BIBLIOTHÈQUE DU SÉNAT

PROCÈS-VERBAUX

DES

SÉANCES DU SÉNAT

IMPRIMERIE GÉNÉRALE DE CH. LAHURE
Rue de Fleurus, 9, à Paris

PROCÈS-VERBAUX

DES

SÉANCES DU SÉNAT

BIBLIOTHÈQUE SÉNAT

ANNÉE 1868

TOME SIXIÈME

DU 16 JUIN AU 14 JUILLET. — Nos 52 A 60

PARIS

TYPOGRAPHIE DE CH. LAHURE

IMPRIMEUR DU SÉNAT

RUE DE FLEURUS, 9

1868

PROCÈS-VERBAUX

DES

SÉANCES DU SÉNAT

SOMMAIRES DES SÉANCES

CONTENUES

DANS LE TOME VI^e^ DES PROCÈS-VERBAUX DU SÉNAT.

ANNÉE 1868. — DU 16 JUIN AU 14 JUILLET.

PROCÈS-VERBAL N° 52. — 16 JUIN.

SOMMAIRE. — Commission chargée d'examiner un projet de sénatus-consulte relatif à un échange d'immeuble du domaine de la Couronne. — Commission chargée d'examiner six lois d'intérêt local. — Rapport, par M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez, sur trois lois relatives à des emprunts et à des impositions par les villes de Brest (Finistère) et de Niort (Deux-Sèvres), et à la création, dans l'arrondissement d'Alais (Gard), d'un canton dont le chef-lieu est fixé à Bességes. Vote. — Rapports de pétitions. Par MM. le duc de Tascher La Pagerie, Mérimée, et le général comte de La Ruë. — Pétition demandant que la chasse au chamois soit autorisée chaque année dès le 10 juin, et qu'il soit délivré un permis spécial pour cette chasse : MM. le vicomte de Barral et le général comte de La Ruë, *rapporteur*. Ordre du jour. — Rapport, par M. le général comte de La Ruë, sur une pétition de neuf cent quatre-vingt-douze habitants de Trouville demandant que cette commune soit érigée en chef-lieu de canton et devienne le siége d'une justice de paix : MM. le marquis de La Grange et Genteur, *commissaire du Gouvernement*. Ajournement. — Suite des rapports de pétitions. Par MM. de Marnas, le général marquis de Laplace, Lacaze et Hubert-Delisle. Pétition demandant qu'il soit fait défense à tous les mem-

bres qui composent le Sénat de patroner des affaires industrielles ou d'accepter dans ces entreprises des fonctions salariées : MM. Larabit, Lacaze, Hubert-Delisle, *rapporteur*, et le baron Dupin. Ordre du jour. — Transmission de trois lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes; 2° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée ; 3° à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution..... Pages 1 à 88

PROCÈS-VERBAL N° 53. — 19 JUIN.

Sommaire. — Observation sur le procès-verbal par M. le comte de Grossolles-Flamarens. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Transmission de cinq lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales pour l'extension du régime postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon; 2° à l'émission, par la compagnie du canal maritime de Suez, de titres remboursables avec lots par la voie du sort; 3° à des emprunts et à des impositions par le département de l'Eure et la ville de Grenoble (Isère); 4° à la prorogation d'une surtaxe à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère). — Rapport, par M. Suin, sur le projet de sénatus-consulte relatif à un échange de terrains entre le domaine de la couronne et les sieur et dame du Martray. Adoption. — Rapport, par M. de Mentque, sur six lois relatives : 1° à l'établissement d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Dieppe (Seine-Inférieure) ; 2° à des prorogations de surtaxes sur les vins et les alcools aux octrois des communes de Douarnenez, de Lampaul (Finistère), de la Roche et de Sallanches (Haute-Savoie); 3° à la réunion à la commune de Monceau-les-Mines (Saône-et-Loire), de portions de territoires distraites

des communes de Blanzy et de Sanvignes (même département). Vote. — Délibération sur les conclusions d'un rapport de M. le général comte de La Ruë, sur une pétition demandant que la commune de Trouville soit érigée en chef-lieu de canton et devienne le siége d'une justice de paix : MM. Riché, *commissaire du Gouvernement*, et le général comte de La Ruë, *rapporteur*. Renvoi au ministre de l'intérieur et au ministre de la justice et des cultes. — Rapports de pétitions. Par MM. le premier président Devienne, de Goulhot de Saint-Germain, le baron de Ladoucette, le comte de Salignac-Fénelon, le procureur général Delangle, Le Roy de Saint-Arnaud, Conneau et Élie de Beaumont..... ..... Pages 89 à 164

PROCES-VERBAL N° 54. — 23 JUIN.

Sommaire. — Excuse. — Huitième organisation des bureaux. — Huitième commission des pétitions. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Transmission de six lois relatives : 1° à l'exécution de plusieurs chemins de fer; 2° à l'approbation de stipulations financières contenues dans une convention passée entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de l'Est; 3° à une cession réciproque de terrains entre l'État et la ville de Grenoble (Isère); 4° à la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes de Concarneau, de Plougastel-Daoulas (Finistère), et de Laon (Aisne). — Rapport annuel de la commission de surveillance des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations. — Rapport, par M. Dumas, sur la loi portant fixation de la taxe des dépêches télégraphiques privées. Vote. — Rapport, par M. Le Verrier, sur la loi qui approuve les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest : Observations de M. Michel Chevalier. Remise de la discussion. — Délibération sur une pétition relative aux plaintes formulées par les négociants et les fabricants de Roubaix contre les traités de commerce : MM. Lefebvre-Duruflé, le baron de Butenval, Gaudin, *commissaire du Gouverne-*

ment, le baron Dupin et Michel Chevalier. Ordre du jour. — Rapports de pétitions. Par MM. le comte de Salignac-Fénelon et le vice-amiral vicomte de Chabannes . . . . . Pages 165 à 256

PROCÈS-VERBAL N° 55. — 26 JUIN.

Sommaire. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Transmission de deux lois relatives à l'approbation des stipulations financières contenues dans deux conventions passées entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et : 1° la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne; 2° la compagnie du chemin de fer d'Orléans. — Rapport, par M. le baron Brenier, sur la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales pour l'extension du service postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon. Vote. — Rapport, par M. Le Roy de Saint-Arnaud, sur la loi relative à la création de deux caisses d'assurances, l'une en cas de décès et l'autre en cas d'accidents résultant de travaux agricoles et industriels. Ajournement de la discussion. — Rapport, par M. le général Vinoy, sur trois lois relatives à des emprunts et à des impositions par le département de l'Eure et par la ville de Grenoble (Isère), et à une prorogation de surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère). Vote. — Rapports de pétitions. Par MM. Corta et Amédée Thierry. . . . . Pages 257 à 326

PROCÈS-VERBAL N° 56. — 30 JUIN.

Sommaire. — Commission chargée d'examiner deux lois de chemins de fer, transmises à la dernière séance. — Vote de la loi qui approuve les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest. — Rapport, par

M. le procureur général comte de Casabianca, sur la loi relative aux douanes. Ajournement de la discussion. — Rapport, par M. Le Verrier, sur une loi autorisant la compagnie du canal maritime de Suez à faire une émission de titres remboursables avec lots par la voie du sort. Discussion ; M. le baron Dupin. Vote. — Rapport, par M. Suin, sur trois lois relatives à la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes de Concarneau, de Plougastel-Daoulas (Finistère) et de Laon (Aisne). Vote. — Rapport, par M. le général marquis de Laplace, sur la loi relative à une cession réciproque de terrains entre l'État et la ville de Grenoble (Isère). Vote — Transmission de quatre lois relatives : 1° à un appel de 100 000 hommes sur la classe de 1868 pour le recrutement des armées de terre et de mer ; 2° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie générale transatlantique, pour la création d'une ligne postale régulière entre Panama et Valparaiso ; 3° à un emprunt et à une imposition par la ville de Bayonne (Basses-Pyrénées) ; 4° à l'établissement d'une surtaxe à l'octroi de la même ville. . . . . Pages 327 à 380

PROCES-VERBAL N° 57. — 3 JUILLET.

SOMMAIRE. — Excuse. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Rapport, par M. de Goulhot de Saint-Germain, sur la loi relative à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution. Vote. — Délibération sur la loi relative aux douanes : MM. le général marquis de Laplace, Michel Chevalier, le baron de Butenval, S. Ex. M. de Forcade La Roquette, *ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics*, MM. Dumas et le procureur général comte de Casabianca, *rapporteur*. Vote. . . . . Pages 381 à 483

PROCES-VERBAL N° 58. — 7 JUILLET.

SOMMAIRE. — Observations sur le procès verbal : MM. le baron de Butenval, le procureur général comte de Casabianca,

Michel Chevalier, et S. Ex. M. de Forcade La Roquette, *ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*. — Décès de M. Amédée Thayer. — Délibération sur la loi relative à la création de deux caisses d'assurances, l'une en cas de décès, et l'autre en cas d'accidents résultant de travaux agricoles et industriels : MM. le baron Brenier, le Président, Lacaze, S. Ex. M. de Forcade La Roquette, *ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*, et M. Le Roy de Saint-Arnaud, *rapporteur*. Vote. — Rapport, par M. le marquis de La Grange, sur deux lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; 2° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes. Ajournement de la délibération. — Rapport, par M. Le Verrier, sur la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de l'Est. Vote. — Rapport, par M. le général comte de La Ruë, sur la loi relative à un appel de 100 000 hommes sur le contingent de 1868, pour le recrutement des armées de terre et de mer : M. le vicomte de Barral. Vote. — Rapport, par le M. le comte de Saligñac-Fénelon, sur deux lois relatives à un emprunt et à une imposition par la ville de Bayonne (Basses-Pyrénées) et à l'établissement d'une surtaxe sur les vins à l'octroi de la même ville. Vote. — Transmission de cinq lois relatives : 1° à un emprunt et à une imposition par la ville d'Armentières (Nord); 2° à la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes d'Irvillac, de Rumengol (Finistère) et de Haubourdin (Nord); 3° à la création, dans l'arrondissement de Trévoux (Ain), d'un canton dont le chef-lieu est fixé à Villars. — Rapport, par M. le marquis de La Grange, sur une pétition demandant que les commerçants en vins soient astreints à se servir de fûts ayant une capacité fixée d'après le système métrique ; MM. le général marquis de Laplace, le rap-

porteur et Gaudin, *commissaire du Gouvernement*. Ordre du jour. . . . . Pages 485 à 592

PROCÈS-VERBAL N° 59. — 10 JUILLET.

Sommaire. — Commission chargée d'examiner cinq lois d'intérêt local transmises à la dernière séance. — Transmission de sept lois relatives : 1° à la cession par l'État au sieur Antonioz de parcelles de la forêt domaniale de Bellevaux (Savoie); 2° à un échange de terrains entre l'État et le sieur Lechauff; 3° à l'ouverture au ministre de l'instruction publique, sur l'exercice 1867, d'un crédit de 300 000 fr. applicable aux dépenses de l'instruction primaire; 4° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères; 5° à un emprunt et à une imposition par la ville de Bordeaux; 6° à la prorogation par la ville de Mulhouse (Haut-Rhin) de l'amortissement de sommes à réaliser sur deux emprunts antérieurement approuvés; 7° aux nouveaux suppléments de crédits de l'exercice 1867. — Délibération sur deux lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; 2° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes : MM. Michel Chevalier et Heurtier, *commissaire du Gouvernement*. Vote. — Rapport, par M. le marquis de La Grange, sur une pétition relative aux tarifs d'importation des vins étrangers en France : MM. Gaudin, *commissaire du Gouvernement*, le baron de Butenval et le rapporteur. Ordre du jour sur une partie de la pétition; renvoi au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics d'une autre partie. — Rapport, par M. le marquis de La Grange, sur une pétition demandant que les droits perçus à l'octroi de Paris sur l'entrée des vins soient réduits au moins de moitié : M. Le Verrier. Ajour-

nement de la délibération. — Suite des rapports de pétitions. Par M. de Marnas. . . . . Pages 593 à 658

PROCÈS-VERBAL N° 60. — 14 JUILLET.

Sommaire. — Excuse. — Commission chargée d'examiner une demande en autorisation de poursuites contre un Sénateur. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Rapport, par M. Béhic, sur la loi relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer : M. Le Verrier. Vote. — Rapport, par M. le vicomte de Barral, sur cinq lois relatives à un emprunt et à une imposition par la ville d'Armentières (Nord); à l'établissement de surtaxes à l'octroi de Haubourdin (Nord); à des prorogations de surtaxes aux octrois des communes d'Irvillac et de Rumengol (Finistère), et à la création d'un nouveau canton dans le département de l'Ain. Vote. — Délibération sur une pétition demandant que les droits perçus à l'octroi de Paris sur l'entrée des vins soient réduits au moins de moitié : MM. le marquis de La Grange, *rapporteur*, Le Verrier, Hubert-Delisle et L'Hôpital, *commissaire du Gouvernement*. Ordre du jour. . . . . Pages 659 à 787

Séance du mardi 16 juin 1868.

PRÉSIDENCE
DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPLONG.

SOMMAIRE. — Commission chargée d'examiner un projet de sénatus-consulte relatif à un échange d'immeuble du domaine de la Couronne. — Commission chargée d'examiner six lois d'intérêt local. — Rapport, par M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez, sur trois lois relatives à des emprunts et à des impositions par les villes de Brest (Finistère) et de Niort (Deux-Sèvres), et à la création, dans l'arrondissement d'Alais (Gard), d'un canton dont le chef-lieu est fixé à Bességes. Vote. — Rapports de pétitions. Par MM. le duc de Tascher La Pagerie, Merimée, et le général comte de La Ruë. — Pétition demandant que la chasse au chamois soit autorisée chaque année dès le 10 juin, et qu'il soit délivré un permis spécial pour cette chasse : MM. le vicomte de Barral et le général comte de La Ruë, *rapporteur*. Ordre du jour. — Rapport, par M. le général comte de La Ruë, sur une pétition de neuf cent quatre-vingt-douze habitants de Trouville demandant que cette commune soit érigée en chef-lieu de canton et devienne le siége d'une justice de paix : MM. le marquis de La Grange et Genteur, *commissaire du Gouvernement*. Ajournement. — Suite des rapports de pétitions. Par MM. de Marnas, le général marquis de Laplace, Lacaze et Hubert-Delisle. Pétition demandant qu'il soit fait défense à tous les membres qui composent le Sénat de patroner des affaires industrielles ou d'accepter dans ces entreprises des fonctions salariées : MM. Larabit, Lacaze, Hubert-Delisle, *rapporteur*, et le baron Dupin. Ordre du jour. — Transmission de trois lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de

l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes; 2° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; 3° à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. CHAIX D'EST-ANGE, *sénateur-secrétaire*, fait connaître au Senat le résultat du travail des bureaux, réunis avant la séance :

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner un projet de sénatus-consulte relatif à un échange de terrains entre le domaine de la Couronne et les sieur et dame Bonneau du Martray.

1er BUREAU. M. le comte de Grossolles-Flamarens, *secrétaire*.
2e — M. le général comte de La Rue, *président*.
3e — M. Lebrun.
4e — M. Suin, *rapporteur*.
5e — M. Ferdinand Barrot.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner six lois relatives : 1° à l'établissement d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi

de la commune de Dieppe (Seine-Inférieure) : 2° à des prorogations de surtaxes sur les vins et les alcools aux octrois des communes de Douarnenez, de Lampaul (Finistère), de la Roche et de Sallanches (Haute-Savoie); 3° à la réunion à la commune de Monceau-les-Mines (Saône-et-Loire) de portions de territoires distraites des communes de Blanzy et de Sanvignes (même département).

1er Bureau. M. le premier vice-président Boudet, *président*.
2e — M. Corta, *secrétaire*.
3e — M. de Vuillefroy.
4e — M. le duc de Cambacérès.
5e — M. de Mentque, *rapporteur*.

M le Président. La parole est à M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez pour son rapport sur trois lois relatives à des emprunts et à des impositions par les villes de Brest (Finistère) et de Niort (Deux-Sèvres), et à la création, dans l'arrondissement d'Alais (Gard), d'un canton dont le chef-lieu est fixé à Bességes.

MM. Manceaux et Bayle-Mouillard, conseillers d'État, sont présents au banc des commissaires du Gouvernement.

M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez, *rapporteur*.

Messieurs les Sénateurs,

Qu'est-ce que Brest? C'est, au point le plus occidental de la France, de l'Europe centrale, une ville que baignent les flots de la baie la plus vaste,

la plus profonde, la mieux abritée dont la nature ait doté notre littoral océanien, c'est comme le rendez-vous obligé des flottes du vieux et du nouveau monde, car, outre ses avantages nautiques, la baie de Brest est plus rapprochée de New-York qu'aucune autre baie fermée de France ou d'Angleterre[1]. Ajouterai-je que, sans rivale sur l'Océan quant à la profondeur et à l'étendue de ses eaux, elle est, en outre, dentelée par une foule de criques et d'anses et par trois rivières, dont une seule, la Penfeld, a été utilisée, jusqu'à ce jour, pour devenir le magnifique arsenal maritime où se construisent et s'abritent nos vaisseaux de guerre? En un mot, c'est de cette baie armoricaine que Vauban disait : « Brest, le plus beau joyau maritime dont la duchesse Anne ait enrichi la couronne de France, en apportant la Bretagne à son royal époux. »

Aussi, depuis que des chemins de fer relient la presqu'île bretonne au cœur de la France, est-ce à Brest que nous voyons arriver régulièrement d'Amérique, c'est de Brest que nous voyons éga-

---

1. La distance de New-York à Liverpool est de 3030 milles marins contre celle de 3000 milles marins entre Brest et New-York; quant à Southampton et à Londres, situées dans la Manche, ils ne peuvent entrer en comparaison géographique avec Brest sous le rapport de cette distance, et encore moins sous le rapport des avantages nautiques, en raison des retards, tout au moins, qu'entraîne la fréquentation de cette mer resserrée : aussi, depuis que la ligne des paquebots transatlantiques est venue faire escale à Brest, la presque totalité des voyageurs y débarque-t-elle; leur nombre, qui avait plus que doublé en 1866 de ce qu'il était en 1865, a presque suivi la même proportion croissante en 1867.

lement repartir pour le nouveau monde ces magnifiques paquebots français qui, en huit ou neuf jours, c'est à-dire avec une vitesse que leurs rivaux ne peuvent que rarement égaler [1], transportent lettres, passagers, marchandises; et si ces dernières sont encore embarquées et débarquées de préférence au Havre, qui peut affirmer qu'un jour les chemins de fer subissant d'utiles perfectionnements, et les dimensions de ces mêmes paquebots, ces léviathans de l'avenir, devant nécessairement s'accroître encore (car l'économie dans le transport est la conséquence naturelle de l'accroissement dans le tonnage), qui peut affirmer, dis-je, que Brest, par suite de l'étendue et de la profondeur exceptionnelle de sa rade, par suite de son excellente position géographique, ne deviendra pas une tête de pont commerciale entre la France, l'Europe centrale et l'Amérique, l'aboutissement forcé d'un de ces courants commerciaux qui se déplacent de siècle en siècle? Aussi Brest, suivant bien des opinions, n'est-il encore qu'à l'aurore de sa prospérité maritime. Quoi qu'il en soit, sa population a pris un tel développement, qu'elle

---

1. Pour douze voyages, aller et retour, accomplis en hiver et en été, la vitesse du paquebot français *le Pereire* a été de 13 nœuds en moyenne (et elle a atteint 14 nœuds), soit 8 jours et 22 heures de traversée de New-York à Brest.

Pour dix voyages effectués dans les mêmes conditions, le paquebot *la Ville-de-Paris* a donné 12 nœuds 57 centièmes en moyenne (et il a atteint 13 nœuds 80 centièmes), soit 9 jours 1 heure 50 minutes pour la durée moyenne de ses traversées. — La *Scotia*, le seul des paquebots anglais qui rivalise de vitesse avec les nôtres, a donné 12 nœuds 80 centièmes de vitesse pour ses traversées.

a dû franchir l'enceinte de ses vieilles murailles et constituer un faubourg sur le territoire de la commune de Lambezellec, sa voisine : de là, des nécessités nouvelles résultant de cette agglomération nouvelle ; de là, par suite, le projet de loi qui vous est soumis, et qui a pour objet de faire face a ces nécessités impérieuses. C'est d'abord une église, un marché couvert, un cimetière ; puis, la marine militaire, dont les nouveaux bâtiments exigeaient, de leur côté, des emplacements plus étendus, ayant réclamé les terrains des deux rives de la Penfeld, il a fallu créer un port commercial dans l'anse de Postrein, en petite rade. Il a fallu mettre ce port en relation continue avec la ville, en ouvrant une nouvelle porte et une large voie qui aura l'avantage d'assainir le vieux quartier, où, en temps d'épidémie, sévissaient cruellement les fléaux ; cette voie nouvelle portera un nom cher à la population brestoise comme au Sénat : c'est celui du baron de Lacrosse, l'ancien secrétaire de cette assemblée. Enfin la salle de spectacle de Brest avait été brûlée en 1866. Je n'ai pas besoin de dire combien ce désastre avait affligé la population de cette ville maritime, militaire et de jour en jour plus commerçante ; aussi la reconstruction de cette salle fut-elle décidée sans conteste. Bref, le conseil municipal de Brest, ayant reconnu l'urgence de tous ces travaux et bien étudié les ressources de la ville, a résolu à l'unanimité de contracter un emprunt de 2 500 000 fr. pour faire face aux dépenses qu'ils entraîneront, savoir :

Église Saint-Martin.	624 000 fr.
Marché couvert.	124 000

Grandes voies.	1 020 000 fr.
Théâtres.	500 000
Porte de ville et escalier.	100 000
Clôture du cimetière.	130 000
Frais divers.	Mémoire.

