres qui aurait eu pour avantage de préciser le régime de la servitude, d'en restreindre les résultats dans une enceinte déterminée, et de libérer ainsi toutes les propriétés placées en dehors de cette enceinte.

Ce système, qui tout récemment encore a trouvé de nouveaux partisans dans une autre Chambre, n'a pas manqué d'attirer l'attention de votre commission, mais un nouvel et sérieux examen n'a fait que confirmer à ses yeux la valeur des motifs qui en avaient fait écarter la proposition.

Nous avons compris que, soit qu'on procédât par une délimitation générale et *à priori* applicable à tous les établissements, soit qu'on eût recours à des tracés répondant aux conditions géologiques de chaque source, on se trouverait toujours en présence de difficultés insolubles.

Lorsque la science se confesse impuissante pour déterminer d'une manière précise l'enceinte au delà de laquelle les forages ou travaux analogues pourraient être exécutés sans préjudice pour les sources ; lorsque même elle ne peut pas rendre un compte rigoureux de l'origine et du parcours souterrain des eaux minérales, et que tout paraît annoncer que les nappes d'eau qui alimentent certains puits artésiens ont leur point de départ à des distances considérables, à trente ou quarante lieues quelquefois, on se demande qui pourrait, sans témérité, tracer autour d'une source d'eaux minérales le cercle où devraient se renfermer les pro-

hibitions et les autorisations de l'article 2 du projet, et en dehors duquel aucune fouille ne pourrait plus avoir pour effet de nuire à la source et d'en intercepter les veines alimentaires?

Ces objections ont paru déterminantes à la commission, qui, après avoir définitivement écarté le système des périmètres, comme impraticable, a eu à se demander si, pour épargner à la propriété les servitudes gênantes que lui prépare le projet de loi, il ne serait pas plus simple d'en revenir nettement aux conséquences directes de la déclaration d'utilité publique qui, d'ordinaire, aboutit à l'expropriation. Dans cet ordre d'idées, toutes les propriétés voisines des sources resteraient libres; tous les genres de travaux y seraient permis; seulement, s'il arrivait qu'à la suite de certains travaux, les veines de la source fussent coupées ou détournées, le propriétaire de cette source aurait le droit de s'emparer, par voie d'expropriation, des eaux que le nouvel œuvre aurait fait couler ou jaillir sur le terrain d'autrui.

Il est très-vrai, a-t-on répondu, que ce mode d'opérer conserve au droit de propriété toutes ses prérogatives; mais n'est-ce pas au préjudice de l'intérêt général et de la conservation des sources? Il peut arriver en effet que par suite de travaux imprudemment conduits ou malicieusement entrepris sur un terrain voisin, les eaux de la source éprouvent une altération irréparable, ou soient détournées de telle sorte qu'elles ne puissent plus ensuite être ramenées à leur cours primitif. Quel secours offrirait alors au propriétaire de la source

l'expédient de l'expropriation ? Que lui servirait d'avoir le droit d'aller revendiquer ses eaux, comme une sorte d'épaves sortie de sa possession, s'il ne pouvait plus en alimenter les établissements élevés à grands frais dans le voisinage de la source corrompue ou abandonnée? Y aurait-il justice à exiger de lui qu'il fût encore tenu, par suite de l'expropriation, de payer une indemnité au voisin qui lui aurait causé un si grave préjudice ?

Ainsi votre commission a été, par la force des choses, conduite à reconnaître que les atteintes portées à l'aménagement et au régime des eaux minérales, pouvant en certains cas déterminer un dommage irréparable, leur conservation ne saurait être suffisamment garantie que par un ensemble de mesures tout à la fois préventives et répressives.

Il restait à savoir si le projet de loi se renfermait à cet égard dans de justes limites.

Au premier aspect, on est tenté de croire qu'il va beaucoup trop loin et qu'il ne tient pas assez compte du droit de propriété. A l'inverse du droit commun, disait-on au sein de votre commission, le projet de loi veut non-seulement que le propriétaire qui, en creusant dans son fonds, y trouve une source, ne puisse pas en jouir ; mais encore qu'il lui soit interdit d'entreprendre tous les travaux qui pourraient avoir pour résultat la découverte ou la rencontre de cette source. A cette première dérogation au droit commun, le projet en ajoute une autre ; il impose aux propriétaires, à

quelque distance de la source qu'ils soient placés, l'obligation de souffrir sur leurs fonds, peut-être dans leur enclos, dans leurs parcs, que sait-on? même sous leurs maisons d'habitation tous les travaux qui seront jugés nécessaires à la conservation des eaux. Assurément c'est placer la propriété dans une condition toute nouvelle d'assujettissement; c'est constituer au profit du fonds où naît la source et au préjudice d'un grand nombre de propriétés environnantes une prédominance qui aura pour effet certain de diminuer la valeur de ces propriétés et pour effet possible de s'exercer de la manière la plus gênante et la plus vexatoire.

Si l'on est forcé d'admettre que les sources d'eaux minérales ne peuvent être conservées qu'à une si dure condition, au moins faut-il que la loi prenne toutes les précautions nécessaires pour que le préjudice souffert par les fonds assujettis soit, dans tous les cas, réparé par une indemnité suffisante. Peut-être même serait-il à propos que l'indemnité fût préalable, puisque les nouveaux sacrifices qu'on exige de la propriété peuvent être d'une telle importance qu'ils aient plus de rapport avec l'expropriation qu'avec l'exercice d'une servitude ordinaire. S'il y a trop de difficultés pour faire régler l'indemnité avant la confection des travaux et pour en ordonner le payement préalable, il importe du moins que ce payement soit toujours garanti. Le projet de loi ne pourvoit pas suffisamment à cette nécessité. Sans doute dans tous les cas où la source sera la propriété de l'État, des départements, des communes ou des hospices,

celui de ne l'accorder que sous condition. Elle ne manquerait pas, en pareil cas, d'exiger du propriétaire de la source une caution ou un cautionnement qui répondrait du payement de l'indemnité. M. le Ministre de l'agriculture et du commerce n'a pas hésité à affirmer à votre commission que c'est dans ce sens que le Gouvernement entendait faire exécuter la loi, et qu'à cet effet les instructions les plus précises seraient adressées aux préfets des départements.

Suffisamment éclairée sur ce point, la commission a eu à se prononcer ensuite sur le mérite de la disposition qui renvoie devant les tribunaux le règlement de l'indemnité. Cette attribution de compétence a été contestée : on y a vu une dérogation marquée aux lois du 28 pluviôse an 8, et du 16 septembre 1807, et un démenti donné à la constante jurisprudence du conseil d'État; on a soutenu qu'il fallait maintenir avec soin l'application du principe, qui, en cette matière, attribue la compétence aux tribunaux ou à l'autorité administrative, selon que les indemnités sont dues à l'occasion d'une expropriation ou par suite de dommages temporaires et réparables; que dans le système du projet de loi tout se réduisant à l'établissement de certaines servitudes et à l'exécution de travaux publics qui n'entraîneraient qu'un dommage accidentel et de peu de durée, il convenait de laisser aux conseils de préfecture le règlement de l'indemnité; qu'en agir autrement, ce serait jeter la confusion dans cette partie si importante de notre législation, qui a pour objet de contenir

dans leurs limites respectives le pouvoir judiciaire et le pouvoir administratif.

Il est très-vrai, et la majorité de votre commission s'est empressée de le reconnaître, que les entreprises d'utilité publique ne peuvent modifier la propriété que de deux manières, en la faisant sortir des mains du propriétaire ou en atténuant sa valeur par un dommage plus ou moins durable. Il est très-vrai encore qu'en cas d'expropriation, les lois de 1810 et de 1843, renvoient devant les tribunaux pour le règlement de l'indemnité, et que d'autres lois attribuent tout aussi expressément à l'autorité administrative le droit de régler les indemnités dans tous les cas où les travaux n'ont occasionné que des dommages temporaires.

Mais cette distinction ne suffit pas à tout; elle ne répond pas à toutes les éventualités, et c'est précisément en raison de cette insuffisance que se sont élevées, dans la jurisprudence, de graves controverses entre la cour de cassation et le conseil d'État. Il est en effet des atteintes portées à la propriété qui, sans avoir le caractère de l'expropriation proprement dite, lui font éprouver autre chose qu'un dommage passager, et qui causent une telle diminution dans la valeur du sol, qu'elles ont le même résultat que si l'on eût pris une partie de l'immeuble égal au montant de la moins value. Cet effet nécessaire de la *dépréciation continue* semble justifier l'opinion des jurisconsultes qui l'assimilent à une expropriation partielle, et qui décident qu'en pareil cas l'indemnité doit être réglée par les tribunaux.

Votre commission éprouverait peut-être quelque embarras si elle était obligée de se prononcer au sujet du dissentiment qui, sur ce point, met en opposition la cour de cassation et le conseil d'État: elle se félicite de n'avoir pas un tel parti à prendre et de pouvoir placer en quelque sorte sur un terrain neutre la question de compétence que soulève le projet de loi.

Il lui a paru que les servitudes dont le projet menace les propriétés voisines des sources n'auront pas pour résultat de causer simplement un dommage momentané, et qu'elles pourront au contraire, en certains cas, affecter un caractère de permanence et de perpétuité, qui, atteignant la propriété dans son produit ou son mode d'exploitation, la frappe d'une dépréciation constante. Or le conseil d'État, d'accord ici avec la cour de cassation, reconnaît lui-même qu'en pareil cas le règlement de l'indemnité appartient aux tribunaux. Plusieurs ordonnances l'ont ainsi décidé, et notamment celle du 6 mars 1828. « Considérant, « porte cette ordonnance, qu'il s'agit d'un *service* « *foncier imposé à perpétuité* sur un fonds infé- « rieur, par suite de travaux publics, que cette « question ne rentre dans aucune des lois prévues « par les lois du 20 pluviôse an 8 et 16 septembre « 1807, et que par conséquent le règlement des « indemnités dues à raison de ladite servitude ne « peut être fait que par les tribunaux. »

Les conséquences du projet de loi pouvant aboutir à l'établissement de services fonciers imposés à perpétuité pour la conservation des sour-

ces, il nous a paru que la compétence des tribunaux n'était plus contestable. Nous avons été confirmés dans cette opinion par les dispositions de la loi du 29 avril 1845 sur les cours d'eaux et les irrigations, qui renvoie également devant les tribunaux le règlement des indemnités qui pourraient être dues au propriétaire du fonds où des travaux ont été opérés pour attirer les eaux sur un autre fonds.

Toutes ces difficultés écartées par le résultat d'une discussion approfondie, votre commission n'a plus été arrêtée par aucun dissentiment dans l'examen qu'elle avait à faire des autres parties du projet de loi. Cet examen n'ayant soulevé aucune controverse sérieuse, je crois devoir me borner à vous dire que nous avons successivement donné notre complète adhésion à l'article 4 qui accorde au Gouvernement le droit d'exproprier la source mal exploitée; à l'article 5 qui confirme le principe posé par l'arrêté du Directoire du 25 floréal an 7; à l'article 6 qui donne une sanction à ce principe ainsi qu'aux dispositions de l'article 2, et, enfin, à l'article 7 qui, en raison de la nature des intérêts engagés dans les contestations sur la propriété des sources d'eaux minérales, en attribue la connaissance et le jugement aux tribunaux ordinaires.

Ainsi, la majorité de votre commission a été amenée, après de vives discussions, à reconnaître que le projet de loi, en répondant aux exigences d'une évidente nécessité, pourvoit avec efficacité à la conservation des sources d'eaux minérales, et

le fait à l'aide de moyens qu'il faut accepter comme conséquences légitimes d'un principe qui trouve lui-même sa justification dans les hautes considérations de l'intérêt général.

J'ai l'honneur, en conséquence, de vous proposer, au nom de votre commission, d'adopter le projet de loi dans les termes où il vous est présenté.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Président DE GASCQ, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit additionnel de 450.000 fr. pour l'inscription des pensions militaires en 1846.

MESSIEURS,

Le Ministre de la guerre vient, chaque année, demander aux Chambres le crédit additionnel destiné à pourvoir à l'insuffisance de la somme de 1.050.000 fr., à laquelle la loi de finance limite depuis longtemps le chiffre des nouvelles pensions militaires à inscrire au Trésor.

Cet usage, qui semble déroger à la règle d'après laquelle les crédits du budget devraient toujours être en rapport avec les besoins ordinaires du service, est né de l'extension qu'avaient prise les pensions militaires par suite des événements de

---

* Cette commission était composée de MM. le baron DOGUEREAU, le président DE GASCQ, le comte DE HAM, le comte DE LA RIBOISIÈRE, le comte DE LA TOUR-MAUBOURG, le comte DE MONTGUYON, le baron ROEDERER.

1814 et de 1830. Après qu'on se fut résigné aux sacrifices qu'exigèrent longtemps ces événements, on dut calculer quel devait être en dehors de leur influence, le chiffre annuel des pensions nouvelles à inscrire; ce chiffre devint la limite provisoire du crédit annuel, sous la réserve de pourvoir extraordinairement aux besoins dont la nécessité serait justifiée.

Le crédit additionnel demandé pour 1846 est de 450.000 francs, somme égale à celle qui avait été demandée pour les années antérieures à 1845; pour cette dernière, il avait été de 600.000 fr., mais cette augmentation de 150.000 francs s'appliquait à une nature toute spéciale de pensions, celles auxquelles ont droit, conformément à l'ordonnance du 11 août 1830, confirmée par la loi du 19 mai 1834, les officiers qui faisaient partie de l'ancienne garde royale ou de la maison militaire de Charles X; le nombre de ces pensions qui avait été, par année, de 59 en moyenne, s'était élevé en 1846, en vertu de droits acquis, à 141; cette cause était accidentelle; elle n'est pas de nature à se reproduire. On voit en effet dans les documents mis sous nos yeux, que le nombre des officiers de cette catégorie, qui était en 1830 de 1.134, se trouvait réduit, au 1er janvier 1846, à 188, dont les droits à la pension ne seront complétement éteints qu'en 1856.

La demande du crédit additionnel dont il s'agit est justifiée par des états qui établissent, ainsi qu'il suit, la situation au 5 avril de cette année, de la liquidation des pensions à inscrire en 1846.

1203 pensions liquidées à la somme de.	742.495 fr.
142 pensions en cours de liquidation, dont le montant s'élève, sauf révision, à	93.465
308 pensions en instance, dont le montant est évalué à.	188.759
Total du 5 avril 1846	1.024.719 fr.
A cette somme on ajoute celle à laquelle on présume devoir s'élever les pensions à liquider pendant les neuf derniers mois de l'année.	475.281
Et l'on arrive ainsi à la somme de.	1.500.000 fr.
Égale à celle du crédit primitif de.	1.050.000
Augmentée du crédit additionnel demandé de.	450.000
	1.500.000 fr.

Cette appréciation ne repose sur aucune donnée positive; si même il fallait calculer la somme des pensions à liquider pendant les huit derniers mois de l'année, d'après celle des pensions liquidées provisoirement ou définitivement au 5 avril, on arriverait à un chiffre supérieur au crédit sur lequel vous avez à statuer; mais le montant des pensions à inscrire annuellement est de sa nature fort éventuel. Si le Gouvernement ne peut repousser les demandes qui lui sont adressées après l'âge

et le temps de service déterminés par la loi, il est lui-même en droit d'obliger à la retraite les officiers qui, bien qu'ayant acquis le droit, n'en réclament pas l'exercice, et nous croyons qu'il use de ce droit avec modération ; toutefois votre commission exprimera ici le vœu que le Gouvernement n'appelle qu'avec la plus grande réserve à des grades supérieurs des officiers qui touchent à l'époque de la retraite, et dont l'avancement n'a souvent d'autre résultat que d'élever le chiffre de leur pension.

Nous dirons, en terminant, qu'un tableau spécial, mis sous les yeux de votre commission, offre la preuve que la charge encore si pesante des pensions militaires et des traitements de réforme, tend incessamment à s'alléger, et que, malgré les droits nouveaux auquels il y a lieu de satisfaire, le chiffre de la décroissance annuelle, bien qu'étant depuis 1844 inférieur à celui des années précédentes, s'élève encore, en moyenne, depuis 1835, à plus de 920.000 fr.

Nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

MPRESSIONS

N° 72.

—

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 9 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DESROYS, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à un échange d'immeubles conclu entre l'État et la dame Champy.

MESSIEURS,

Dès le 7 du mois de novembre de l'année 1837, M. Champy (Bernard-Michel), ancien maître de forges dans le département des Vosges, écrivait au Ministre des finances pour lui demander à échanger les bâtiments et terrains dits les Hautes-Chaumes et les Chaumes de Frayé, contre une portion de bois d'une valeur égale à prendre dans la forêt domaniale de Framont.

M. Champy demandait que, dans le cas où il n'y aurait pas lieu à faire échange, il fût procédé à l'abornement de ses propriétés avec celles de l'Etat.

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE BEAUMONT, le comte DE BONDY, le comte DE CHASTELLUX, le comte DESROYS, le comte DE MORNAY, le comte DE NOÉ, le comte DE TILLY.

Les pièces du dossier qui ont été examinées avec soin par chacun des membres de votre commission lui ont démontré que M. Champy, entraîné par d'autres soins, ne retirait pas, de la propriété qu'il désirait échanger, les revenus qu'elle devait produire, et l'administration des forêts, plus vigilante, semait des sapins sur les terres de M. Champy restées sans valeur.

A toutes les époques de cette demande d'échange, l'administration des forêts a émis un avis favorable. L'administration des domaines, sans contester les avantages de l'échange, a blâmé les estimations faites jusqu'en 1839, estimations qui portaient l'étendue de la propriété Champy à 585 hectares seulement, et la valeur à 30.400 francs. Les 22 hectares des bois de l'Etat demandés en échange étaient estimés le même prix.

Le 14 janvier 1840, une décision ministérielle a ordonné une nouvelle estimation.

L'expertise a démontré que les fermes avaient été estimées au-dessous de leur valeur, et que l'administration s'étant approprié 52 hectares sur les chaumes offerts en échange, ces mêmes chaumes contenaient 637 hectares au lieu de 585. La propriété totale de M. Champy a été évaluée à 86.923 francs 46 centimes, c'est-à-dire 136 francs l'hectare, y compris les bâtiments des deux fermes.

Les experts ont ensuite procédé à l'estimation des 22 hectares demandés en échange. Pour arriver à une juste appréciation de la valeur, ils ont estimé séparément la charpente, le bois de sciage

et le sous-sol; par ce moyen, ils sont arrivés à un résultat de 85.842 francs 76 centimes, déduction faite des frais de garde qui ont été capitalisés afin de les déduire de la valeur foncière.

Par jugement du tribunal de Saint-Dié en date du 22 janvier 1841, il a été prononcé une séparation de biens entre madame Prost, épouse Champy, et son mari, qui, le 3 avril de la même année lui a vendu la propriété qu'il voulait échanger.

Le 9 février 1842, madame Champy a demandé d'être admise, au lieu et place de son mari, pour continuer les démarches à faire afin d'arriver à consommer l'échange; la dame Champy a eu soin de joindre à sa demande l'autorisation de son mari et les pièces constatant son acquisition.

Le 26 septembre 1842, M. le directeur des domaines dans le département des Vosges reconnaît que les titres de propriété et de cession à la dame Champy sont réguliers, mais il combat l'expertise faite en 1840 comme ayant trop évalué les propriétés Champy, et déclare l'échange inadmissible.

Le 12 novembre de la même année, l'inspecteur des forêts dans le département des Vosges fait un rapport pour combattre l'avis de M. le directeur des domaines. Le 23 du même mois le travail de l'inspecteur est approuvé par M. le conservateur.

Le 26 décembre 1842 le préfet du département des Vosges donne un avis favorable à l'échange, et prend pour base de son opération le procès-verbal d'expertise.

Le 14 avril 1843, le conseil d'administration

des domaines admet les rectifications faites aux observations du directeur des domaines du département des Vosges, reconnaît l'exactitude des pièces justificatives, engage M. le Ministre des finances à consommer l'échange.

Le 28 mars 1844, l'administration des forêts a demandé à entrer en possession des échanges de suite, afin de pouvoir loger des gardes dans les bâtiments et s'occuper des semis à faire sur les terres.

Le 8 juin 1844, le directeur-général de l'administration des domaines conclut à ce que l'échange soit consommé, sauf à stipuler, dans le contrat à passer, que la dame Champy s'oblige à payer, sans recours contre l'Etat, les indemnités qui pourraient être dues aux fermiers à raison de leur éviction.

La différence qui existe entre l'estimation des propriétés à échanger est de 1.080 fr. 70 cent., au profit de la dame Champy, qui a renoncé à recevoir cette plus value. Madame Champy indemnisera à ses frais les fermiers si cela est nécessaire, pour mettre de suite l'administration des forêts en possession des propriétés échangées. L'État conserve la jouissance du chemin qui traverse la partie de la forêt de Framont donnée en échange.

La rédaction de l'acte notarié vous est soumise, elle n'a plus besoin que de votre approbation pour être entièrement consommée. Votre commission voyant dans cet échange un véritable avantage pour l'État, m'a chargé de vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Comte DE MURAT, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen de quinze Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires ou à des emprunts votés par douze départements, par la commune de Montjean (Maine-et-Loire), et par la ville de Saint-Germain-en-Laye.

5e PROJET. (Côte-d'Or.)