Le conseil municipal se propose donc de couvrir cette dépense de 2 500 000 fr., nombres ronds, au moyen d'un emprunt d'une pareille somme; de réaliser cet emprunt en trois ans, et de l'amortir en vingt années.

La ville de Brest ne fait d'ailleurs appel à aucune ressource extraordinaire; elle ne demande ni taxe nouvelle d'octroi, ni centimes additionnels; elle compte suffire au remboursement de l'emprunt avec une partie de l'excédant de ses recettes ordinaires. Cette situation très-nette, très-simple, a eu la sanction complète du Gouvernement et du Corps législatif; il convient de faire observer cependant que déjà la ville a fait une avance à l'Etat de 4 millions, applicables au port Napoléon, et de nouveaux sacrifices de sa part deviendraient impossibles pour compléter les nécessités de relâche et de ravitaillement qu'exigent d'immenses paquebots comme *le Napoléon III*, *la Ville-de-Paris*, *le Pereire*, en fait de quais, de chantiers de carénage, de bassin à flot; aussi n'est-ce pas sans une vive satisfaction que le monde maritime a vu cette question plutôt nationale que locale, en quelque sorte tranchée dans le rapport à l'Empereur sur la situation de l'Empire par l'annonce d'un décret devant émaner du ministère des travaux publics.

En définitive, messieurs les Sénateurs, la commission dont je suis l'organe vous propose de déci-

der : 1° qu'il n'y a pas lieu de renvoyer le projet de loi en question à une nouvelle délibération du Corps législatif ; 2° qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à sa promulgation.

Messieurs les Sénateurs, la ville de Niort demande l'autorisation d'emprunter une somme de 482 000 fr., remboursable en cinq ans, sur ses revenus ordinaires, pour servir à payer les acquisitions de terrains et les travaux de construction nécessaires à l'agrandissement du cimetière communal, puis les frais de création d'une école, d'une salle d'asile, d'un marché couvert, d'un abattoir et d'un réservoir. Ces entreprises, dont l'utilité se justifie d'elle-même, ont obtenu l'assentiment général de la population, sauf une seule, l'agrandissement du cimetière, au sujet duquel il y a eu quelques dissidences ; toutefois, la création d'un second cimetière ayant été mise à l'enquête, une opinion prépondérante s'est manifestée pour l'agrandissement du cimetière existant, dont personne n'a demandé d'ailleurs le déplacement. Cette extension, devenue indispensable, a donc été résolue par le conseil municipal, ainsi que les autres entreprises ci-dessus désignées et qui exigeront l'ensemble de dépenses que voici :

Agrandissement du cimetière. . .	35 000 fr.
Abattoir	228 000
École et salle d'asile.	37 000
Marché couvert.	295 000
Réservoir.	22 886
Total. . . .	617 886 fr.

Somme totale qui sera couverte, jusqu'à la concurrence de 482000 fr., au moyen de l'emprunt, et, pour le surplus, à l'aide de prélèvements sur les ressources ordinaires.

Le conseil municipal, le Gouvernement de l'Empereur et le Corps législatif se sont complétement associés aux vues de la ville de Niort. En conséquence, messieurs les Sénateurs, la commission dont je suis l'organe a l'honneur de vous proposer de décider : 1° qu'il n'y a pas lieu de renvoyer le projet de loi en question à une nouvelle délibération du Corps législatif; 2° que le Sénat ne s'oppose pas à sa promulgation.

Messieurs les Sénateurs, un projet de loi vous est soumis, qui a pour objet de créer dans l'arrondissement d'Alais (Gard) un nouveau canton dont le chef-lieu serait Bességes ; ce canton comprendrait dans sa circonscription : 1° les communes de Bordezac et de Peyremale, distraites du canton de Génolhac; 2° les communes de Bességes, de Castillon et de Robiac, détachées du canton de Saint-Ambroix. Le choix de Bességes comme chef-lieu provient de ce que cette commune est devenue la plus considérable de l'arrondissement après Alais et la Grand'Combe, puisqu'elle est le point central de tout un bassin homogène, dont la population s'est rapidement accrue par suite du développement de l'industrie houillère et métallurgique de la vallée de la Cize ; les habitants y vivent dans le même milieu, liés entre eux par une communauté réelle d'intérêts, de mœurs et d'existence. En résumé, le projet de loi qui vous est soumis a obtenu le vote favorable du conseil

d'arrondissement d'Alais, du conseil général du Gard et du Corps législatif.

La commission dont je suis l'organe a donc l'honneur de proposer au Sénat de décider : 1° qu'il n'y a pas lieu de renvoyer la loi proposée à une nouvelle délibération du Corps législatif ; 2° qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à sa promulgation.

Le Sénat décide que la délibération aura lieu immédiatement.

M. Chaix d'Est-Ange, *sénateur-secrétaire*, donne lecture des lois, dont le texte a été inséré au procès-verbal du 9 juin.

Personne ne demandant la parole, il est procédé au vote sur la question de savoir si les lois seront soumises à une nouvelle délibération du Corps législatif, et le Sénat déclare qu'elles ne seront pas renvoyées.

Il est ensuite procédé au scrutin sur la question de promulgation.

En voici le résultat :

Nombre de votants.	77
Bulletins blancs.	77

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation des trois lois.

MM. Manceaux, Genteur, Gaudin et Chamblain, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle les rapports de pétitions.

La parole est à M. le duc de Tascher La Pagerie.

M. LE DUC DE TASCHER LA PAGERIE, *premier rapporteur*.

(N° 646). Le sieur Haumé, imprimeur, à Rocroy (Ardennes), prétend qu'un employé de l'administration lui oppose une concurrence nuisible en se faisant le commissionnaire d'un imprimeur-libraire à Charleroi. Il demande qu'on interdise cette immixtion dans le commerce aux agents administratifs, ou qu'on leur impose une patente.

Le pétitionnaire ne donne aucune preuve de ce qu'il avance, il n'indique même pas le nom de l'employé qui se livre aux actes qui lui paraissent répréhensibles; il est impossible à la sixième commission de statuer autrement sur la présente pétition qu'en vous proposant l'ordre du jour.—Adopté.

— (N° 647). Le sieur Désiré Durand, ancien instituteur, à Fouqueure (Charente), demande l'augmentation du traitement des facteurs ruraux.

Déjà pareille demande du pétitionnaire a été présentée dans la séance du 24 juillet 1867, et des pétitions analogues ont obtenu l'ordre du jour dans les sessions précédentes de 1861, 1864, 1865, 1866.

Nous ne pouvons que nous référer au rapport présenté l'année passée par notre très-honoré collègue, M. le président Devienne, qui dit :

1° Que le Gouvernement de l'Empereur s'est montré plein de sollicitude pour ces employés, et que, depuis l'année 1852, la moyenne de leurs

traitements a été élevée de 300 fr. à 560 fr., c'est-à-dire qu'ils ont presque doublé ;

2° Qu'il ne convient pas que de telles demandes soient recommandées par le Sénat, que tous les fonctionnaires pourraient suivre une telle voie, que le droit de pétition s'éloignerait ainsi du but véritable qui l'a fait consacrer.

C'est en faveur de ces justes considérations que votre sixième commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 648). Le sieur Clergeau, négociant, à Béziers (Hérault), allègue que les tribunaux de commerce taxent arbitrairement les vacations des commissaires experts.

Il demande qu'on fasse cesser cet abus préjudiciable aux intérêts des parties.

Le pétitionnaire a été invité par le tribunal de commerce à payer 660 fr. au sieur Delacroix, commissaire expert, pour cent dix vacations, dans une affaire qui le concerne; il trouve la somme exorbitante et hors de proportion avec le travail; mais, malgré son opposition, le tribunal a maintenu la décision du juge taxateur, et le sieur Clergeau a été débouté de sa demande. Le Sénat ne peut intervenir dans les décisions prises par la justice du pays, et votre sixième commission ne peut que vous proposer l'ordre du jour sur la présente pétition. — Adopté.

— (N° 649). Le sieur Cyrille Lambert, cultivateur, à Raon-aux-Bois (Vosges), allègue que le maire de cette commune exerce les fonctions de greffier de la mairie et qu'en cette qualité il reçoit un traitement.

Le pétitionnaire demande que l'on fasse cesser ce cumul.

Une pétition de ce genre a déjà été rapportée le 13 mai 1864, et a été résolue par la question préalable.

Celle du sieur Lambert ne nous inspire aucune confiance; pour croire à une pareille exaction, il faudrait admettre la complicité morale de l'adjoint, du conseil municipal, du receveur et de toute la population elle-même. Est-il probable que tant de personnes notables et plus ou moins intéressées se prêteraient à allouer à leur maire un traitement de 50 fr. sur les fonds de leur commune qui, rurale, ne doit pas être riche, et cela depuis plusieurs années?

Le sieur Lambert ne donne du reste aucune preuve de ce qu'il avance, et si, comme le dit si bien l'honorable rapporteur de la petition de 1864, le respect du droit de pétition est un devoir pour le Sénat, il l'est au même degré au moins pour le pétitionnaire, et celui-ci n'accomplit pas ce devoir, lorsqu'il ne prouve pas les faits énoncés dans sa pétition.

Votre sixième commission a l'honneur de vous proposer la question préalable sur la présente pétition. — Adopté.

— (N° 650). Le sieur Bachellery, teinturier, à Aulnay (Charente-Inférieure), demande la restitution d'une amende.

Le tribunal de Saint Jean-d'Angély, dans sa séance du 27 janvier dernier, a infligé au pétitionnaire une amende de 63 fr. 95 cent. pour des lacets qu'il a tendus au gibier dans sa propriété.

Ce n'est point le Sénat qui peut relever le sieur

Bachellery de la peine qu'il a encourue, il faudrait qu'il s'adressât aux autorités compétentes pour obtenir la faveur qu'il sollicite.

Votre sixième commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour sur la présente pétition. — Adopté.

— (N° 655). Le sieur Morlet, horticulteur, à Avon (Seine-et-Marne), demande qu'une loi rende obligatoire la destruction des hannetons.

Cette question, très-intéressante pour l'agriculture, l'horticulture et les forêts, a déjà occupé le Sénat dans les sessions de 1863, 1865, 1866 et 1867, et a toujours été renvoyée aux deux ministères de l'agriculture et de l'intérieur.

Le pétitionnaire se préoccupe particulièrement des ravages commis par les hannetons dans les forêts, et propose d'établir de grands feux et des filets avec lesquels on s'emparerait facilement de ces insectes qui, étant coléoptères crépusculaires, sont attirés invariablement par la lumière.

Nous l'engageons à en faire l'essai, mais nous ne croyons pas, d'accord avec le Gouvernemen et le Sénat, qui se sont prononcés là-dessus dans la séance du 2 juillet 1867, que l'établissement d'une loi répressive sur la destruction des hannetons est possible.

Ils ont pensé qu'en pareille matière il n'y avait lieu d'agir que par voie d'encouragement et non par voie de coercition.

Déjà nombre de conseils généraux ont alloué des sommes importantes pour la destruction des vers blancs; il s'agirait de persévérer dans la voie indiquée.

Votre sixième commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 639). Le sieur Menestrel, docteur-médecin, à Serécourt (Vosges), demande qu'on établisse sur les célibataires, âgés de trente ans révolus, un impôt basé sur le revenu des contribuables. Ce revenu serait fixé sur leur propre déclaration.

Cette idée n'est pas nouvelle, car déjà une proposition d'imposer les célibataires a été présentée au Sénat, dans la séance du 3 janvier 1868, et résolue par l'ordre du jour.

Le pétitionnaire actuel appuie son raisonnement sur une brochure écrite par lui, et intitulée : *De la Stérilité volontaire* (*Sourires*).

Il prétend que les célibataires ne contribuent pas comme les hommes mariés aux charges de la société, et qu'il est équitable qu'il y ait compensation par l'établissement d'un impôt progressif sur le revenu, à percevoir sur les célibataires parvenus à l'âge de trente ans révolus.

Il évalue cet impôt, au minimum, à 14 millions, en en exceptant le clergé et l'armée, et il serait employé à alimenter le budget des encouragements, des primes et des récompenses allouées aux familles nombreuses ; il suffirait en outre pour subvenir à tous les besoins de l'instruction primaire des familles subventionnées, et à l'instruction professionnelle édictée par la loi du 29 nivôse an XIII.

Nous ferons remarquer au pétitionnaire que :

1° Jusqu'à présent, la France n'a jamais accueilli favorablement le mode d'impôt progressif, qui

paraît contraire à l'esprit de ses lois, et que même dans les pays où existe la taxe sur les revenus, elle a toujours proportionnellement peu rapporté ;

2° Que nous ne pouvons partager l'avis qu'il émet, que les célibataires ne contribuent pas comme les hommes mariés à toutes les charges de l'État. Ne deviennent-ils pas soldats à leur tour, ne payent-ils pas tous les impôts?

Tout homme cherche à s'établir en famille aussitôt qu'il le peut, voici la règle générale, et s'il y a peut-être quelques célibataires obstinés, la grande majorité ne demande pas mieux que de prendre femme aussitôt que ses moyens le lui permettent.

Serait-il juste alors de l'imposer ?

La sixième commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour sur la présente pétition.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

— (N° 660). Le sieur Desmytère, à Vormhoudt (Nord), demande que, pour soulager les classes pauvres dans les campagnes, les propriétaires fonciers soient invités à concéder à leurs ouvriers, moyennant une légère redevance, une habitation entourée d'un petit champ.

L'idée de créer des habitations à bon marché aux ouvriers a été déjà présentée plusieurs fois au Sénat, et notamment dans la séance du 18 juin 1867 ; elle est d'un haut intérêt ; différents essais ont déjà été tentés par des propriétaires industriels et agricoles. Une très-auguste influence a donné l'exemple; mais cette création ne peut être imposée par une loi.

Chacun est maître du terrain qui lui appartient, et peut en disposer à sa guise.

La proposition du sieur Desmytère serait une atteinte à la propriété individuelle que tout gouvernement doit respecter religieusement; en agissant autrement l'on ferait du communisme.

Votre sixième commission, tout en reconnaissant la bonne intention du pétitionnaire, ne peut que proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 665). La dame et les demoiselles Tourneur, à Quiestède (Pas-de-Calais), se plaignent des lenteurs que subirait la liquidation d'une société industrielle dans laquelle elles ont des intérêts.

Ce n'est point au Sénat, mais bien aux pétitionnaires à presser par des démarches actives la solution de l'affaire qui les intéresse.

L'assistance judiciaire leur a été accordée par décision du tribunal de Béthune, le 28 mars 1866. C'est à ce tribunal que ces dames doivent présenter leur requête.

Votre sixième commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 669). Le sieur Lemaire, instituteur, au Fidelaire (Eure), demande un secours viager ou un bureau de tabac avec recette buraliste.

Le pétitionnaire a servi dans l'armée, a été réformé en 1833 pour infirmité, il a profité de l'instruction qu'il avait acquise pour remplir une place d'instituteur primaire.

Sa position est, sans doute, intéressante, mais il n'est pas dans les attributions du Sénat de se prononcer sur l'obtention de pensions ou de bu-

reaux de tabac. Nous ne pouvons qu'inviter le sieur Lemaire à s'adresser à qui de droit.

Votre sixième commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 674). La dame de Bazelle, à Paris, renouvelle la demande par laquelle son frère, Adolphe de Bazelle, sollicitait la mise en possession d'une dotation dont il aurait été indûment dépossédé.

Une pétition analogue du sieur de Bazelle a déjà été présentée au Sénat, le 6 décembre 1867, et résolue par l'ordre du jour.

Le Conseil d'État avait déjà statué dans sa compétence sur les prétentions respectives des consorts Bazelle; sa décision du 2 décembre 1853 a été rendue après l'accomplissement de toutes les formalités légales par une juridiction sans appel; elle est donc inattaquable.

En conséquence, messieurs les Sénateurs, la sixième commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour. — Adopté.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Mérimée.

M. MÉRIMÉE, *deuxième rapporteur*.

(N° 692). Messieurs les Sénateurs, après la longue discussion qui, le mois dernier, a occupé le Sénat pendant plusieurs séances, nous croyons inutile d'entrer dans de longs développements au sujet des plaintes exprimées par le sieur de Lostalot-Bachoué, plaintes très-vagues d'ailleurs et qui ne sont pas accompagnées de preuves. En fait, le matérialisme n'est pas enseigné dans les écoles; la surveillance de l'administration, une autre sur-

veillance officieuse, devraient rassurer le pétitionnaire. Quant aux doctrines qui se produisent par la presse, nous ne pouvons que répéter les paroles de M. le président de Royer, qui en 1864, à l'occasion d'une pétition semblable, nous disait avec l'autorité qui s'attache à son opinion : « Blâmons ce qui est mal; mais sachons souffrir ce que la loi ne défend pas. » En 1867, à propos d'une pétition du même genre, M. le président Devienne remarquait : « que les croyances ne gagnent ni en puissance, ni en élévation à être soutenues par la force matérielle; » et il ajoutait que ces demandes de répression « reposaient sur des principes erronés que l'état de nos mœurs repousse. »

En 1864, en 1867, et le mois passé encore, le Sénat a voté l'ordre du jour sur des pétitions analogues à celle du sieur de Lostalot; nous ne pouvons que vous proposer les mêmes conclusions aujourd'hui, d'abord pour la première partie de sa pétition, puis pour la seconde partie dont il nous reste à dire quelques mots.

Le pétitionnaire demande « qu'une récompense soit accordée à l'écrivain qui prouvera *le mieux* que l'homme, en raison de sa nature même, ne peut être heureux qu'à la condition de bien pratiquer la religion et la morale. » Depuis longtemps, beaucoup de bons esprits se sont exercés sur ce sujet; leurs travaux sont dans toutes les bibliothèques. L'Académie française décerne annuellement des prix fondés par M. de Montyon pour des livres utiles aux mœurs. D'autres sociétés littéraires accordent également des récompenses à des ouvrages du même genre. Tout le monde verrait avec plaisir s'augmenter le nombre et l'im-

portance de ces concours, mais que l'État se charge de les présider et de les juger, cela nous semble inadmissible. C'est une triste habitude qu'on a en France de demander tout à l'initiative de l'État. Dans un pays voisin, les personnes qui partagent les craintes du pétitionnaire se cotisent pour propager les bonnes doctrines. Que ne suit-on cet exemple? En résumé, messieurs les Sénateurs, votre septième commi-sion a l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour sur la pétition du sieur de Lostalot-Bachoué.

L'ordre du jour est adopté.

— (N° 693.) Voici encore une pétition contre les doctrines matérialistes aussi mal étayée de preuves que la précédente. Le sieur Bayvet paraît ignoner les lois et même la Constitution. Il demande qu'un sénatus-consulte interdise de nier et de discuter les principes fondamentaux de la morale publique. Si le Sénat possédait un pareil pouvoir, il n'en userait pas, se rappelant qne la violence n'a jamais servi la cause de la religion et de la morale.

Votre septième commission a l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour sur la pétition du sieur Bayvet. — Adopté.

— (N° 726). Le pétitionnaire voudrait améliorer les mœurs, non par la terreur des peines, mais par l'attrait des récompenses. Il voudrait que, dans toute la France, divisée en un certain nombre de circonscriptions, des registres fussent tenus, où seraient inscrites toutes les actions honorables avec le nom de leurs auteurs. Ces der-

niers, selon leur mérite, seraient classés en différentes catégories, de moins en moins nombreuses, à mesure qu'elles approcheraient de la perfection. Outre l'honneur de figurer dans ces catégories, les auteurs de belles actions auraient droit à emprunter à long terme et sans intérêt à une caisse de secours fondée par des souscriptions volontaires. On ouvrirait ainsi un crédit à l'honorabilité. Le pétitionnaire ne demande au Gouvernement que de patroner et d'organiser son système.

L'idée du sieur Féline, qu'il présente à l'état d'ébauche un peu confuse, n'est pas nouvelle, il y a longtemps que M. de Montyon a fondé des prix de vertu et chargé l'Académie française de les décerner. Plusieurs ministres ont des médailles pour les auteurs d'actions courageuses; plusieurs associations consacrent des fonds à récompenser les traits d'humanité et de probité; enfin, une société, fondée sous le patronage du Prince Impérial, fait des prêts aux ouvriers, et a ouvert un crédit aux travailleurs. La charité à toujours été active et ingénieuse dans notre pays. Le Sénat désire assurément l'extension de ces fondations utiles, mais il ne croira pas sans doute que la pétition du sieur Féline renferme des idées pratiques qui méritent d'être renvoyées au Gouvernement, et votre septième commission a l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 714). Le 1er mai de cette année, le Sénat a passé à l'ordre du jour sur une première pétition de la dame Jaffeux; le rapporteur faisait

remarquer que cette dame étant en liberté pouvait poursuivre les auteurs de sa détention qu'elle qualifie d'arbitraire, mais que quand au jugement de la Cour impériale contre lequel elle réclame, il avait force de chose jugée. Cette seconde pétition n'étant accompagnée d'aucun document nouveau, nous ne pouvons que vous proposer encore de passer à l'ordre du jour. — Adopté.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le général de La Ruë.

M. LE GÉNÉRAL COMTE DE LA RUË, *troisième rapporteur*.

(N° 728). Messieurs, le sieur Jeanmaire, à Épinal (Vosges), présente différentes considérations sur la guerre et les conséquences fâcheuses qu'elle entraîne. Entre autres développements de sa pensée, il dit : « Aujourd'hui que les peuples se tendent la main, que toutes leurs aspirations, tous leurs désirs sont tournés vers la paix universelle; aujourd'hui que toutes ces haines ridicules et absurdes de nationalités vont s'effaçant de plus en plus; aujourd'hui, que la vapeur, l'électricité, l'imprimerie, ces instruments si puissants de civilisation attirent et réunissent tous les peuples en travaillant à les rapprocher et à les fondre en une seule famille, et que les peuples n'aspirent plus qu'aux luttes pacifiques de l'intelligence, de l'industrie et du commerce, pourquoi les gouvernements se refuseraient-ils à entrer de suite, et largement, dans cette voie qui doit leur procurer non-seulement plus de bonheur et de stabilité, mais même une gloire plus durable et moins contestée? »

Il ajoute que « l'on n'a pas assez fait ressortir jusqu'à présent l'insensibilité, la cruauté même que l'état de guerre entretient dans les populations, et cette indifférence que, par suite, tant d'individus éprouvent à faire couler le sang ou à le voir répandre, » et il s'écrie : « Que de crimes se commettent encore aujourd'hui dont notre société serait préservée si la paix régnait parmi les hommes! »

Le pétitionnaire est, on le voit par ces citations, animé des sentiments les plus honnêtes, les plus humanitaires et les plus louables. Il les développe longuement, mais sans énoncer toutefois aucune idée nouvelle sur ces graves sujets, ni préciser aucun moyen spécial pour arriver à cette fraternité universelle, qui serait bien certainement l'âge d'or souhaité depuis bien longtemps déjà par les plus éloquents amis de l'humanité.

Malheureusement, les événements formidables qui, dans ces derniers temps, se sont accomplis dans les deux mondes prouvent que la proclamation de la paix universelle ne peut encore se garantir, et que le Sénat auquel s'adresse le pétitionnaire, n'a pas à sa disposition des moyens efficaces de réaliser les vœux du sieur Jeanmaire.

Dans cette situation, votre septième commission vous propose de passer à l'ordre du jour sur la pétition n° 728.

L'ordre du jour est adopté.

— (N° 698). Le sieur Ramus, maire de la Ferrière-sur-Allevard (Isère), demande qu'on autorise,

dès le 10 juin de chaque année, la chasse au chamois. Les chasseurs de chamois seraient tenus d'avoir un permis spécial pour cette chasse.

Le pétitionnaire précise que les régions, élevées de 1500 mètres jusqu'à 3900 mètres, où se fait cette chasse ne sont, à cause des glaces et des neiges, abordables pour les chasseurs que vers le 15 juin et jusqu'à la fin de septembre.

Or, comme la chasse ordinaire ne s'ouvre annuellement qu'au 1er septembre, la chasse aux chamois ne peut ainsi se faire régulièrement que pendant un seul mois de l'année. Il faudrait donc, selon la pétition, que la loi du 3 mai 1844 fût modifiée et que des permis spéciaux, du 10 juin au 1er octobre, fussent accordés pour la chasse au chamois dans les régions où du reste il ne se trouve guère que de ce gibier.

La fixation de ces époques ne présenterait aucun danger de destruction des portées, attendu que la femelle du chamois mettant bas en avril et en mai, le petit, qui aurait un mois ou deux, peut subsister sans la mère.

Les diverses propositions énoncées par le sieur Ramus ont paru à votre commission mériter un examen complet. En conséquence, elle a l'honneur de vous proposer de renvoyer le pétition n° 698 au ministre de l'intérieur.

M. LE VICOMTE DE BARRAL. La pétition dont nous venons d'entendre le rapport a pour objet de demander que la chasse au chamois soit autorisée en temps prohibé, c'est-à-dire à dater du 10 juin de chaque année.

La commission propose le renvoi de la pé-

tition au Gouvernement. Je demande l'ordre du jour (*Marques d'assentiment*).

J'ai l'honneur de faire d'abord observer au Sénat que le chamois est un animal inoffensif, et qu'il n'a jamais été classé parmi les animaux malfaisants et nuisibles.

Je ferai observer, en outre, qu'il ne s'agit pas ici d'une question d'alimentation, cette espèce étant très-rare et l'étant devenue davantage depuis qne par le fait de l'établissement thermal d'Allevard, on en a trouvé un placement facile.

Une autre considération sur laquelle j'appelle l'attention du Sénat est celle-ci : Si la chasse était autorisée dès le 10 juin, je crois que cette chasse au chamois deviendrait aussi la chasse aux coqs de bruyère, aux bartavelles, aux gélinottes que l'on trouve dans les mêmes régions; car il faut bien se persuader que ces régions ne sont pas couvertes de glaces, que les chasseurs peuvent parfaitement y pénétrer, et là ou se trouve le chamois, se trouvent la bartavelle, la gélinotte et le coq de bruyère.

La surveillance deviendrait alors excessivement difficile dans ces vastes et montagneuses régions.

J'en ai dit assez, je pense; je ne veux pas abuser davantage de l'attention du Sénat, et je crois devoir persister dans la proposition que j'ai faite de passer à l'ordre du jour sur la pétition du sieur Ramus.

Un grand nombre de Sénateurs. Appuyé! Appuyé!

M. LE PRÉSIDENT. M. le rapporteur a-t-il quelques observations à présenter ?

M. LE RAPPORTEUR. Pas d'autres que celles qui ont été développées dans le rapport.

Le pétitionnaire affirme qu'à la hauteur où l'on trouve le chamois, on ne trouve pas d'autre gibier. En effet, à 1500 ou 3000 mètres les coqs de bruyère et les gélinottes ne se rencontrent pas.

Au surplus, la commission s'en rapporte à la décision du Sénat.

L'ordre du jour est mis aux voix et adopté.

M. LE GÉNÉRAL COMTE DE LA RUË, *rapporteur*, continue :

(N° 736). Messieurs les Sénateurs, le conseil municipal et neuf cent quatre-vingt-douze habitants de Trouville (Calvados) exposent au Sénat que depuis dix ans ils sont en instance pour obtenir que cette commune soit érigée en chef-lieu de canton et devienne, comme conséquence, le siége d'une justice de paix ; ils invoquent à l'appui de leur demande la loi, l'intérêt général et le vœu des populations.

Au point de vue de la loi, les pétitionnaires font remarquer que, dans l'arrondissement de Pont-l'Évêque, le canton de Cambremer n'a que 6883 habitants, celui de Blangy 8477, tandis que celui de Pont-l'Évêque, dont fait partie Trouville, en a 17 311. En sorte que, contrairement aux dispositions de la loi qui veut que les circonscriptions cantonales de justice de paix aient de 10 à 15 000 justiciables, il y aurait pour deux cantons insuffisance et pour le troisième excès de population. Ils ajoutent dans le même ordre d'idées que Trouville, avec ses 5694 habitants,

remplit les conditions légales d'après lesquelles toute ville ou bourg de 2000 âmes doit être chef-lieu de canton et de justice de paix.

Considérant ensuite la question au point de vue de l'intérêt général, les pétitionnaires font ressortir le grand préjudice porté aux habitants de Trouville et des communes environnantes, dont les habitants, au nombre de près de 10 000, sont obligés de parcourir 10, 13 et jusqu'à 17 kilomètres pour aller à Pont-l'Évêque obtenir le concours de la justice de paix ; ils insistent sur cette considération qu'à Trouville, où se concentrent tant de vie et de mouvement, tant d'activité commerciale et industrielle, et une affluence considérable d'étrangers, les difficultés et les contestations, qui surgissent nombreuses, réclament constamment l'action tutélaire de la justice de paix, dont l'intervention, pour être efficace, doit être prompte, facile et peu coûteuse.

A l'appui de leur réclamation, ils énumèrent aussi que les 9 644 habitants de Trouville, Deauville, Touques, Villerville, Tourgéville, Bénerville et Saint-Arnault entrent pour les deux tiers dans le nombre des affaires judiciaires, des conciliations, délibérations de conseil de famille, appositions et levées de scellés du ressort de la justice de paix de Pont-l'Évêque ;

Que l'agglomération de la population stable, déjà ancienne, s'accroissant sans cesse dans la ville de Trouville, est de 5694, plus du double de celle de Pont-l'Évêque, qui est de 2880.

Ils ajoutent encore que l'activité commerciale de cette population a entraîné l'établissement d'un chemin de fer, d'un remarquable bassin à flot,

d'un commissariat d'inscription maritime, de sept pilotes, de deux maîtres de port, d'un service régulier de bateaux à vapeur avec le Havre, de deux courtiers maritimes et de commerce, de trois facteurs à la halle au poisson, d'un bureau de poste, d'un service télégraphique, d'un capitaine de douane, de receveurs de contributions directes, indirectes, de la douane et de l'octroi, de cinq débits de tabac, de deux notaires à Trouville et Deauville, d'une brigade de gendarmerie, qui, en principe, s'accorde aux chefs-lieux de canton, et qui est accrue ici d'une force supplétive pendant la saison des bains et des courses de chevaux.

A ces raisons sérieuses, développées spécialement par les habitants de Trouville, il convient d'ajouter que la commune de Deauville, reliée immédiatement à celle de Trouville par le pont de la Touque, où se trouve la gare, tête de ligne du chemin de fer de Paris, bien que créée depuis quelques années seulement, a déjà reçu un développement considerable. Cette commune se compose principalement de grands hôtels pour les baigneurs, d'un casino complet, de villas de luxe, dont le nombre s'augmente chaque année.

Ces diverses constructions, acquisitions de terrains, travaux de tous genres exécutés par l'État, par une compagnie et par les particuliers, représentent en capitaux déjà engagés sur cette plage depuis 1861, un chiffre de plus de 17 millions.

Le montant des rôles des quatre contributions, depuis 1861, pour cette commune de Deauville, a toujours suivi une progression ascendante. Il était, en 1861, de 2599 fr. 70 cent.; il arrive, en 1868, à 34 290 fr. 70 cent.

Le mouvement du bassin à flot depuis son ouverture, en 1866, jusqu'en 1868, donne les chiffres suivants pour les entrées des navires français et étrangers : en 1866, 148 ; en 1867, 279, et pendant les cinq premiers mois de 1868, 118, dont, chaque année, le tiers de navires étrangers.

Un mouvement analogue de développement des constructions de tous genres se continue sans mécomptes dans la ville et sur la plage de Trouville.

Enfin, quant aux vœux des populations, les pétitionnaires rappellent que, lors de l'enquête ordonnée en 1859, les conseils municipaux et plus de 11 000 habitants appartenant à Trouville et aux onze communes circonvoisines, se prononcèrent pour que Trouville devînt chef-lieu de canton et de justice de paix.

Il ressort en outre de la pétition que la question qui en fait l'objet a suivi les phases suivantes :

En 1859, premières enquêtes faites auprès des municipalités et populations intéressées;

En 1860, et malgré les avis favorables émis, ajournement par le conseil général du Calvados, motivé sur ce que le développement de Trouville ne paraissait pas encore suffisamment assuré. Deauville n'existait pas.

En 1862, 1863, 1864, 1865 et 1867, nouvelles instances, appuyées, dès 1863, par le conseil général auprès de l'administration préfectorale, qui informait, en 1865, la municipalité de Trouville que, ayant reconnu les droits acquis par cette commune de devenir chef-lieu de canton, l'on s'empressait de poursuivre les études nécessaires pour y parvenir.

En raison de ces différentes considérations dont l'importance a été reconnue en principe par le conseil général ainsi que par l'administration préfectorale, et attendu l'intérêt d'ordre public qui s'attache désormais à une prompte solution, votre septième commission m'a chargé de vous proposer de renvoyer la pétition à l'examen des ministres de l'intérieur et de la justice.

M. LE PRÉSIDENT. Il n'y a pas d'opposition?... Le renvoi est ordonné.

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE. Monsieur le Président, on n'a pas entendu de quoi il s'agissait; autrement, bien des personnes se seraient opposées au renvoi de la demande de la commune de Trouville. En effet, c'est une question d'administration, et, si nous nous ingérons dans de pareilles affaires, toutes les communes viendront successivement nous demander d'intervenir en leur faveur et de les recommander pour des justices de paix.

C'est, je le répète, une question qui regarde exclusivement l'administration. M. le commissaire du Gouvernement que concerne la pétition n'est pas ici; il n'a pas pu donner son avis.

M. GENTEUR, *commissaire du Gouvernement*. Cette pétition est confiée aux soins de mon collègue, M. Riché, que des circonstances indépendantes de sa volonté ont empêché de se rendre au Sénat. Je serais reconnaissant à l'assemblée, si elle voulait bien, dans cette situation, remettre l'affaire à une prochaine séance, afin que mon collègue puisse présenter les observations du Gouvernement, s'il y a lieu. (*Appuyé! Appuyé!*)

M. LE PRÉSIDENT. Il n'y a pas de difficulté. Il ne saurait y avoir de surprise sur le vote. M. le commissaire du Gouvernement sera entendu, et la délibération sur les conclusions de la commission remise à une autre séance.

La parole est à M. de Marnas, pour la lecture de ses rapports.

M. DE MARNAS, *quatrième rapporteur*.

(N° 713). Messieurs les Sénateurs, un certain nombre de membres du conseil municipal de Roquecourbe (Tarn) ont adressé une pétition au Sénat dans laquelle il se plaignaient de n'avoir pas été depuis 1865 convoqués pour les sessions ordinaires ; ils critiquaient aussi la gestion du maire de leur commune.

A la séance du 28 février dernier, cette pétition fut écartée par la question préalable, le rapport ayant établi que la gestion financière du maire ne prêtait à aucune accusation fondée et que la convocation du conseil avait eu lieu aux époques réglementaires. Des preuves de diverses natures constataient ces convocations.

Les membres du conseil municipal de Roquecourbe, avec une insistance blâmable, reproduisent leurs griefs et s'attachent à démontrer que l'une des considérations qui ont déterminé les conclusions du rapport du mois de février était erronée.

Il y a peu d'intérêt à rechercher s'il y eut ou non erreur ; les convocations qu'ils prétendent n'avoir pas été faites sont justifiées par les documents mêmes qu'ils produisent.

Le Sénat prononcera la question préalable sur

la pétition n° 713, et mettra ainsi un terme à des plaintes formées à la légère et par cela même irrespectueuses.

La question préalable est prononcée.

— (N° 701). Le sieur Girardot, notaire et président de la chambre de discipline des notaires de l'arrondissement de Baume-les-Dames (Doubs), appelle l'attention du Sénat sur un état de choses qui lui semble contraire aux intérêts du Trésor, du notariat, et périlleux pour la transmission de la propriété.

Suivant le pétitionnaire, un usage s'est introduit et se propage dans l'arrondissement de Baume : des individus, sans aucun caractère public, procèdent à la vente à l'enchère d'une quantité considérable d'immeubles, soit dans une maison particulière, soit à la maison commune, soit enfin après avoir fait précéder la vente d'une certaine publicité. Il va sans dire que les libations ne sont pas épargnées.

On ne sait si l'abus signalé par le sieur Girardot est réel, ainsi qu'il le prétend, mais votre commission ne pense pas qu'il y ait intérêt à le rechercher, et, voulût-on l'admettre, elle repousse la réglementation restrictive qu'invoque le pétitionnaire.

Les intérêts du Trésor ne sont pas autrement affectés par le mode de transmission qu'on signale que par tout autre mode de transmission de la propriété par acte sous seing privé ; or ce mode de cession, qui a ses dangers sans doute, n'est interdit par aucune loi.

Les faits prouvent que ces dangers ne portent

pas une atteinte réelle à la valeur de la propriété immobilière.

Demeure l'intérêt du notariat ; mais, si respectable que soit cet intérêt, il ne saurait conduire le législateur à déclarer nul tout acte de vente non notarié.

Ces considérations déterminent votre septième commission à vous proposer l'ordre du jour sur la pétition n° 701.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

— (N° 721). Le sieur Turcat, demeurant à Loubillé (Deux-Sèvres), demande la modification de l'article 175 du Code d'instruction criminelle ; cet article est ainsi conçu :

« Lorsque, sur l'appel, le procureur impérial ou l'une des parties le requerra, les témoins pourront être entendus de nouveau et il pourra même en être entendu d'autres. »

Le pétitionnaire voudrait que l'audition aujourd'hui facultative devint désormais obligatoire pour la Cour impériale. Il y a dans le désir du sieur Turcat quelque chose de peu réfléchi, de nature à nuire à la célérité et à l'économie, cette double condition d'une bonne justice.

Si, en effet, l'assignation à nouveau des témoins était obligatoire, dans combien de circonstances serait-elle inutile ; de nombreux témoignages ont été recueillis en première instance, le délit est démontré à l'évidence, on peut même le supposer avoué, et il faudra appeler encore les mêmes témoins? Que de temps perdu, que de dépenses inutiles!

Votre commission ne conteste pas que quelquefois les dépositions incertaines, manquant de précision, soient de nature à jeter le doute dans l'esprit du juge d'appel; mais la loi a pourvu en autorisant la réouverture du debat et l'assignation de tous ceux, témoins entendus ou non, qui pourront aider à la constatation de la vérité.

Ce sont là des dispositions dont la sagesse est manifeste et bien témérairement attaquées par le sieur Turcat.

Votre septième commission m'a chargé de vous proposer l'ordre du jour sur la pétition n° 721.

L'ordre du jour est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le marquis de Laplace.

M. LE GÉNÉRAL MARQUIS DE LAPLACE, *cinquième rapporteur*.

(N° 686 du rôle de 1867.) Messieurs les Sénateurs, le sieur Maurize, architecte, à Tours, se plaint de la situation faite aux propriétaires et aux locataires de l'avenue d'Eylau, par suite des travaux exécutés sur cette voie publique par la ville de Paris.

L'ancienne avenue de Saint-Cloud, aujourd'hui avenue d'Eylau, présentait entre les rouds-points de l'Étoile et d'Eylau une éminence formant une montée et une descente très-préjudiciable à la circulation, et rompant l'harmonie de la place de l'Étoile, d'où rayonnent, comme vous le savez, douze boulevards dont l'avenue d'Eylau fait partie.

Afin de faire disparaître cette butte, l'adminis-

tration de la ville de Paris a commencé par opérer l'abaissement partiel de l'avenue du côté des numéros pairs, où les habitations étaient peu nombreuses, et le règlement des indemnités légitimement dues aux propriétaires pour se mettre au niveau de la nouvelle chaussée ne souffrait pas de difficultés. Elle laissa subsister provisoirement une rue haute de l'autre côté, qui présente au contraire une suite presque continue de maisons. Cette rue, d'une largeur de 8 mètres, et aussi large que beaucoup de voies anciennes, est surélevée de 6 à 8 mètres au-dessus du sol actuel, elle se prolonge dans la direction de Passy jusqu'au point où son niveau se confond avec le nouveau relief de l'avenue, et est praticable aux voitures aussi bien qu'aux piétons. Si, dans la direction opposée, elle ne se trouve pas directement en communication avec la place de l'Etoile, les voitures venant de ce côté peuvent néanmoins y arriver, soit en allant la prendre à son point de jonction avec l'avenue abaissée, soit en faisant un détour par la rue du Bel-Air, ce qui, dans l'un et l'autre cas, ne saurait allonger le parcours que de quelques centaines de mètres. Au moyen de ces deux issues, les propriétés riveraines de la rue haute demeurent en rapport avec toutes les autres voies. De plus, pour faciliter aux gens à pied l'accès de cette rue, un large escalier de trente et une marches y conduit directement du rond-point de l'Etoile, et d'autres escaliers, de moindre dimension, sont pratiqués de distance en distance sur toute son étendue, de manière à la faire communiquer incessamment avec la nouvelle avenue.

C'est contre cet état de choses que réclame le pétitionnaire, qui se dit y être personnellement intéressé sans faire connaître à quel titre, ni s'il est en même temps le mandataire de ceux qui peuvent y avoir également un intérêt. Il expose que les propriétaires et les locataires des maisons qui bordent la rue haute ont beaucoup à souffrir de cette nouvelle situation, et il voit là une manœuvre de l'administration de la ville pour se débarrasser des uns sans indemnités, et pour amener les autres à composition par la dépréciation de leurs immeubles.

A ces allégations, la ville répond qu'en réduisant la largeur d'une chaussée, comme dans le cas présent, sans modifier les abords immédiats des habitations et sans rendre celles-ci moins accessibles, elle ne fait qu'user du droit qu'elle a d'apporter aux voies publiques tous les changements que commandent les besoins de la circulation, et qu'une réparation ne saurait être due, sous ce rapport, aux riverains de la partie conservée de l'avenue, puisqu'aucun dommage direct et matériel ne leur est causé. D'où il résulterait que ces derniers, s'ils ne reconnaissent pas à la ville le droit qu'elle s'attribue en cette circonstance et s'ils se croient effectivement lésés dans leurs intérêts et fondés à demander des indemnités, auraient à saisir de leurs réclamations la juridiction administrative compétente, c'est-à-dire le conseil de préfecture de la Seine, et, en dernier recour, le Conseil d'État délibérant au contentieux, ou même directement ce dernier pour excès de pouvoir.

Aucun d'eux, sans excepter le pétitionnaire, n'a jugé à propos de le faire jusqu'à présent.