MESSIEURS,

Aux termes de la loi de 1838, un asile d'aliénés a été construit à Dijon (département de la Côte-d'Or).

Les travaux autorisés se montent à. . . . . 446.627f. 27c.

Les travaux exécutés se sont élevés à 509.581 51

---

* Cette commission était composée de MM. le comte DE MURAT, le président BOULLET, CHEVANDIER, le duc DE CHOISEUL-PRASLIN, le marquis DE RAIGECOURT, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE, MARTELL.

Cette augmentation de 62.954 fr. 24 c. se trouve justifiée par des motifs d'urgence et de sécurité publique.

A la somme dépensée de . . .	509.581 fr.	51 c.
il a fallu ajouter pour acquisitions de terrains, de mobilier et de grilles, celle de.	130.615	4
	640.196	55
Les ressources disponibles n'étant que de..	558.031	25
il y a un déficit de	82.165	30

Pour combler ce déficit, ou plutôt cette insuffisance, le conseil général de la Côte-d'Or a voté, pour l'exercice 1847, une imposition extraordinaire d'un centime et demi au principal des quatre contributions directes, qui ne produira que 55.500 francs. Mais le conseil général a pensé qu'elle suffirait, dans l'espoir qu'il pourrait être pourvu au surplus sur le fonds commun.

C'est donc une imposition extraordinaire de 55.500 dont l'autorisation est demandée.

Votre commission, Messieurs, a reconnu que si, d'un côté, le département de la Côte-d'Or supporte déjà une charge de deux centimes jusqu'en 1851, de l'autre, il sera dégrevé, dès 1847, des centimes perçus pour les travaux des prisons de Beaune et pour ceux du cadastre qui sont achevés.

M. le Ministre des finances a déclaré, en outre, que le rapport du total de l'impôt foncier au revenu territorial est dans ce département au-dessous

de la moyenne; que les recouvrements y sont plus qu'au courant, et les frais de poursuite presque nuls.

Ces divers motifs, joints à l'utilité des travaux et à la convenance de les solder entièrement, ont déterminé votre commission à vous proposer l'adoption du projet de loi.

6e PROJET. (Côtes-du-Nord)

Le département des Côtes-du-Nord est un des plus considérables du Royaume par sa superficie et sa population. L'importance et la richesse de son littoral exigent impérieusement une grande facilité de communication avec l'intérieur pour le bien-être de tous. Aussi des vœux unanimes appellent-ils l'amélioration des routes dans ces contrées. Le conseil général s'en est rendu l'organe à sa dernière session en demandant à pourvoir à cette amélioration si impatiemment attendue, au moyen 1° d'un emprunt de 1.400.000 francs, dont le taux d'intérêt ne pourrait dépasser quatre et demi pour cent, et qui serait exclusivement affecté aux travaux d'achèvement et d'amélioration des routes départementales actuellement classées, ou à classer selon le vœu du conseil général; 2° d'une imposition extraordinaire de cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pendant trois années, à partir de 1847, et de six centimes pendant dix ans, à partir de 1850. Le produit de cette imposition devra être exclusivement affecté au remboursement et

au service des intérêts de l'emprunt de 1.400.000 fr.

Le mode combiné de l'emprunt et de l'imposition extraordinaire permettra de pousser les travaux avec vigueur et d'arriver plus promptement à l'amélioration des quinze routes classées, dont le parcours est de 427.582 mètres, et dont environ le quart est à réparer ou à construire.

L'insuffisance des ressources ordinaires et le petit nombre de centimes dont est grevé ce département, sa bonne situation au point de vue de la relation entre l'impôt foncier et le revenu territorial, comme à celui de l'état des recouvrements, sont des motifs puissants en faveur du projet de loi dont votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption.

7e PROJET. (Finistère.)

Des quatorze routes départementales du Finistère, toutes achevées ou votées, une seule, la dernière et la plus importante, a encore besoin d'un crédit de 126.000 fr.

Il y serait pourvu au moyen 1° d'une somme de..... 96.000 fr.
résultant d'une imposition extraordinaire de 2 cent. pour 1847 et 1848.

2° D'une somme de..... 36.000
provenant de ressources départementales.

Total.... 132.000 fr.

Il y aurait même un excédant de 6.000 fr. qui serait appliqué à un point spécial de la route n° 9, conformément au vœu du conseil général et à l'article 2 du projet.

Ainsi le département aurait à payer en 1847 et 1848 deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, et en outre :

5 cent. de 1846 à 1850;
3 cent. de 1851 à 1852;
2 cent. de 1853 à 1856.

La charge sera donc de sept centimes en 1847 et 1848, mais elle n'a rien d'exorbitant et entrera, après ces deux années, en progression décroissante. Il est à remarquer d'ailleurs qu'avant 1839 le département du Finistère n'avait supporté aucune charge extraordinaire, et qu'il est dans la meilleure situation sous le rapport des recouvrements.

Votre commission, Messieurs, n'hésite donc pas à vous proposer de sanctionner le projet de loi.

8e PROJET. (Loiret.)

La loi du 11 juin 1842 a autorisé le département du Loiret à emprunter 400.000 fr. pour les travaux de ses routes départementales, et à s'imposer extraordinairement, pendant six ans, à partir de 1844, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pour le produit en être affecté au remboursement de l'emprunt et aux travaux des routes.

Mais ces ressources sont insuffisantes, et une somme de 664.000 fr. est encore nécessaire pour

compléter le système des communications départementales.

Le conseil général demande donc une nouvelle imposition extraordinaire de trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pour trois années, à partir de 1847, afin d'assurer l'exécution des travaux les plus urgents.

Le département du Loiret supporte 8 centimes 84 centièmes extraordinaires dont la perception ne doit aller qu'en 1848 pour trois centimes, et en 1849 pour les cinq autres centimes. La situation financière de ce département ne s'oppose donc pas à ce que le vœu du conseil général soit favorablement accueilli. Les frais de poursuite y sont peu élevés, bien que les recouvrements y présentent un léger arriéré de trois quarts de douzième, et que le rapport du total de l'impôt foncier au revenu territorial y dépasse la proportion moyenne.

Votre commission, Messieurs, frappée surtout de cette considération qu'à partir de 1850 aucune charge ne pèse sur le département du Loiret, et convaincue de l'utilité des travaux dont l'achèvement est réclamé, a l'honneur de vous proposer de donner votre adhésion au projet de loi.

9e PROJET. (Maine-et-Loire.)

Les lois de 1837, 1842, 1843 et 1845 ont successivement autorisé le département de Maine-et-Loire à créer des ressources extraordinaires pour les travaux de ses routes départementales;

mais ces sacrifices sont insuffisants, et plus de 2 millions sont encore nécessaires à l'achèvement de ces voies de communication.

Le produit des impositions extraordinaires étant employé en partie au remboursement d'emprunts récemment contractés, et, d'un autre côté, les ressources ordinaires du département étant absorbées presque en entier pour des services importants, le conseil général a reconnu la nécessité de créer des ressources nouvelles, et a demandé l'autorisation 1° de faire un emprunt de 480.000 fr. pour faire face aux besoins les plus urgents; 2° de s'imposer extraordinairement, pendant six ans, à partir de 1848, dix centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, pour assurer le remboursement et le service des intérêts de l'emprunt.

Cette combinaison d'emprunt et d'imposition extraordinaire, employée dans plusieurs départements, en permettant d'imprimer une plus grande célérité aux travaux, a l'avantage de produire en définitive une notable économie; car tout le monde sait quel accroissement de dépenses résulte de la détérioration des routes qui restent longtemps en construction.

L'imposition nouvelle ne prendra cours qu'à la cessation de celle autorisée par la loi de 1837. D'ailleurs, la situation financière du département de Maine-et-Loire est des meilleures, et enfin l'urgence des travaux est reconnue.

Nous avons l'honneur, en conséquence, de vous demander de sanctionner le projet de loi.

10e PROJET. (Manche.)

La loi du 23 juin 1840 a autorisé le département de la Manche à emprunter une somme de 1.100.000 fr., applicable aux travaux de ses routes départementales, et à s'imposer extraordinairement, pendant sept ans, à partir de 1841, cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, afin de pourvoir au remboursement de l'emprunt et au service des intérêts.

L'emprunt a été réalisé intégralement, et dès le principe le produit de l'imposition extraordinaire a été régulièrement affecté au service des intérêts. Mais cette imposition devant durer deux années encore, on peut calculer qu'après le remboursement et le payement d'intérêts de l'emprunt, il restera libre une somme d'environ 155.000 fr., que le conseil général a émis le vœu de consacrer aux travaux des routes départementales. Toutefois, une telle affectation ne serait pas régulière si une disposition législative ne venait modifier en ce sens la loi du 23 juin 1840 : c'est cette régularisation qu'a pour objet le projet de loi qui est soumis à la Chambre, et dont nous avons l'honneur de lui proposer l'adoption.

11e PROJET. (Meurthe.)

L'insuffisance des ressources ordinaires du département de la Meurthe, pour les besoins de ses routes départementales, a nécessité une imposition

de trois centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, à partir de 1844. La loi du 15 juin 1843 a autorisé cette mesure, qui a suffi pour mettre toutes les routes à l'état d'entretien, mais non pour terminer les travaux considérables et urgents réclamés plus particulièrement par les routes anciennement classées, sur lesquelles il a fallu se borner à faire ce qui était strictement nécessaire pour prévenir l'interruption de la circulation.

C'est pour compléter ce système de viabilité que le conseil général demande la prolongation, pendant trois nouvelles années, de l'imposition extraordinaire qui expire en 1846.

La situation financière étant satisfaisante sous tous les rapports dans ce département, votre commission, Messieurs, a pensé que rien ne s'opposait à la prolongation demandée, la seule charge dont soit grevé le département de la Meurthe. Elle a donc l'honneur de vous proposer de donner votre adhésion au projet de loi.

12e PROJET. (Nièvre.)

L'instruction primaire est en arrière dans la Nièvre, faute de ressources. Aussi le département fut-il autorisé, par la loi du 3 août 1844, à s'imposer extraordinairement, pour 1845, un centime additionnel aux quatre contributions directes, dans le but de donner des secours aux communes pour la construction de maisons d'école. Cette mesure eut pour effet d'imprimer une impulsion

salutaire aux conseils municipaux jusque-là retenus par la crainte de rester livrés à leurs propres forces. Des demandes d'acquisition ou de construction se multiplièrent, et l'élan fut donné. Mais il serait fâcheux aujourd'hui, dans l'intérêt de l'instruction primaire comme dans celui de la justice distributive, de s'arrêter et de ne pas aider les communes qui n'ont pas encore de maison d'école. Cent quarante sont dans ce cas, et pour qu'elles en soient pourvues, une somme de 700.000 fr. est jugée nécessaire. C'est pour satisfaire à ce besoin réel que le conseil général demande l'autorisation de renouveler, en 1847, et dans le même but, l'imposition que la loi du 3 août 1844 avait créée pour 1845.

Bien que la situation financière soit difficile dans ce département, il est à remarquer cependant que si depuis 1840 il a été grevé de vingt-huit centimes pendant les quatre premières années, il l'a été seulement de vingt-six centimes pendant les deux dernières, et qu'en 1847 il n'aura à en supporter que vingt-deux, y compris le centime extraordinaire de l'instruction primaire.

Cette décroissance des charges, jointe à la convenance et à l'incontestable utilité de la dépense dont il s'agit, a frappé votre commission, qui n'hésite pas, Messieurs, à vous proposer de sanctionner le projet de loi.

13e PROJET. (Seine-et-Marne.)

La loi du 5 août 1844 a autorisé le département de Seine-et-Marne 1° à emprunter 250.000 francs, applicables aux travaux de ses routes départementales; 2° à s'imposer extraordinairement deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes pour 1846, et cinq centimes pendant les années 1847, 1848 et 1849; le produit de cette imposition devant être affecté tant au remboursement de l'emprunt qu'aux travaux des routes.

Mais par suite du traité passé entre le préfet et l'administration de la caisse des dépôts et consignations, les quotités et les époques de remboursements ont été fixées de telle sorte qu'il ne resterait plus au département, pendant chacune des années 1847, 1848 et 1849, que 126.000 francs à employer aux travaux des routes dont l'achèvement est plus impérieusement exigé dans une contrée si voisine de la Capitale, et dont les communications sont si actives.

Dans cette situation, le conseil général demande l'autorisation de faire un nouvel emprunt de 120.000 francs, dont le remboursement et le service d'intérêts seraient assurés au moyen des deux derniers termes de l'imposition créée par la loi du 5 août 1844.

La situation financière du département de Seine-et-Marne ne devant éprouver aucune modification par l'effet de cette mesure si favorable à ses intérêts, votre commission, Messieurs, n'hésite pas à vous proposer l'adoption du projet de loi.

14e PROJET. (Commune de Montjean.)

Le projet de loi dont il s'agit est d'une nature heureusement tout exceptionnelle. Voici les faits:

Les habitants de la commune de Montjean (Maine-et-Loire) participèrent, en 1817, au pillage des grains commis sur les territoires des communes de Montjean et de Montrelais.

Sur la demande des tiers intéressés, diverses condamnations judiciaires ont été prononcées, pour ce fait, contre la commune de Montjean qui, se refusant à prendre les mesures nécessaires pour se libérer, conformément aux règles en vigueur sur la matière, a laissé arriver la charge qui pèse sur elle, du chiffre de 12.281 francs 42 centimes (capital des condamnations prononcées), à celui de 33.267 francs 75 centimes, par l'accumulation des frais et des intérêts.

Il faut enfin mettre un terme à un tel état de choses. D'après l'article 39 de la loi du 18 juillet 1837, lorsqu'un conseil municipal n'alloue pas de fonds pour une dépense obligatoire, il doit y être pourvu au moyen d'une contribution extraordinaire, établie par une ordonnance du Roi dans les limites du maximum fixé annuellement par la loi des finances, et par une loi spéciale si la contribution doit excéder ce maximum.

Or, on ne saurait ajourner à plus de cinq ans la libération entière de la commune de Montjean, et, en divisant l'imposition extraordinaire en cinq annuités pour couvrir la dépense totale de 33.267 fr.

75 centimes, le nombre des centimes additionnels serait d'environ 43 ou 44 par franc du principal des contributions afférentes aux personnes qui doivent la supporter. Une loi spéciale est donc nécessaire.

Un rôle avait été dressé à cet effet par le conseil municipal de Montjean, et une délibération de 1840 en avait approuvé la rédaction. Mais plus tard, le conseil municipal rapporta les délibérations précédentes, et entra dans la voie de résistance où il persévère aujourd'hui.

Tel est l'état des choses.

Messieurs, la loi du 10 vendémiaire an 4, qui rend les communes responsables des désordres et des dommages qu'elles n'ont pas empêchés, a, comme toutes les lois pénales, un caractère affligeant; mais, comme elles, elle est fondée sur une grande nécessité sociale, et l'on n'en saurait arrêter le cours sans danger.

Nous avons déploré l'obstination avec laquelle le conseil municipal de Montjean s'est refusé à subir une peine légalement encourue, et dont la commune ne pouvait s'affranchir. Mais en même temps nous devons exprimer notre regret que l'administration ait laissé cette peine si longtemps suspendue, chaque jour de retard devant avoir le double inconvénient d'atténuer l'efficacité de son application, et d'augmenter progressivement une charge devenue très-lourde aujourd'hui.

Votre commission, Messieurs, pénétrée de ces considérations diverses, a reconnu que si l'application des lois était toujours un devoir, ce devoir

devenait plus impérieux encore quand il se rattachait à des intérêts d'ordre social et de sécurité publique. Elle vous propose donc, avec tristesse, mais avec résolution, l'adoption pure et simple du projet de loi.

15e PROJET. (Saint-Germain-en-Laye.)

Le conseil municipal de la ville de Saint-Germain-en-Laye, Seine-et-Oise, demande l'autorisation d'emprunter une somme de 200.000 francs, pour faire face à des dépenses extraordinaires et urgentes, applicables aux objets suivants :

1° Restauration et consolidation de l'église paroissiale qui menace de s'écrouler. . .	130.000 fr.
2° Reconstruction des bâtiments des écoles chrétiennes et augmentation d'une propriété à cette destination. .	20.000
3° Renouvellement des conduites forcées amenant les eaux des sources à Saint-Germain.	35.000
4° Solde des travaux exécutés pour l'installation de la mairie, dans l'hôtel de La Rochefoucault, et l'établissement de la salle d'asile.	15.000
Total.	200.000 fr.

Mais en présence de ces besoins nouveaux, il existe encore d'anciennes charges et des engagements, notamment l'obligation contractée par la ville de Saint-Germain de donner une subvention de 200,000 francs pour concourir à l'établissement

d'un chemin de fer atmosphérique. Dans cette situation elle est obligée de reculer le remboursement de l'emprunt dont il s'agit. Ce remboursement serait fait en cinq ans, à partir de 1856 inclusivement, au moyen d'un prélèvement de 40.000 fr. sur les revenus ordinaires de la ville, à laquelle il resterait encore environ 25.000 fr. spéciaux à consacrer chaque année à ses services extraordinaires. La ville de Saint Germain a fait depuis longtemps de grands travaux et d'importantes améliorations qu'elle est parvenue à solder avec ses seuls revenus. Elle a payé, en moins de vingt années, 1.300.000 fr., et ne doit plus que 183.000 fr. Cette situation qui témoigne de la bonne administration de la ville de Saint-Germain, offre assurément toutes les garanties suffisantes pour un emprunt de 200.000 fr.

De l'examen attentif du budget de cette ville et de la vérification des comptes pour les cinq années, de 1840 à 1844, il résulte que les recettes ordinaires se sont élevées en moyenne à 204.660 f. 54 c.

Que pendant le même laps de temps les dépenses ordinaires ont été en moyenne de.	134.198	11
D'où il résulte un excédant annuel de recette de	70.462	43

Cette situation financière permet donc à la ville de Saint-Germain de prélever facilement l'annuité destinée au remboursement du capital de l'emprunt, au service des intérêts, et d'avoir une réserve à la fin de l'opération.

Ainsi, d'une part, l'urgence constatée des tra-

vaux, de l'autre, la certitude bien établie des moyens de libération, ont déterminé votre commission, Messieurs, à vous proposer l'adoption du projet de loi.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 11 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. BARTHE, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'emprunt grec.

MESSIEURS,

Le Gouvernement du Roi a soumis à vos délibérations un projet de loi déjà voté par la Chambre des Députés, et destiné à ouvrir au Ministre des finances un crédit de 527,241 francs, à l'effet de pourvoir, à défaut du Gouvernement de la Grèce, au payement du semestre, échu le 1er mars 1846, des intérêts de l'emprunt négocié le 12 janvier 1833.

Votre commission a été unanime pour vous proposer l'adoption de ce projet de loi, et elle m'a chargé de vous exposer sommairement les motifs de sa proposition. Ces motifs se rattachent à quel-

---

* Cette commission était composée de MM. le baron DE VENDEUVRE, LEBRUN, le comte SÉBUSIER, le vicomte Victor HUGO, ANISSON-DUPERRON, BARTHE, le baron FABVIER.

pouvait-on craindre que les recettes eussent été présentées avec exagération.

La garantie donnée par les trois Etats dut se réaliser de nouveau : l'Angleterre et la Russie émirent une portion de la troisième série; la France laissa intact ce qui lui restait de cette série, et paya sur les fonds du Trésor.

En présence de ce mouvement rétrograde dans les finances de la Grèce, les trois Puissances crurent devoir faire souscrire une convention à la date du 14 septembre 1843, qui, en résultat, n'était autre chose que la reproduction partielle de l'article 12 du traité de 1832. La Grèce affectait au service de l'emprunt les recettes effectives du trésor provenant de la perception des droits de douanes et du timbre, et, en cas d'insuffisance, une partie des produits des taxes directes; mais le lendemain même de cette convention, et avant qu'elle fût ratifiée, l'administration qui l'avait consentie fut détruite, et des événements dès longtemps prévus permirent d'espérer, sous le Roi Othon, l'établissement d'un gouvernement libre et national.

Après ces événements, les Puissances ne pressèrent point la ratification de la convention ; c'eût été compromettre, par une telle exigence, les efforts de la Grèce et de son Roi pour opérer l'œuvre toujours si difficile d'une transformation politique.

Dans cet état de choses, le projet de loi qui vous est présenté n'est susceptible d'aucune objection ; au fond, c'est l'exécution des engagements contractés en 1832 ; et quant au mode de paye-

ment, c'est l'application de la loi de 1838.

Votre commission, en proposant de voter la dépense, n'a pas demandé au Gouvernement du Roi de provoquer de nouvelles mesures pour assurer le remboursement de ses avances. La France est riche et puissante; elle n'en doit pas moins, sans doute, avec l'esprit d'ordre et de conservation qui préside à l'administration de la fortune publique, veiller à ce qu'aucune partie de cette fortune ne soit inutilement compromise; sous ce point de vue, la prospérité de la nation grecque, la consolidation de cette nation, son avenir, sont la garantie financière la plus sûre. Mais nous dirons aussi que le point de vue financier nous a paru le moins considérable de tous. Au-dessus de la question d'argent se trouve l'intérêt politique, qui veut que la Grèce se maintienne nation, et nation indépendante, et au-dessus de l'intérêt politique, quelque élevé qu'il soit, se place un intérêt de civilisation que la France a voulu servir en prenant une noble initiative.