Mais est-il vrai que l'administration de la ville ait provoqué la situation actuelle, comme le prétend l'auteur de la pétition, et dans les intentions qu'il lui suppose? Il ressort des informations prises par votre commission qu'elle a mis, au contraire, tous ses soins à la prévenir, et qu'elle les met encore à la faire cesser. Évidemment, elle a tout intérêt à ne pas la prolonger indéfiniment. Autrement les travaux qu'elle a entrepris demeureraient incomplets pour l'amélioration de l'avenue d'Eylau, et n'auraient fait, en outre, que donner à l'entrée de cette avenue, aperçue du rond-point de l'Étoile, un aspect plus disgracieux et plus défectueux qu'avant leur exécution. Aussi M. le préfet de la Seine a-t-il institué, dès l'ouverture des travaux, en 1863, une commission qui fut chargée de concerter avec les propriétaires riverains de la rue haute les moyens d'arriver à la suppression de cettre rue, et de régler avec eux les indemnités que l'administration municipale est disposée à leur accorder, soit pour abaisser leurs propriétés, soit même pour en faire la cession. Mais les efforts de cette commission, ainsi que le constatent ses procès-verbaux, ont jusqu'à ce jour échoué en partie devant les prétentions exagérées de la plupart d'entre eux, qui espèrent toujours contraindre la ville à les exproprier, et, par cette raison, repoussent les offres de celle-ci, comme ne leur présentant pas sans doute les mêmes avantages qu'ils compteraient retirer de l'expropriation. La commission spéciale n'en reste pas moins en permanence pour recevoir les propositions qui peuvent lui être faites. Plusieurs arrangements ont été ainsi conclus à l'amiable. L'on ne peut que

vivement désirer que, moyennant des indemnités raisonnables, l'administration de la ville mette fin à une situation aussi exceptionnelle, qui est dommageable à elle-même, et que, de leur côté, les propriétaires qui se refusent à toute transaction comprennent qu'ils ont un égal intérêt à sortir d'une position précaire et fâcheuse.

Le sieur Maurize se livre, dans le cours de sa pétition, à des critiques peu mesurées au sujet des embellissements de la capitale, dont il n'est en aucune façon partisan, et à de vives attaques contre son administration, qui a fort peu ses sympathies. Ces digressions en termes peu convenables n'ont pas empêché votre commission de se préoccuper du côté sérieux et digne d'attention que peut offrir sa pétition; mais, après l'examen des faits qui y sont dénoncés relativement aux travaux de l'avenue d'Eylau, la majorié a considéré que les réclamations du pétitionnaire trouvent dans la législation en matière de voirie des juges naturels et compétents pour en connaître. Dans des cas semblables, le Sénat a toujours cru ne pas devoir intervenir.

Nous avons, en conséquence, messieurs, l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour.

L'ordre du jour est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. de Marnas.

M. DE MARNAS, *sixième rapporteur*.

Messieurs les Sénateurs, votre septième commission m'a chargé de vous rendre un compte

sommaire d'un certain nombre de pétitions qui, pour des motifs divers et faciles à apprécier, ne portent pas d'examen sérieux.

(N° 718). Le sieur Soulé, propriétaire, à Toulouse (Haute-Garonne), demande la suppression du casuel et, par contre, l'augmentation des traitements des desservants et curés.

Vous avez quatre fois, les 3 mai 1862, 31 mars 1865, 2 juillet 1866, et 18 juin 1867, repoussé des pétitions identiques par l'ordre du jour.

— (N° 719). Le même pétitionnaire demande :

1° Que le maximum des traitements des fonctionnaires publics soit immédiatement réduit à 20 000 fr.;

2° Que le cumul soit supprimé.

Cette double mesure allégerait, suivant lui, les finances publiques.

Les traitements supérieurs à 20 000 fr. sont en bien petit nombre; ils sont obtenus à la fin d'une laborieuse carrière, et ils imposent de nombreuses obligations.

Le pétitionnaire le sait-il?

Le cumul est réglé par des lois sévères.

Le sieur Soulé le sait-il encore?

Le 2 juillet 1866, vous avez repoussé une pétition semblable à celle qu'il présente aujourd'hui.

— (N° 710). Le sieur Évrard, tailleur, à Fontainebleau (Seine-et-Marne), expose qu'il avait recueilli chez lui sa sœur, la dame Clause, aujourd'hui décédée, la croyant dénuée de ressources;

il sait maintenant qu'elle avait à la caisse des retraites pour la vieillesse une somme de 1900 fr.

Évrard avait pensé à plaider contre la caisse des retraites la nullité du contrat intervenu entre celle-ci et la dame Clause ; il préfère demander au Sénat qu'il lui fasse obtenir un secours pour l'indemniser des frais de la maladie et de l'inhumation de la sœur qu'il avait recueillie.

Votre septième commission pense qne le sieur Évrard affaiblit par ses regrets le mérite de sa généreuse action ; dans tous les cas, il ne vous appartient ni de solliciter ni d'ordonner un semblable secours.

— (N° 711). Le sieur Chauveau, demeurant à Aigre (Charente), expose qu'il a fait reconstruire une maison qui tombait en ruines ; ces travaux ont occasionné des dégradations à la propriété voisine : de là un procès. Le tribunal de Ruffec l'a condamné à des dommages-intérêts.

Il s'est empressé d'aller à Bordeaux dans l'intention d'interjeter appel de cette décision, projet dont il a été détourné par l'avoué auquel il s'est adressé.

En faisant parvenir au Sénat la plainte que l'on retrace, le sieur Chauveau a obéi à de moins sages conseils.

— (N° 712). Le sieur Hénault, demeurant à Versailles, explique que le 4 mai dernier un procès-verbal de la gendarmerie de Versailles a constaté qu'il avait chassé aux petits oiseaux à l'aide d'appelants; aux yeux du sieur Hénault, le fait ne constitue pas un délit. Il invoque à l'appui de son opinion une décision du Conseil d'État.

On ne comprend pas bien par l'exposé du sieur Hénault s'il se plaint du procès-verbal ou si une condamnation a suivi le procès-verbal lui-même; mais quelle que soit la situation, le Sénat ne saurait intervenir.

Si le tribunal correctionnel n'a pas été saisi, de quoi se plaint le pétitionnaire? Si le sieur Hénault a été condamné, que peut-il demander au Sénat?

— (N° 723). Le sieur Largefeuille, à Chalon (Saône-et-Loire) prenant la qualité de travailleur aux recherches utiles pour la télégraphie, demande à circuler gratuitement sur les chemins de fer.

Deux questions :

A quel signe reconnaîtra-t-on le travailleur aux recherches utiles pour la télégraphie?

Où puisera-t-on le droit d'imposer cette circulation gratuite aux diverses compagnies?

— (N° 733). Le sieur Chorgnon, ancien imprimeur, à Roanne (Loire), demande :

1° Que le droit de désigner les journaux d'annonces judiciaires n'appartienne pas aux préfets, mais aux sous-préfets et à la magistrature.

Une discussion au Corps législatif a eu pour résultat de maintenir l'attribution faite par les lois actuelles.

2° Que les annonces légales pour l'arrondissement de Saint-Étienne ne soient pas données exclusivement au *Mémorial de la Loire*, mais partagées avec le journal l'*Écho de la Loire*, créé par lui.

Il y a là une querelle d'intérêts privés tout à fait indigne d'occuper les moments du Sénat.

3° Que le nombre des bureaux de timbre soit augmenté et l'un d'eux établi à Roanne.

C'est affaire à l'administration.

4° Qu'aucune surtaxe postale ne soit acquittée par les journaux présentant, à cause de la pesanteur du papier, un excédant de poids.

Pourquoi cette immunité?

En conséquence, et sur toutes ces pétitions, votre septième commission m'a chargé de vous proposer l'ordre du jour.

L'ordre du jour est prononcé sur les sept pétitions.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Lacaze.

M. LACAZE, *septième rapporteur*.

(N° 43). Messieurs, le sieur Lefèvre, avocat et directeur, depuis vingt ans, d'une mutualité d'assurances contre l'incendie, « prie le Sénat d'appeler l'attention de M. le ministre de la justice sur la distinction à introduire entre les *crimes* et les *simples délits* pour fait *d'incendie volontaire*, sauf à appliquer à ces derniers, s'il y a lieu, les mesures législatives nécessaires à cet égard. »

Par cette formule « de la distinction à introduire entre les *crimes* et les *simples délits*, » le pétitionnaire entend le déclassement et la correctionalisation de certains faits d'incendie volontaire, qui sont, dans l'état présent de la loi, classés parmi les crimes et qui seraient, à son avis, plus justement, plus utilement surtout, classés parmi les délits.

Le trait distinctif de cette nouvelle catégorie

de délits serait tiré de la circonstance que l'auteur de l'incendie se propose uniquement de spéculer sur la destruction de sa *propre chose*, au détriment des assureurs. Un acte de cette nature, à ne considérer que l'intensité du mal moral, la criminalité de l'intention et du but, ne paraît pas au pétitionnaire plus condamnable génériquement que le *vol*, l'*escroquerie* ou l'*abus de confiance;* mais, ce qui le détermine aussi non moins que la qualité du fait, plus peut-être, c'est, dit-il, la fréquence d'acquittements scandaleux et la nécessité d'assurer une répression plus efficace.

Il ne vous échappera point que le changement de qualification emporterait un changement de juridiction : une infraction est justiciable du jury ou du tribunal correctionnel selon qu'elle est qualifiée crime ou délit.

Telle est, messieurs, assez exactement résumée et dans ses considérations et dans son objet, la pétition du sieur Lefèvre. Si le sujet était moins grave, si le pétitionnaire ne se présentait pas avec l'autorité de sa double expérience d'avocat et de directeur de compagnie, je passerais tout de suite à examiner ses idées et à vous dire l'avis de votre commission ; mais, dans le cas particulier, il peut être bon et convenable d'entendre le pétitionnaire lui-même; je prie le Sénat de me permettre de rapporter ici quelques extraits de sa pétition :

« L'article 434 du Code pénal qui régit la matière a, dans une série de dispositions soigneusement pondérées, frappé des peines les plus graves le crime soumis à vos méditations. En tête, figure la peine de mort, quand le crime d'incendie a

causé mort d'homme, volontairement ou même sans intention de la donner. Cette sévérité s'explique par la rigueur des principes et par la juste protection due par la loi à la vie humaine.—Puis, au-dessous de cette peine principale, s'échelonnent tous les degrés de la pénalité afflictive et infamante : travaux forcés perpétuels, travaux forcés à temps et réclusion, selon les diverses circonstances, sans que le fait d'incendie volontaire, malgré les circonstances les plus atténuantes, perde sa qualification de crime et échappe jamais à la juridiction des cours d'assises.

Or, c'est contre cette qualification constante et contre le renvoi nécessaire, d'après la loi actuelle, de tout incendiaire devant le jury, que le pétitionnaire ose s'élever au nom des principes. Il lui semble qu'il y a là une rigueur exagérée, et si l'on faisait une distinction légitime dans les faits incriminés, on arriverait, dans nombre de cas, à une répression plus douce, il est vrai, mais aussi plus assurée.

« On conçoit que toutes les fois que l'incendie n'est qu'une forme particulière de l'homicide volontaire, la loi lui applique la peine de l'assassinat. — De même, lorsque sans avoir causé mort d'homme, il est la manifestation de la haine ou de la vengeance ; ou, quand, malgré des circonstances atténuantes dans l'intention de son auteur, il a porté une grave atteinte à la fortune publique ou privée, il est atteint à bon droit par la sévérité du législateur, et la qualification de crime peut n'être pas excessive. — Mais en sera-t-il de même (et ce sont les cas les plus ordinaires de l'incendie

volontaire) lorsqu'il est le fait de la spéculation, qu'il n'a atteint que la propriété même du délinquant, et qu'il n'a en vue que l'indemnité qu'il espère d'une compagnie d'assurances? Pour qui réfléchit, il n'y a autre chose dans cette espèce qu'une forme du *vol* ou de l'*escroquerie*, qui sont qualifiés, non *crimes*, mais *délits*, et qui sont justiciables des tribunaux correctionnels. »

Que si on lui objecte le cas d'un *locataire* qui, pour réaliser l'assurance de son mobilier, a détruit en tout ou partie la maison qu'il occupe, le pétitionnaire répondra que c'est une forme, non plus du vol ou de l'escroquerie, mais de l'*abus de confiance* : encore un délit.

Les assureurs seraient-ils en droit de se plaindre de l'adoucissement de la pénalité? Non, par deux raisons :

« D'une part, ils sont coupables, jusqu'à un certain point, d'imprudence pour avoir suivi la foi d'un contractant dont ils devaient mieux apprécier la moralité; de l'autre, la répression du délit dont ils souffrent sera d'autant plus assurée que la peine ne sera pas excessive.

« Car, il faut bien l'avouer, il n'est pas de crime ou de délit qui échappe plus à la répression que le fait d'incendie volontaire; et, sans manquer de respect à la magistrature, on peut croire que certains parquets hésitent à le poursuivre, en présence des acquittements scandaleux dont il est parfois l'objet. »

Le pétitionnaire attribue ces acquittements à l'exagération des peines, dont le jury se préoccupera toujours parce que, s'il est le maître de dé-

clarer des circonstances atténuantes, il ne l'est pas de faire rapporter à cette déclaration toutes ses conséquences.

« De cette situation, dit-il, naît une impunité véritable pour la spéculation incendiaire, qui prend de jour en jour une extension plus grande dans les campagnes. Dans certains arrondissements, les compagnies n'osent plus souscrire des contrats qu'à des prix très-élevés, et même parfois elles se refusent à toute espèce d'engagement.

« Aussi les faits peuvent-ils se résumer ainsi :

« 1° Pertes notables pour les compagnies, à raison du payement d'indemnités indues;

« 2° Pour les assurés honnêtes, à raison de l'élévation des primes;

« 3° Diminution de la fortune publique et privée par la destruction volontaire de valeurs importantes;

« 4° Enfin, chose plus grave, démoralisation d'une partie de la population qui spécule sur le vol et sur l'abus de confiance. »

De ces considérations et de ces données, le pétitionnaire conclut, comme nous l'avons dit déjà, à classer parmi les délits, et à punir correctionnellement le fait, aujourd'hui crime et puni de mort dans certains cas, « d'avoir mis le feu à sa propre chose pour se procurer un bénéfice illicite. »

La décroissance des peines sera toujours un progrès à la condition d'être sagement mesurée. Dans le système de notre droit pénal, avec ses classifications absolues, ce progrès peut s'opérer de deux manières : 1° en appliquant une peine inférieure, sans changer la qualification du fait ;

2° en déclassant des crimes pour les ranger parmi les délits. L'effet de ce déclassement n'est pas seulement de faire appliquer une peine inférieure ou moindre ; en changeant la nature du fait, il change aussi celle de la peine ; il ne s'agira plus que d'emprisonnement ou d'amende. Une loi du 13 mai 1863 a déclassé de la sorte un assez grand nombre de crimes ; c'est le procédé recommandé par le pétitionnaire. Voyons où il nous mènerait en matière d'incendie, et quels seraient ses écarts par rapport à la loi actuelle.

Cette loi est tout entière dans l'article 434 du Code pénal, dont la matière suffirait amplement à cinq ou six articles. On n'en fit qu'un article à l'origine, parce qu'on ne distinguait pas entre les divers cas d'incendie. C'était, dans tous les cas, le même crime et la même peine de mort. Mais les deux lois de 1832 et 1863 ont brisé cette unité, établi des classes, et gradué les peines. Il y aurait fallu plusieurs articles ; on a tout fait entrer dans un seul, pour ne pas déranger le numérotage du code. La conséquence a été une disposition surchargée et tourmentée. Mais nous n'avons à la considérer, Dieu merci ! qu'au point de vue de la distinction qui préoccupe le pétitionnaire, entre l'incendie de sa propre chose et l'incendie de la chose d'autrui.

Il y a d'abord l'incendie des lieux habités ou servant à l'habitation. Non-seulement la loi ne fait pas la distinction, mais elle la condamne très-expressément, qu'ils appartiennent ou qu'ils n'appartiennent pas à l'auteur du crime, c'est un cas de mort.

Il y a ensuite l'incendie des lieux non habités,

des forêts, bois, taillis ou récoltes sur pied. Ici la loi distingue : si les lieux ou les objets incendiés n'appartiennent pas à l'auteur du crime, la peine est celle des travaux forcés à perpétuité ; s'ils lui appartiennent, et qu'il ait mis le feu pour nuire à autrui, la peine n'est plus que des travaux forcés à temps.

En troisième lieu, l'incendie « des récoltes en tas ou en meules, et des bois disposés en tas ou en stères, etc. » — Ici encore, la loi distingue : si ces objets n'appartiennent pas à l'auteur du crime, c'est la peine des travaux forcés à temps ; s'ils lui appartiennent, ce n'est que la réclusion.

Enfin, *dans tous les cas*, si l'incendie a occasionné, même accidentellement, la mort d'une ou de plusieurs personnes, ce sera la peine de mort.

Cette dernière disposition est la seule contre laquelle le pétitionnaire ne réclame point le déclassement en faveur de sa distinction ; mais il n'admet pas d'autre exception à sa théorie, même dans le cas d'incendie de lieux habités ou servant à l'habitation, alors que l'incendie met en péril la vie des personnes. Et nous le comprenons, à son point de vue d'assureur : c'est le cas d'assurance le plus fréquent, et, par suite, celui où les compagnies auraient le plus d'intérêt à faire prévaloir la distinction. De telle sorte que, par l'effet du déclassement, s'il avait lieu, on passerait sans transition de la peine de mort à celle du simple emprisonnement.

L'écart, pour être moindre, ne nous paraît pas plus acceptable dans les cas où la peine actuelle est celle des travaux forcés à perpétuité ou à temps. Nous avons parlé d'une loi qui a opéré de nombreux

BIBLIOTHÈQUE SÉNAT

déclassements. En s'y reportant, on reconnaîtra que les infractions déclassées étaient au plus bas degré de l'échelle pénale criminelle, sur la limite séparative des deux pénalités, où se rencontrent la réclusion, le bannissement, la dégradation civique.

Il y a bien dans l'article 434 un cas de réclusion, un seul : c'est l'incendie de bois ou récoltes abattus, appartenant à l'auteur du crime. Mais le simple énoncé montre le peu d'intérêt de ce déclassement, qui serait d'ailleurs très-contestable.

Sans doute, le manque de gradation, l'abaissement si brusque et si considérable de la pénalité ne seraient pas des raisons contraires suffisantes, si le déclassement était juste en soi. C'est ainsi que, dans la loi précitée de 1863, la nature des infractions déclassées les rapproche beaucoup de simples délits ; on peut même dire de quelques-unes que leur gravité morale est inférieure à celle de plus d'un délit, qu'elles sont pour l'ordre social un moindre péril. En pourrait-on dire autant de l'incendie ?

Le Code pénal de 1810 le punissait de mort dans tous les cas. On a quelquefois reproché à ce code une excessive sévérité, mais sa disposition unique contre l'incendie était empruntée au Code pénal de 1791.

Les classifications de l'article 434 actuel furent une heureuse innovation de la grande loi de 1832. On sait l'esprit libéral et progressif de cette loi. Tout en remaniant la disposition relative à l'incendie, il ne vint à l'idée de personne qu'on pourrait en faire un simple délit dans aucun cas. Trente ans plus tard, tout récemment, peut-on dire, la loi

de 1863, en poursuivant son œuvre de déclassement, a rencontré l'article 434. Elle l'a repris et remanié à son tour, pour y introduire deux ou trois incriminations nouvelles, dont la nécessité s'était fait sentir ; mais elle s'est bien gardée d'y changer aucune qualification. Sa réserve à cet endroit est d'autant plus significative que son objet principal, franchement déclaré, était bien de déclasser tout ce qui devait ou pouvait l'être (voir l'exposé des motifs), dans une pensée de justice d'abord, ensuite pour assurer une répression plus ferme et plus égale.

C'est qu'il y a dans la nature de l'incendie, dans la facilité de le commettre et de se dérober aux recherches, dans l'impossibilité de s'en garder, dans sa rapide propagation, dans l'énergie de ses effets comme moyen de destruction ou d'homicide, dans le degré d'alarme qu'il répand toujours, il y a quelque chose qui le recommande à la juste haine des hommes et aux sévérités de la loi. L'incendiaire, en mettant le feu à sa propre chose, dans le seul objet de frauder l'assurance, peut mettre en péril la vie et la propriété d'autrui ; alors même que, par un bonheur sur lequel il n'avait pas le droit de compter, l'incendie n'aura détruit que la chose qui lui appartient, l'alarme, le trouble et la contagion morale auront dépassé toutes les proportions d'un simple délit. Ce que la loi considère dans ce cas, et justement, ce n'est pas tant la fin que le moyen, c'est le moyen qui détermine la qualification de crime, et le crime c'est l'incendie consommé ou tenté dans l'intention de nuire à autrui.

Quand il serait vrai que la juste sévérité de cette qualification aurait pour conséquence quelquefois

des acquittements regrettables, nous serions encore de l'avis de la maintenir. Les défaillances du jury peuvent n'être que passagères et amener de salutaires réactions ; les défaillances de la loi faussent la conscience publique, elles font un mal profond et durable.

Toutefois, nous devons reconnaître que cette allégation d'acquittements regrettables, si elle semble exagérée, paraît aussi n'être pas dénuée de fondement. La statistique criminelle des six dernières années (1860 à 1865) établit que la moyenne générale des acquittements prononcés par le jury est d'un accusé sur quatre. Que si l'on détache de la masse la statistique particulière de l'incendie, on trouve que la proportion est quelquefois d'un sur trois, plus souvent de deux sur cinq. Jusque-là on pourrait croire que ce nombre plus grand des acquittements, en matière d'incendie, tient à la difficulté que nous avons déjà signalée de réunir des charges suffisantes ; mais, si l'on fait une catégorie à part de l'incendie de sa propre chose pour toucher un prix d'assurance, la proportion des acquittements s'élève encore ; elle devient communément d'un sur deux ou de moitié, et même de deux sur trois. Il est difficile de ne pas reconnaître, dans ces données, une tendance généralisée à l'acquittement de ce genre de crime, et de trouver à cette tendance une autre cause que celle qui est assignée par le pétitionnaire.

C'est toujours chose grave qu'un désaccord persistant entre l'appréciation du jury et la disposition de la loi. La répression demeure incertaine, souvent c'est l'impunité.

D'autre part, sans déclasser le crime de l'incen-

die de sa propre maison pour le réduire aux proportions d'un délit, ne pourrait-on pas le faire descendre d'un degré ou de deux sur l'échelle pénale? Il est à remarquer que le projet de loi de 1832 faisait la distinction : l'incendie de sa propre maison n'était pas puni de mort. Le garde des sceaux disait :

« Il y aurait trop de rigueur à entrer dans un pareil système. Tout le monde accorde que l'homme qui brûle sa maison pour escroquer à une compagnie d'assurances le prix de cette maison est plus qu'un voleur ordinaire, mais il me semble qu'il y aurait de l'injustice à assimiler cet incendiaire à celui qui brûlerait la maison d'autrui. Il est constant d'ailleurs que la conscience publique ne le confond pas avec les autres incendiaires ... Je craindrais que le jury, trouvant qu'il y a une différence entre celui qui brûle sa maison, même assurée, et celui qui brûle la maison d'autrui, ne prononçât des acquittements en faveur d'hommes véritablement coupables. »

L'expérience semble avoir donné raison à ces craintes ; mais le ministre, au moins, n'allait pas d'un extrême à l'autre. En repoussant la peine de mort, il proposait celle des travaux forcés à perpétuité, qu'une déclaration de circonstances atténuantes peut faire descendre jusqu'à la simple réclusion. On pouvait penser que la part de la justice et celle de l'indulgence étaient heureusement conciliées. Mais entre ce moyen terme et le déclassement proposé par le pétitionnaire, il y a un écart que nous ne conseillerons jamais de franchir.

Le même procédé d'abaissement gradué pourrait s'appliquer aux degrés subséquents de l'échelle pénale de l'article 434 jusqu'au dernier inclusivement. De cette manière, il n'y aurait de déclassement absolu, opéré par la loi, dans aucun cas ; mais, aux degrés inférieurs de l'échelle, où la peine est celle des travaux forcés à temps ou de la réclusion, un déclassement facultatif laissé à la discrétion combinée de la cour ou du jury, par l'effet de la déclaration des circonstances atténuantes.

Le pétitionnaire dit bien quelque part que le jury passe outre à cette déclaration, parce qu'il n'est pas le maître d'en déterminer les conséquences, par rapport à la nature et à la quotité de la peine. Nous croyons que le pétitionnaire se trompe ; la statistique le prouve. Pour ne parler ici que de l'année 1865, la dernière dont les tableaux aient été publiés, on voit que sur 60 accusés du crime d'incendie de sa propre chose, 24 ont été acquittés, et 36 condamnés, dont 23 à des peines criminelles, aucun à la peine capitale. Ce qui montre bien que les jurés n'acquittent pas systématiquement, quoi qu'on dise, et que lorsque la peine leur paraît excessive, ils ne lui préfèrent pas l'impunité ; mais ils la tempèrent par l'admission des circonstances atténuantes.

Avant d'arrêter ses conclusions, votre commission a voulu s'éclairer de l'avis du Gouvernement. Cet avis, donné dans une note fortement motivée, s'éloignerait plus encore que le nôtre des idées du pétitionnaire. Nous avons remarqué cette considération entre autres : que la fréquence de cette espèce d'incendie et les pertes en résultant pour les compagnies peuvent s'imputer pour

une bonne part à la facilité intéressée de leurs agents, qui acceptent sans contrôle des évaluations exagérées, dans le but de multiplier les assurances, et créent de la sorte une puissante tentation au crime.

Toutefois, comme les questions de cet ordre sont incessamment à l'étude et que la pétition s'appuie sur des considérations de fait et de droit, dont quelques-unes ont de la valeur, votre commission a pensé qu'il pourrait être utile de la faire déposer au bureau des renseignements : c'est ce qu'elle propose.

Le dépôt au bureau des renseignements est ordonné.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Hubert-Delisle.

M. HUBERT-DELISLE, *huitième rapporteur*.

(N° 119). Messieurs les Sénateurs, le sieur Burgalat, dans une pétition rédigée avec une certaine vivacité d'expressions, mais respectueuse pour le corps auquel il a l'honneur de s'adresser, aborde un sujet grave et délicat. Voici les termes mêmes de sa supplique : « Je crois, dit-il, remplir un devoir d'honnêteté en priant le Sénat de décider qu'à l'avenir aucun de ses membres ne pourra accepter dans des affaires industrielles des fonctions salariées, ni patronner de son titre de Sénateur des spéculations, etc., etc. » (*Mouvement d'attention*).

Votre commission s'est d'abord demandé si le style animé, si les sentiments qui ont présidé à la rédaction de la pétition, comme aussi l'ingérence

d'un simple citoyen sans autre mandat que son initiative individuelle dans les occupations privées de quelques-uns des membres d'un grand pouvoir politique, ne devaient pas la porter à vous proposer une conclusion rapide et aussi absolue que la prière elle-même du sieur Burgalat, c'est-à-dire l'ordre du jour sans autre examen. Mais votre respect pour le droit de pétition et la juste susceptibilité que doit nous inspirer la considération du corps auquel nous appartenons, considération qui doit toujours rester intacte, ne nous ont pas permis de trancher brusquement la question posée dans la pétition soumise à votre examen.

Le but du pétitionnaire est de faire déclarer l'incompatibilité entre la position de Sénateur et celle de tout administrateur, directeur ou agent principal dans les grandes entreprises industrielles ou financières du pays.

Cette doctrine répond-elle à l'esprit bien interprété de nos institutions? Votre commission n'hésite pas à reconnaître qu'elle est de tout point erronée, contraire au sens normal de la Constitution, et, même à certains égards, très-opposée à quelques-uns des grands intérêts du pays.

Quand l'auguste auteur de notre pacte fondamental a formulé les attributions considérables accordées à l'assemblée qu'il plaçait à la tête de nos pouvoirs publics, il a dû nécessairement vouloir lui donner la force et les aptitudes indispensables à l'accomplissement de sa haute mission; et l'une des premières conditions de son importance devait résider dans la composition du Sénat, dans les situations personnelles auxquelles le pouvoir constituant d'alors devait s'adresser pour

former un des principaux rouages du nouveau Gouvernement. La pensée du législateur constitutionnel se précise dans le préambule de la Constitution : il va avoir recours au nom illustre, à la fortune, aux talents et aux services rendus. Toutes les carrières peuvent donc fournir au Sénat des membres utiles et distingués; il ne sera pas l'image de ces corps aristocratiques formés de castes privilégiées et dominantes, mais bien le produit de ce mouvement général, universel, qui, chez une nation vive, laborieuse, passionnée pour l'égalité, fait surgir dans toutes les carrières, militaire, religieuse, judiciaire, administrative, littéraire, scientifique, industrielle, de grandes personnalités que leur mérite a élevées au premier rang et que l'expérience acquise dans l'accomplissement des plus patriotiques devoirs a préparées et mûries pour les conseils du pays.

Le but du Souverain est donc nettement indiqué par les termes dont il se sert.

La limite que le pétitionnaire voudrait apporter à la liberté et à l'activité des membres du Sénat conduirait à l'exclusion d'un élément considérable, l'élément du travail; elle atteindrait des hommes d'initiative qui donnent une vive impulsion à l'industrie et font mouvoir une partie notable des forces productives du pays.

L'industrie est, en effet, l'une des plus imposantes manifestations de la vie d'un peuple. Là où elle est prospère et honorée, la nation est forte par le travail, puissante par la richesse et par l'intelligence.

La France, comme l'Angleterre et les États-Unis, donne au monde le spectacle de tout ce que

peut enfanter le génie moderne ; et, sous l'empire d'une pression irrésistible qui a développé à la fois le commerce et l'industrie, notre fortune mobilière a pris de telles proportions qu'elle balance aujourd'hui toutes les autres richesses du pays.

Il ne peut donc être admis que les hommes en possession d'un nom, on peut dire même d'une célébrité acquise par une habile direction donnée à la production industrielle, par une haute capacité mise au service des affaires, à ce point d'être indiqués pour ainsi dire par leurs travaux au choix du Souverain, ne puissent continuer, après leur nomination au Sénat, à diriger la fortune de leurs familles.

L'association est une des formes les plus heureuses qu'ait pu trouver la grande industrie; elle lui doit son développement d'un demi-siècle; c'est l'association qui a imprimé cette immense activité aux affaires; c'est enfin par elle et par le crédit que des merveilles se réalisent tous les jours.

Demanderait-on l'exclusion du Sénat pour les fondateurs de fécondes et vastes opérations, s'ils sont membres de cette assemblée; ne les admettrait-on pas quand ils seraient appelés à venir siéger parmi nous? Et cependant ils auront montré les plus sérieuses aptitudes dans les directions ou les conseils d'établissements importants, dont la salutaire influence s'est fait sentir sur tous les points du globe. Faudrait-il aussi décider que des personnages considérables, juristes éprouvés, hommes d'État formés à la pratique des affaires dans les grandes écoles du Conseil d'État et du parlement, ne pussent pas porter dans les sphères

élevées des institutions de crédit le fruit de leur sagesse, de leur probité et de leur expérience?

Non, une résolution semblable mènerait inévitablement vers l'un de ces regrettables résultats : ou bien de priver le Sénat de lumières qui lui sont indispensables pour l'accomplissement de son œuvre, ou bien de retirer des établissements où ils rendent tant de services, et au grand préjudice de ces importantes associations, des capacités réelles et d'un remplacement plus difficile qu'on ne le croit généralement.

Il est donc opportun pour le Sénat de déclarer que l'incompatibilité rêvée par le sieur Burgalat est le produit d'une confusion de tous les principes, d'une susceptibilité exagérée, et surtout qu'elle n'est conforme ni à l'esprit de notre Constitution ni à l'intérêt général.

Le droit une fois bien établi pour tout Sénateur de prendre un rôle actif, et cela sous sa responsabilité propre, dans les établissements industriels ou de crédit, formés dans le pays ou à l'étranger, votre commission croit pourtant de son devoir de faire une réserve à laquelle chacun de vous donnera, nous en sommes convaincus, sa complète approbation.

Sous l'impulsion énergique imprimée aux affaires depuis le retour de l'ordre et de la sécurité, et dans un mouvement aussi vaste de fondations nouvelles et d'opérations de toute nature, il était inévitable qu'à côté de grandes et belles créations, bien conçues, longtemps méditées, qui sont l'honneur de notre industrie et le cachet de notre génie national, viendraient se placer des entreprises éphémères, enfantées par des esprits ardents,

tourmentées par la fièvre des affaires, entreprises qui se révèlent au public par les plus retentissants prospectus, par les promesses les plus fallacieuses et entraînent à l'aide de ces moyens coupables la ruine de malheureuses familles trop accessibles à des profits imaginaires.

Votre commission est persuadée que tout Sénateur est trop pénétré du respect de sa dignité personnelle et trop soucieux de celle du corps auquel nous avons tous l'honneur d'appartenir, pour ne pas refuser de participer à des opérations sur lesquelles des doutes peuvent s'élever, et pour ne pas opposer une résistance absolue aux tentatives incessantes faites par des hommes aventureux et cherchant toujours à mettre sous le patronage de noms purs et considérables leurs spéculations hasardeuses ou déloyales.

Votre commission est unanime sur le droit des Sénateurs tel que nous l'avons établi; elle est également unanime sur les réserves exprimées dans ce rapport. Elle a donc l'honneur, messieurs les Sénateurs, de vous proposer de passer à l'ordre du jour sur la pétition du sieur Burgalat.

M. Larabit. Je ne m'attendais pas à ce que cette question vînt aujourd'hui devant le Sénat ; mais elle est très-grave et très-digne de toute son attention. Le rapport est un encouragement évident à l'immixtion des sénateurs, des députés dans une foule d'affaires industrielles (*Réclamations*).

Messieurs les Sénateurs, à la suite de ce rapport, il est certain que nous verrons beaucoup de ces entrepreneurs, de ces inventeurs qui posent

les bases d'affaires souvent extrêmement douteuses, très-mauvaises et infiniment peu délicates, assiéger nos bureaux, nos cabinets, pour obtenir notre patronage. Voilà ce que je trouve excessivement dangereux.

Assurément je rends justice à la réserve qui se trouve à la fin du rapport et par laquelle on engage les Sénateurs à ne pas se livrer inconsidérément ; mais il n'est pas moins certain que les encouragements donnés par la première partie du rapport sont très périlleux.

C'est pour cela que je demande l'ajournement de la discussion à une prochaine séance.

Plusieurs voix. L'ordre du jour ! L'ordre du jour !

Quelques Sénateurs. Non ! l'ajournement !

M. Hubert Delisle, *rapporteur*. Je n'ai à présenter que de très-courtes observations en réponse à mon honorable collègue.

Si M. Larabit croit voir dans le rapport un encouragement quelconque donné aux Sénateurs pour les déterminer à s'engager dans des entreprises industrielles ou financières, je dois déclarer que tel n'a pas été le sentiment de la commission. Elle n'a pu être inspirée par l'idée de donner de tels encouragements ; loin de là.

Maintenant j'ajoute que la commission avait un devoir à remplir, c'était de reconnaître le droit tel qu'il résulte de nos institutions fondamentales.

Ce droit a donc été nettement établi. Mais immédiatement après, la commission formule des

réserves que le Sénat a bien comprises (*Assentiment*).

Quant à cette autre question, à savoir dans quelles sortes d'associations ou d'affaires un membre du Sénat pouvait se lancer, c'est là une appréciation délicate qui est faite principalement sous la responsabilité personnelle du Sénateur, c'est à lui de ne pas perdre de vue la positiou élevée qu'il occupe.

La commission s'est donc renfermée dans les limites que son devoir lui assignait, c'est-à-dire le respect du droit comme aussi le respect pour la dignité du Sénat lui-même. (*Très-bien ! Très-bien !*)

M. Larabit. Le droit existe, certainement, mais l'usage a amené beaucoup d'abus, et je me rappelle à ce propos un décret de l'Empereur qui a blâmé énergiquement quelques personnes de sa maison[1] qui s'étaient placées légèrement à la tête d'affaires industrielles douteuses. Il ne faut pas donner des encouragements qui pourraient compromettre le Sénat (*Réclamations*).

M. le comte Boulay de la Meurthe. Je proteste contre ces suppositions ; on ne doit pas supposer que des faits de ce genre puissent se produire fréquemment dans le sein du Sénat (*Marques nombreuses d'adhésion*).

M. Larabit. Je ne veux pas dire que cela se

---

1. Au lieu de *quelques personnes de sa maison*, il faut *un officier général*. — (*Voy.* l'observation sur le procès-verbal lu à la séance du 19 juin, p. 90.)

présente fréquemment; au contraire, c'est un fait très-rare, mais enfin je craindrais que les encouragements donnés par le rapport ne vinssent provoquer de nouveaux exemples.

Je demande qu'on ne passe pas immédiatement à l'ordre du jour, mais que le Sénat prononce l'ajournement.

M. LE PRÉSIDENT. Il ne s'agit pas en ce moment de discuter la pétition.

M. Larabit demande l'ajournement de la discussion. Je vais consulter le Sénat sur l'ajournement.

M. LACAZE. Personne ne conteste le droit pour M. Larabit de demander l'ajournement; mais mon honorable collègue reconnaîtra peut-être en lisant le rapport, et en méditant la question sur laquelle ce rapport a été fait, qu'après avoir constaté le droit, il était difficile de conclure autrement que ne le fait la commission.

Quand notre honorable collègue se mettra à l'œuvre pour préparer un discours sur cette question, il verra que le plus sage est de s'en tenir aux termes du rapport, sans discussion. (*Appuyé!*)

Je n'ai pas qualité pour m'opposer à la discussion; mais je dois faire observer qu'à côté de ceux qui demandent un débat étendu, d'autres pensent que, devant une question aussi difficile, il serait préférable de ne pas insister (*Marques d'adhésion*).

M. LE BARON DUPIN. Je n'ai qu'une chose à déclarer pour ce qui me concerne, c'est que depuis le moment où j'ai été nommé membre d'une chambre supérieure, depuis que j'ai fait partie

de la Chambre des pairs, avant 1848, et du Sénat, depuis 1852, je me suis fait une loi de ne jamais prendre part à aucune entreprise financière ou industrielle.

Je ne blâme pas les personnes qui ont d'autres idées. Quant à moi, cela m'a paru non-seulement une convenance, mais, je dirai plus, un devoir et une dignité (*Chuchottements*).

Plusieurs Sénateurs. Vous n'êtes pas le seul. — L'ordre du jour ! L'ordre du jour !

M. le Président. L'ajournement a été demandé par M. Larabit.

M. le premier vice-président Boudet. L'ordre du jour a toujours la priorité.

M. le Président. Non, l'ajournement a la priorité; mais, avant de consulter le Sénat, je demande à M. Larabit s'il persiste dans sa proposition.

M. Larabit. Non, monsieur le Président, je n'insiste pas, je me rallie à l'ordre du jour expliqué par M. Lacaze (*Approbation*).

Le Sénat, consulté, prononce l'ordre du jour.

M. Hubert-Delisle, *rapporteur*, continue :

(N° 7). Les membres du comité de liquidation de la société des raffineries Numa-Grar, à Marly-les-Valenciennes (Nord) exposent :

1° Que la loi du 23 mai 1860 a réduit le droit sur les sucres de 24 fr. par 100 kilogr., sans qu'il ait été tenu compte de la différence aux détenteurs de sucre soumis à l'ancienne taxe ;

2° Que la loi de finances du 2 juillet 1862, qui a relevé de 12 fr. le droit abaissé en 1860, a donné lieu à des inventaires destinés à prévenir des acquittements anticipés au faible droit.

Les pétitionnaires ne contestent pas la légalité de ces dispositions. « Il ne nous appartient pas, disent-ils, de critiquer après coup le système d'une loi plutôt que celui de l'autre; elles ont été votées et promulguées régulièrement, mais il n'en est pas moins vrai qu'elles ont jeté un trouble immense dans toute la raffinerie. »

Ils concluent en demandant une indemnité pour les pertes qu'aurait causées à leur compagnie le refus, fait en 1860, d'accorder aux sucres en magasin une remise égale au montant de la détaxe.

La loi de 1860 n'étant pas intervenue inopinément et ayant été longuement élaborée, on s'explique difficilement ce qui a pu empêcher les intéressés de se mettre en mesure, afin de n'être pas surpris avec de forts approvisionnements.

D'un autre côté, les prix de vente après la loi de 1861 furent loin de baisser dans la proportion de la réduction de l'impôt. Les décrets de janvier et juin 1861 intervinrent précisément, en effet, pour réagir contre la persistance des hauts cours.

Dans tous les cas, si on admettait la réclamation des pétitionnaires, ce ne sont pas eux seulement qu'il faudrait indemniser, ce serait tous les raffineurs et les marchands de sucre qui pouvaient avoir des sucres en magasin à l'époque de la promulgation de la loi de 1860.

Votre commission ne pense pas qu'il soit possible d'entrer dans cette voie, et elle a l'honneur

de vous proposer de passer à l'ordre du jour sur la pétition n° 7.

L'ordre du jour est adopté.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture de dépêches, en date du 16 juin, par lesquelles S. Ex. le ministre d'Etat transmet à S. Ex. le Président du Sénat, trois projets de lois adoptés par le Corps législatif, et relatifs :

1° A l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes;

2° A l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution;

3° A l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

LOI

APPROUVANT *les stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes.*

ARTICLE PREMIER.

Sont approuvés les articles 2, 4, 5, 6 de la convention ci-annexée, passée le
entre notre ministre de l'agriculture, du com-

merce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

ART. 2.

La compagnie opérera à ses frais, dans un délai de deux ans, à partir du 1er janvier 1869, le rachat de la concession du pont de Jarnac, suivant les formes prescrites pour les canaux par les articles 2, 3, 4, 5 et 6 de la loi du 29 mai 1845, sauf les modifications suivantes :

Le prix de rachat sera fixé par une commission spéciale instituée par un décret de l'Empereur et composée de neuf membres, dont trois seront désignés par la compagnie des Charentes, trois par la compagnie concessionnaire du pont, et trois par l'unanimité des six membres désignés. Faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois derniers membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la Cour impériale de Paris.

La prise de possession aura lieu à dater de la remise à la compagnie concessionnaire du pont, du prix de rachat fixé par la commission spéciale.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Jahan, Gaudin et de Franqueville.

CONVENTION

PASSÉE *entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes.*

L'an mil huit cent soixante-huit et le

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer des Charentes*, ladite compagnie représentée par M. le comte Anatole Lemercier, président du conseil d'administration de cette compagnie, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration de ladite société, en date du 17 avril 1868, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer des Charentes, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

D'Angoulême à Limoges, passant par ou près Saint-Junien ;

De Saint-Savinien à Saint-Jean-d'Angély.

La compagnie s'engage à exécuter les chemins sus-énoncés dans un délai de huit ans, à partir du 1er janvier 1870.

ART. 2.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, s'engage, au nom de l'État, à payer à la compagnie, à titre de subventions, pour l'exécution des deux che-

mins mentionnés à l'article qui précède, une somme de dix-sept millions huit cent mille francs (17 800 000 fr.), savoir :

Angoulême à Limoges, 16 millions de fr.

Saint-Savinien à Saint-Jean-d'Angély, 1 800 000 fr.

Les subventions ci-dessus énoncées seront versées en seize payements semestriels égaux, dont le premier sera effectué le 15 janvier 1871.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi, sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en travaux, acquisitions de terrains et approvisionnements sur place, d'une dépense double de la somme à recevoir.

ART. 3.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie des chemins de fer des Charentes, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges,

De Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, près Mariens;

De Libourne à la même ligne, près Marcenais;

De la Rochelle à Rochefort.

La compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins dans un délai de huit ans, à dater du 1er janvier de l'année qui suivra la concession définitive à intervenir, sans que ce délai puisse partir d'une date antérieure au 1er janvier 1870.