Personne n'a oublié l'enthousiasme qui de la France s'étendit à toute l'Europe, et qui donna un appui moral si efficace aux premiers efforts de la Grèce pour rejeter l'esclavage et redevenir une nation. Les Gouvernements suivirent cet élan. Après les souscriptions privées vinrent les subsides publics. Après de nobles dévouements personnels se montra l'intervention des flottes et des armées; le sentiment public devint la politique de la France, et cette politique reste avouée par la raison d'État.

Mais ce n'était pas tout d'avoir relevé l'antique patrie des arts et de la civilisation, d'avoir replacé la Grèce au rang des nations, il fallait aider ses efforts pour se constituer, pour s'organiser ; il faut encore aujourd'hui lui donner le temps d'attendre des bienfaits de la paix intérieure le développement des richesses dont elle possède les éléments.

Telle a été la politique du Gouvernement français. Au lieu d'épuiser les dernières ressources de l'emprunt pour le payement des intérêts échus, elle a réservé ces ressources pour la Grèce elle-même ; elle s'en est servie pour doter la banque d'Athènes, qui a déjà rendu de véritables services ; elle pourrait plus tard s'en servir pour soutenir les essais qui seraient faits dans le but déterminé d'une utilité incontestable.

Ainsi, sans chercher, sans entendre acheter une influence, sans vouloir gêner en rien la liberté d'action qui appartient à une nation indépendante, nous donnons appui à un peuple que tant de causes de sympathie et d'affinité portent vers nous. Notre protection est désintéressée, et notre concours n'est déterminé que par des intérêts qu'un grand État peut avouer.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 12 mai 1846.

PROJET DE LOI

RELATIF

AUX CHEMINS DE FER DE L'OUEST ;

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

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons ordonné et ordonnons que le projet de loi adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 5 mai 1846, 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.

Il sera établi un chemin de fer de Paris à Cherbourg par Evreux et Caen, avec embranchement sur Rouen.

ART. 2.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à coucéder directement aux sieurs comte de Breteuil, duc de Plaisance, Edouard Blount et Auguste Michelet, au nom de la compagnie qu'ils représentent, conformément aux listes de répartition qui devront être déposées par eux au ministère des travaux publics, le chemin de fer de Caen sur Paris et sur Rouen, aux clauses et conditions du cahier des charges coté A, annexé à la présente loi.

ART. 3.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement aux sieurs Emile Pereire, Adolphe d'Eichtal et Tarbé des Sablons, au nom de la compagnie qu'ils représentent, conformément aux listes de répartition qui devront être déposées par eux au ministère des travaux publics, le chemin de fer de Versailles à Rennes par Chartres, le Mans, Sillé le Guillaume et Laval, avec embranchements du Mans sur Caen, et de Chartres sur Alençon, aux clauses et conditions du cahier des charges coté B, annexé à la présente loi.

ART. 4.

La concession autorisée par l'article précédent ne pourra être accordée qu'après dissolution et liquidation des deux compagnies des chemins de fer de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche, et qu'autant que la valeur relative de l'actif et du passif de chacune des deux compagnies, et le prix

pour lequel leurs actions seront comptées dans la formation du fonds social de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, auront été déterminés, d'après les règles établies par le traité intervenu entre ces deux compagnies, à la date du 4 février 1845, et par les deux traités du 15 avril 1846, lesquels resteront annexés à la présente loi.

Les formalités préliminaires prescrites par le paragraphe précédent, devront être remplies dans le délai de six mois, à dater de la promulgation de la présente loi.

La convention qui sera passée, et les statuts de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, seront homologués en même temps par ordonnance royale.

ART. 5.

Dans le cas où les formalités prescrites par l'article précédent n'auraient pas été accomplies dans le délai fixé au paragraphe 2 du même article, le Ministre des travaux publics est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, à l'adjudication du chemin de fer de Versailles à Rennes et de ses embranchements, conformément au cahier des charges coté C, annexé à la présente loi.

ART. 6.

Le rabais de l'adjudication ne portera que sur la durée de la concession du chemin de Versailles à Rennes.

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 soixante ans.

Le délai ci-dessus fixé courra à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

ART. 7.

Les travaux de raccordement des chemins de fer de Versailles avec celui de Versailles à Chartres, seront exécutés conformément aux lois du 11 juin 1842 et du 19 juillet 1845.

Un crédit de deux millions de fr. (2.000.000 fr.) est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846, en sus du crédit déjà alloué par la loi du 26 juillet 1844.

ART. 8.

Une somme de cinquante millions de francs (50.000.000 fr.) est affectée à l'établissement du chemin de fer de Chartres à Rennes.

ART. 9.

Sur l'allocation mentionnée en l'article précédent, il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1846, un crédit de trois millions de francs (3.000.000 fr.), et sur l'exercice 1847, un crédit de six millions de francs (6.000.000 fr.).

ART. 10.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la

présente loi, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1842.

FAIT au palais de Neuilly, le dimanche 10 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le projet de loi que le Roi nous a donné l'ordre de soumettre à vos délibérations, et qui vient de recevoir l'assentiment de la Chambre des Députés, a pour objet d'étendre à la région de l'ouest le bienfait des chemins de fer.

Cette région, qui est située entre la Seine et la Loire d'une part, entre la Manche et l'Océan de l'autre, se compose de treize départements.

Le développement de son littoral maritime est de plus de 1.000 kilomètres, sur une longueur totale de 2.400 pour toute la France. C'est sur ce littoral que se trouvent les grands arsenaux maritimes de Lorient, Brest et Cherbourg; les ports de commerce de Caen, de Nantes; les ports de pêche de Granville, Saint-Malo et Saint-Brieuc, et une foule de ports secondaires. Dans l'intérieur de ce vaste périmètre existent des villes importantes, telles que Chartres, Évreux, Lisieux, Alençon, le Mans, Laval et Rennes. La surface du territoire est sillonnée par des cours d'eau sur lesquels sont situés des établissements industriels dont quelques-uns ont acquis déjà une haute importance; enfin cette région de la France concourt pour une grande part à l'approvisionnement

de la Capitale, qui à son tour lui renvoie les produits de son commerce et de son industrie.

Cette région, disons-nous, dont l'étendue est si considérable, qui n'a encore et qui ne peut avoir qu'un faible développement de voies navigables, n'a été dotée par la loi du 11 juin 1842, que du seul chemin de fer de Paris à Nantes. Depuis cette époque, qui est cependant bien rapprochée de nous, l'utilité, la nécessité des chemins de fer se sont manifestées de plus en plus, et on reconnaît aujourd'hui que, partout où il existe des populations agglomérées de quelque importance et des courants d'affaires et de voyageurs, il faut dès ce moment se préparer, pour un avenir plus ou moins prochain, à y ouvrir ces voies nouvelles de communication.

En examinant avec attention la carte de la vaste contrée dont nous venons de décrire les principales limites, et en cherchant à bien apprécier ses besoins et ses intérêts, on reconnaît qu'on pourra donner une satisfaction complète à ces besoins et à ces intérêts en faisant communiquer :

Paris avec les départements de la Bretagne, et avec ceux de la haute Normandie;

Les départements de la Normandie avec ceux de la Bretagne ;

La haute avec la basse Normandie;

Enfin les côtes de la Manche avec le bassin de la Loire.

Nous avons recherché, Messieurs, avec une grande attention le moyen de résoudre ce pro-

blème multiple, et nous pensons l'avoir trouvé par l'établissement des lignes suivantes;

Ligne de Paris sur Caen avec prolongement ultérieur sur Cherbourg;

Ligne de Paris sur Rennes et qui un jour sera prolongée sur Brest;

Ligne de Paris sur Alençon;

Ligne de Caen sur Rouen;

Ligne de Caen sur le Mans, et qui, dans un avenir plus ou moins éloigné, se portera, soit sur Angers, soit sur Tours pour atteindre le bassin de la Loire.

De ces différentes lignes, dont plusieurs auront d'ailleurs des parties communes, une seule, celle de Paris à Rennes, sera exécutée pour le moment dans le système de la loi du 11 juin 1842. Nous devrons l'ouverture des autres (sauf les prolongements réservés) aux efforts et aux capitaux de l'industrie privée.

C'est ainsi, Messieurs, qu'avec des sacrifices qui seront renfermés dans de justes limites, et avec l'assistance de l'esprit d'association, nous parviendrons à réaliser pour une des plus vastes contrées du territoire, le bienfait de ces voies rapides qui donneront une si heureuse impulsion à son agriculture, à son industrie et à son commerce, et qui, par une réaction inévitable, influeront nécessairement sur la prospérité de la France entière.

Après cet exposé général, qui nous a permis de poser nettement la question que nous avions à résoudre, nous allons entrer dans quelques détails sur le tracé des différents chemins et sur les

conditions diverses des concessions que nous vous proposons de sanctionner par le projet de loi soumis à votre examen.

La ligne de Paris à Caen viendra s'embrancher sur le chemin de fer de Rouen en amont du souterrain de Rolleboise. A partir de ce point d'embranchement, elle se portera sur Évreux, passera par Serquigny, Bernay, Lisieux, Mezidon, et arrivera à Caen : on nous avait proposé de rattacher cette ligne au chemin de Rouen à Saint-Pierre de Vouvray en passant par Louviers. Mais de Serquigny à Louviers on rencontre des terrains très-difficiles; on aurait à percer de longs tunnels, à creuser des tranchées profondes, à subir des pentes considérables, et d'ailleurs le trajet de Caen sur Paris aurait été assez notablement allongé. Le tracé que nous vous prions d'adopter met à profit une assez grande longueur d'une ligne déjà exécutée, diminue ainsi les frais de la nouvelle voie à ouvrir, lui assigne à peu près le plus court trajet qu'on puisse lui donner, et d'ailleurs présente l'avantage toujours considérable de diriger la voie de fer par les points principaux que touche aujourd'hui la voie de terre.

La ligne de Paris sur Rennes doit suivre le chemin déjà en cours d'exécution de Versailles à Chartres qui, lui-même, se lie aux chemins de fer exécutés entre Paris et Versailles. Mais, à partir de Chartres, on pouvait la diriger soit par Alençon, soit par le Mans, et une très-vive controverse s'est élevée à ce sujet. Si le chemin de Caen à Paris fût venu s'embrancher à Louviers sur

le chemin de Rouen, nous n'aurions pas dû hésiter à choisir le point de passage d'Alençon; mais nous avons dit les motifs graves qui ont dû nous déterminer à placer moins au nord le point de soudure des chemins de Caen et de Rouen. Dès lors naissait pour nous l'obligation de reporter également un peu plus vers le midi le tracé du chemin de Rennes, et de le faire passer par le Mans. Nous voulons, Messieurs, appeler à notre aide les capitaux privés. L'État, réduit à ses seules ressources, ne pourrait aborder l'exécution de tous les chemins dont le pays réclame l'établissement. L'assistance de l'industrie particulière lui est indispensable. Il faut dès lors placer cette industrie dans des conditions qu'elle puisse accepter, et nous devons éviter d'ouvrir les voies de fer sur des lignes trop rapprochées qui se feraient une concurrence fatale, et dont le choix découragerait certainement les capitalistes. C'est ce motif, Messieurs, dont vous apprécierez, comme nous, l'importance, qui nous a conduit à diriger le chemin de Rennes par Chartres et le Mans. Mais, d'autre part, et par une juste compensation, nous adoptons, entre le Mans et Laval, le point de passage de Sillé de préférence à celui de Sablé, qui aurait entraîné un nouvel allongement qu'il est possible d'éviter. Sablé doit se trouver un jour sur la ligne qui se prolongera du Mans sur Angers, et cette ville appartient plutôt à un nouveau chemin de Nantes qu'au chemin de Paris à Rennes. Toutefois, Messieurs, en décidant ainsi que le chemin de Rennes passera par le

Mans, il nous a paru juste d'assurer une compensation à la ville d'Alençon. Cette ville ne pouvait pas rester isolée de la sphère d'action de la Capitale, et nous proposons de la rattacher à cet immense foyer de consommation, au moyen d'un embranchement qui prendrait son origine sur le chemin de Rennes, au point dit de la Louppe, qui se porterait ensuite au nord de Mortagne, et passant par ou près Néauphle et Séez, viendrait aboutir à Alençon.

Quelques personnes auraient désiré que la ligne d'Alençon se détachât de la ligne de Rennes à un point situé entre Versailles et Rambouillet et fût ensuite dirigée par Dreux, Verneuil et l'Aigle. On aurait ainsi créé un second chemin de Rennes, un peu plus court que celui que nous proposons d'adopter. Mais d'abord, il aurait fallu construire une plus grande longueur de chemin qu'en plaçant à la Louppe l'origine de l'embranchement, et de plus les motifs qui dans l'intérêt de l'exécution du chemin direct de Caen sur Paris nous avaient déterminé à choisir pour le chemin de Bretagne le passage par le Mans de préférence au passage par Alençon, devenaient ici bien plus graves et bien plus puissants, puisque la ligne de Dreux et de Verneuil aurait été plus voisine encore du chemin de Caen, et lui aurait suscité une concurrence plus dangereuse. Nous avons dû combattre cette proposition, et la Chambre des Députés s'est complétement associée a nos vues.

Au delà de Laval le tracé du chemin de Rennes n'a été l'objet d'aucun débat. Un tracé avait été

étudié qui abandonnait la ville de Vitré, mais des explorations nouvelles ont fait reconnaître qu'il était possible de placer ce chef-lieu de sous-préfecture sur la ligne de Laval à Rennes, et nous sommes d'avis de rendre cette condition obligatoire. Dans cette direction les populations agglomérées sont déjà trop peu nombreuses pour qu'on ne s'efforce pas de les toucher et de leur assurer leur part de la prospérité générale du pays.

La ligne de Caen sur Rouen aura un tronc commun avec la ligne de Caen à Paris entre Caen et Serquigny ; elle se détachera à ce point de la ligne principale et se portera sur Rouen par ou près Brionne et Glos-sur-Rille. Les diverses variantes de ce tracé sont trop peu importantes pour mériter de fixer votre attention.

La ligne du Mans sur Caen n'a été l'objet d'aucun débat. Elle doit se séparer de la ligne de Paris à Rennes, par le Mans, en un point qui sera fixé par l'administration. Elle se portera ensuite sur Alençon, Argentan, Saint-Pierre, et viendra se souder à Mezidon au tronc commun des chemins de Caen sur Paris et de Caen sur Rouen.

Nous venons, Messieurs, de décrire les lignes dont l'ensemble compose ce qu'on peut appeler le réseau des chemins de l'Ouest.

Nous avons maintenant à vous entretenir des moyens qui nous ont paru les plus propres à en assurer l'exécution prochaine.

Nous avons partagé ces diverses lignes en deux groupes principaux.

L'un de ces groupes se compose des chemins de

Caen sur Paris et de Caen sur Rouen ; l'autre du chemin de Paris à Rennes avec l'embranchement de la Louppe sur Alençon, et la ligne transversale du Mans sur Caen.

Nous vous proposons de concéder directement le premier groupe à une compagnie qui compte dans son conseil d'administration des personnes dont la puissance financière n'est pas contestable. Nous ne croyons pas devoir discuter ici les mérites spéciaux de la concession directe ou de l'adjudication avec publicité et concurrence. Il nous suffira de dire que le chemin de Caen sur Paris emprunte sur une assez grande partie de sa longueur le chemin de Paris à Rouen, et apportera nécessairement à ce chemin des avantages en compensation desquels la compagnie qui en est concessionnaire doit nécessairement faire à l'intérêt public des sacrifices qui la replaceront dans les conditions générales qu'on impose maintenant à toutes les compagnies. Nous avons cru qu'il était utile de saisir cette occasion de soumettre le chemin de Rouen au droit commun des chemins de fer. Ainsi, l'obligation de fournir à l'administration des postes des convois spéciaux à des prix réduits; de transporter les marins et les militaires au quart du tarif lorsqu'ils se présentent en corps; de donner le passage gratuit à tous les agents préposés à quelque titre que ce soit à la surveillance et à la police du chemin de fer ; de recevoir dans les convois ordinaires les voitures cellulaires à des conditions déterminées ; de n'exiger pour les voyageurs et les provenances du chemin de Caen que le paye-

ment des tarifs spéciaux de ce dernier chemin, enfin de ne plus employer sur tout le parcours du chemin de Rouen pour la troisième classe de voitures, que des véhicules couverts et fermés avec des rideaux ; toutes ces conditions étaient trop importantes, elles intéressaient à un trop haut point les services publics et l'humanité, pour que nous ne nous fissions pas un devoir d'en assurer l'accomplissement.

La compagnie qui sollicitait la concession des chemins de Caen à Paris et de Caen à Rouen a ouvert en conséquence des négociations particulières avec la compagnie de Rouen, et a obtenu de cette compagnie l'engagement de se soumettre à toutes les obligations nouvelles que nous venons d'énumérer. Elle se présentait ainsi devant nous dans des circonstances toutes particulières, qui lui assuraient évidemment la préférence sur toute autre association, et nous avons jugé convenable de traiter provisoirement avec elle. Elle accepte, d'ailleurs, toutes les clauses et conditions des cahiers de charges le plus récemment adoptés par les Chambres, et consent, en outre, à fixer à soixante-douze ans la durée de sa jouissance. Vous trouverez comme nous, Messieurs, que cette rémunération n'est pas excessive. Le chemin de Caen sur Paris, et surtout celui de Caen sur Rouen, présentent d'assez graves difficultés, et si l'on tient compte de l'intérêt des fonds pendant les travaux, le prix du kilomètre ne peut pas être évalué à moins de 380.000 francs. D'un autre côté, les recherches statistiques auxquelles nous nous sommes livré,

et qui sont clairement exposées et résumées dans un rapport remarquable qui vous sera distribué, ne portent pas le produit brut du kilomètre à plus de 29.000 francs, qui se réduisent probablement en revenu net, déduction faite de tous frais d'exploitation, à 15.900 francs, ce qui ne porte qu'à un peu plus de 4 pour 100 l'intérêt annuel du capital, et sur cet intérêt il faut encore prélever la réserve nécessaire pour l'amortissement. Sans doute, Messieurs, l'avenir améliorera la condition de la compagnie; l'activité de la circulation s'augmentera, les frais d'exploitation recevront de l'expérience quelque abaissement. Quoi qu'il en soit, il est certain que, dans l'état actuel des choses, les conditions qui nous sont offertes sont très-modérées, et c'est avec confiance que nous les présentons à votre acceptation.

La Chambre des Députés a jugé à propos d'y ajouter une clause nouvelle dans l'intérêt du chemin de Caen à Paris. Le chemin de Caen, comme vous le savez, comme nous l'avons déjà dit plus d'une fois, s'embranche sur le chemin de Rouen, et doit parcourir, pour arriver à Paris, une assez longue partie de ce chemin. On a voulu que les voyageurs et les provenances du chemin de Caen pussent profiter des abaissements de tarifs que la compagnie de Rouen pourrait effectuer sur la voie qui lui appartient. Un article additionnel a été proposé dans ce sens, et nous nous sommes empressé d'y adhérer.

Le second groupe de chemins qu'il s'agit de concéder se compose, comme nous l'avons déjà

dit, du chemin de Paris à Rennes, de l'embranchement sur Alençon et de la ligne du Mans sur Caen.

De Paris à Versailles les chemins sont déjà concédés, soit sur la rive droite, soit sur la rive gauche, et il est inutile de rappeler ici les conséquences malheureuses de cette double spéculation. De Versailles à Chartres, une loi du 26 juillet 1844 a autorisé le Gouvernement à exécuter les travaux dans le système de la loi de 1842. De Chartres à Rennes, par le Mans, les produits qu'on peut espérer sont trop faibles pour qu'il ne soit pas nécessaire de recourir également à l'application de la même loi, et c'est ce que nous venons, Messieurs, vous proposer. Mais là s'arrêtent les sacrifices du Trésor. Nous laissons à l'industrie privée la charge entière de l'embranchement de la Louppe sur Alençon et de la ligne du Mans sur Caen, ou plutôt du Mans sur Mezidon; car la partie de Mezidon à Caen dépend du chemin de Caen sur Paris, et sera exécutée aux frais de la compagnie de ce dernier chemin. A toutes les époques, Messieurs, on a eu la pensée de venir en aide à la situation fâcheuse des deux compagnies de Versailles, en rattachant à la concession dont elles sont déjà investies celle de l'exploitation du chemin de Rennes. Fidèles à cette pensée, nous avons cherché à mettre ces deux compagnies d'accord entre elles, et à stipuler, vis-à-vis de la compagnie nouvelle formée par leur réunion, les bases d'un traité qui s'appliquerait alors au chemin entier de Paris à Rennes, avec ses annexes. Ici encore nous avons profité de

l'occasion qui se présentait de ramener les deux chemins de Versailles sous l'empire des conditions communes actuellement imposées en ce qui concerne le droit de rachat, le service des dépêches, le transport des agents de surveillance, des militaires, des voitures cellulaires et l'établissement des télégraphes électriques. Nous avons stipulé l'obligation de rapporter, avant la signature de la convention, l'engagement, de la part de la compagnie de Saint-Germain, de se soumettre à des tarifs réduits pour le parcours de la partie commune, et d'effectuer dans la gare de Paris les agrandissements et aménagements que rendra nécessaires la nouvelle circulation qui viendra y affluer. De plus, dans l'intérêt des quartiers de la rive gauche de la Seine, la compagnie nouvelle sera tenue de prolonger le chemin de fer de la rive gauche dans l'intérieur de Paris, jusqu'à une distance d'au moins 700 mètres du boulevard intérieur du Mont-Parnasse, dans l'espace compris entre la rue de Sèvres, la rue de l'Ouest et le jardin du Luxembourg. Dans le cas, toutefois, où ce prolongement exigerait des travaux de consolidation de carrières, nous avons accepté l'obligation de les exécuter aux frais de l'État; mais nous nous sommes assuré à l'avance que cette dépense serait insignifiante.

Enfin, Messieurs, nous avons mis au nombre des charges de la concession, le remboursement en principal et intérêts du prêt de 5 millions accordé à la compagnie de la rive gauche, par la loi du 1er août 1839.

La durée de la jouissance a été fixée à soixante

ans pour le chemin principal, et à soixante-quinze ans pour les embranchements ; et il a été entendu et stipulé que les deux chemins de Versailles, faisant partie intégrante de la ligne principale, rentreront en même temps que cette ligne dans les mains de l'État. Cette durée, Messieurs, n'offre qu'une rémunération bien limitée des dépenses qu'on ne peut pas évaluer à moins de 60 millions, surtout si l'on considère que le produit net moyen du kilomètre ne doit guère dépasser 9.000 francs.

Les deux compagnies de Versailles sont encore des êtres moraux distincts : elles ne pourront se réunir légalement que lorsqu'elles auront pourvu à tous les actes nécessaires pour opérer la dissolution régulière des anciennes sociétés, et leur reconstitution en une société unique. Elles s'obligent d'ailleurs à se soumettre à toutes les conditions des traités qu'elles ont passés à l'avance dans la vue de l'entreprise nouvelle qu'elles veulent aborder, et, pour prévenir toute difficulté, ces traités resteront annexés à la loi.

Toutefois, Messieurs, l'effet des stipulations précédentes peut être soumis à des éventualités qui ne doivent pas retarder indéfiniment les bienfaits attendus par les contrées de l'Ouest. Aussi nous vous proposons de décider que, dans le cas où les formalités nécessaires à la réunion des deux compagnies de Versailles ne seraient point accomplies dans un délai de six mois, le Ministre des travaux publics pourra procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du chemin de Versailles à Rennes et de ses annexes.

Dans ce cas, la compagnie concessionnaire aurait la faculté, ou de traiter avec la compagnie du chemin de la rive gauche ou de se séparer de ce chemin aux abords de la Capitale pour pénétrer dans Paris jusqu'au point que nous avons indiqué ci-dessus, c'est-à-dire à 700 mètres au moins au delà du boulevard intérieur.

Telles sont, Messieurs les Pairs, les dispositions principales du projet de loi important pour lequel nous réclamons avec instance vos suffrages. Il a pour objet, et il aura pour résultat d'assurer à une des plus grandes régions du Royaume, les satisfactions qu'elle espère de votre sympathie et que dans votre sage impartialité, vous ne voudrez pas lui refuser. Indépendamment des voies nouvelles dont il détermine l'ouverture, il fait rentrer des voies anciennement concédées sous des conditions que l'ordre public réclame, et, à tous ces titres, nous pensons qu'il obtiendra votre assentiment.

(Les cahiers de charges seront incessamment distribués.)

[A]

CAHIER DE CHARGES

Pour la concession du Chemin de fer de Caen à Paris et à Rouen.

ARTICLE PREMIER.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Caen à Paris et à Rouen, dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention à intervenir, et de manière que le chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

La section de Mézidon à Caen, commune au chemin de fer du Mans sur Caen, et la station de Caen devront être terminées dans un délai de trois années, sauf le cas de force majeure régulièrement constatée.

ART. 2.

Le chemin de fer s'embranchera sur le chemin de fer de Paris à Rouen, en amont du souterrain de Rollebois; il se dirigera sur Évreux, passera par ou près Conches, Serquigny, Bernay, Lisieux et Mézidon, et arrivera à Caen au point qui sera déterminé par l'administration.

De Serquigny, une branche sera dirigée sur Rouen par ou près Brionne et Glos-sur-Rille, et se rattachera au chemin de fer de Paris à Rouen, avant l'arrivée dans cette dernière ville, au point qui sera fixé par l'administration.

ART. 3.

A dater de l'homologation de la convention, la compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de deux mois en deux mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5.000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

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

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

ART. 4.

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

Sa largeur en couronne est fixée, pour deux voies, à 8 mètres 30 centimètres dans les parties en levées, et à 7 mètres 40 centimètres 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 44 centimètres (1 m. 44 c.) au moins.

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

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes, et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), 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 800 mètres, et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 8 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.

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

Elle devra également, si l'administration n'y voit aucun inconvénient, partager avec la compagnie concessionnaire du chemin du Mans sur Caen, la station de Caen et celle de Mézidon.

Les redevances à payer, dans ces deux cas, par les compagnies des chemins de fer de Caen à Cherbourg et du Mans sur Caen, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration supérieure.

ART. 7.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

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

ART. 8.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin

vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8 m.) pour la route royale, de sept mètres (7 m.) pour la route départementale, de cinq mètres (5 m.) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4 m.) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5 m.) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins; la largeur entre les parapets sera, au moins, de sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.), et la hauteur de ces parapets, de quatre-vingts centimètres (0.80), 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 parapets fixées à l'article 8.

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

ART. 11.

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

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

ART. 12.

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

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

ART. 13.

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

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

ART. 14.

Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins, de plus de trois centimètres (0,03 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 sur 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 sept mètres quarante centimètres (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

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

ART. 18.

Les puits d'airage et de construction des souterrains

ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres 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 30 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'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.

ART. 23.

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

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux ou n'exécuterait pas les travaux selon les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés et ordonner la suspension des travaux, et au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout, sans préjudice de la réception provisoire et définitive attribuée à l'administration par l'article 25 ci-après.

ART. 25.

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

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

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

ART. 26.

Après l'achèvement total des travaux, la compagnie

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

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

ART. 27.

Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la 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'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

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

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

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

ART. 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 centrale du trésor, 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 ciuq millions de francs (5.000.000 fr.) déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 59, à titre de cautionnement, par la compagnie, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement 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 à sa charge dans le délai fixé par l'article 1er, ou de les avoir amenés à moitié de leur achèvement à la moitié de la troisième année, faute également par elle d'avoir achevé la moitié au moins de la section de Mézidon à Caen et de la station de Caen avant la fin de la seconde année, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux comme à l'exécution des autres engagements de la compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

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

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

La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie 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 déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

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

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

Les dispositions de l'article 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 le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

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

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

ART. 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'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

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

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

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents, seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin 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 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 remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les waggons 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 un laps de temps qui ne pourra excéder soixante-douze 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 effec-

tuerait 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, payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30, il payera comme 30 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. FR. C.	TRANSP. FR. C.	TOTAL. FR. C.
	Par tête et par kilomètre.			
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)....	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...	0,03	0 025	0,055
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
	Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
	Par tonne et par kilomètre.			
Poissons.....	Huîtres et poisson frais, à la vitesse des voyageurs....	0,30	0,20	0,50
Marchandises.	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés, huitres et poissons frais (à la vitesse ordinaire des marchandises), poisson salé, beurre. ...	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille,			

	TARIF.	PRIX DE		
		PÉAGE.	TRANSP.	TOTAL.
	Par tonne et par kilomètre.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Marchandises	bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16
	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, cendres, fumier, et engrais.....	0,06	0,04	0,10
Objets divers.	Waggon 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 trainant 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 trainer.			
	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

TARIF.	PRIX DE		
	PÉAGE.	TRANSP.	TOTAL.
Par pièce et par kilomètre.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur. .	0,18	0,14	0,32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

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

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

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

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront,

d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendues exécutoires 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, et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

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

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

ART. 36.

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

ART. 37.

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

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises

immédiatement à l'administration qui prononcera définitivement.

ART. 38.

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

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4.500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3.000) kilogrammes.

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

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5.000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8.000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui 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 (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 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 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie.

La même constatation sera faite sur la demande de l'expéditeur 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 suivront leur remise : toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

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

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

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

ART. 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 quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 33 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 42.

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

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

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

ART. 43.

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

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

ART. 44.

Les dépêches, accompagnées 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.

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

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

Ces convois, destinés au service général de la poste

aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

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

Il sera payé à la compagnie une rétribution qui ne pourra excéder soixante-quinze centimes (75 c.) par kilomètre parcouru par les convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes. Si cette administration emploie plus d'une voiture, la rétribution n'excédera pas vingt-cinq centimes (25 c.) par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être revisées 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 waggons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les waggons 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 waggons 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 waggons 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 des 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 les 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 waggons du chemin de fer.

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

ART. 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 an-

nuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

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

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 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, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, 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'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

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

ART. 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'ojet 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 concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

Art. 51.

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

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

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis où à établir, de faire circuler leurs voitures, waggons et machines sur le chemin de fer de Caen à Paris et à Rouen pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements.

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

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Caen à Paris et à Rouen 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 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, payera 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 de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, 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 (10 pour 100) du prix perçu par la compagnie;

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

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

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 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 les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

ART. 53.

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

ART. 54.

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

ART. 55.

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

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir, et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du Trésor, une somme qui ne pourra excéder quarante mille francs (40.000).

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

ART. 57.

La compagnie sera tenue de rapporter, avant la signature de la convention, le consentement de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen aux conditions ci dessous :

« A dater du jour où le chemin de fer de Caen sur « Paris et Rouen sera livré à la circulation sur toute son « étendue, les articles 40, 42, 43, 44 et 45 du cahier « des charges ci-dessus mentionné seront appliqués au « chemin de fer de Paris à Rouen sur tout son parcours.

« La compagnie de ce dernier chemin sera tenue, en « outre, à dater de l'époque susdite, de n'employer sur « ledit chemin, pour la troisième classe de voitures, que « des voitures couvertes, et fermées avec des rideaux.

« Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets « divers, provenant ou à destination d'un point quel- « conque de la ligne de Caen sur Paris et Rouen, ne « paieront, pour le parcours d'une partie quelconque « du chemin de fer de Paris à Rouen, que les prix fixés « par le tarif spécial du chemin de fer de Caen »

Toute réduction de tarif consentie sur la totalité ou sur une des sections de la ligne de Rouen en faveur des

voyageurs, bestiaux, marchandises ou autres objets transportés de Rouen à Paris, et réciproquement, pourra être déclarée par l'administration supérieure, applicable sur les sections du chemin de fer de Rouen à Paris, parcourues par les voyageurs, bestiaux, marchandises ou autres objets transportés d'une station du chemin de Caen à une station du chemin de Rouen, et réciproquement.

Ces abaissements de tarifs, sous quelque forme qu'ils se produisent, tourneront intégralement au profit du public.

ART. 58.

Les machines ne traînant pas de convoi, les waggons et voitures vides, appartenant à la compagnie du chemin de fer du Mans sur Caen, et circulant sur la section de Mézidon à Caen, seront affranchis de tout péage.

Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers, provenant ou à destination d'un point quelconque du chemin de fer du Mans sur Caen, et parcourant le trajet ci-dessus, de Mézidon à Caen, auront droit à une réduction de 25 p. 100 sur le péage réglé par le présent cahier de charges.

ART. 59.

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

ART. 60.

Avant la signature de la convention, la compagnie sera

tenue de déposer une somme de cinq millions (5,000,000 de francs) en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transferts, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de cinq millions de francs formera le cautionnement de l'entreprise, et sera rendue à la compagnie conformément à l'article 30.

ART. 61.

Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 10 mai 1846.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

[B]

CAHIER DE CHARGES

Pour la concession d'un Chemin de fer de Versailles à Rennes, avec embranchement du Mans sur Caen, et de Chartres sur Alençon.

TITRE PREMIER.

Clauses spéciales au chemin de fer de Versailles à Rennes.

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 Versailles à Rennes, y compris le raccordement de ce chemin avec les deux chemins de fer de Paris à Versailles, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

Art. 2.

Des stations principales seront établies à ou près Versailles, Rambouillet, Épernon, Maintenon, Chartres, Nogent, le Mans, Laval, Vitré et Rennes.

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 la convention à intervenir ne seront toutefois arrêtés par le Ministre qu'après que la compagnie aura été entendue.

ART. 3.

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

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

Cet état comprendra :

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

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

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 desdits 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 waggons 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'Etat 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.

La compagnie pourra être autorisée à n'établir qu'une seule voie entre le Mans et Rennes, avec des gares ou élargissements d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne, mais elle sera tenue de poser la double voie, dès que la nécessité en aura été reconnue par l'administration.

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

ART. 9.

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

Le poids des rails 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 dudit 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 particu-

lières 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-vingt 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 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 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 waggons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

ART. 15.

La compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive indiquée au paragraphe 2 de l'article 3.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails, dans le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toutes classes, soit en waggons 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, waggons 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 dudit 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 sômme pour les objets compris dans la mise à prix.

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

La portion non encore restituée du cautionnement de la première compagnie, deviendra 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 locomo-

tives, les voitures et waggons 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 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, waggons, 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 la 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 an-

nuité 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 dépen-

dances 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, réglera 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'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 waggons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation.

Dans le cas prévu au présent article, la compagnie sera également déchue de la concession des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon : ces embranchements seront 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'État, de faire circuler sur lesdites parties les voitures et waggons 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.

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux, ou n'exécuterait pas les

travaux suivant les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés, et ordonner la suspension des travaux, et, au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra ; le tout sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive des travaux.

Les frais de la surveillance ci-dessus réglée 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'État.

Le traitement des 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 centrale du Trésor, à Paris, une somme qui ne pourra excéder cinquante 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. 30.

La livraison des travaux à la charge de l'État, conformément à l'article premier du présent cahier des charges, devra être faite à la compagnie pour la section de Versailles à Chartres, y compris les raccorde-

ments avec les deux chemins de Versailles, dans le délai de trois ans, et, pour la section de Chartres à Rennes, dans le délai de six années à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention. 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 aux embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

Art. 31.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera la convention, tous les travaux nécessaires à l'établissement des chemins d'embranchement dirigés du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, et de manière que ces chemins soient praticables dans toutes leurs parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 32.

Le chemin du Mans sur Caen se détachera de la ligne principale au point qui sera déterminé par l'administration supérieure; il passera par ou près Alençon, Séez, Argentan et Saint-Pierre-sur-Dives, et il se raccor-

dera à ou près Mézidon au chemin de Caen à Paris et à Rouen.

Le chemin de Chartres sur Alençon s'embranchera à ou près la Louppe sur le chemin de Chartres au Mans; il ira passer par Tourouvre au nord de Mortagne, et se rattachera à l'embranchement ci-dessus décrit du Mans sur Caen au point qui sera déterminé par l'administration.

ART. 33.

A dater de l'approbation de la convention, 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, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

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

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

ART. 34.

Les chemins de fer pourront n'être d'abord exécutés

qu'à une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne. Toutefois, les terrains seront achetés, les terrassements et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies : la compagnie sera tenue, d'ailleurs, de poser la deuxième voie dès que la nécessité en aura été reconnue par l'administration.

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 d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44 c.) au moins.

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

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes, et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), 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. 36.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à huit cents mètres (800 m.) , et dans le cas de ce rayon minimum,

les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 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. 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.

Toutefois en ce qui touche la station de Mézidon, la compagnie pourra être dispensée de l'établir, si l'administration reconnaît que l'on peut, sans inconvénient, lui permettre l'usage commun de la station établie en ce point pour le chemin de Caen sur Paris et Rouen.

Elle aura droit également sur ce dernier chemin, au partage de la station de Caen.

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

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 (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 (0.80), 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 (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 communica-

tion, 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. 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 parapets fixées à l'article 39.

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. 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, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'appréeier 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 élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins, de plus de trois centimètres (0,03 c.). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

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

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

ART. 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 sur 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 (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits

au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

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

ART. 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, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres 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 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 30 kilogrammes 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 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. 53.

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de 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. 54.

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

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux ou n'exécuterait pas les travaux selon les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés et ordonner la suspension des travaux, et au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout, sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive attribuée à l'administration par l'article 56 ci-après.

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

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

ART. 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'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

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

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

Si le chemin de fer, une fois 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 l'Orne, 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 par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particu-

liers 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 la convention, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux sur les deux embranchements, 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, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, la somme de 1.000.000 fr. affectée au cautionnement sera rendue par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

ART. 62.

Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux des chemins de fer du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, dans les délais fixés par l'article 31, et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à

moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance 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 dudit 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 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'État.

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

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

Les dispositions de l'article 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.

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, waggons 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 au 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 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'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 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 le composent, et leurs dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus des chemins de fer, et de les employer à rétablir en bon état 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, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, 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'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 des chemins de fer pendant six mois.

ART. 67.

Si la ligne des chemins de fer traverse 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. 68.

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 du chemin de fer.

ART. 69.

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

Le traitement des 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 59, la com-

pagnie sera tenue de verser chaque année, dans la caisse du receveur général de l'Orne, une somme de trente mille francs (30.000 fr.).

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.

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, à dater du terme fixé à la compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin principal par l'article 15 du titre Ier, pour un laps de temps qui ne pourra excéder soixante ans pour le chemin principal, et soixante-quinze ans pour les embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, 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, payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera 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 de la compagnie.

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	TRANSP. FR. C.	TOTAL. FR. C.
	Par tête et par kilomètre.			
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...	0,03	0,025	0,055
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
	Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis agneaux, chèvres.....	0,01	0,01	0,02
	Par tonne et par kilomètre.			
Poissons.....	Huîtres et poisson frais, à la vitesse des voyageurs....	0,30	0,20	0,50
Marchandises.	1re Classe.—Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés, huitres et poissons frais (à la vitesse ordinaire des marchandises), poisson salé, beurre.....	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille,			

	TARIF.	PRIX DE		
		PÉAGE.	TRANSP.	TOTAL.
	Par tonne et par kilomètre.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Marchandises.	bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16
	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, cendres, engrais et chaux destinée à l'amendement des terres.....	0,06	0,04	0,10
Objets divers.	Waggon 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.			
	Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR C.
	Par pièce et par kilomètre.			
	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 payeront le prix des places de deuxième classe.)			

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

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

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

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront,

d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et 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, et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

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

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

ART. 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 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. 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 (4.500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3.000) kilogrammes.

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

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5.000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8.000) kilogrammes.

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

ART. 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 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 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.

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

ART. 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 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 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains dudit expéditeur comme duplicata, et l'autre aux mains de la compagnie.

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 leur 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 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 profite-

ront 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 quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 82 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. 77.

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

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

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

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. 80.

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

Les waggons 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 waggons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

ART. 81.

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 connais-

sance 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 les 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 waggons du chemin de fer.

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

ART. 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'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

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

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

ART. 83.

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 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 aucun 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 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. 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 Versailles à Rennes et ses embranchements, 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, waggons et machines sur ledit chemin de fer et ses embranchements,

pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits 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 Versailles à Rennes 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 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, payera 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 Versailles à Rennes 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 ou l'embranchement 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.

TITRE IV.

Clauses spéciales pour le raccordement du chemin de fer de Versailles à Rennes, avec les deux chemins de fer de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche).

ART. 87.

La compagnie devra effectuer, dans la gare du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), commune de Batignolles-Monceaux, et dans la gare du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), commune de Vaugirard, les agrandissements que l'administration jugera nécessaires.

Ces agrandissements devront, pour la gare de la barrière du Maine, comprendre toutes les constructions et tous les aménagements nécessaires à une gare de marchandises et à de grands ateliers de réparation.

La compagnie sera tenue, en outre, de prolonger à ses frais le chemin de fer de la rive gauche dans l'intérieur de Paris, jusqu'à une distance d'au moins 700 mè-

tres du boulevard intérieur du Mont-Parnasse, dans l'espace compris entre la rue de Sèvres, la rue de l'Ouest et les murs du jardin du Luxembourg. Dans le cas toutefois où ce prolongement exigerait des travaux de consolidation de carrières, ces travaux seraient exécutés aux frais de l'État.

Il sera établi, au point extrême dudit prolongement, une gare de voyageurs avec tous les aménagements nécessaires à un bon service.

La direction du prolongement et l'emplacement, l'étendue et les dispositions générales de la gare d'arrivée seront réglés, après enquête, par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Les projets que la compagnie doit présenter, en exécution du paragraphe précédent, devront être soumis à l'administration, dans le délai de deux ans, à dater de la convention.

Les travaux indiqués aux projets approuvés par l'administration, en exécution du paragraphe précédent, devront être terminés, et la gare des voyageurs livrée à la circulation dans un délai de cinq ans, à dater de la convention.

Les divers travaux prescrits par le présent article, ainsi que les agrandissements que la compagnie du chemin de fer de Saint-Germain aurait à effectuer, après l'approbation par l'administration supérieure, dans la gare de la rue Saint-Lazare, pour le service du chemin de fer de l'Ouest, sont reconnus et déclarés d'utilité publique.

ART. 88.

La compagnie sera tenue d'établir aux points où les deux chemins de fer de Versailles (rive droite et rive

gauche) se raccorderont, soit entre eux, soit avec le chemin de Versailles à Rennes, toutes les voies accessoires que l'administration supérieure jugerait nécessaires à la sûreté de la circulation.

ART. 89.

Les tarifs déterminés au présent cahier des charges, ainsi que toutes les conditions accessoires de ces tarifs, en ce qui concerne les bestiaux, marchandises et objets divers, sont déclarés applicables aux deux chemins de fer de Paris à Versailles.