ART. 4.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à payer à la compagnie, à titre de subventions, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article précédent, les sommes ci-après, savoir :

Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges, quatre millions, ci. . . . . 4 000 000 fr.

Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, deux millions deux cent mille francs, ci. . 2 200 000

Libourne à la même ligne. un million cent mille francs, ci. 1 100 000

Les subventions ci-dessus déterminées seront payées dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 15 janvier de la seconde année qui suivra la concession définitive.

Sera compris dans les sommes énoncées au présent article et à l'article 2 ci-dessus le montant des subventions qui seraient fournies, soit en terrain, soit en argent, par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Les engagements énoncés au présent article ainsi qu'à l'article 3 seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée dans un délai de quatre années, à partir de la notification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit années, à partir de ladite époque.

ART. 5.

Le Gouvernement aura la faculté de substituer au payement des subventions déterminées par les articles 2 et 4 de la présente convention la livraison par l'État des terrains, terrassements et ouvrages d'art d'un ou de plusieurs des chemins concédés en vertu de la présente convention, et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La compagnie s'engage, dans ce cas, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins précités, y compris la construction des bâtiments des stations;

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaires annexé à la présente convention.

L'option qui sera faite par le Gouvernement devra être notifiée à la compagnie avant l'époque fixée par les articles 2 et 4 de la présente convention pour le payement du premier terme de la subvention afférente à chaque chemin.

ART. 6.

La compagnie s'engage, si l'État le requiert, dans un délai de quatre années, à partir du 1er janvier 1869, à exécuter, dans les conditions prescrites à l'article 5 ci-dessus, les chemins de fer :

De Saint-Jean-d'Angély à Niort;

D'un point de la ligne de Rochefort à Saintes, à déterminer par décret délibéré en Conseil d'Etat, vers Marennes et la pointe du Chapus.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, dans le cas où l'utilité publique desdits chemins serait déclarée après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, à exécuter les travaux mis à la charge de l'Etat par l'article 5 précité.

ART. 7.

Les chemins de fer concédés en vertu de la présente convention, à titre soit définitif, soit éventuel, seront régis par le cahier des charges annexé au décret en date du 19 avril 1862, relatif à la concession des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême.

ART. 8.

La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc (1 fr.).

LOI

RELATIVE *à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution.*

ARTICLE PREMIER.

Une subvention de 100 millions, payable en dix annuités, à partir de 1869, est accordée aux communes pour faciliter l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, dont la longueur kilométrique aura été approuvée, pour chaque département, par un arrêté du ministre de l'intérieur avant la répartition de la première annuité.

ART. 2.

Chaque annuité sera répartie entre les départe-

ments par un décret délibéré en Conseil d'État, en ayant égard aux besoins, aux ressources et aux sacrifices des communes et des départements.

Un dixième pourra être réservé pour être appliqué directement, après avis de la section de l'intérieur du Conseil d'État, aux besoins exceptionnels dans les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20 000 fr.

Dans chaque département, la subvention de l'État et celle du département seront réparties entre les communes par le conseil général, sur la proposition du préfet et suivant les bases indiquées par le paragraphe 1^er^ du présent article.

ART. 3.

Dans les communes dont les charges extraordinaires excèdent dix centimes, les conseils municipaux pourront, pendant la période d'exécution de la présente loi, opter entre une journée de prestation et les 3 centimes extraordinaires autorisés par l'article 3 de la loi du 24 juillet 1867.

ART. 4.

Une nouvelle subvention de 15 millions est affectée, en dix ans, à partir de 1869, à l'achèvement des chemins vicinaux actuellement désignés comme chemins d'intérêt commun.

Chaque annuité sera répartie entre les départements et les communes, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 2 de la présente loi.

ART. 5.

Dans les départements dont le centime est d'un

produit inférieur à 20 000 fr. le conseil général pourra appliquer aux chemins vicinaux de grande communication la moitié des subventions accordées en vertu du paragraphe 1er de l'article 2 et de l'article 4 de la présente loi; la délibération qu'il aura prise à cet effet ne sera exécutoire qu'après avoir été approuvée par décret impérial.

ART. 6.

Il est créé, sous la garantie de l'État, une caisse des chemins vicinaux chargée de faire, pendant dix ans, aux communes dûment autorisées à emprunter, les avances nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

Ces avances ne pourront excéder la somme de 200 millions, dont la répartition entre les départements sera faite et pourra être modifiée par un décret délibéré en Conseil d'État.

ART. 7.

Les départements dont les conseils généraux en feraient la demande peuvent emprunter à ladite caisse aux lieu et place des communes qui ne pourraient user de la faculté ouverte par l'article précédent; les emprunts contractés dans ces conditions ne pourront en aucun cas être affectés à la subvention que les départements accorderont aux chemins vicinaux ordinaires.

Les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20 000 fr. pourront emprunter à la même caisse les sommes nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux de grande

communication actuellement classés, et celui des chemins vicinaux d'intérêt commun désignés dans l'article 4 de la présente loi.

La délibération que le conseil général aura prise à cet effet ne sera exécutoire qu'après avoir été approuvée par décret impérial.

ART. 8.

La caisse des chemins vicinaux est gérée par l'administration de la Caisse des dépôts et consignations; elle pourvoira aux dépenses prévues par les articles précédents au moyen de la partie disponible des fonds déposés par les communes et établissements publics au Trésor et à la Caisse des dépôts et consignations.

En cas de besoin, elle pourra être autorisée par un décret impérial à créer et à émettre des titres négociables portant intérêt, amortissables en trente années, dans la forme et aux conditions qui auront été approuvées par le ministre des finances.

ART. 9.

Les communes et les départements seront libérés de ces avances par le payement de trente annuités de 4 pour 100 des sommes empruntées.

Il sera tenu compte à la caisse, par le Trésor, tant de la dépense complémentaire d'amortissement que des divers frais de gestion de la caisse.

ART. 10.

Chaque année, le ministre de l'intérieur et le ministre des finances rendront compte à l'Empereur de la distribution des subventions, de la

marche des travaux, des opérations de la caisse, dans un rapport qui sera communiqué au Sénat et au Corps législatif.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Migneret et de Bosredon.

Par décret, en date du 11 mai 1867, M. Magne, ministre des finances et M. Pinard, ministre de l'intérieur, sont chargés, par délégation spéciale, conjointement avec les autres personnes désignées par les articles 33 et 52 du décret du 5 février 1867, de soutenir devant le Corps législatif et le Sénat la discussion du projet de loi relatif à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution.

LOI

APPROUVANT *les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvés les articles 2, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12 et 13 de la convention ci-annexée, passée le entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Heurtier, Vernier et de Franqueville.

CONVENTION

PASSÉE *entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*

L'an mil huit cent soixante-huit, et le

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières.

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite compagnie représentée par M. Sylvain Dumon, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite société et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du , et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu :

ARTICLE PREMIER.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Salon à Miramas, ledit chemin devant remplacer la section de Salon à la ligne d'Aix à Arles, près Rognac, concédée, à titre éventuel, par la convention du 1er mai 1863 ;

2° Du Cailar à la ligne de Nîmes à Montpellier, près Saint-Cézaire ;

3° D'Aix à la ligne de Toulon à Nice, près Carnoules, en passant par ou près Gardanne, Fuveau, Saint-Maximin et Brignoles;

4° De Thonon à Saint-Gingolph;
5° D'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane.

La compagnie s'engage à exécuter, savoir :

Le chemin de Salon à Miramas, dans un délai de deux ans, à dater du 1er janvier 1870;

Et les autres chemins, dans un délai de huit ans, à partir de la même date.

ART. 2.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article précédent, une somme de vingt-huit millions quatre cent mille francs (28 400 000 fr.), savoir:

D'Aix à la ligne de Toulon à Nice, dix-neuf millions de francs, ci	19 000 000 fr.
De Thonon à Saint-Gingolph, cinq millions huit cent mille francs, ci	5 800 000
D'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane, trois millions six cent mille francs, ci	3 600 000

Sera compris dans les sommes ci-dessus énoncées le montant des subventions qui seraient fournies, soit en terrains, soit en argent, par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

La subvention énoncée au paragraphe premier sera versée en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er mai 1870.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur la ligne à laquelle s'appliquent lesdites subventions, en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les huit premiers termes, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et, pour les huit autres, d'une somme au moins égale au montant de ce terme. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de la ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1870 et avant le payement du premier terme, de convertir

l'ensemble desdites subventions en quatre-vingt-sept annuités, représentant l'intérêt et l'amortissement desdites subventions, calculés au taux de 4 1/2 pour 100, et payables en deux termes égaux, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1870.

Toutefois, si, au 1er mai 1874 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la compagnie sera soldée en termes égaux payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1877.

Les délais fixés par le paragraphe qui précède seront appliqués au payement des subventions allouées à la compagnie par la convention du 1er mai 1863.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auquels la compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à 4 1/2 pour 100 à partir de l'échéance de chaque terme.

Le Gouvernement aura, en outre, la faculté de substituer au payement de la subvention ci-dessus déterminée la livraison par l'État des terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins concédés en vertu du présent article, et de leurs stations, ainsi que des maisons des gardes des passages à niveau.

La compagnie s'engage, dans ce cas, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins précités, y compris la construction des bâtiments des stations;

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

L'option qui sera faite par le Gouvernement devra être notifiée à la compagnie avant l'époque fixée par le présent article pour le payement du premier terme de la subvention.

ART. 3.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue

après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

1° De Vichy à Thiers ;
2° De Thiers à Ambert.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à dater de la même époque.

La compagnie s'engage à exécuter, dans les conditions énoncées à l'article 4 ci-après, un chemin de fer d'Annemasse à Annecy, passant par ou près la Roche, dans le cas où il serait reconnu, après l'accomplissement des formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841 et après délibération du conseil général de la Haute-Savoie, que l'exécution dudit chemin doit être préférée à celle de la section du chemin de Thonon à Collonges, comprise entre Annemasse et Collonges.

La compagnie s'engage, en outre, à exécuter dans les mêmes conditions un embranchement dirigé d'Annemasse sur la frontière suisse, dans le cas où, la ligne d'Annemasse à Annecy ayant été substituée à celle d'Annemasse à Collonges, le gouvernement fédéral suisse assurerait l'exécution d'une ligne de jonction entre ledit embranchement et le chemin de Lyon à Genève.

Les engagements stipulés aux deux paragraphes qui précèdent seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où la déclaration d'utilité publique des lignes énoncées auxdits paragraphes ne serait pas intervenue dans le délai de trois ans, à dater du 1er janvier 1869.

ART. 4.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage :

Pour les lignes :

De Vichy à Thiers,
De Thiers à Ambert ;

Et, s'il y a lieu, pour les lignes :

D'Annemasse à Annecy ;
D'Annemasse à la frontière suisse,

A livrer à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art desdits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Viendront en déduction desdites dépenses, les subventions soit en terrains, soit en argent, qui pourront être offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des lignes énoncées au présent article, y compris les bâtiments des stations :

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaires annexé à la présente convention.

Elle s'engage, en outre, à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, pour être appliquées à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, les sommes ci-après, savoir :

Chemin de Vichy à Thiers, quatre millions de francs..... 4 000 000 fr.
Chemin de Thiers à Ambert, dix millions de francs..... 10 000 000

Et, s'il y a lieu :

Chemin d'Annemasse à Annecy, quatorze millions de francs..... 14 000 000
Chemin d'Annemasse à la frontière suisse, un million cinq cent mille francs..... 1 500 000

Lesdites sommes payables à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive de chacun desdits chemins.

Les sommes ci-dessus énoncées seront ajoutées respectivement, à partir des époques fixées pour le versement du premier terme, au montant des subventions dues à la compagnie, et lui seront remboursées suivant les conditions stipulées par l'article 2 de la présente convention. Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir jusqu'à l'année 1956 inclusivement.

Le montant de la somme à rembourser à la compagnie, à raison de l'avance qui serait faite par elle pour la ligne d'Annemasse à Annecy, sera diminué de six millions de francs (6 000 000 de fr.), formant la portion afférente à la section d'Annemasse à Collonges sur la subvention totale allouée pour le chemin de Thonon à Collonges.

ART. 5.

Les chemins de fer énoncés aux articles 1er et 3 ci-dessus seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857 et modifié par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863.

Toutefois, sur lesdits chemins, les ouvrages d'art pourront être exécutés pour une voie seulement.

Sur l'embranchement d'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane et sur le chemin de Thiers à Ambert, les terrains pourront n'être acquis que pour une voie.

ART. 6.

A dater de la mise en exploitation de la ligne entière d'Alais au Pouzin, le chemin de Bességes à Alais et ses dépendances, rétrocédés à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais, en vertu du traité passé entre les deux compagnies, à la date du 9 août 1865 et approuvé par le décret du 10 février 1866, seront soumis, notamment en ce qui concerne les tarifs, à toutes les dispositions du cahier des charges du 11 avril 1857, modifié par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863.

A partir de la même époque, le compte des dépenses et des produits de l'exploitation du chemin de fer de Bességes à Alais et de ses dépendances figurera dans les états généraux de recettes et de dépenses de l'ancien réseau de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et la ligne de Bességes à Alais sera soumise à toutes les dispositions relatives audit réseau, telles qu'elles résultent de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, de celle du 1er mai 1863, ainsi que de la présente convention.

ART. 7.

La compagnie s'engage à verser au Trésor public, à titre

d'avances, les sommes qui seront dues par le Gouvernement français au gouvernement italien pour l'exécution du souterrain des Alpes, en vertu de la convention internationale du 7 mai 1862, modifiée par une convention postérieure du 7 février 1868.

Les sommes versées par la compagnie, par application du paragraphe précédent, seront ajoutées au montant des dépenses complémentaires à faire sur la ligne de Culoz à la frontière d'Italie, conformément à l'article 3 de la convention approuvée par la loi du 27 septembre 1867, et seront remboursés à la compagnie dans les conditions déterminées par ledit article.

ART. 8.

Les dispositions de l'article 3 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, de l'article 3 de la convention du 4 juillet 1860 et de l'article 4 de la convention du 1er mai 1863 qui déterminent le partage en deux réseaux distincts des lignes concédées à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sont modifiées ainsi qu'il suit :

A partir du 1er janvier 1868, l'ancien réseau comprendra les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif.

De Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre ;

De Dijon à Béfort par Besançon, avec embranchements sur Gray et sur Salins ;

De Bourg, par Lons-le-Saunier, à la ligne de Dijon à Béfort ;

De Chalon-sur-Saône à Dôle ;

De Lyon à Marseille par Avignon, avec embranchement sur Aix ;

De Tarascon à Cette par Nîmes et Montpellier, avec embranchement sur Alais et la Grand'Combe ;

De Marseille à Toulon ;

De Lyon à Genève, avec embranchements sur Bourg et sur Mâcon et jusqu'au Rhône par Culoz ;

De Paris (Moret et Villeneuve-Saint-Georges) à Lyon, par Nevers, Roanne et Saint-Étienne, d'une part, et par Tarare, de l'autre, avec embranchement sur Vichy ;

De Nevers à Moulins à la ligne de Paris à Lyon, près Chagny ;

De Mouchard à la frontière suisse par les Verrières et par Jougne ;

De Montbéliard à Audincourt et à Delle ;

De Saint-Rambert à Grenoble ;

De la ligne précédente à Lyon ;

De la même ligne à Valence ;

De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest ;

De Carpentras à la même ligne, près Sorgues ;

De Toulon au Var, avec embranchement sur Draguignan ;

D'Avignon à Salon, par Cavaillon ;

De Lunel à Arles ;

De Lunel à Aigues-Mortes ;

De Marseille à Aix et nouvelle gare à Marseille ;

De la gare maritime de Marseille à Lestaque ;

D'Aubagne aux mines de Fuveau ;

D'Annonay à Saint-Rambert ;

De Grenoble à Montmélian ;

D'Annecy à Aix ;

De Thonon à Annemasse ;

D'Annemasse à Collonges ;

De Grasse à la ligne de Toulon à Nice ;

Du Var à Nice et à la frontière d'Italie ;

D'Hyères à la ligne de Toulon à Nice ;

De Santenay à Étang, par Autun ;

De Champagnole à la ligne de Dôle en Suisse ;

De la ligne de Bességes à Alais, près Robiac, à la ligne de Privas à Livron, près du Pouzin ;

De Bességes à Alais et embranchements ;

De Salon à Miramas ;

Du Cailar à Saint-Cézaire ;

D'Aix à la ligne de Toulon à Nice, près Carnoules ;

De Thonon à Saint-Gingolph ;

D'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane ;

Le chemin de fer de ceinture de Paris (rive droite) pour la part afférente à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Lignes concédées à titre éventuel.

De la ligne de Privas à Livron, près la Voulte, à celle de Saint-Étienne à Givors, près Givors ;
D'Annemasse à Annecy ;
D'Annemasse à la frontière suisse,
dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4 de l'article 3 ci-dessus.

Le nouveau réseau comprendra, à partir de la même époque, les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif.

De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon ;
De Saint-Germain-des-Fossés à Arvant, par Clermont-Ferrand ;
D'Arvant à Saint-Étienne, par le Puy, avec embranchement sur la Béraudière ;
De Brioude (Saint-George-d'Aurat) à Alais ;
De Montbrison à Andrézieux et à Saint-Just ;
De Cavaillon à Gap, avec embranchement sur Aix ;
De Vesoul à Besançon ;
De Gray à Besançon avec embranchement sur Ougney et prolongement sur Rans et Fraisans ,
De Lunel au Vigan ;
De Dijon à Langres ;
D'Auxerre à Nevers et à Cercy-la-Tour ;
De Clermont-Ferrand à Montbrison ;
D'Apt à la ligne d'Avignon à Salon ;
De Digne à la ligne de Cavaillon à Gap ;
D'Avallon aux lignes d'Auxerre à Nevers et de Paris à Dijon.

Lignes concédées à titre éventuel.

De Grenoble à la ligne de Cavaillon à Gap ;
De Gap vers la frontière italienne ;
De Vichy à Thiers ;
De Thiers à Ambert.

ART. 9.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 4 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, le paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 4 juillet 1860, l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, relatifs à la garantie d'intérêt, sont modifiés ainsi qu'il suit :

Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes concédées à la compagnie, à titre soit définitif, soit éventuel, et comprises dans le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 8 de la présente convention, est fixé à la somme de six cent trente millions (630 000 000 fr.).

Néanmoins, ladite somme de 630 millions de fr. sera successivement augmentée, à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt, comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses qui, dans une période de dix années, déterminée conformément à l'article 10 ci-après, auront été faites sur des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes du nouveau réseau, tels que l'agrandissement des gares, l'augmentation du matériel roulant, la pose des secondes voies ou de voies de garage.

Le montant total des dépenses supplémentaires prévues par le présent article ne pourra excéder la somme de sept millions (7 000 000 fr.), de telle sorte que l'ensemble du capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder la somme totale de six cent trente-sept millions (637 000 000 fr.).

Dans le cas où les concessions faites à la compagnie à titre éventuel ne seraient pas rendues définitives, la somme de 637 millions ci-dessus énoncée sera diminuée respectivement des sommes ci-après :

De Grenoble à la ligne d'Avignon à Gap, dix-huit millions	18 000 000 fr.
De Gap à la frontière d'Italie, trente-trois millions.....	33 000 000
De Vichy à Thiers, trois millions quatre cent mille francs.....	3 400 000
De Thiers à Ambert, cinq millions quatre cent mille francs.....	5 400 000

ART. 10.

Les paragraphes 5, 6, 7 et 8 de l'article 8 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par la disposition suivante :

Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et, pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 9 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou sur l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

ART. 11.

Toute somme dépensée dans le cours d'une année, pour travaux complémentaires sur une ligne livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année, ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant; l'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

ART. 12.

Les paragraphes 3 et 4 de l'article 5 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, l'article 4 de la convention du 4 juillet 1860 et l'article 8 de la convention du 1er mai 1863 seront remplacés par la disposition suivante :

A partir du 1er janvier 1868, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de trente-deux mille cent francs (32 100 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pendant le délai de dix ans, tel qu'il est défini au paragraphe 3 de l'article 10 ci-dessus, le chiffre de 32 100 fr. ci-dessus énoncé sera successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une somme de treize francs cinquante centimes (13 fr. 50 c.) pour chaque million qui aura été dépensé dans le cours de l'exercice précédent, conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes de l'ancien réseau, en sus d'un capital de deux milliards vingt millions (2 020 000 000 fr.), représentant l'évaluation des dépenses à faire pour la mise en exploitation des lignes de l'ancien réseau, et dont il sera fait emploi suivant les conditions prévues par le cahier des charges.

Le montant total des dépenses supplémentaires prévues par le présent article ne pourra excéder la somme de quatre-vingt seize millions (96 000 000 fr.)

Dans les années comprises entre le 1er juillet 1868 et le 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau concédées à titre, soit définitif, soit éventuel, le chiffre de trente-deux mille cent francs (32 100 fr.) sera réduit de quatre-vingts francs (80 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau non livrée à l'exploitation antérieurement à ladite année, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs (1 200 fr.)

Le revenu net kilométrique réservé aux lignes de l'ancien réseau sera attribué à chacune d'elles à partir du 1er janvier qui suivra sa mise en exploitation.

Dans le cas où, par application de l'article 3 de la présente convention, la ligne d'Annemasse à Annecy serait substituée à celle d'Annemasse à Collonges, le chiffre de 32 100 fr. énoncé aux paragraphes 2, 3 et 5 du présent article, sera réduit à trente et un mille neuf cent trente francs (31 930 fr.) à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de ladite ligne, et la somme de

2 020 000 000 de fr. énoncée au paragraphe 3 du même article sera portée à deux milliards vingt-trois millions de francs (2 023 000 000 fr.).