Il en sera de même en ce qui concerne les voyageurs provenant ou à destination d'un point quelconque du chemin de Versailles à Rennes, et parcourant tout ou partie de l'un ou de l'autre des deux chemins de Paris à Versailles,

La compagnie sera également soumise, pour les deux chemins, aux obligations énoncées aux articles 21, 29, 76, 77, 78, 79, 80 et 81 du présent cahier des charges.

La durée de la concession des deux chemins de fer de Paris à Versailles, est réduite au terme fixé pour le bail du chemin de fer de Versailles à Rennes.

ART. 90.

Seront obligatoires, pendant toute la durée du présent bail, conformément au traité consenti par la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, en date du 4 février 1845, et aux deux traités conclus le 15 avril 1846, dont expéditions demeureront ci-annexées, les dispositions suivantes :

Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers provenant ou à destination d'un point quelconque

du chemin de fer de Versailles à Rennes et de ses embranchements, et parcourant le trajet de Paris à Asnières, ne paieront, pour ce trajet, que le péage réglé pour le chemin de fer de Versailles à Rennes, et réduit, d'ailleurs, conformément à l'article 85 du présent cahier des charges.

Le droit de gare pour les voyageurs arrivant dans la gare du chemin de Saint-Germain n'excédera pas quinze centimes (0 fr. 15 c.).

Le péage à payer à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, pour la jouissance de la gare de Paris et le parcours d'Asnières à Paris, sera limité conformément aux stipulations de l'article 6 du traité passé, le 4 février 1845, entre les compagnies des deux chemins de fer de Paris à Versailles, sauf le cas prévu par l'article 5 du traité du 15 avril 1846.

Les traités de toute nature, entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Rennes et la compagnie du chemin de Saint-Germain, devront, avant tout commencement d'exécution, être soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

ART. 91.

La compagnie s'engage à rembourser le prêt de 5 millions consenti par l'État à la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), en vertu de la loi du 1er août 1839, aux conditions ci-après :

Aux 5 millions du capital prêté on ajoutera, 1° les intérêts à 4 pour 100 du capital, depuis qu'ils ont commencé à courir jusqu'au jour de la concession ; 2° les intérêts à 3 pour 100 sur le capital nouveau pour l'intervalle qui séparera la concession de la mise en exploitation.

La somme totale ainsi formée portant intérêt à 3 pour 100 jusqu'au parfait payement, sera remboursée par la compagnie en soixante annuités égales, payables par elle, à dater de l'époque ci-dessus mentionnée.

En cas de retard dans les payements ci-dessus stipulés, l'État pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer; la compagnie pourra d'ailleurs être poursuivie par contrainte administrative, comme rétentionnaire de deniers publics.

TITRE V.

Dispositions générales.

Art. 92.

La compagnie devra faire élection de domicile à Versailles.

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

Art. 93.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, sauf recours au conseil d'État.

Art. 94.

Avant la signature de la convention, la compagnie

sera tenue de déposer une somme de un million de francs (1.000.000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor et autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de un million de francs (1.000.000 fr.) sera rendue par dixièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la compagnie.

En cas de déchéance, ladite somme de un million (1.000.000 fr.), ou les parties qui n'en auront pas encore été restituées, deviendront la propriété du Gouvernement.

La compagnie s'oblige en outre à affecter, comme garantie de l'exécution de la convention à intervenir, les deux chemins de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche, avec tous les travaux supplémentaires qu'ils pourront recevoir, et, dans le cas où il y aurait lieu à l'application des clauses pénales énoncées aux articles 16, 26 et 62 du présent cahier des charges, cette application frapperait les deux chemins de Paris à Versailles, en même temps que le chemin de Versailles à Rennes, et ses embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

ART. 95.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Il en sera de même à l'égard de tous les actes qui auront pour objet direct les mesures nécessaires pour que la réduction dans la durée de la concession des deux

chemins de fer de Paris à Versailles puisse être régulièrement consentie.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 12 mai 1846.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

[C]

CAHIER DE CHARGES

Pour la concession d'un Chemin de fer de Versailles à Rennes, avec embranchement du Mans sur Caen, et de Chartres sur Alençon.

TITRE PREMIER.

Clauses spéciales au chemin de fer de Versailles à Rennes.

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 Versailles à Rennes, y compris le raccordement de ce chemin avec le chemin de fer de Paris à Versailles, rive gauche, dans les délais et sous les conditions ci-après déterminés.

Art. 2.

Des stations principales seront établies à ou près Versailles, Rambouillet, Épernon, Maintenon, Chartres, Nogent, le Mans, Laval, Vitré et Rennes.

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 à intervenir ne seront toutefois arrêtés par le Ministre qu'après que la compagnie aura été entendue.

ART. 3.

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

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

Cet état comprendra :

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

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

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 desdits 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 waggons 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.

La compagnie pourra être autorisée à n'établir qu'une seule voie entre le Mans et Rennes, avec des gares ou élargissements d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne, mais elle sera tenue de poser la double voie, dès que la nécessité en aura été reconnue par l'administration.

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

ART. 9.

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

Le poids des rails 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 dudit 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 particu-

lières 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-vingt 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 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 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 waggons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

ART. 15.

La compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer sur chacune des sections dont elle aura pris possession, dans le délai d'une année, à dater de la reconnaissance définitive, indiquée au paragraphe 2 de l'article 3.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails, dans le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toutes classes, soit en waggons 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, waggons 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 complétement du matériel par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses dudit 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 lesdits 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 locomo-

tives, les voitures et waggons 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 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, waggons, 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 la 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 an-

nuité 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 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 dépen-

dances 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 1 pour 100 de ce capital entier.

Une ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, réglera 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'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 waggons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation.

Dans le cas prévu au présent article, la compagnie sera également déchue de la concession des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon : ces embranchements seront 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'État, de faire circuler sur lesdites parties les voitures et waggons 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.

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux, ou n'exécuterait pas les

travaux suivant les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés, et ordonner la suspension des travaux, et, au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra ; le tout sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive des travaux.

Les frais de la surveillance ci-dessus réglée 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'État.

Le traitement des 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 centrale du Trésor, à Paris, une somme qui ne pourra excéder cinquante 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. 30.

La livraison des travaux à la charge de l'État, conformément à l'article premier du présent cahier des charges, devra être faite à la compagnie pour la section de Versailles à Chartres, y compris le raccorde-

ment avec le chemin de Versailles, rive gauche, dans le délai de trois ans, et, pour la section de Chartres à Rennes, 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 aux embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

Art. 31.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, tous les travaux nécessaires à l'établissement des chemins d'embranchement dirigés du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, et de manière que ces chemins soient praticables dans toutes leurs parties, à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 32.

Le chemin du Mans sur Caen se détachera de la ligne principale au point qui sera déterminé par l'administration supérieure; il passera par ou près Alençon, Séez, Argentan et Saint-Pierre-sur-Dives, et il se raccor-

dera à ou près Mézidon au chemin de Caen à Paris et à Rouen.

Le chemin de Chartres sur Alençon s'embranchera à ou près la Louppe sur le chemin de Chartres au Mans; il ira passer par Tourouvre au nord de Mortagne, et se rattachera à l'embranchement ci-dessus décrit du Mans sur Caen, au point qui sera déterminé par l'administration.

ART. 33.

A dater de l'approbation 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, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

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

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

ART. 34.

Les chemins de fer pourront n'être d'abord exécutés

qu'à une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne. Toutefois, les terrains seront achetés, les terrassements et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies : la compagnie sera tenue, d'ailleurs, de poser la deuxième voie dès que la nécessité en aura été reconnue par l'administration.

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 d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44 c.) au moins.

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

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1 m. 50 c.), 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. 36.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à huit cents mètres (800 m.), et dans le cas de ce rayon minimum,

les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 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. 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.

Toutefois en ce qui touche la station de Mézidon, la compagnie pourra être dispensée de l'établir, si l'administration reconnaît que l'on peut, sans inconvénient, lui permettre l'usage commun de la station établie en ce point pour le chemin de Caen sur Paris et Rouen.

Elle aura droit également sur ce dernier chemin, au partage de la station de Caen.

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

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 (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 (0,80), 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 (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 communica-

tion, 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. 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 parapets fixées à l'article 39.

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. 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, 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. 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 élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins, de plus de trois centimètres (0,03 c.). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

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

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

ART. 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 sur 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 (7 m. 40 c.) de largeur entre les pieds-droits

au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5 m. 50 c.) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie, sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.).

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

ART. 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, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres 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 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 30 kilogrammes 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 déchargement, 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 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.

ART. 54.

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

En conséquence, dans le cas où la compagnie ferait usage de matériaux défectueux ou n'exécuterait pas les travaux selon les règles de l'art, l'administration pourra prescrire la mise au rebut des matériaux employés et ordonner la suspension des travaux, et au besoin, la démolition des ouvrages. Dans le cas où la compagnie n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées, il sera dressé procès-verbal, lequel sera transmis au conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra; le tout, sans préjudice du droit de réception provisoire et définitive attribuée à l'administration par l'article 56 ci-après.

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

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

ART. 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'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

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

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

Si le chemin de fer, une fois 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 l'Orne, 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 par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particu-

liers 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 sur les deux embranchements, 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, deviendra la propriété du Gouvernement, et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, la somme de 5.000.000 fr., affectée au cautionnement des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, sera rendue par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

ART. 62.

Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux des chemins de fer du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, dans les délais fixés par l'article 31, et faute aussi par elle d'avoir imprimé

à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance 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 dudit 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 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'État,

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

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

Les dispositions de l'article 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.

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, waggons 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 au 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 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'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 des chemins de fer, de toutes leurs dépendances et de tous leurs produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien les chemins de fer, les ouvrages qui les composent, et leurs dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus des chemins de fer, et de les employer à rétablir en bon état 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, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, 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 des chemins de fer pendant six mois.

ART. 67.

Si la ligne des chemins de fer traverse 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. 68.

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.

ART. 69.

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

Le traitement des 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 59, la com-

pagnie sera tenue de verser chaque année, dans la caisse du receveur général de l'Orne, une somme de trente mille francs (30.000 fr.).

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.

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, à dater du terme fixé à la compagnie pour la pose de la voie de fer sur la totalité du chemin principal par l'article 15 du titre Ier, pour un laps de temps qui ne pourra excéder soixante ans pour le chemin principal, et qui sera fixé à soixante-quinze ans pour les embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, 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, payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera 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 de la compagnie.

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE.	PRIX DE TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
	Par tête et par kilomètre.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0,07	0,03	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)..	0,05	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées avec rideaux (3e classe)...	0,03	0 025	0,055
Bestiaux.....	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0,07	0,03	0,10
	Veaux et porcs.....	0,025	0,015	0,04
	Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
	Par tonne et par kilomètre.			
Poissons.....	Huitres 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, huitres et poissons frais (à la vitesse ordinaire des marchandises), poisson salé, beurre.....	0,10	0,08	0,18
	2e Classe.—Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille,			

	TARIF.	PRIX DE PÉAGE.	PRIX DE TRANSP.	PRIX DE TOTAL.
	Par tonne et par kilomètre.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
Marchandises.	bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.....	0,09	0,07	0,16
	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, cendres, engrais et chaux destinée à l'amendement des terres.....	0,06	0,04	0,10
Objets divers.	Waggon 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 trainant 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 trainer.			
	Par pièce et par kilomètre.			
	Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0,15	0,10	0,25

TARIF.	PRIX DE PÉAGE. FR. C.	PRIX DE TRANSP. FR. C.	PRIX DE TOTAL. FR C.
Par pièce et par kilomètre.			
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 payeront le prix des places de deuxième classe.)			

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

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront 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, et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

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

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

ART. 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 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. 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 (4.500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3.000) kilogrammes.

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

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5.000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8.000) kilogrammes.

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

ART. 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 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 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.

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

ART. 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 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 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains dudit expéditeur comme duplicata, et l'autre aux mains de la compagnie.

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 par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

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

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

ront 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 quelques 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 transport 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 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. 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, 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 revisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

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

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

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. 80.

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

Les waggons 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 waggons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

ART. 81.

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 connais-

sance 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 waggons du chemin de fer.

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

ART. 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'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

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

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

Les règlements dont il s'agit dans les paragraphes

précédents, sont obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui seraient chargées de l'exploitation des lignes de chemin de fer d'embranchement et de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ART. 83.

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 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 aucun 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 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. 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 Versailles à Rennes et ses embranchements, 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, waggons et machines sur ledit chemin de fer et ses embranchements,

pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits 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 Versailles à Rennes 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, payera 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 Versailles à Rennes 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 100 kilomètres, 10 pour 100 du prix perçu par la compagnie;

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

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

4° Si le prolongement excède 300 kilomètres, 25 pour 100.

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.

TITRE IV.

Clauses spéciales pour le raccordement du chemin de fer de Versailles à Rennes, avec celui de Paris à Versailles (rive gauche).

ART. 87.

La compagnie sera tenue de rapporter dans un délai de quatre mois, à dater de l'adjudication:

1° Soit un traité de fusion avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), d'après lequel ce chemin formera avec celui de Versailles à Rennes, une seule et même ligne de Paris à Rennes, et sera soumis à toutes les conditions réglées pour le chemin de Versailles à Rennes par le présent cahier des charges; dans ce cas, la compagnie formée de la réunion des deux premières, sera tenue de terminer les travaux du chemin de Paris à Versailles, de le faire pénétrer dans Paris sur une longueur de 700 mètres au moins, au nord du boulevard intérieur du Montparnasse, et d'en compléter les stations, et principalement

celle de la barrière du Maine; le tout conformément aux dispositions qui seront arrêtées par le Ministre des travaux publics;

2° Soit le consentement de la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche): 1° à exécuter elle-même les travaux d'achèvement dudit chemin, de son prolongement dans Paris, et du complétement des diverses stations, tels qu'ils sont ci-dessus définis, et conformément aux projets qui seront arrêtés par le Ministre des travaux publics; 2° à se soumettre aux conditions spéciales prescrites, pour le chemin de fer de Versailles à Rennes, par les articles 21, 29, 76, 77, 78, 79, 80 et 81 du présent cahier des charges.

Les projets relatifs aux travaux indiqués dans les deux paragraphes précédents, devront être soumis à l'administration dans le délai de deux ans, et la gare des voyageurs livrée à la circulation dans un délai de cinq ans à dater de l'adjudication.

ART. 88.

Dans le cas où la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), n'accepterait ni l'une ni l'autre des alternatives énoncées à l'article précédent, la compagnie du chemin de fer de Versailles à Rennes sera tenue d'exécuter à ses frais, risques et périls, une entrée spéciale dans Paris, sur une longueur de sept cents mètres (700 m.) au moins, au nord du boulevard intérieur du Montparnasse.

Le point où la branche spéciale du chemin de l'Ouest se détachera du chemin de Versailles, la direction de cette branche, ainsi que l'emplacement, l'étendue et es dispositions générales de la gare d'arrivée dans Paris, seront déterminés après enquête, par le Mi-

nistre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

ART. 89.

Dans le cas de fusion entre la compagnie du chemin de Versailles à Rennes et celle du chemin de Paris à Versailles (rive gauche), prévu au paragraphe 2 de l'article 87, la compagnie formée de leur réunion sera tenue de rembourser le prêt de 5 millions consenti par l'État à la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles, en vertu de la loi du 1er août 1839, aux conditions ci-après :

Aux 5 millions du capital prêté, on ajoutera : 1° les intérêts à 4 pour 100 de ce capital, depuis qu'ils ont commencé à courir, jusqu'au jour de l'ordonnance approbative de la convention ; 2° les intérêts à 3 pour 100 du capital nouveau, depuis l'approbation de la convention jusqu'à la mise en exploitation de la ligne entière.

La somme totale ainsi formée, portant intérêt à 3 pour 100, jusqu'à parfait payement, sera remboursée par la compagnie en soixante annuités égales, payables à dater de l'époque ci-dessus mentionnée.

En cas de retard dans les payements ci-dessus stipulés, l'État pourra mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer ; la compagnie pourra, d'ailleurs, être poursuivie par contrainte administrative, comme rétentionnaire de deniers publics.

TITRE V.

Dispositions générales.

ART. 90.

Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication, s'il n'a préalablement déposé une somme de huit millions

(8.000.000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor et autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Sur cette somme, cinq millions (5.000.000 fr.) seront affectés spécialement au cautionnement des embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon, et seront rendus conformément à l'article 61 du titre 2.

Le surplus sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux à la charge de la compagnie sur le chemin de Versailles à Rennes. Il sera réduit, d'ailleurs, à un million en cas de fusion entre la compagnie de Versailles à Rennes et celle de Paris à Versailles.

En cas de déchéance, le cautionnement ci-dessus, ou les parties qui n'en auraient pas encore été restituées, deviendront la propriété du Gouvernement.

Dans le cas de fusion entre la compagnie de Versailles à Rennes et celle de Paris à Versailles, la compagnie formée de leur réunion s'oblige à affecter, comme garantie de l'exécution des obligations contractées par elle, le chemin de Paris à Versailles (rive gauche), avec tous les travaux supplémentaires qu'il pourra recevoir; et dans le cas où il y aurait lieu à l'application des clauses pénales énoncées aux articles 16, 28 et 62 du présent cahier des charges, cette application frapperait le chemin de Paris à Versailles en même temps que le chemin de Versailles à Rennes, et ses embranchements du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

ART. 91.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Il en sera de même à l'égard de tous les actes qui auront pour objet direct les mesures nécessaires pour que la réduction, s'il y a lieu, dans la durée de la concession du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), puisse être régulièrement consentie.

Vu pour être annexé au projet de loi.

Paris, le 12 mai 1846.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé S. DUMON.

PRESS
N° 7
184

PRESSIONS
N° 76.

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 15 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Duc DE FEZENSAC, au nom d'une commission spéciale* chargée de l'examen du Projet de loi relatif à l'ouverture d'un crédit pour les travaux de rectification des routes royales.

MESSIEURS,

Pendant le cours de la session dernière le Gouvernement présenta aux Chambres un projet de loi relatif à l'achèvement et au perfectionnement des routes royales.

L'Exposé des motifs divise les travaux en trois catégories :

Parties de routes à réparer ;

Parties en lacunes ;

Parties à rectifier.

La première catégorie n'était mentionnée que pour mémoire ; car, malgré son importance, on

* Cette commission était composée de MM. le comte BRUGNOT, le duc DE CRILLON, le duc DE FEZENSAC, le baron DE FRÉVILLE, le comte DE GASPARIN, GUESTIER, le baron DE SAINT-DIDIER.

crut y pourvoir suffisamment par les ressources du budget ordinaire.

La dépense des lacunes fut fixée à trente-six millions cinq cent mille francs, dont on demanda le crédit total à cause de l'urgence des travaux.

La troisième catégorie, celle des rectifications, se rapporte, vous le savez, Messieurs, aux portions de routes dont le tracé ne peut être conservé, parce que la rapidité des pentes présente trop d'obstacles au roulage. La dépense totale a été évaluée à cent quatre-vingt-dix millions; mais comme toutes ces rectifications ne présentent pas le même caractère d'urgence, le Gouvernement s'est borné à solliciter un crédit provisionnel de quarante-un millions, réparti en sept années.

Un rapport détaillé et plein d'intérêt fut présenté à la Chambre par M. le comte de la Villegontier. La commission dont il était l'organe concluait à l'adoption du projet; elle observait seulement, quant à la rectification (seule catégorie qui doive nous occuper aujourd'hui), elle observait que les cent quatre-vingt-dix millions ne suffiraient même pas, qu'il était à désirer que l'administration ne perdît pas de vue les progrès de la science, et qu'elle évitât des dépenses inutiles, en n'entreprenant que les travaux qui lui paraîtraient devoir rester invariables.

La discussion fut courte, et la loi adoptée à l'unanimité moins une voix.

Ce simple exposé nous a paru nécessaire, Messieurs, pour vous faire bien comprendre le projet de loi qui vous est soumis.

D'après la loi de l'année dernière, les quarante-un millions votés pour les rectifications devaient être répartis en sept ans, dont six millions en 1845, et sept millions en 1846. Le Gouvernement propose aujourd'hui d'augmenter de trois millions le crédit voté pour 1846, et de le porter ainsi à dix millions; c'est le même chiffre que le projet de budget demande pour 1847. Les entreprises en cours d'exécution et les projets approuvés comportent une dépense de près de vingt-quatre millions; ainsi, avec dix millions, on ne fera pas même la moitié de ce que l'on pourrait faire. Cette augmentation de crédit permettra donc d'accélérer des travaux utiles, de jouir plus tôt des avantages que l'on en attend, et de venir au secours des populations qui souffrent de l'insuffisance des récoltes. Enfin, dit encore l'Exposé des motifs, ce n'est point une nouvelle dépense, car les quarante-un millions sont votés, et il ne s'agit ici que de leur répartition.