Dans le cas, en outre, où l'embranchement d'Annemasse à la frontière suisse serait exécuté suivant les conditions prévues au paragraphe 4 de l'article 3 précité, le chiffre ci-dessus énoncé de 31 930 fr. sera réduit à trente et un mille neuf cents francs (31 900 fr.) à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes d'Annemasse à Annecy et d'Annemasse à la frontière suisse, et la somme de 2 023 000 000 de fr., représentant l'évaluation des dépenses de l'ancien réseau, sera portée à deux milliards vingt-quatre millions (2 024 000 000 fr.).

ART. 13.

Les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 12 de la convention du 11 avril 1857, l'article 7 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, et le dernier paragraphe de l'article 4 de la convention du 1er mai 1863, relatifs à l'exercice du partage des bénéfices entre l'État et la compagnie seront remplacés par les dispositions suivantes :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois huit pour cent (8 pour 100) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes de l'ancien réseau, tel qu'il est défini à l'article 3 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, et un intérêt de six pour cent (6 pour 100) du capital effectivement dépensé pour la construction des autres lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau reseau, tels qu'ils sont définis à l'article 8 de la présente convention, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie ; ce partage s'exercera à partir du 1er janvier 1872. Les lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, qui ne seraient pas achevées avant ladite époque ne figureront dans le compte de partage qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

ART. 14.

La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc (1 fr.).

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de confier l'examen des lois qui lui ont été transmises à deux commissions :

La première examinerait les deux lois concernant la convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les compagnies des chemins de fer des Charentes et de Paris-Lyon-Méditerranée ;

La sconde, la loi relative à l'achèvement des chemins vicinaux, et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution (*Assentiment*).

Le Sénat se réunira vendredi prochain, à une heure, dans ses bureaux, pour la nomination des deux commissions chargées d'examiner les lois dont il vient d'être saisi, et à deux heures, en séance générale.

La séance est levée à quatre heures et demie.

Le Président du Sénat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : CHAIX D'EST-ANGE,
DE MENTQUE,
HUBERT-DELISLE.

PROCÈS-
VERBAL
N° 53.
—
1868.

Séance du vendredi 19 juin 1868.

PRÉSIDENCE
DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPLONG.

SOMMAIRE. — Observation sur le procès-verbal par M. le comte de Grossolles-Flamarens. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Transmission de cinq lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales pour l'extension du régime postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon; 2° à l'émission, par la compagnie du canal maritime de Suez, de titres remboursables avec lots par la voie du sort; 3° à des emprunts et à des impositions par le département de l'Eure et la ville de Grenoble (Isère); 4° à la prorogation d'une surtaxe à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère). — Rapport, par M. Suin, sur le projet de sénatus-consulte relatif à un échange de terrains entre le domaine de la couronne et les sieur et dame du Martray. Adoption. — Rapport, par M. de Mentque, sur six lois relatives : 1° à l'établissement d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Dieppe (Seine-Inférieure); 2° à des prorogations de surtaxes sur les vins et les alcools aux octrois des communes de Douarnenez, de Lampaul (Finistère), de la Roche et de Sallanches (Haute-Savoie); 3° à la réunion à la commune de Montceau-les-Mines (Saône-et-Loire), de portions de territoires distraites des communes de Blanzy et de Sanvignes (même département). Vote. — Délibération sur les conclusions d'un rapport de M. le général comte de La Ruë, sur une pétition demandant que la commune de Trouville soit érigée en

chef-lieu de canton et devienne le siége d'une justice de paix : MM. Riché, *commissaire du Gouvernement*, et le général comte de La Ruë, *rapporteur*. Renvoi au ministre de l'intérieur et au ministre de la justice et des cultes. — Rapports de pétitions. Par MM. le premier président Devienne, de Goulhot de Saint-Germain, le baron de Ladoucette, le comte de Salignac-Fénelon, le procureur général Delangle, Le Roy de Saint-Arnaud, Conneau et Élie de Beaumont.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

M. LE COMTE DE GROSSOLLES-FLAMARENS. Messieurs les Sénateurs, le procès-verbal de la dernière séance du Sénat qu'a publié *le Moniteur* du 17 de ce mois, fait dire à notre honorable collègue, M. Larabit, lorsqu'il a cru devoir présenter au Sénat quelques observations sur le rapport de la pétition n° 119 : « Le droit existe, certainement, mais l'usage a amené beaucoup d'abus, et je me rappelle, à ce propos, un décret de l'Empereur qui a blâmé énergiquement *quelques personnes de sa maison* qui s'étaient placées légèrement à la tête d'affaires industrielles douteuses. Il ne faut pas donner des encouragements qui pourraient compromettre le Sénat. »

Or, messieurs, telles n'ont pas été les paroles de notre honorable collègue, M. Larabit, mais bien celles-ci, que j'ai parfaitement entendues, me trouvant à côté de l'orateur, et qui ont été exactement reproduites dans le compte rendu analytique.

« L'usage entraîne l'abus! Je me souviens d'un

décret de l'Empereur qui frappait *un officier général* pour avoir prêté son nom à une entreprise mauvaise. Cela peut se renouveler. »

Il y a entre ces deux textes une différence importante que le Sénat appréciera sans nul doute, et qui ne peut s'expliquer que parce que le croisement de quelques interruptions a empêché MM. les sténographes, toujours si précis et si fidèles dans leurs rédactions, de bien saisir les paroles prononcées par M. Larabit. D'ailleurs la personne à laquelle faisait allusion M. Larabit n'appartenait ni au Sénat ni à la maison de l'Empereur.

Notre collègue n'a pu assister à la séance d'aujourd'hui ; il est convenu avec moi des faits, et m'a chargé de prier le Sénat de faire rectifier l'erreur du *Moniteur*.

M. LE PRÉSIDENT. La rectification aura lieu[1].

Le procès-verbal est mis anx voix et adopté.

M. CHAIX D'EST-ANGE, *sénateur-secrétaire*, fait connaître au Sénat le résultat du travail des bureaux, réunis avant la séance :

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à l'achèvement des chemins vicinaux, et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution.

1er BUREAU. M. le premier vice-président Boudet, *président*.

---

1. Il a été tenu compte de l'observation dans l'impression des procès-verbaux.

2e Bureau. M. le comte Monier de La Sizeranne.
3e — M. Boinvilliers.
4e — M. de Goulhot de Saint-Germain, *rapporteur*.
5e — M. de Mentque, *secrétaire*.

COMMISSION

Chargée d'examiner deux lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; 2° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes.

1er Bureau. M. le comte Boulay de la Meurthe.
2e — M. le marquis de La Grange, *président* et *rapporteur*.
3e — M. Adolphe Barrot.
4e — M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez, *secrétaire*.
5e — M. le marquis de Chasseloup-Laubat.

M. le Sénateur-Secrétaire donne lecture d'une dépêche en date de ce jour, par laquelle S. Ex. le ministre d'État a transmis à S. Ex. le Président du Sénat cinq projets de lois adoptés par le Corps législatif, et relatifs :

1° A l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services

maritimes des messageries impériales pour l'extension du service postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon ;

2° A l'émission, par la compagnie du canal maritime de Suez, de titres remboursables avec lots par la voie du sort ;

3° A des emprunts et à des impositions par le département de l'Eure et la ville de Grenoble (Isère) ;

4° A la prorogation d'une surtaxe à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère).

LOI

APPROUVANT *les stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales, pour l'extension du service postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon.*

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvées les stipulations financières contenues dans les articles 5, 6 et 8 de la convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales, représentée par M. Denion du Pin, administrateur de ladite compagnie, pour des additions de parcours aux services postaux dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Goussard, L'Hôpital et Haudry de Janvry.

CONVENTION

PASSÉE *entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales pour l'extension du service postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon.*

Entre S. Ex. le ministre secrétaire d'État des finances, Agissant au nom de l'État,

D'une part;

Et la compagnie des services maritimes des messageries impériales, représentée par M. Denion du Pin, administrateur de ladite compagnie, dûment autorisé par délibération du conseil d'administration en date du 28 mars 1868,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions des conventions en date des 22 avril 1861, 27 mai 1862 et 2 juin 1864, et du cahier des charges annexé à la convention du 22 avril 1861, sont modifiées comme il suit :

La compagnie s'engage, à compter du 22 juillet 1870 jusqu'au 22 juillet 1888, terme d'expiration desdites conventions :

1° A prolonger jusqu'à Hong-Kong la ligne principale de Suez à Saïgon;

2° A prendre Hong-Kong au lieu de Saïgon pour point de départ du service annexe d'embranchement qui aboutit à Shangaï;

3° A établir une ligne directe partant de Hong-Kong et aboutissant à Yokohama;

4° A exécuter par an vingt-six voyages, aller et retour, au lieu de douze, entre Suez et Hong-Kong, entre Hong-Kong et Shangaï, et à accomplir annuellement vingt-six voyages sur la ligne directe de Hong-Kong à Yokohama;

5° A augmenter d'un par an le nombre des voyages actuellement exécutés sur les services annexes de Pointe-de-

Galles à Calcutta, de Singapore à Batavia et entre Aden et Maurice.

ART. 2.

Le service mensuel de Shangaï à Yokohama, que la compagnie exécute aux termes de l'article 3 de la convention du 2 juin 1864, sera supprimé à compter du 22 juillet 1870.

Art. 3.

A partir de la même époque, le point de départ du service de la Réunion, qui continuera à faire escale à Mahé, sauf pendant les mois de juin, juillet et août, et qui a été fixé à Suez par l'article 4 de la convention du 2 juin 1864, sera reporté de Suez à Aden. Par suite, la compagnie cessera de recevoir la subvention de deux cent cinquante-six mille six cent qutre-vingt-un francs quatre-vingt-douze centimes (256681 fr. 92 cent.), déterminé par ladite convention.

ART. 4.

Par suite des modifications d'itinéraire spécifiées dans les articles 1er, 2 et 3 de la présente convention, le service à exécuter, à partir du 22 juillet 1870, comprend une ligne principale et cinq services annexes indiqués ci-après.

L'itinéraire de la ligne principale, partant de Suez et aboutissant à Hong-Kong, est fixé ainsi qu'il suit :

De Suez à Aden.....	436	lieues marines.
D'Aden à Pointe-de-Galles....	711	2/3
De Pointe-de-Galles à Singapore.	500	
De Singapore à Saïgon.....	212	1/3
De Saïgon à Hong-Kong.....	305	
	2165	

Vingt-six voyages, aller et retour, par an; parcours annuel : 112580 lieues marines.

Cinq services annexes seront établis avec les itinéraires suivants :

1° D'Aden à la Réunion et Maurice, savoir :

D'Aden aux Seychelles.....	465	lieues marines.
Des Seychelles à la Réunion....	324	
De la Réunion à Maurice.....	40	2/3
	829	2/3

Treize voyages, aller et retour, par an; parcours annuel : 21 571 lieues marines.

2° De Pointe-de-Galles à Calcutta et Chandernagor, savoir :

De Pointe-de-Galles à Pondichéry....	163 1/3 lieues marin.
De Pondichéry à Madras.....	39
De Madras à Calcutta et Chandernagor.	256 2/3
	459

Treize voyages, aller et retour, par an; parcours annuel : 11 700 lieues marines.

3° De Singapore à Batavia, 183 1/3 lieues marines.

Treize voyages par an; parcours annuel : lieues marines, 4766 2/3.

4° De Hong-Kong à Shangaï, 266 2/3 lieues marines.

Vingt-six voyages, aller et retour, par an; parcours annuel : 13 866 2/3 lieues marines.

5° De Hong-Kong à Yokohama, 540 lieues marines.

Vingt-six voyages, aller et retour, par an; parcours annuel : 28 080 lieues marines.

La distance à parcourir annuellement sur la ligne principale et les annexes est de 195 564 2/3 lieues marines.

Compensation faite entre les augmentations et les diminutions de parcours prévues par les articles précédents, la compagnie s'oblige à exécuter annuellement un accroissement de parcours de 90 812 lieues marines.

ART. 5.

Le parcours additionnel de 90 812 lieues marines que la compagnie s'engage à accomplir annuellement à partir du 22 juillet 1870, et pendant toute la durée de la convention de l'Indo-Chine, sur les lignes postales désignées à l'article 4 de la présente convention, lui donnera droit à une subvention moyenne fixée à trente-sept francs cinquante centimes (37 fr. 50 c.) par lieue marine, et, par an, à trois millions quatre cent cinq mille quatre cent cinquante fr. (3 405 450 fr.)

Cette subvention sera payable de mois en mois, conformément aux dispositions de l'article 44 du cahier des charges annexé à la convention du 22 avril 1861.

Art. 6.

Pour constituer, à partir du 22 juillet 1870, l'annuité moyenne de trois millions quatre cent cinq mille quatre cent cinquante francs (3405450 fr.), la quotité de la subvention afférente à chacune des dix-huit années de concession restant à courir est fixée ainsi qu'il suit :

Première période :

Du 22 juillet 1870 au 22 juillet 1873, 3859464 fr. 35 c.

Deuxième période :

Du 22 juillet 1873 au 22 juillet 1876, 3632436 fr. 90 c.

Troisième période :

Du 22 juillet 1876 au 22 juillet 1882, 3405450 fr.

Quatrième période :

Du 22 juillet 1882 au 22 juillet 1885, 3178381 fr. 85 c.

Cinquième période :

Du 22 juillet 1885 au 22 juillet 1888, 2951354 fr. 40 c.

Art. 7.

La vitesse moyenne, par heure, des services à exécuter devra être de neuf nœuds cinq dixièmes sur la ligne principale et de neuf nœuds sur les services annexes.

Art. 8.

La compagnie sera tenue d'inaugurer le nouveau service à partir du 22 juillet 1870.

Toutefois, si avant ce délai la compagnie exploite tout ou partie des nouveaux parcours, il lui sera payé une subvention proportionnelle au parcours effectué, calculée à raison du prix fixé pour la première période par l'article 6 de la présente convention.

Art. 9.

La compagnie s'engage à accomplir, sans augmentation de subvention, pendant toute la durée du contrat de concession relatif à l'Indo-Chine, quatorze voyages (aller et retour) entre Marseille et Alexandrie, destinés à établir une communication

directe avec les itinéraires supplémentaires à exécuter dans les mers au delà de Suez.

Ces voyages viennent en augmentation des douze voyages auxquels la compagnie est déjà tenue de pourvoir, aux termes de l'article 5 de la convention du 22 avril 1861.

L'ensemble de ces voyages constitue une ligne dont l'itinéraire est réglé par le département des finances sur la proposition de la compagnie, et dont l'exploitation demeure soumise à toutes les obligations des services réglementaires.

ART. 10.

A l'occasion de la présente convention, la compagnie s'oblige à faire construire en France cinq bâtiments, qui viendront s'ajouter à l'effectif de son matériel naval.

Les paquebots affectés au service des lignes de l'Indo-Chine devront réaliser aux essais, dans les conditions fixées par l'article 20 du cahier des charges précité, une vitesse supérieure de deux nœuds à la vitesse réglementaire imposée aux lignes qu'ils seront appelés à desservir.

La compagnie s'engage d'ailleurs à maintenir sur les lignes de l'Indo-Chine le nombre de bâtiments nécessaires pour assurer l'exécution régulière et convenable du service.

ART. 11.

La compagnie s'engage à fournir trimestriellement, pour les services qui font l'objet de la présente convention, comme pour tous ceux qui sont exploités par elle, un relevé des résultats de son exploitation présentant le mouvement des voyageurs et des marchandises transportés par ses paquebots.

ART. 12.

Toutes les dispositions des conventions des 22 avril 1861, 27 mai 1862, 2 juin 1864 et du cahier des charges annexé à la convention du 22 avril 1861 auxquelles il n'est pas dérogé par les articles ci-dessus, sont applicables aux services qui font l'objet de la présente convention.

ART. 13

La présente convention n'aura d'effet qu'autant que les dispositions financières stipulées en l'article 5 auront été ap-

prouvées par une loi et rendues exécutoires par un décret impérial.

ART. 14.

La convention et les actes qui s'y rapportent seront enregistrés au droit fixe de un franc.

LOI

TENDANT *à autoriser la compagnie du canal maritime de Suez à faire une émission de titres remboursables avec lots par la voie du sort.*

ARTICLE UNIQUE.

La compagnie du canal maritime de Suez est autorisée à faire en France, jusqu'à concurrence de cent millions de francs une émission de titres remboursables avec lots par la voie du sort, aux conditions suivantes :

1° L'opération n'entraînera l'aliénation d'aucune portion du capital engage, et les titres émis jouiront d'un intérêt annuel dont le taux ne pourra être inférieur à 3 pour 100 du capital nominal ;

2° La somme totale annuelle des bénéfices aléatoires attribués sous forme de lots ne pourra, en aucun cas, excéder 1 pour 100 du capital;

3° La valeur nominale des titres émis ne pourra être inférieure à 500 fr. Le fractionnement ultérieur des titres émis est interdit.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. L'Hôpital, Goussard et Haudry de Janvry.

LOI

TENDANT *à autoriser le département de l'Eure à contracter deux emprunts, à s'imposer extraordinairement et à effectuer un prélèvement sur le produit d'une imposition précédemment approuvée.*

ARTICLE PREMIER.

Le département de l'Eure est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, dans sa session de 1867, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra pas dépasser 5 pour 100 :

1° Une somme de neuf cent trente-cinq mille francs (935 000 fr.), qui sera consacrée à l'achèvement de l'asile d'aliénés;

2° Une somme de trois cent cinquante mille francs (350 000 fr.), qui sera affectée au prolongement, jusqu'à Vernon, du chemin de fer d'intérêt local de Gisors à Vernonnet.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscriptions, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir, ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

ART. 2.

Le département de l'Eure est également autorisé à s'imposer extraordinairement, par addition

au principal des quatre contributions directes, savoir :

1° Soixante-six centièmes de centime (66/100) en 1869, soixante-seize centièmes (76/100) en 1870, quatre-vingt-deux centièmes (82/100) en 1871, un centime trente-quatre centièmes (0 fr. 01 c. 34/100) en 1872, 1873, 1874, quatre-vingt-neuf centièmes (89/100) pendant les quatre années suivantes, un centime dix-neuf centièmes (0 fr. 01 c. 19/100) en 1879, et un centime vingt-huit centièmes (0 fr. 01 c. 28/100) pendant neuf années, à partir de 1880, dont le produit sera affecté tant à l'achèvement de l'asile d'aliénés d'Évreux, qu'au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt de neuf cent trente-cinq mille francs (935 000 fr.) à réaliser en vertu de l'article 1er ci-dessus;

2° Vingt-quatre centièmes de centime (24/100) en 1869, vingt-huit centièmes (28/100) en 1870, trente centièmes (30/100) en 1871, quarante-neuf centièmes (49/100) en 1872, 1873 et 1874, trente-deux centièmes (32/100) pendant les quatre années suivantes, quarante-trois centièmes (43/100) en 1879, quarante-sept centièmes (47/100) pendant huit ans à partir de 1880, et quatorze centièmes (14/100) en 1888, dont le produit sera consacré au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt de trois cent cinquante mille francs (350 000 fr.), destiné au prolongement du chemin de fer de Gisors à Vernonnet.

Ces impositions seront recouvrées indépendamment des centimes extraordinaires, dont le maximum sera fixé chaque année par la loi de finances, en exécution de la loi du 18 juillet 1866.

Le complément des fonds nécessaires au service des emprunts autorisés par l'article 1er sera imputé sur le produit de l'imposition extraordinaire créée par la loi du 18 mai 1864, pour les travaux des chemins vicinaux.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Merruau et Besson.

LOI

TENDANT *à autoriser la ville de Grenoble (Isère) à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

ARTICLE PREMIER.

La ville de Grenoble (Isère) est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas 5 pour 100, une somme de quatre millions de francs (4 000 000 de fr.) réalisable en sept années, à partir de 1868 inclusivement, remboursable en quinze années à partir de 1871, pour convertir une partie de ses dettes et acquitter le prix d'immeubles à acquérir et de travaux à effectuer, en vue de l'exécution de projets énumérés dans la délibération municipale du 8 février 1867.

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscriptions, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des

traités à passer, de gré à gré, seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

ART. 2.

La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement, pendant sept ans, à partir de 1878, douze centimes (12 c.) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de trois cent quinze mille francs (315 000 fr.) environ.

Le produit de cette imposition servira, avec d'autres ressources, à rembourser l'emprunt, en capital et intérêts.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. du Berthier et L'Hôpital.

LOI

AUTORISANT *la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère).*

ARTICLE UNIQUE.

La surtaxe de onze francs (11 fr.), actuellement perçue à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère), par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits en cercles, eaux-de-vie et esprits en bouteilles, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, est prorogée jusqu'au 31 décembre 1873 inclusivement.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Bataille et du Berthier.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de confier l'examen de ces lois à trois commissions.

La première examinerait la loi relative à une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des messageries impériales;

La seconde, la loi relative à une émission de titres remboursables avec lots par la voie du sort, par la compagnie du canal maritime de Suez;

Enfin, la troisième, les lois relatives à des emprunts et à une surtaxe (*Assentiment*).

Le Sénat sera convoqué ultérieurement pour la nomination de ces commissions.

Conformément à l'article 5 du règlement, il est procédé au renouvellement mensuel des bureaux par la voie du tirage au sort.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle le rapport sur le projet de sénatus-consulte relatif à un échange de terrains entre le domaine de la Couronne et les sieurs et dame du Martray.

La parole est à M. Suin.

MM. le vicomte de Rougé et Gautier, conseillers d'État, sont présents au banc des commissaires du Gouvernement.