Votre commision convient qu'il n'est point question d'un véritable crédit supplémentaire. Les quarante-un millions ont été votés, et quand on les dépenserait en une seule année, cela ne ferait toujours que quarante-un millions. Mais les crédits partiels de chaque année n'en sont pas moins augmentés; quarante-un millions devaient être dépensés en sept ans, cinq ont été employés en 1845; on en demande dix pour 1846, dix pour 1847, ce qui fait vingt-cinq en trois ans, il en restera seize que l'on dépensera vraisemblablement en deux ans. Or, si l'on emploie en cinq ans un

crédit qui devait être réparti en sept, on ne peut pas dire que les dépenses ne soient pas augmentées. D'ailleurs les quarante-un millions votés pour les rectifications des routes, ne sont qu'un commencement. Nous avons dit plus haut que la dépense totale était estimée à cent quatre-vingt dix millions, qui ne suffiraient vraisemblablement pas ; ainsi, plus on presse l'emploi des crédits votés, plus on rapproche la demande de nouveaux crédits. Il ne nous paraît donc pas très-exact de dire que le projet de loi n'impose au pays aucun nouveau sacrifice. Sans doute la somme est peu importante, mais l'on ne doit jamais perdre une occasion d'avertir le Gouvernement du danger de l'accroissement des dépenses, contre lequel les Chambres réclament tous les ans, et qui finirait par compromettre l'avenir.

Cette observation générale n'empêche pas votre commission de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi. La somme de trois millions est peu considérable, et ne présente pas même une véritable augmentation de crédit. Si la rectification des routes n'a pas le caractère d'urgence que présentaient les lacunes, elle n'en est pas moins d'une utilité incontestable ; et, pour en citer un seul exemple, les travaux exécutés sur la route de Lyon par le Bourbonnais, ont procuré au roulage une économie annuelle de cent mille francs, et la dépense totale ne s'élevait pas à plus de quatre cent mille francs. Il importe donc de donner toute l'activité désirable à des travaux qui produisent de tels résultats.

Nous ajouterons, en terminant, qu'il nous paraît juste de commencer, autant que possible, par les départements qui ne peuvent avoir ni voie de fer, ni cours d'eau navigable, et pour lesquels le bon état des routes est d'autant plus important qu'ils sont privés de tout autre moyen de communication. Votre commission ne peut que s'en rapporter, à cet égard, à la sollicitude du Gouvernement.

PRESSIONS
° 77.

1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 16 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE GOUVION-SAINT-CYR, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de quatre Projets de loi relatifs à divers changements de circonscriptions territoriales.

1er PROJET.

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Crécy-sur-Serre et de Marle, par suite de la rectification des limites des communes de Barenton-sur-Serre et de Cohartille-Froidemont* (Aisne).

MESSIEURS,

Le village de Cohartille, situé dans l'arrondissement de Laon, département de l'Aisne, dépend de deux communes et de deux cantons différents. La partie nord-est, contenant 65 maisons et 237 habitants, dépend de Froidemont, canton de Marle ;

---

* Cette commission était composée de MM. le baron ACHARD, le marquis DE BÉTHIZY, le comte DE CAFFARELLI, le marquis DE GOUVION-SAINT-CYR, le comte HEUDELET, le comte DE SÉGUR, KÉRATRY.

et la partie sud-ouest, contenant 21 maisons et 70 habitants, dépend de Barenton, canton de Crécy-sur-Serre. Les contributions foncières sont acquittées à Barenton, et l'impôt personnel et mobilier est payé à Froidemont. Les contestations, quand il s'agit des personnes, sont portées devant le juge de paix de Marle; elles le sont devant le juge de paix de Crécy quand il s'agit des propriétés.

L'administration ne pouvait laisser subsister un pareil état de choses. La commission syndicale, le directeur des contributions directes, le géomètre en chef du cadastre, le conseil d'arrondissement, le conseil général et le préfet, ont approuvé le projet de la circonscription nouvelle. Seules les communes intéressées, obéissant chacune à ses vues particulières, se sont en partie opposées à la réunion de Cohartille à Froidemont. Barenton, et cela se conçoit, a voté pour le *statu quo*. Froidemont demande, qu'avec les habitants qu'on veut lui donner de plus, on lui accorde une partie du territoire de Barenton. Les habitants de Cohartille désirent former une commune séparée, et ce n'est que subsidiairement qu'ils demandent à faire partie de Froidemont.

Mais Cohartille paraît trop peu considérable pour former une commune à lui seul, et, puisqu'on est forcé d'opter entre Barenton et Froidemont, il faut reconnaître que Froidemont a des titres à la prééminence. La plus grande partie de Cohartille est déjà sur cette commune. Les habitants de l'autre partie eux-mêmes préfèrent appartenir à

Froidemont, qui, situé sur la route royale n° 2, se trouve dans les conditions de prospérité les plus favorables.

Froidemont-Cohartille aurait ainsi pour limite la ligne A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, indiquée au plan, et Barenton-sur-Serre ne perdrait que 70 habitants, 4 hectares 76 ares 60 centiares de territoire, et 3 francs de revenu en centimes additionnels.

La commission dont j'ai l'honneur de faire partie juge que la réunion des deux sections du village de Cohartille est utile à la fois et à l'administration et aux vrais intérêts des habitants. En conséquence, elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

2° PROJET,

TENDANT *à ériger en commune une section de la commune de Saint-Maurice et Lanas* (Ardèche).

Le territoire de la commune de Saint-Maurice et Lanas, arrondissement de Privas, département de l'Ardèche, a une étendue de 1.503 hectares 84 ares 78 centiares, une population de 749 habitants, et un revenu ordinaire en centimes additionnels de 443 francs, et en produits divers de 1.664 francs. La rivière de l'Ardèche divise ce territoire en deux portions et rend les communications entre Lanas et Saint-Maurice souvent difficiles, quelquefois impossibles. Chacun de ces deux villages possède une église, et de tous temps ils ont été entièrement indépendants l'un de l'autre sous le rapport spirituel.

La difficulté des communications empêche souvent d'inscrire à temps les actes de l'état civil de la section où le maire n'est pas domicilié, et même de convoquer les membres du conseil municipal de cette section.

Aussi les habitants de Saint-Maurice demandent-ils à former une commune séparée. Ceux de Lanas s'y opposent; mais il paraît que leur opposition vient surtout de ce qu'ayant fait faire des réparations à l'église de Lanas, ils seraient embarrassés de les payer sans le concours de Saint-Maurice.

La commission syndicale reconnaît que la demande des habitants de Saint-Maurice est bien fondée. Elle est d'avis que les deux paroisses doivent aussi former deux communes, l'une sous le nom de *Saint-Maurice d'Ardèche* et l'autre sous le nom de *Lanas*; et que l'Ardèche, qui est le principal obstacle, doit former les limites.

Les avis du conseil d'arrondissement de Privas, du conseil général et du préfet, sont favorables à la séparation.

La commune de Saint-Maurice posséderait un territoire de 518 hectares 77 ares 23 centiares, une population de 315 habitants, et un revenu ordinaire de 909 francs. Il resterait à Lanas 985 hectares 7 ares 55 centiares, 434 habitants et un revenu de 1.155 francs.

La séparation a paru indispensable à votre commission, et elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

3e PROJET,

TENDANT *à opérer un échange de sections entre les communes de Quimper, Kerfeutenn et Ergué-Armel* (Finistère).

Le conseil municipal de la ville de Quimper (Finistère) demande des modifications dans le tracé de la limite qui sépare le territoire de la commune de Quimper des territoires des communes de Kerfeutenn et d'Ergué-Armel; attendu que des portions de ces communes pénètrent dans l'intérieur de la ville jusqu'auprès des grands établissements publics; que l'irrégularité des limites favorise la fraude des droits d'octroi, et qu'il est indispensable de soumettre quelques établissements formés sur le territoire de ces communes à une surveillance qu'elles ont peu d'intérêt à exercer elles-mêmes.

Les habitants de Kerfeutenn et d'Ergué-Armel se sont fortement opposés à la mesure, prétendant qu'elle ruinerait la plupart d'entre eux, et nuirait beaucoup à l'agriculture. Un grand nombre des opposants sont des cabaretiers. On conçoit facilement leur opposition, mais elle doit céder à des raisons de justice et d'ordre public. Quant à l'objection de l'agriculture, le nouveau projet y répond victorieusement, puisque la commune de Quimper offre à Kerfeunteun des terrains qui forment une ferme, et qu'elle ne demande que des terrains reconnus peu propres à l'agriculture.

Le conseil municipal de Quimper propose donc de céder à la commune de Kerfeutenn les terrains

qui sont teints en jaune sur le plan qui doit être annexé à la loi. Il réclame les terrains teintés en vert (n° 992, 993, 994, 995, 996, 997) qui sont enclavés dans la commune de Quimper, et les terrains également teintés en vert depuis le n° 1.148 jusqu'au n° 1.198, qui sont ceux où la surveillance est le plus nécessaire sous le rapport de l'ordre public, des bonnes mœurs et des droits d'octroi. Il demandait en outre plusieurs terrains situés sur la commune d'Ergué-Armel. Le projet de loi les lui refuse avec raison, car ils augmenteraient l'irrégularité de la circonscription territoriale de Quimper. On lui accorde seulement les numéros 393, 394, 395, 396 et 397, qui sont enclavés dans son territoire.

Le conseil d'arrondissement avait repoussé la demande en 1843 ; mais il s'est prononcé en sa faveur en 1845. A ces deux époques, le conseil général s'est montré pour l'adoption de la mesure. L'avis du préfet lui est également favorable.

La commune de Kerfeutenn, qui a une étendue de territoire de 3.216 hectares 57 ares 40 centiares, et une population de de 2.110 individus, gagnerait, à l'échange avec Quimper, 3 habitants, et ne perdrait que 63 ares 87 centiares de son territoire, et en centimes additionnels 4 fr. 02 c.

La commune d'Ergué-Armel, qui possède 3.472 hectares 1 are 31 centiares, et 1.765 habitants, perdrait 3 hectares 38 centiares, 28 habitants et 2 fr. 03 c. en centimes additionnels.

Votre commission, après un examen attentif de toutes les pièces, a été convaincue de l'utilité de

ces changements de circonscription, et a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

4e PROJET,

TENDANT *à changer la circonscription des cantons de Cayres et de Pradelles sur le territoire des communes de Bouchet-Saint-Nicolas et de Saint-Hâon* (Haute-Loire).

Les habitants de Mazemblard, village dépendant actuellement de la commune de Bouchet-Saint-Nicolas (arrondissement du Puy), demandent à ne plus faire partie de cette commune, à laquelle on les a attachés, malgré eux, avant 1789, et à être réunis à celle de Saint-Hâon. Ils se fondent sur ce que les neiges rendent impraticable, une partie de l'hiver, le chemin qui conduit au Bouchet, tandis que celui de Saint-Hâon reste en meilleur état (fait constaté par le géomètre en chef du cadastre); sur ce que, depuis long-temps, ils remplissent leurs devoirs religieux à Saint-Hâon, ce qui les oblige de se transporter d'abord au Bouchet, pour les actes civils, et d'aller ensuite à Saint-Hâon, pour les actes religieux; enfin, sur ce qu'il règne des inimitiés nombreuses entre les habitants de Mazemblard et ceux du Bouchet.

Il résulte des enquêtes administratives, que les habitants du Bouchet s'opposent à ce qu'on leur enlève Mazemblard, et que ceux de Saint-Hâon demandent qu'on leur adjoigne ce village.

Le géomètre en chef du cadastre et le directeur des contributions directes pensent qu'il serait bon de réunir la section de Mazemblard à la commune

de Saint-Hâon : il est vrai que le conseil d'arrondissement du Puy est d'avis qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la demande des habitants de Mazemblard, et qu'il faut laisser les choses dans l'état où elles sont actuellement. Mais le conseil général, ainsi que le préfet, ont été d'un avis contraire.

Enfin, il résulte des renseignements qui ont été transmis à M. le Garde des sceaux par la cour royale de Riom, que, au point de vue de l'administration de la justice et pour les justiciables, l'adoption de la mesure sollicitée présente des avantages sérieux.

Votre commission, Messieurs, a reconnu, par l'examen des pièces, qu'il y avait, de la part des habitants de Mazemblard, haine contre ceux du Bouchet et amitié pour ceux de Saint-Hâon ; que le trajet de Mazemblard au Bouchet était difficile et même dangereux pendant une partie de l'année, et que celui de Saint-Hâon ne présentait pas les mêmes inconvénients; que, depuis long-temps, les habitants de Mazemblard dépendaient de Saint-Hâon par la circonscription religieuse ; qu'enfin, si la distraction demandée enlève à la commune du Bouchet 298 hectares, 145 habitants et 30 francs 65 cent., il lui restera encore 1.936 hectares, 580 habitants et 137 fr. 05 c. en centimes additionnels. Elle a l'honneur de vous proposer d'adopter le changement de circonscription qui fait l'objet du projet de loi qui vous est présenté.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 16 mai 1846.

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

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

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

RENOUVELLEMENT DES BUREAUX.

Aux termes de l'article 7 du Règlement de la Chambre, les 309 Pairs reçus dont elle se compose en ce moment ont été répartis, par la voie du sort, entre les sept Bureaux ainsi qu'il suit :

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

PREMIER BUREAU.

Aligre (M. le Marquis d').
Aragon (M. le Marquis d').
Argout (M. le Comte d').
Aubernon (M.).
Beaumont (M. le Comte de).
Beauvau (M. le Prince de).
Bérenger (M. le Comte).
Bérenger, de la Drôme (M.).
Bois-le-Comte (M. le Baron de).
Boissy-d'Anglas (M. le Comte).
Bondy (M. le Comte de).
Borrelli (M. le Vicomte).
Brancas (M. le Duc de).
Breteuil (M. le Comte de).
Chevandier (M.).
Cholet (M. le Comte).
Cubières (M. de).
Darriule (M. le Baron).
Dode (M. le Vicomte).
Duperré (M. l'Amiral Baron).
Dupont-Delporte (M. le Baron).
Fabvier (M. le Baron).
Jacquinot (M. le Baron).
Jaubert (M. le Comte).
Jayr (M.).
La Force (M. le Duc de).
Lemercier (M. le Vicomte).
Maillard (M.).
Moline de Saint-Yon (M.).
Montalivet (M. le Comte de).
Montépin (M. de).
Mortemart (M. le Duc de).
Nau de Champlouis (M. le Baron).
Oberlin (M. le Baron d').
Ornano (M. le Comte d').
Pange (M. le Marquis de).
Passy (M.).
Persil (M.).
Préval (M. le Vicomte de).
Puységur (M. le Comte de).
Alexis de Saint-Priest (M. le Comte).
Saint-Simon (M. le Marquis de).
Teste (M. le Président).
Valée (M. le Maréchal Comte).
Viennet (M.).

DEUXIEME BUREAU.

Alton-Shée (M. le Comte d').
Anisson-Duperron (M.).
Aramon (M. le Marquis d').
Aubusson de La Feuillade (M. le Comte d').
Aux (M. le Marquis d').
Aymard (M. le Baron).
Barthe (M.).
Bergeret (M. le Vice-Amiral).
Berthezène (M. le Baron).
Bussierre (M. le Baron Edmond de).
Castellane (M. le Comte de).
Choiseul-Praslin (M. le Duc de).
Coigny (M. le Duc de).
Courtarvel (M. le Marquis de).
Crouseilhes (M. le Baron de).
Dubouchage (M. le Vicomte).
Duval (M. le Baron).
Flahault (M. le Comte de).
Flavigny (M. le Vicomte de).
Gay-Lussac (M.).
Gramont-d'Aster (M. le Comte de).
Guestier (M.).
Hédouville (M. le Comte d').
La Coste (M. de).
Laforest (M. le Comte de).
La Grange (M. le Comte de).
Laurens-Humblot (M.).
Lebrun (M.).
Mackau (M. le Vice-Amiral Baron de).
Marbot (M. le Baron).
Marchand (M. le Comte).
Mareuil (M. le Baron de).
Monthion (M. le Comte de).
Montozon (M. le Comte de).
Mornay (M. le Comte).
Nemours (M. le Duc de).
Paulze-d'Ivoy (M.).
Périgord (M. le Duc de).
Richelieu (M. le Duc de).
Romiguières (M.).
Séguier (M. le Baron).
Ségur-Lamoignon (M. le Vicomte de).
Sers (M. le Baron).
Tilly (M. le Comte de).

TROISIEME BUREAU.

Aboville (M. le Comte d').
Andigné de La Blanchaye (M. le Marquis d').
Barante (M. le Baron de).
Baudrand (M. le Comte).
Belbeuf (M. le Marquis de).
Berenger (M. le Comte Raymond de).
Bonnemains (M. le Vicomte).
Brissac (M. le Duc de).
Cambacérès (M. de).
Dampierre (M. le Marquis de).
Doguereau (M. le Baron).
Dubreton (M. le Baron).
Dupin (M. le Baron Charles).
Durrieu (M. le Baron).
Estissac (M. le Duc d').
Franck Carré (M.).
Fréteau de Pény (M. le Baron).
Gasparin (M. le Comte de).
Gautier (M.)
Girod, de l'Ain (M. le Baron).
Grivel (M. le Vice-Amiral).
Harispe (M. le Comte).
Houdetot (M. le Comte de).
Hugo (M. le Vicomte Victor).
La Pinsonnière (M. le Comte de).
La Roche-Aymon (M. le Comte de).
Martell (M.),
Mollien (M. le Comte).
Montalembert (M. le Comte de).
Montesquiou-Fezensac (M. le Comte de).
Noailles (M. le Duc de).
Paturle (M.).
Pelet de la Lozère (M. le Comte).
Petit (M. le Baron).
Portes (M. le Marquis de).
Preissac (M. le Comte de).
Raigecourt (M. le Marquis de).
Rohault de Fleury (M. le Baron).
Rosamel (M. le Vice-Amiral de).
Rouillé de Fontaine (M.).
Teste (M. le Baron).
Vérac (M. le Marquis de).
Vincens Saint-Laurent (M.).
Voirol (M. le Baron).

QUATRIÈME BUREAU.

Achard (M. le Baron).
Barthélemy (M. le Marquis de).
Boissy (M. le Marquis de).
Bondy (M. le Vicomte de).
Bonet (M. le Comte).
Boyer (M. le Président).
Colbert (M. le Comte de).
Cousin (M.).
Crillon (M. le Marquis de).
Davillier (M. le Baron).
Delessert (M. Gabriel).
Desroys (M. le Comte).
Escayrac de Lauture (M. le Marquis d').
Foy (M. le Comte).
Gabriac (M. le Marquis de).
Girot de l'Anglade (M.).
Greffulhe (M. le Comte de).
Harcourt (M. le Duc d').
Harcourt (M. le Marquis d').
Jard-Panvillier (M.).
Jaubert (M. le Chevalier).
Joinville (M. le Prince de).
Kératry (M.).
La Moussaye (M. le Marquis de).
Legagneur (M. le Président).
Lemercier (M. le Comte).
Lezay-Marnésia (M. le Comte de).
Mérilhou (M.).
Merlin (M. le Comte Eugène).
Molitor (M. le Maréchal Comte).
Montébello (M. le Duc de).
Noé (M. le Comte de).
Rambuteau (M. le Comte de).
Reinach (M. le Baron de).
Roguet (M. le Comte).
Rumigny (M. le Marquis de).
Saint-Cricq (M. le Comte de).
Sainte-Hermine (M. le Comte de).
Talaru (M. le Marquis de).
Trévise (M. le Duc de).
Turenne (M. le Comte de).
Valençay (M. le Duc de).
Vandeul (M. de).
Villiers du Terrage (M. le Vicomte de).

CINQUIÈME BUREAU.

Anthouard (M. le Comte d').
Astorg (M. le Comte d').
Audenarde (M. le Comte d').
Audiffret (M. le Marquis d').
Bellemare (M. de).
Béthisy (M. le Marquis de).
Biron (M. le Marquis de).
Boisgelin (M. le Marquis de).
Buchet (M. le Baron).
Caffarelli (M. le Comte de).
Canson (M.).
Cavaignac (M. le Vicomte).
Cayla (M. le Comte du).
Chabrillan (M. le Marquis de).
Chastellier (M. de).
Corbineau (M. le Comte).
Cordier (M.).
Durosnel (M. le Comte).
Fréville (M. le Baron de).
Fulchiron (M.).
Germain (M. le Comte).
Girard (M.).
Gouvion-Saint-Cyr (M. le Marquis de).
Halgan (M. le Vice-Amiral).
Ham (M. le Comte de).
Haubersart (M. le Comte d').
Istrie (M. le Duc d').
Jacob (M. le Vice-Amiral Comte).
Jurien-Lagravière (M. le Vice-Amiral).
Lascours (M. le Baron de).
Lesergeant de Monnecove (M.).
Mathieu de La Redorte (M. le Comte).
Mesnard (M.).
Montguyon (M. le Comte de).
Plaisance (M. le Duc de).
Ricard (M. de).
Richebourg (M. le Comte de).
Roussin (M. l'Amiral Baron).
Rullière (M.).
Schonen (M. le Baron de).
Sérurier (M. le Comte).
Siméon (M. le Comte).
Tascher (M. le Comte de).
Wagram (M. le Prince de).

SIXIEME BUREAU.

Abancourt (M. le Vicomte d').
Atthalin (M. le Baron).
Bertin de Veaux (M.).
Cambis-d'Orsan (M. le Marquis de).
Cordoue (M. le Marquis de).
Crillon (M. le Duc de).
Curial (M. le Comte).
Daru (M. le Comte).
Daunant (M. le Baron de).
Exelmans (M. le Comte).
Faure (M. Félix).
Ferrier (M.).
Feutrier (M. le Baron).
Fezensac (M. le Duc de).
Gascq (M. le Président de).
Hartmann (M.).
Haussonville (M. le Comte d').
Herwyn de Nevèle (M. le Comte).
Heudelet (M. le Comte).
Jaucourt (M. le Marquis de).
Jessaint (M. le Vicomte de).
Lanjuinais (M. le Comte).
Laplagne-Barris (M.).
La Tour-Maubourg (M. le Comte de).
Lauriston (M. le Marquis de).
La Villegontier (M. le Comte de).
Massa (M. le Duc de).
Moskowa (M. le Prince de la).
Pèdre La Caze (M.).
Pelet (M. le Baron).
Raguet-Lépine (M.).
Reggio (M. le Maréchal Duc de).
Rochambeau (M. le Marquis de).
Rœderer (M. le Baron).
Rossi (M.).
Roy (M. le Comte).
Saint-Didier (M. le Baron de).
Sainte-Aulaire (M. le Comte de).
Schramm (M. le Comte).
Sébastiani (M. le Vicomte Tiburce).
Ségur (M. le Comte de).
Ségur (M. le Comte Philippe de).
Tupinier (M. le Baron).
Turgot (M. le Marquis).

SEPTIÈME BUREAU.

Albuféra (M. le Duc d').
Besson (M.).
Beugnot (M. le Comte Arthur).
Boullet (M. le Président).
Bourgoing (M. le Baron de).
Bourke (M. le Comte).
Bresson (M. le Comte).
Brigode (M. le Baron de).
Broglie (M. le Duc de).
Cadore (M. le Duc de).
Chabot (M. le Vicomte de).
Chastellux (M, le Comte de).
Dalmatie (M. le Maréchal Duc de).
Decazes (M. le Duc).
Duchâtel (M. le Vicomte).
Dutaillis (M. le Comte).
Eckmuhl (M. le Prince d').
Gérard (M. le Maréchal Comte).
Gourgaud (M. le Baron).
Grouchy (M. le Maréchal Marquis de)
Laplace (M. le Marquis de).
La Riboisière (M. le Comte de).
La Rochefoucauld (M. le Duc de).
Leclerc (M.).
Molé (M. le Comte).
Montmorency (M. le Duc de).
Mortier (M. le Comte).
Murat (M. le Comte de).
Neigre (M. le Baron).
Odier (M.).
Pasquier (M. le Duc).
Pelleport (M. le Vicomte).
Pernety (M. le Vicomte).
Pontécoulant (M. le Comte de).
Portalis (M. le Comte).
Reille (M. le Comte).
Rousselin (M.).
Sabran (M. le Duc de).
Saint-Aignan (M. le Comte de).
Saint-Priest (M. le Comte de)
Thénard (M. le Baron).
Vaudreuil (M. le Comte de).
Vendeuvre (M. le Baron de).
Villemain (M.).

ORGANISATION DES BUREAUX.

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

PREMIER BUREAU.

Président, M. le Comte de Bondy.
Vice-Président, M. le Duc de La Force.
Secrétaire, M. le Comte de Beaumont.
Vice-Secrétaire, M. le Comte Cholet.

DEUXIÈME BUREAU.

Président, M. le Duc de Nemours.
Vice-Président, M. le Comte Marchand.
Secrétaire, M. le Baron de Bussierre.
Vice-Secrétaire, M. le Vicomte de Flavigny.

TROISIÈME BUREAU.

Président, M. le Vicomte Bonnemains.
Vice-Président, M. le Baron Teste.
Secrétaire, M. le Marquis de Raigecourt.
Vice-Secrétaire, M. le Comte de Montalembert.

QUATRIÈME BUREAU.

Président, M. le Prince de Joinville.
Vice-Président, M. le Comte de Sainte-Hermine.
Secrétaire, M. le Marquis de Boissy.
Vice-Secrétaire, M. le Président Legagneur.

CINQUIÈME BUREAU.

Président, M. le Comte de Caffarelli.
Vice-Président, M. le Comte de Tascher.
Secrétaire, M. le Marquis de Gouvion-Saint-Cyr.
Vice-Secrétaire, M. le Marquis d'Audiffret.

SIXIÈME BUREAU.

Président, M. le Comte de La Villegontier.
Vice-Président, M. le Duc de Crillon.
Secrétaire, M. le Comte de Ségur.
Vice-Secrétaire, M. le Marquis Turgot.

SEPTIÈME BUREAU.

Président, M. le Vicomte Pernety.
Vice-Président, M. le Duc Decazes.
Secrétaire, M. le Président Boullet
Vice-Secrétaire, M. le Comte de La Riboisière.

NOMINATION DU COMITÉ DES PÉTITIONS.

Les Membres nommés pour former ce Comité sont :

Pour le 1er Bureau, M. le Vicomte Lemercier.
Pour le 2e, M. le Vicomte de Flavigny.
Pour le 3e, M. le Baron Doguereau.
Pour le 4e, M. le Président Legagneur.
Pour le 5e, M. le Comte de Tascher.
Pour le 6e, M. Hartmann.
Pour le 7e, M. le Marquis de Laplace.

IMPRESSIONS
N° 79.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 mai 1846.

4 PROJETS DE LOI

RELATIFS

A divers changements de circonscriptions territoriales dans les départements de l'Ain, des Ardennes, du Cantal et de la Haute-Loire;

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

1er PROJET,

Tendant *à changer la circonscription des cantons de Trivier-sur-Moignans et de Châtillon-sur-Chalaronne, par suite de la création d'une nouvelle commune formée sous le nom de Relevant, de sections distraites des communes de Trivier et de Châtillon* (Ain).

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 12 mai 1846, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE PREMIER.

Les sections indiquées sur le plan annexé à la présente loi, par les numéros 1, 3 et 2, sont distraites, les deux premières de la commune de Saint-Trivier-sur-Moignans, canton du même nom, arrondissement de Trévoux, département de l'Ain; la troisième de la commune de Châtillon-sur-Chalaronne, canton du même nom, même arrondissement, pour former une commune distincte qui portera le nom de *Relevant*, et qui fera partie du canton de Saint-Trivier-sur-Moignans.

La limite entre les communes de Saint-Trivier-sur-Moignans, de Châtillon-sur-Chalaronne, et de Relevant est fixée d'après le liséré jaune tracé 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 des distractions prononcées seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

DONNÉ au château de Neuilly, le 18 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé DUCHATEL.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Deux sections administrées, l'une par la commune de Trivier-sur-Moignans, l'autre par la commune de Châtillon-sur-Chalaronne, forment le territoire d'une paroisse peu importante par sa population qui ne se monte qu'à 351 âmes, mais dont les habitants ont des intérêts entièrement distincts de ceux des communes dont ils dépendent.

Les autorités administratives et tous les conseils électifs, à l'exception du conseil municipal de Châtillon, ont jugé que cette population méritait d'obtenir les avantages d'une administration distincte, et qu'il convenait de former du territoire de la paroisse une commune nouvelle, dont le nom serait pris du ruisseau le Relevant qui la traverse.

La commune de Trivier consent à céder pour cette formation 709 hectares et 170 habitants; l'autre partie de territoire de la commune de Relevant, composée de 495 hectares et de 181 habitants serait prise à Châtillon-sur-Moignans, malgré l'opposition de son conseil municipal; mais il n'y a pas lieu de se préoccuper de cette opposition, d'ailleurs faiblement motivée, car Châtillon conservera une étendue de 3.492 hectares, et 3.060 habitants.

Le vote négatif de cette commune n'est pas la seule circonstance qui nous oblige de recourir à l'intervention du pouvoir législatif.

Trivier et Châtillon sont toutes deux chef-lieu de cantons, et le projet a pour but d'attribuer la nouvelle commune au canton de Trivier. Ce changement, fort peu important au reste sous le rapport des circonscriptions cantonales, a déjà été approuvé par la Chambre des Députés dans sa séance du 12 mai, et le Roi nous a chargé de le soumettre également à votre approbation.

2e PROJET,

TENDANT *à réunir la commune de Torcy à celle de Sedan* (Ardennes).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

La commune de Torcy, canton de Sedan (sud), arrondissement du même nom, département des Ardennes, est supprimée et réunie à celle de Sedan.

ART. 2.

Les communes réunies continueront de jouir séparément, comme sections de communes, des droits d'usage ou autres qui pourraient leur appartenir, sans pouvoir se dispenser de contribuer en commun aux charges municipales.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le Roi nous a chargé de soumettre à votre approbation un projet de loi destiné à agrandir le périmètre de la commune de Sedan.

L'enceinte des fortifications ayant été récemment reculée jusqu'au périmètre de la commune de Torcy, il a paru convenable aux besoins de l'administration aussi bien qu'à l'intérêt de la ville de Sedan, de placer sous la même autorité tout le territoire circonscrit par la même ligne de défense.

Si pour arriver à ce résultat on est obligé de sacrifier une commune importante, cet inconvénient sera bien compensé par les avantages nombreux que l'on procurera aux habitants de Torcy; ils jouiront désormais de tous les établissements publics que possède Sedan, et leurs rues, assimilées à celles de la ville, seront assainies, surveillées et embellies.

L'objection la plus forte soulevée par le projet, est motivée sur l'existence d'une zone de servitudes militaires qui se trouve établie entre Sedan et Torcy, sur les terrains occupés par l'ancien tracé des fortifications, mais cette zone ne nuit

en rien à la facilité des communications, et d'ailleurs la nouvelle extension donnée aux circonvallations de la place fait présumer que cette zone sera sans doute un jour reportée au delà de la nouvelle enceinte.

Voici, Messieurs, le texte du projet déjà adopté per la Chambre des Députés dans sa séance du 9 mai 1846.

3e PROJET,

TENDANT *à distraire une section de la commune de Pléaux pour la réunir à la commune de Barriac.*

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le territoire des villages de Vaissières et de Loudier, désigné par la lettre M sur le plan annexé à la présente loi, est distrait de la commune de Pléaux, chef-lieu de canton, arrondissement de Mauriac, département du Cantal, et réuni à la commune de Barriac, même canton.

En conséquence, la limite entre les communes de Barriac et de Pléaux est fixée dans la direction indiquée audit plan par la ligne jaune A, B.

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 proposée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par une ordonnance du Roi.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les habitants d'une section de la commune de Pléaux, demandent le retrait de l'ordonnance royale du 9 février 1825 qui les a rattachés à cette commune, et ils désirent qu'on les rétablisse dans la commune de Barriac dont ils dépendaient jadis.

Lors du changement contre lequel on réclame, une portion du territoire de Pléaux fut réunie à Barriac pour faire cesser l'état d'enclave de quelques parties de cette commune, et ce fut à titre de compensation, que la section dont il s'agit actuellement, fut accordée à Pléaux.

Mais il y a lieu de revenir sur cette compensation, dont la commune de Pléaux, populeuse et étendue, n'a aucunement besoin. Les deux villages cédés à Pléaux sont beaucoup trop éloignés de leur municipalité pour que les habitants n'aient pas à souffrir de la situation qu'on leur a faite, et comme ils sont toujours restés une dépendance de la paroisse de Barriac, ils sont obligés de recourir à deux chefs-lieux différents. Leur territoire serait même une ancienne dépendance de Pléaux, qu'on ne devrait pas hésiter à les enlever à cette commune; le changement est d'autant plus convenable qu'il n'a pour but que de rétablir un état de choses dont on ne s'était pas écarté sans inconvénients.

Voici, Messieurs, le texte du projet de loi, que

le Roi nous a chargé de soumettre à vos délibérations : ce projet a déjà été adopté par la chambre des Députés dans sa séance du 9 mai 1846.

4e PROJET,

TENDANT *à réunir la commune de Verreyrolle à celle de Croisance* (Haute-Loire).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Les communes de Verreyroles et de Croissance, canton de Saugues, arrondissement du Puy, département de la Haute-Loire, sont réunies en une seule, dont le chef-lieu est fixé à Croissance.

ART. 2.

Les communes réunies continueront à jouir séparément, comme sections de commune, des droits d'usage ou autres qui pourraient leur appartenir, sans pouvoir se dispenser de contribuer en commun aux charges municipales.

Les autres conditions de la réunion 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 9 mai 1846, a donné son approbation à un projet de loi

tendant à placer les communes de Verreyroles et de Croissance, département de la Haute-Loire, sous l'administration d'une seule municipalité dont Croissance serait le chef-lieu.

Le Roi nous a chargé de soumettre également ce projet à vos délibérations.

La suppression de la commune de Verreyroles est suffisamment justifiée par l'impossibilité où l'on est d'entretenir une administration distincte dans une localité aussi dépourvue de ressources. La population de Verreyroles n'est en effet que de 61 habitants, et les centimes additionnels de cette commune ne lui procurent qu'un revenu ordinaire de 10 francs.

Le choix de la commune à laquelle il convient de réunir cette petite localité, a été la seule difficulté de cette affaire : le conseil général aurait voulu que Verreyroles fût réunie à la commune de Saint-Venerand. Si nous nous sommes décidé pour une autre combinaison, c'est que le vœu des habitants nous a paru devoir l'emporter, et d'ailleurs la facilité des communications est beaucoup plus grande entre Verreyroles et Croissance qu'entre Verreyroles et Saint-Venerand.

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

IMPRES
N°
184

IMPRESSIONS
N° 80.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 mai 1846.

PROJETS DE LOI

RELATIFS

A des impositions extraordinaires et à des emprunts votés par les départements de la Corse, du Pas-de-Calais, du Bas-Rhin, de la Vendée, et par les villes d'Agen et de Valenciennes;

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

1er PROJET. (Corse.)

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 8 mai 1846, soit présenté, en notre nom, à la Chambre des Pairs, par notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, que nous chargeons d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE.

Le département de la Corse est autorisé, conformément à la demande que son conseil général

en a faite dans sa séance du 14 septembre 1845, à s'imposer extraordinairement pendant trois années, à partir du 1er janvier 1847, 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux frais de création et d'entretien de métairies modèles, et à l'entretien, au jardin botanique d'Ajaccio, de dix élèves chargés d'étudier l'horticulture.

Donné au Palais de Neuilly, le 18 mai 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

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

Signé Duchatel.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs les Pairs,

Le conseil général de la Corse s'est vivement préoccupé, dans sa dernière session, de l'état de l'agriculture encore si arriéré dans toute l'étendue de ce département et il a reconnu qu'une des mesures les plus propres à hâter le développement de l'industrie rurale consisterait dans la création de métairies modèles, et dans l'entretien au jardin botanique d'Ajaccio, d'un certain nombre d'élèves spécialement voués à l'étude de l'horticulture.

Les ressources ordinaires étant absorbées par les divers services départementaux, le conseil gé-

néral a demandé que le département, pour faire face aux dépenses qu'entraînerait la réalisation de ces mesures, soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant trois années, à partir de 1847, 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes.

Il serait à souhaiter, Messieurs, que la situation financière de la Corse fût plus prospère ; elle ne nous paraît pas cependant devoir faire obstacle à ce que le vote du conseil général soit accueilli ; l'imposition qu'il s'agit de créer n'empêchera pas en définitive le département d'obtenir, à partir de 1847, un allégement de 2 centimes.

Le Gouvernement du Roi attache un haut intérêt à l'adoption des mesures dont il s'agit, il en attend le plus heureux effet pour la propagation de l'industrie agricole et des procédés perfectionnés de culture, et il est disposé à concourir lui-même à leur succès par des subventions proportionnées au sacrifice que le département veut s'imposer.

Nous venons donc, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 8 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

2e PROJET. (Pas-de-Calais.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Pas-de-Calais est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa séance du 27 août 1845, à s'imposer extraordinairement 4 centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes, dans la proportion suivante, savoir : 1 centime en 1847, 2 centimes en 1848, et 1 centime et demi en 1849.

Le produit de cette imposition sera exclusivement affecté à la dépense de reconstruction du Palais de justice de Boulogne, et à la dépense d'acquisition des immeubles nécessaires pour cette reconstruction.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La reconstruction du Palais de justice de Boulogne est devenue indispensable, l'ensemble des travaux et l'acquisition des terrains destinés à recevoir la construction projetée, donneraient lieu à une dépense totale de 252.965 fr. 40 centimes; mais la ville de Boulogne s'étant engagée à fournir une subvention de 37.400 francs, le département ne sera contraint de réaliser en définitive qu'une somme de 215.567 fr. 40 centimes.

Dans l'impossibilité où se trouve le département de faire face à cette dépense au moyen de ses ressources ordinaires, le conseil général a demandé, dans sa dernière session, qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement, savoir : 1 centime additionnel au principal des quatre contributions directes en 1847, 2 centimes en 1848, et 1 centime et demi en 1849. Le produit de ces ressources serait exclusivement consacré à la construction du Palais de justice de Boulogne.

Cette importante entreprise ne pouvant être plus longtemps ajournée et la situation financière du département étant satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 4 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

3e PROJET. (Bas-Rhin.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le département du Bas-Rhin est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à s'imposer extraordinairement,

Savoir :

Un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, en 1847 ;

Un centime et demi en 1848;
Et deux centimes en 1849.

Le produit de cette imposition sera affecté tant à la création d'une école normale d'institutrices de filles, qu'à l'établissement de nouvelles écoles et de salles d'asile.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Le conseil général du Bas-Rhin s'est occupé, dans sa dernière session, des moyens de donner à l'enseignement élémentaire tous les développements nécessaires, et son attention s'est particulièrement fixée sur les écoles de filles, qui sont peu nombreuses dans le département. Il a reconnu que la création d'une école normale d'institutrices pour les filles, contribuerait puissamment à l'amélioration de cette branche du service.

Dans l'impossibilité d'exécuter cet important projet au moyen des ressources ordinaires du département, le conseil général a demandé qu'il soit autorisé à s'imposer extraordinairement 1 centime additionnel au principal des quatre contributions directes en 1847, 1 centime et demi en 1848 et 2 centimes en 1849; cette imposition, qui produirait environ 155.000 francs, permettrait au département d'établir l'école normale d'institutrices, et même de construire quelques autres écoles et quelques salles d'asile.

La situation financière du département étant satisfaisante, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 4 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

4e PROJET. (Vendée.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande que son conseil général en a faite dans sa session de 1845, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 4 et demi pour 100, une somme de 320.000 francs, qui sera exclusivement affectée aux travaux d'amélioration et d'achèvement des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet du département est autorisé à traiter de gré à gré, avec la caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Il sera pourvu au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt au moyen des ressources autorisées par l'article ci-après.

ART. 2.

Le département de la Vendée est autorisé, con-

formément à la demande que son conseil général en a également faite dans la même session, à s'imposer extraordinairement 3 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes en 1847, et 8 centimes, pendant dix années, à partir du 1er janvier 1848.

Le produit de cette imposition sera affecté :

1° Au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt ci-dessus autorisé ;

2° Aux travaux des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

Ces centimes extraordinaires seront recouvrés concurremment avec les centimes spéciaux, dont l'imposition sera annuellement autorisée par les lois de finances, conformément à l'article 12 de la loi du 21 mai 1836.

ART. 3.

Les sommes à emprunter, l'emploi de ces sommes et celui du produit de l'imposition, seront déterminés chaque année, sur la proposition du conseil général, par des ordonnances royales rendues dans la forme des règlements d'administration publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

Les chemins vicinaux de grande communication classés dans le département de la Vendée, sont dans une situation qui nécessite des améliorations nombreuses; celle des chemins de petite commu-

nication n'est pas plus satisfaisante, et le conseil général, sérieusement préoccupé, dans sa dernière session, de ce fâcheux état de choses, a reconnu urgent d'y mettre un terme par la création de ressources extraordinaires.

L'ensemble des travaux à exécuter coûterait plus de 2.400.000 francs. En présence de l'insuffisance des fonds propres à la seconde section du budget départemental, le conseil n'a pas hésité à demander que le département soit autorisé à emprunter 320.000 francs pour faire face aux travaux les plus urgents ; le remboursement et le service des intérêts de cet emprunt seraient assurés au moyen d'une imposition de 3 centimes extraordinaires en 1847, et de 8 centimes pendant dix ans, à partir de 1848.

Les intérêts du département paraissant exiger que ce vote soit favorablement accueilli, nous venons, Messieurs les Pairs, d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations le projet de loi que la Chambre des Députés a adopté dans sa séance du 4 mai, et dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture.

5e PROJET. (Agen.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville d'Agen (Lot-et-Garonne) 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 250.000 francs, destinée à pourvoir aux dépenses d'établissement d'un abattoir et d'un nouveau cimetière, et remboursable en neuf années, à partir de 1849, au moyen de ses revenus ordinaires.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

L'administration municipale de la ville d'Agen (Lot-et-Garonne) s'occupe, depuis longtemps, de deux projets d'une utilité publique bien constatée, et dont l'exécution est vivement réclamée par la population. Le premier consiste dans la translation, hors de la ville, des cimetières qui existent aujourd'hui dans ses murs; le second concerne la reconstruction de l'abattoir. L'administration locale propose, pour l'emplacement du nouveau cimetière, un terrain situé au nord-est, contenant une superficie suffisante, et dont l'expropriation a été poursuivie par suite du refus fait par les propriétaires de le céder amiablement. L'acquisition de ce terrain et sa clôture doivent occasionner une dépense de 62.618 fr. 36 c., que le conseil municipal porte à 70.000 fr., pour parer aux cas imprévus. La reconstruction de l'abattoir dans un autre emplacement occasionnera, pour achat de terrains et travaux, une autre dépense de 180.000

francs. Cette fixation résulte des plans et devis approuvés par l'autorité compétente. La ville ne peut, au moyen de ses ressources présentes, payer les 250.000 francs que coûtera l'exécution de son double projet. Elle demande, en conséquence, l'autorisation d'emprunter cette somme qui serait remboursée en neuf années, à partir de 1849, époque où elle aura amorti deux emprunts antérieurs, relatifs à la construction de sa halle et à l'extinction du déficit de l'exercice 1840. L'excédant des recettes ordinaires sur les dépenses de même nature n'étant, chaque année, que de 45.000 à 50.000 francs, et ne devant pas s'accroître sensiblement par les taxes d'abatage, le remboursement de l'emprunt ne pourrait avoir lieu dans des limites plus resserrées.

L'utilité des travaux projetés est évidente, et l'arriéré de la ville devant absorber presque toutes ses ressources jusqu'à 1849, la demande d'emprunt paraît susceptible d'être accueillie. En conséquence, le Roi nous a ordonné de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, qui a déjà reçu l'approbation de la Chambre des Députés, dans sa séance du 25 avril dernier.

6e PROJET. (Valenciennes.)

LOUIS-PHILIPPE, etc.

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Valenciennes (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 excéder quatre et demi pour cent, une somme de deux cent mille francs, dont la moitié est applicable aux frais d'élargissement et de redressement d'une rue aboutissant à la station du chemin de fer, et dont l'autre moitié servira à payer diverses dépenses d'intérêt communal désignées dans la délibération municipale du 5 août 1845.

Cet emprunt sera remboursé, en capital et intérêts, au plus tard dans le délai de huit ans, à partir de 1850, sur les revenus ordinaires de la ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS LES PAIRS,

La ville de Valenciennes (Nord) a voté un emprunt de 100.000 francs applicables aux dépenses d'établissement d'une communication facile de cette ville à la station du chemin de fer. Les acquisitions et travaux projetés pour l'ouverture de cette rue ont été l'objet d'une instruction régulière, et ont obtenu l'assentiment de MM. les Ministres de la guerre et des travaux publics.

Diverses autres dépenses communales, également urgentes, exigent encore le recours à un deuxième emprunt de la même somme de 100.000 francs.

En voici l'énumération :

1° Indemnité à l'entrepreneur de la restauration du beffroi.....	14.391 f.	48 c.
2° Indemnités à divers, par suite de la chute du beffroi.....	37.332	46
3° Travaux à l'hôtel de ville. .	15.000	00
4° Solde des frais de curage de l'Escaut.....	28.749	50
Total....	95.473	44

A quoi il faut ajouter quelques crédits qui n'ont pu trouver place au budget de 1846, faute de ressources, et notamment une somme de 14.000 fr. pour restauration de l'église Saint-Géry. Il y a donc lieu de maintenir à 100.000 francs le chiffre du deuxième emprunt.

La somme de 200.000 francs pourra être remboursée en huit ans à partir de 1850, la ville étant grevée jusque-là d'un emprunt antérieur. Mais alors elle pourra consacrer à l'amortissement du nouvel emprunt qu'elle sollicite, la plus grande partie de l'excédant annuel de ses recettes ordinaires sur les dépenses de même nature, qui est d'environ 60.000 francs.

Nous venons, en conséquence, et d'après les ordres du Roi, soumettre à vos délibérations un projet de loi tendant à autoriser cet emprunt, projet que la Chambre des Députés a déjà adopté.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. MARTELL, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen de quinze Projets de loi relatifs à des impositions extraordinaires ou à des emprunts votés par douze départements, par la commune de Montjean (Maine-et-Loire), et par la ville de Saint-Germain-en-Laye.

Ier PROJET. (Aisne.)

MESSIEURS,

Le département de l'Aisne a fait de grands sacrifices pour améliorer la situation de ses routes départementales. Il a d'abord contracté un emprunt de 1.200.000 francs, qui ne sera éteint qu'en 1853; il s'est ensuite imposé de 7 centimes et demi, affectés aux travaux neufs des routes par une loi en date du 4 juin 1842; mais cette dernière imposition doit prendre fin en 1847. Tous ces sacrifices sont restés insuffisants pour d'aussi

* Cette commission était composée de MM. le comte DE MURAT, le président BOULLET, CHEVANDIER, le duc DE CHOISEUL-PRASLIN, le marquis DE RAIGECOURT, le vicomte DE VILLIERS DU TERRAGE, MARTELL.

grands travaux, et les réparations sont devenues d'une urgence telle qu'elles ne sauraient être plus longtemps ajournées sans compromettre gravement le système de viabilité de ce département, et sans faire perdre en partie le fruit de ces dépenses. Le conseil général attribue cette dégradation sans cesse croissante à la modicité des fonds d'entretien, et demande un prompt remède à cet état fâcheux.

D'après les dernières études, l'ingénieur en chef a reconnu qu'il ne faudrait pas moins de 500.000 francs pour satisfaire aux plus pressantes nécessités. Le conseil général, en adoptant cette évaluation, a cherché les moyens de réaliser cette somme; ses ressources ordinaires et extraordinaires étant engagées, il s'est vu contraint de recourir à la voie de l'impôt, et il a demandé en conséquence que le département soit autorisé à s'imposer 4 centimes additionnels, pendant trois années, à partir de 1847. Ce vote aura bien pour résultat d'aggraver de 4 centimes les charges du département, mais il faut remarquer que cette augmentation ne frappera que l'année 1847, puisque l'imposition de 7 centimes et demi créée, par la loi du 4 juin 1842, doit finir le 31 décembre de la même année.

Les travaux qu'il s'agit d'exécuter ne peuvent souffrir aucun retard; les intérêts les plus précieux du département s'y trouvent engagés : sa situation financière est satisfaisante, et votre commission vous invite à accepter la proposition du conseil général du département de l'Aisne, qui a déjà été accueillie par la Chambre des Députés

2e PROJET. (Charente.)

Le département de la Charente, profitant des ressources que lui offrait un emprunt de 1,500,000 francs, contracté en vertu de la loi du 4 juin 1834, a ouvert trente-deux chemins vicinaux de grande communication.

On ressent déjà les bons effets de ce grand système de viabilité, et cette œuvre d'une administration éclairée sera bien plus appréciée lorsque tous les travaux auront été achevés.

Le conseil général, dans sa dernière session, a été vivement préoccupé des moyens de compléter ces diverses voies de communication.

La loi du 21 mai 1836, créée en faveur des chemins vicinaux, était insuffisante pour atteindre ce but, et il a été demandé que le département soit autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans à partir de 1847, 1 centime et demi additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera exclusivement affecté aux travaux d'art des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés.

Votre commission a reconnu que cette demande était urgente; qu'elle ne serait point une nouvelle charge pour les contribuables, ainsi que le projet de loi qui suit va l'expliquer; qu'elle ne saurait être refusée sans un grave préjudice pour la viabilité vicinale et, par suite, pour la prospérité générale du département.

Ces motifs l'ont déterminée à vous proposer l'adoption du projet de loi.

3e PROJET. (Charente.)

Le département de la Charente avait été autorisé, par la loi du 4 juin 1834, à contracter un emprunt de 1.500.000 fr., dont le produit devait servir à établir un grand système de viabilité. L'administration s'occupa avec zèle et activité de pourvoir aux besoins urgents des diverses localités, et d'établir des communications qui les mettraient également en rapport avec les départements voisins. Les ressources que donnait cet emprunt, et celles que la loi du 21 mai 1836 a créées pour le service spécial des chemins vicinaux, étaient insuffisantes pour des travaux d'une aussi grande importance, et le département demanda, par l'organe de son conseil général, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1842, 6 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit devait être affecté, tant au remboursement de l'emprunt contracté en 1834 qu'à l'achèvement des routes départementales.

La loi du 23 mai 1841, qui expirera cette année, lui en avait fourni les moyens; mais cette imposition n'a point rempli son double objet, et le conseil général, dans sa dernière session, a fait la proposition de s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir du 1er janvier 1847, 4 centimes et demi additionnels au principal des quatre contributions directes. Cet impôt sera spécialement consacré à couvrir un arriéré de 169.000 fr.

que présente le remboursement de l'emprunt, et à l'achèvement des routes départementales, dont la dépense a été évaluée à la somme de 510.131 francs.

Nous vous prions de remarquer que ces sacrifices ne seront pas trop onéreux, si l'on considère le bien qui en résultera pour toute la contrée. En effet, le département supporte aujourd'hui 10 centimes extraordinaires, dont 6 doivent prendre fin en 1846, et 4 après l'extinction d'un emprunt dont le remboursement intégral ne pourra être effectué qu'après 1850. La nouvelle imposition de 1 centime et demi qu'il s'agit de créer, selon le projet de loi qui précède, réunie à celle de 4 centimes et demi, qui est demandée pour les travaux des routes départementales, ne serait donc, en définitive, que la continuation de celle de 6 centimes, qui expire cette année même.

En considération de l'engagement que le département a pris pour le remboursement de son emprunt, et attendu les grands avantages que toute la population doit retirer de ces belles voies de communication, votre commission s'empresse de présenter à votre adoption ce second projet de loi concernant le département de la Charente.

4e PROJET. (Charente-Inférieure.)

Le département de la Charente-Inférieure avait sollicité, par l'organe de son conseil général, l'autorisation de contracter un emprunt de 1.000.000 francs pour les travaux de ses routes départementales.

La loi du 24 avril 1837 lui en donna les moyens, en ajoutant aux quatre contributions directes 4 centimes pour treize années, à partir de 1840.

Une seconde loi, du 16 juin 1843, a également autorisé le département à s'imposer pendant six ans, à partir de 1844, 2 centimes additionnels, dont le produit doit être encore appliqué aux routes départementales.

Les ressources déjà réalisées ont singulièrement amélioré ces belles voies de communication, et celles qui sont assurées par les deux lois dont il a été question, seront suffisantes pour les compléter.

Mais leur réalisation ne s'opère que lentement, en ce que les sommes que l'on recouvre chaque année sont insuffisantes pour entreprendre de grands travaux, et imprimer à l'achèvement de ces routes l'activité et le développement qui conviendraient à un service aussi important.

Le conseil général a été préoccupé de cette situation, et, dans sa dernière session, il a proposé une combinaison financière fort heureuse, dont le résultat doit hâter l'exécution de ces travaux.

Il demande à faire un emprunt de 200.000 fr., dont le remboursement et le service des intérêts seraient assurés au moyen des ressources créées par les lois des 24 avril 1837 et 16 juin 1843.

Non-seulement ces ressources suffisent amplement au service de l'emprunt, mais elles présenteront au bénéfice des routes départementales un excédant considérable.

Votre commission est d'autant mieux disposée à

vous proposer l'adoption de ce projet de loi, que les avantages de cette combinaison financière permettront de terminer promptement des travaux indispensables, et ne changent en aucune sorte la position des contribuables.

IMPRI
No
18

IMPRESSIONS
N° 82.
—
1846.

CHAMBRE DES PAIRS.

Séance du 18 mai 1846.

RAPPORT

FAIT à la Chambre par M. le Marquis DE CORDOUE, au nom d'une commission spéciale * chargée de l'examen du Projet de loi relatif à la reconstruction des ponts de Cé et de Bancel.

MESSIEURS,

La commission que vous avez chargée de l'examen du projet de loi relatif à la reconstruction de deux des ponts de Cé, département de Maine-et-Loire, celui dit de Saint-Aubin et de Saint-Maurille, et de celle du pont de Bancel, département de la Drôme, a pris une connaissance entière et détaillée de toutes les pièces qui lui ont été remises et qui composent les volumineux dossiers de ces trois affaires.

Par cet examen, Messieurs, votre commission

---

* Cette commission était composée de MM. le comte D'ALTON-SHÉE, le marquis D'ANDIGNÉ DE LA BLANCHAYE, BÉRENGER de la Drôme, le marquis DE CAMBIS D'ORSAN, le marquis DE CHABRILLAN, le comte CHOLET, le marquis DE CORDOUE.

a acquis la certitude que les plus grands soins ont été apportés par les diverses administrations qui ont eu à s'occuper des projets et plans dressés, comme aussi des enquêtes auxquelles il a été procédé : c'est un témoignage que votre commission se plaît à rendre public, parce qu'il est peut-être peu de travaux à l'étude desquels on ait consacré plus de soins. Pour le pont de Bancel, par exemple, huit rapports de messieurs les ingénieurs, et cinq délibérations du conseil général des ponts et chaussées ont eu lieu depuis le 24 mars 1842 jusqu'au 24 janvier 1846.

Il n'a pas été apporté moins de sollicitude dans l'étude de la question des ponts de Saint-Aubin et de Saint-Maurille, à laquelle s'est jointe celle de la rectification de la traverse dans les îles du Château et de Saint-Maurille : les rapports si clairs, les plans si bien faits auxquels ces projets ont donné lieu, en témoignent, et font l'éloge des ingénieurs qui les ont dressés.

De ce qui précède, Messieurs, vous devez déjà pressentir quel a été l'avis de votre commission ; mais son rapporteur doit sans doute à la Chambre quelques succinctes explications au sujet des travaux pour lesquels son approbation est demandée par le Gouvernement.

Pont de Bancel.

Ce pont de trois arches en pierre, qui avait été construit il n'y avait pas encore très-longtemps, sur le torrent de Bancel, pour le passage de la route royale n° 7, de Paris à Antibes, fut emporté

par une énorme et rapide crue de ce torrent, le 24 octobre 1841.

Un pont en bois, construit en toute hâte, l'a remplacé provisoirement, car il était urgent de rétablir la viabilité sur une route royale aussi importante. Bientôt cependant on a dû songer à sortir de ce provisoire; la principale cause de la destruction du pont de Bancel avait été l'amoncellement des bois charriés par le torrent contre les piles de ce pont, dont les arches, précisément à cause de leur nombre, étaient trop étroites; elles étaient, en outre, trop peu élevées, et le lit, le cours du torrent n'était point assez dans l'axe du pont; aussi les eaux, dont le passage était intercepté par les bois, lorsqu'ils se furent amoncelés contre les arches, frappant avec force et de biais l'une des culées du pont, elle dut céder à leur impétuosité, et la destruction totale du pont s'ensuivit.

C'est pour éviter le retour de pareils effets, Messieurs, qu'on a d'abord eu l'idée d'un pont suspendu d'une seule travée; mais sur une route aussi fréquentée que la route royale n° 7, de Paris à Antibes, cela eût-il été prudent?

Quelque solidité que présentent les ponts suspendus, ils n'en exigent pas moins des réparations d'entretien assez répétées, une surveillance presque quotidienne; et sur un pont qui n'a pas besoin d'un gardien pour la perception d'un péage, il eût donc fallu établir un *garde-pont* pour cette seule surveillance; ensuite, ces réparations assez fréquentes ne deviendraient-elles pas un embarras pour la

circulation ? on a donc renoncé à ce mode de construction, malgré l'heureuse idée d'un ingénieur, qui, si cette construction eût été adoptée, proposait que le pont suspendu, et nécessairement établi à deux voies, les eût tellement indépendantes l'une de l'autre, que l'on pût, au besoin, les réparer l'une après l'autre, afin que le passage sur l'une d'elles ne fût jamais intercepté.

De l'idée d'un pont suspendu on est arrivé à celle d'un pont en maçonnerie et d'une seule arche ; mais encore qu'on la projetât surbaissée autant que possible, les pentes à donner aux rampes des culées eussent été trop rapides; de plus, il y aurait eu nécessité d'enterrer et de beaucoup les maisons du village de Bancel, ce qui eût été une source de dépenses considérables pour les indemnités à payer.

Ce second projet a donc été abandonné, et l'on s'est arrêté à celui d'un pont en maçonnerie, à deux arches, au lieu des trois qu'avait le pont renversé.

Plusieurs utiles précautions sont prescrites : d'abord, pour donner plus de passage aux corps flottants, la naissance des voûtes, dont la flèche sera du huitième de leur ouverture, ne commencera qu'à la hauteur à laquelle les eaux se sont élevées en 1841 ; parafouille et radier seront établis pour garantir d'autant plus les fondations ; enfin, par des digues longitudinales établies en amont, le lit, le cours du torrent est ramené autant que possible sur l'axe du pont. C'était là, sans contredit, une des choses les plus utiles à prescrire.

Tous ces travaux, Messieurs, sont estimés devoir coûter 230.000 francs ; mais on vous demande d'allouer un crédit de 250.000 francs, c'est prudence : vous savez, Messieurs, qu'il y a toujours quelques éventualités, quelques dépenses imprévues.

Pont de Saint-Aubin, pont de Saint-Maurille, et rectification de la traverse des ponts de Cé dans les îles du Château et de Saint-Maurille. Route royale, n° 161, *d'Angers aux Sables.*

La ville des ponts de Cé, située à une distance si rapprochée de celle d'Angers, qu'elle pourrait presque être considérée comme l'un de ses faubourgs, est séparée en trois sections par les bras de la Loire, Saint-Aubin, le Château et Saint-Maurille. Ces trois sections sont réunies par des ponts faisant partie de cette série de ponts qui servent à faire traverser les divers bras du fleuve à la route royale, n° 161, d'Angers aux Sables.

L'établissement de ces ponts connus en général sous le nom de ponts de Cé, remonte à une haute antiquité, puisque suivant certaines opinions, ce fut Jules César qui les fit construire.

De fréquentes réparations ont été faites à ces ponts, tant aux arches, qu'aux piles qui les soutiennent et toujours sans suivre un système uniforme, ce qui d'ailleurs eût été difficile, le mode de leur établissement primitif s'y opposant. Aujourd'hui l'état de vétusté et les dégradations des ponts dits de Saint-Aubin et Saint-Maurille, pré-

sentent de tels dangers, qu'il est impossible d'en prolonger la durée, et de ne pas les reconstruire en entier ; les arches sont d'ailleurs si basses que la navigation de la Loire est interceptée lors des crues élevées notamment sous le pont de Saint-Maurilie, situé sur le grand bras du fleuve ; la difficulté est si grande, pour la navigation, que plusieurs sinistres en ont été la suite ; d'un autre côté par le nombre assez considérable et inutile des arches et des travées, la navigation est gênée même dans les eaux ordinaires.

La route de terre qui traverse Saint-Maurille et l'île du Chateau, est étroite, assez tortueuse, et d'un niveau si bas que souvent elle est en grande partie submergée par les eaux.

Toutes ces considérations réunies ont fait naître les projets de la reconstruction du pont de Saint-Aubin, de celui de Saint-Maurille et tout à la fois, l'idée de rectifier et d'élargir la route dans la traversée de Saint-Maurille et du Château.

Il devenait également utile de reporter le pont de Saint-Maurille à 60 mètres plus en amont, ce qui facilitait en outre la rectification de la traverse.

Au lieu du grand nombre de travées et d'arches inégales du vieux pont de Saint-Maurille (22 travées et 2 arches) le nouveau n'aura que 11 arches plus larges, plus élevées, que les anciennes et toutes régulières.

Le pont de Saint-Aubin, aujourd'hui composé de 3 travées et de 17 arches, situé sur un bras de la Loire qui s'attérit chaque jour sensiblement,

aura 3 arches de dimensions égales à celles du pont de Saint-Maurille, elles seront suffisantes et plus commodes que ce qui existe, pour la navigation qui est moins fréquente sous le pont de Saint-Aubin que sous celui de Saint-Maurille.

La traverse dans le Château et Saint-Maurille sera portée sur une largeur de 12 mètres plus en amont que l'ancienne et mise à l'abri d'être submergée, ce qui n'aurait pu avoir lieu pour la traverse actuelle, qu'en enterrant les maisons qui la bordent d'une telle façon qu'elles seraient devenues comme inhabitables; aussi dans l'enquête ouverte à l'occasion des changements projetés, très-peu de réclamations se sont élevées contre ces projets, tandis qu'ils ont reçu un très-grand nombre d'approbations. La traverse actuelle qui offre des largeurs inégales et des sinuosités gênantes, offre d'ailleurs un passage difficile, notamment pour les nombreux troupeaux de bœufs destinés à la consommation de Paris qui la parcourent.

Comme pour le pont de Bancel, Messieurs, on avait eu l'idée, pour les ponts de Cé, de ponts suspendus soit avec poutrelles en bois, soit avec poutrelles en tôle; on avait aussi proposé des ponts fixes en fer; enfin on s'est arrêté et avec raison, aux ponts en maçonnerie, et la lecture des projets dressés pour leurs constructions fait connaître qu'on n'a négligé aucune des précautions devant assurer leur solidité.

Les dépenses, tant pour le pont de Saint-Maurille que pour celui de Saint-Aubin, et les indemnités de terrain à payer, soit à l'occasion de la

reconstruction de ces ponts, soit à celle du changement de la traverse, ont été calculées pour devoir s'élever à. . . . . 1.810.957 fr.

On demande, pour cas imprévus. 189.043

Ce qui forme la somme de. . . 2.000.000

L'ensemble de la loi présente donc une dépense totale, pour les ponts de Cé et celui de Bancel, de 2.250.000 fr.

Mais pour appliquer ici la règle salutaire d'après laquelle les fonds votés doivent rigoureusement être employés aux travaux auxquels ils sont destinés, et qu'ainsi la somme votée pour un pont ne soit pas employée pour un autre, cette somme totale de 2.250.000 fr. fait l'objet de deux articles séparés, les premier et deuxième de la loi présentée, loi dont votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer à l'unanimité l'adoption dans toutes ses dispositions.