M. SUIN, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

Le projet de sénatus-consulte sur lequel vous êtes appelés à délibérer vous est soumis en vertu de l'article 8 du sénatus-consulte du 12 décembre 1852, qui a constitué la liste civile et la dotation de la Couronne, et dont la disposition est ainsi conçue : « L'échange de biens composant la do-

tation de la Couronne ne peut être autorisé que par un sénatus-consulte. »

Voici les faits qui donnent lieu à son application.

Les réservoirs dits de Montboron (ou Montbauron) contribuent à l'alimentation des eaux de Versailles; or, ils sont aujourd'hui entièrement enclavés dans une propriété appartenant à M. et Mme Bonneau du Martray; il est, en outre, constaté qu'ils n'ont aucun accès direct sur la voie publique.

Pour l'exploitation de ces eaux et pour les réparations souvent nécessaires, l'héritage de M. et Mme Bonneau du Martray est donc assujetti, soit en vertu de titres anciens, soit en vertu de l'article 682 du Code Napoléon, à des droits de passage, à des servitudes fort incommodes. Il est affirmé dans l'exposé des motifs que cette propriété est traversée sur un point par cinq énormes conduits servant à la distribution des eaux dans Versailles, et que, toutes les fois qu'il en est besoin, les fontainiers et tous autres agents de la Couronne y exercent le passage pour la surveillance et pour les réparations qu'exigent ces conduits et ces réservoirs.

Le domaine de la Couronne est propriétaire au même lieu (enclos des Réservoirs) d'une parcelle de terrain dont l'annexion serait très-favorable à M. et Mme Bonneau du Martray : la proximité est démontrée par la matrice cadastrale; la portion offerte par le domaine de la Couronne y est portée sous les n^{os} 73 et 76 de la section W, et l'autre sous le n° 53 de la même section, même lieu dit.

Il était naturel que les deux parties s'entendissent pour faire cesser un état de choses gênant

pour l'une et pour l'autre. L'avantage de l'échange est évident pour chacun des contractants : il fallait que le domaine de la Couronne devint propriétaire d'un terrain qui enveloppait hermétiquement des réservoirs aussi importants, et dont il doit avoir à toute heure l'entière disposition; le passage sera libre; le domaine pourra au moins l'exercer par un chemin auquel il donnera la largeur qu'il voudra, et qu'il fera à son gré aboutir à la voie publique. M. et Mme Bonneau du Martray, de leur côté, acquièrent une propriété dont l'usage, les produits et l'amélioration ne seront plus paralysés dans leurs mains, et que la proximité met à leur convenance.

L'accomplissement des formalités voulues en pareille matière a eu lieu, les experts nommés ont procédé, et voici le résultat de leurs opérations.

La parcelle à céder par M. et Mme Bonneau du Martray est d'une contenance de 879 mètres 77 centimètres estimés 2199 fr. 42 cent., celle offerte par la Couronne ne contient que 235 mètres 45 centimètres, elle n'est estimée que 1412 fr. 70 cent. Mais il faut défalquer de la valeur intrinsèque de la première parcelle la dépréciation que lui font subir les services fonciers dont elle est grevée, et ajouter à celle donnée en échange la valeur de convenance non contestée par ceux qui la reçoivent. Il a donc été résolu que l'échange aurait lieu sans soulte ni retour et sur le pied de la plus parfaite égalité. L'échangiste, outre les frais de toute cette transaction, qui restent à sa charge exclusive, s'est obligé à faire reconstruire à ses dépens le mur de clôture qui doit séparer les deux terrains.

Toute cette convention, qui n'est que provisoire

en attendant votre examen et votre adoption, a été réalisée par acte devant Me Mocquard et son confrère, notaires à Paris, les 4 et 10 décembre 1866. Le conservateur des hypothèques de Versailles a délivré le 5 juillet 1867 un certificat négatif de toute inscription; et la procédure de la purge légale n'en a amené aucune autre.

Dans une semblable occurrence, il est impossible de ne pas voir un arrangement très-avantageux pour les parties contractantes, et particulièrement pour le domaine de la Couronne dont les intérêts seuls appellent notre sollicitude.

En conséquence, votre commission a l'honneur de vous proposer d'adopter en tout son contenu le projet de sénatus-consulte qui vous est soumis et dont il va vous être donné lecture.

M. le Sénateur-Secrétaire lit le sénatus-consulte. En voici le texte :

« Article unique. — Est autorisé, sous les conditions énoncées dans le contrat ci-après daté, l'échange conclu par le ministre de la Maison de l'Empereur et des beaux-arts, en sa qualité d'administrateur du domaine de la Couronne, avec le sieur Edmond Bonneau du Martray, colonel d'état-major, et la dame Simonne-Mathurine-Isabelle Jacquinot, sa femme, demeurant ensemble à Versailles (Seine-et-Oise), suivant contrat passé devant Me Mocquard et son confrère, notaires à Paris, les 4 et 10 décembre 1866.

« D'un terrain contenant 879 mètres 77 centimètres, situé à Versailles, enclos des Réservoirs Montboron ou Montbauron, et porté au cadastre sous partie du n° 53 de la section W.

« Contre un terrain contenant 235 mètres 45 centimètres, situé au même lieu, dépendant du domaine de la Couronne, et porté au cadastre sous partie du n° 73 et sous le n° 76 de la section W.

M. le Président. Personne ne demande la parole?... Il va être procédé au vote.

Le scrutin a lieu et donne pour résultat :

Nombre de votants. . .	72
Bulletins blancs. . . .	72

En conséquence, le Sénat a adopté le projet de sénatus-consulte.

M. le Président. La parole est à M. de Mentque pour son rapport sur six lois relatives : 1° à l'établissement d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Dieppe (Seine-Inférieure); 2° à des prorogations de surtaxes sur les vins et les alcools aux octrois des communes de Douarnenez et de Lampaul (Finistère), de la Roche et de Sallanches (Haute-Savoie); 3° à la réunion à la commune de Montceau-les-Mines (Saône-et-Loire) de portions de territoires distraites des communes de Blanzy et de Sanvignes (même département).

MM. du Berthier et Genteur, conseillers d'État, siégent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. de Mentque, *rapporteur*.

Messieurs les Sénateurs,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de

la commission que vous avez nommée pour l'examen de six lois récemment votées par le Corps législatif.

La première a pour but d'autoriser la commune de Dieppe (Seine-Inférieure) a percevoir à son octroi, à partir du 1er janvier 1869, jusqu'au 31 décembre 1871, une surtaxe de 6 fr. par hectolitre d'alcool.

Le produit de cette surtaxe doit pourvoir à des travaux municipaux d'une incontestable utilité.

La deuxième tend à autoriser, pour la commune de Douarnenez (Finistère), la prorogation, jusqu'au 31 décembre 1873, d'une surtaxe de 10 fr. déjà perçue à son octroi par hectolitre d'alcool, en vertu d'une loi du 22 avril 1863.

Les ressources produites par cette surtaxe doivent s'appliquer à la construction de nouvelles halles devenues absolument indispensables.

La troisième tend également à proroger, jusqu'au 31 décembre 1872, une surtaxe de 60 centimes établie sur les vins, à l'octroi de la commune de la Roche (Haute-Savoie), par une loi du 6 juillet 1862.

La commune est dans la nécessité de maintenir cette ressource pour pourvoir à l'établissement d'une salle d'asile.

La quatrième autorise aussi la prorogation, jusqu'au 31 décembre 1872, de surtaxes établies à l'octroi de la commune de Sallanches (Haute-Savoie), par une loi du 6 juillet 1862.

Ces surtaxes sont de 1 fr. 40 cent. par hectolitre de vin, et de 50 cent. par hectolitre de cidres, poirés et hydromels.

Le produit doit en être affecté au remboursement d'un emprunt contracté au Crédit foncier pour la construction de quais et ponts.

La cinquième a encore pour but la prorogation jusqu'au 31 décembre 1873, de la surtaxe de 10 fr. actuellement établie sur les alcools à l'octroi de la commune de Lampaul (Finistère), par une loi du 28 mai 1859.

Cette surtaxe doit aider la commune à construire une maison d'école de filles.

Enfin la sixième loi tend à réunir à la commune de Montceau-les-Mines (Saône-et-Loire), des portions de territoire distraites des communes de Blanzy et de Sanvignes (même département).

La partie à détacher de Blanzy ne consiste que dans une parcelle d'environ 9 hectares, formant le complément d'un bois d'une bien plus grande étendue situé sur le territoire de Montceau-les-Mines, et cette distraction, qui ne cause absolument aucun préjudice à la commune de Blanzy, aura pour très-utile effet de favoriser le développement de cités ouvrières, que la compagnie des mines a entreprises pour le bien-être moral et matériel de ses ouvriers. Cette création philanthropique a été l'objet d'une haute récompense à l'Exposition universelle.

La partie à détacher de Sanvignes comporte environ 20 hectares, et forme une partie du hameau de Magny, dont l'autre moitié est construite sur le territoire de Montceau-les-Mines; il en résulte que ce hameau dépend de deux administrations municipales, et même de deux cantons et de deux arrondissements.

La réunion dont il s'agit, en faisant cesser un

tel état état de choses, est essentiellement conforme aux principes administratifs.

Il convient d'ailleurs de remarquer que les habitants de la section de Magny, les plus intéressés évidemment dans la question, ont déclaré à l'unanimité moins un, qu'ils préféraient faire partie de la commune de Montceau-les-Mines avec laquelle ils sont en rapports journaliers.

Il est vrai de dire toutefois que la commune de Sanvignes se refuse à cette distraction, mais cette opposition, qui après tout se comprend, n'est cependant pas de nature à arrêter le législateur qui doit embrasser tous les intérêts, car la mesure dont il s'agit, en enlevant 20 hectares seulement avec cent 182 habitants à la commune de Sanvignes, lui laisse un territoire de 3489 hectares, une population de 1796 habitants et 1336 fr. de centimes communaux; elle n'est donc nullement atteinte dans son existence administrative.

Telle est, messieurs les Sénateurs, l'analyse succincte des six lois soumises à votre examen. La commission s'est assurée qu'en ce qui a trait aux surtaxes d'octroi, elles n'étaient accordées qu'après épuisement des centimes ordinaires et après les votes de centimes extraordinaires qui témoignent que les communes ont fait appel à toutes leurs ressources avant de recourir à ces surtaxes; c'est là en effet une garantie préalable qu'on ne saurait trop recommander à l'administration.

La commission s'est assurée également de l'utilité des dépenses projetées.

En ce qui touche la loi relative à un changement de circonscriptions communales, elle a con-

staté sa convenance et elle reconnaît le parfait accomplissement des formalités prescrites par la loi.

En conséquence, messieurs les Sénateurs, nous avons l'honneur de vous proposer de déclarer :

1° Qu'il n'y a pas lieu de renvoyer ces six lois à une seconde délibération du Corps législatif;

2° Qu'au point de vue constitutionnel rien ne s'oppose à leur promulgation.

Le Sénat décide qu'il sera passé immédiatement à la délibération.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE lit le texte des lois, insérées au procès-verbal du 12 juin.

Personne ne demandant la parole, il est procédé au vote sur la question de savoir si les lois seront soumises à une nouvelle délibération, et le Sénat décide qu'elles ne seront pas renvoyées.

Le scrutin est ensuite ouvert sur la promulgation, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants. . .	76
Bulletins blancs. . . .	76

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation des lois.

MM. Manceaux, Riché, Gaudin, Genteur, Chamblain et L'Hôpital, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle la délibération sur les conclusions d'un rapport présenté par M. le général comte de La Rué, dans la

séance du 16 juin, sur une pétition demandant que la commune de Trouville (Calvados) soit érigée en chef-lieu de canton et devienne le siége d'une justice de paix.

La commission a proposé le renvoi au ministre de l'intérieur et au garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes.

La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.

M. Riché, *commissaire du Gouvernement*. Messieurs les Sénateurs, si l'un de vous n'avait exprimé le désir de voir les commissaires du Gouvernement prendre la parole dans la question de la justice de paix de Trouville, je vous avoue que notre intention n'était point de réclamer l'honneur d'être entendu devant vous.

En effet, si le Sénat, après avoir vu les documents fournis par les seuls pétitionnaires, veut recommander cette affaire à l'attention du Gouvernement, nous n'avons aucune espèce d'intérêt à nous y opposer.

Il est évident que, dans une question de cette nature, le Sénat ne peut pas avoir un parti pris au fond, et que la recommandation qu'il nous adresserait se bornerait à celle d'examiner l'affaire avec une attention particulière.

C'est là messieurs, une mission qui est entièrement dans les intentions du Gouvernement; il l'a déjà remplie dans cette affaire, et il l'accepte parfaitement.

Je n'aurais donc rien à ajouter, si, parmi les considérations qu'ont fait valoir les pétitionnaires et auxquelles l'honorable rapporteur a donné

l'hospitalité, sans se les approprier du reste, il ne s'en trouvait pas certaines qu'il nous serait difficile et qu'il serait dangereux pour vous de nous voir admettre.

Je ne parle pas du fond de la question. Il est possible, il est probable, — et pour mon compte je le désire, — que la population permanente de Trouville et des environs ait intérêt à la création du canton, que cet intérêt se manifeste par les dernières épreuves qui entoureront l'instruction de cette affaire, et qu'on doive donner satifaction à cet intérêt, si on peut le faire sans trop froisser les convenances ni trop altérer la consistance des cantons voisins. Je parle de la population permanente, parce que, quant à la population flottante de Trouville, je la crois moins intéressée. Ceux qui vont à Trouville pour leur santé ou leur plaisir, n'y vont pas pour plaider (*Rires d'approbation*).

M. LE GÉNÉRAL COMTE DE LA RUË, *rapporteur*. A moins qu'on ne les y force.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Quant aux canaux, au port, et au bassin à flot dont on a parlé, ils peuvent amener des affaires de commerce, mais ils n'amèneront pas d'affaires de la compétence de la justice de paix.

M. LE RAPPORTEUR. Si, souvent!

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Ils peuvent amener des justiciables au point de vue commercial, mais non des justiciables de la justice de paix.

Mais, je le répète, la population stable de Trou-

ville peut avoir des intérêts qui seront pris en grande considération. Ce que nous ne pouvons pas admettre, c'est une théorie statistique qui a été présentée par les pétitionnaires de Trouville, et dont voici le résumé :

Il y a, à côté de Trouville, un canton qui a plus de 15 000 âmes; il faut le démembrer, parce qu'il y a une loi qui dit qu'un canton ne doit pas avoir plus de 15 000 âmes. En effet, messieurs, une loi de l'an IX dit que les cantons doivent avoir en moyenne 10 000 âmes, et au plus 15 000, ce qui fait 20 000 d'aujourd'hui, parce que 15 000 âmes par rapport à la population de l'an IX, représentent 20 000 âmes par rapport à la population de la France d'aujourd'hui.

Mais, messieurs, savez-vous combien il y a de cantons qui dépassent en France cette population? J'en ai fait faire le calcul; il y en a près de cinq cents. Si donc il entrait dans la jurisprudence du Sénat qu'un canton fût voué à la dislocation par cela seul qu'il aurait plus de 15 000 âmes, vous iriez loin!

Telle est l'une des raisons des habitants de Trouville....

M. LE RAPPORTEUR. Le rapport ne fait ressortir que les lenteurs de l'administration.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Cette raison a été parfaitement développée; il m'est donc permis d'y répondre.... Je le répète, vous iriez très-loin et vous vous créeriez une clientèle de cinq cents groupes de pétitionnaires qui ne

manqueraient pas de se fonder sur ce précédent ; et comme toutes les demandes d'érection de canton ne sont pas également sérieuses, comme quelques-unes peuvent tenir à des amours-propres de clocher, que d'autres peuvent avoir pour secret mobile, le vœu de certaines personnes très-bonorables, de se créer des débouchés vers les conseils d'arrondissement ou les conseils généraux, le Sénat ne manquerait pas d'être entouré d'un nombre de pétitions qui pourrait excéder le légitime désir qu'il a de leur faire accueil.

Je n'ai, après avoir fait mes réserves sur cette théorie des habitants de Trouville, rien à ajouter, si ce n'est que leur demande sera examinée; elle l'a déjà été; l'instruction a été lente; tant mieux! Les instructions de ce genre, et j'ai été le témoin de quelques-unes, se font avec une sage lenteur, et pourquoi? C'est que tout le monde n'est pas unanime pour l'érection d'un canton.

Les cantons voisins dont on veut diminuer l'importance, leurs chefs-lieux qui y perdent; les notaires, les huissiers dont les intérêts subissent une certaine perturbation, diverses considérations se combattent. Tout cela doit être examiné avec une grande maturité, avec cet esprit de n'accorder l'érection sollicitée, c'est-à-dire une dépense nouvelle à la charge de l'État, qu'autant qu'il y a nécessité bien démontrée.

C'est dans cet esprit, messieurs, que le Gouvernement examinera l'affaire si le Sénat, dans sa sagesse, juge à propos de la lui renvoyer.

Un grand nombre de Sénateurs. C'est très-juste! — Très-bien! Très-bien!

M. LE PRÉSIDENT. M. le rapporteur n'a pas d'observations à présenter?

M. LE RAPPORTEUR. La commission a proposé le renvoi au Gouvernement; elle persiste dans ses conclusions; le Gouvernement accepte le renvoi; nous n'avons donc rien à dire

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Le Gouvernement est résigné au renvoi (*Sourires*).

Le renvoi au ministre de l'intérieur et au garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes est mis aux voix et prononcé.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle les rapports de pétitions.

La parole est à M. le premier président Devienne.

M. LE PREMIER PRÉSIDENT DEVIENNE, *premier rapporteur*.

(N° 492). Messieurs les Sénateurs, le sieur Moreau, notaire, à Amboise, demande une révision complète du cadastre. Le pétitionnaire sait que le Sénat a déjà repoussé par l'ordre du jour des pétitions qui présentaient des réclamations analogues. Mais il fait observer que cette décision a été prise en considération de l'énormité du capital nécessaire pour l'accomplissement de ce travail, et il propose des moyens de subvenir à cette dépense, non-seulement sans grever les finances de l'État, mais encore en leur fournissant des ressources nouvelles.

Il fait observer que, grâce au mouvement agri-

cole, un grand nombre de terres incultes ont été transformées en cultures de toute nature, et que l'égalité de l'impôt appliqué à ces propriétés amènerait, suivant des calculs déjà présentés au Sénat, une augmentation du montant de l'impôt foncier d'environ 20 millions de fr. ; que ce revenu suffirait à lui seul à couvrir la somme de rente représentant le capital de la dépense à faire.

Cette ressource a déjà été signalée, et elle n'a pas paru de nature à entraîner l'opinion du Sénat. On ne peut se dissimuler en effet qu'il y aurait là une augmentation réelle de l'impôt foncier, et que, ni le Sénat, ni le Gouvernement ne sont disposés à entrer dans cette voie.

Mais voici ce qu'il y a de nouveau dans la pétition; elle propose de faire porter l'opération cadastrale, non-seulement sur l'étendue et les limites de la propriété foncière, mais encore sur sa valeur. Chaque immeuble aurait au cadastre une constatation de son prix officiel. Sur cette détermination seraient désormais basées les perceptions d'enregistrement, de mutations et autres. Le pétitionnaire estime que cette combinaison amènerait une augmentation de recettes d'environ 30 millions par année. Il pense, en effet, que les dissimulations de prix dans les actes d'aliénation d'immeubles s'élèvent à un cinquième de la valeur réelle, et qu'ainsi le Trésor est fraudé d'autant dans la perception de l'impôt.

Il est peu vraisemblable que tel soit le résultat de l'état de choses existant, mais, sans examiner ce que peut avoir d'exagéré le calcul du pétitionnaire, il suffit d'examiner sa proposition elle-même pour reconnaître qu'elle est à peu près impraticable.

Si l'exécution du cadastre présente de grandes difficultes quand il se borne à établir l'état matériel des propriétés, combien en présenterait-elle de plus considérables quand il faudrait y joindre leur estimation ! Quel trouble jetterait dans les esprits cette constatation du prix de chacune des milliers de parcelles qui composent la propriété foncière ! Comment pourrait-on résoudre les contestations et réclamations qui s'éleveraient de toutes parts? Quand la justice ou le Trésor ont intérêt à constater le prix d'un héritage, d'un fonds, d'une maison, ils rencontrent mille obstacles et n'arrivent qu'à grand'peine et avec hésitation à une décision ; qu'on se figure ce travail se faisant sur tout le territoire, on ne peut s'empêcher de considérer cette œuvre générale de péréquation comme véritablement impossible.

D'un autre côté, quels frais n'amènerait pas une telle entreprise, et combien faudrait-il ajouter à la dépense du cadastre en augmentant ainsi sa destination? Sans compter que la nouvelle perception de 30 millions que promet le pétitionnaire, serait, comme celle de 20 millions pour les améliorations de culture, une charge à ajouter en définitive à celles qui pèsent à cette heure sur la propriété foncière.

Votre commission ne pense pas qu'il puisse être donné suite à la proposition du pétitionnaire, et elle a l'honneur de vous demander de passer à l'ordre du jour.

L'ordre du jour est adopté.

— (N° 460). Le sieur Burlat, marchand de vin traiteur, demeurant à Paris, port de Bercy, se

plaint du préjudice que causent à son industrie les travaux publics exécutés à l'avenue du pont de la gare. Il demande que le Sénat intervienne pour qu'il soit exproprié ou indemnisé.

Le pétitionnaire expose que son établissement était placé à l'angle formé par le quai et le boulevard de Bercy, situation éminemment favorable pour son industrie, lorsqu'en 1863, l'État, pour améliorer l'accès du pont de la gare, a surélevé le sol du quai et du boulevard d'environ trois mètres en face de la maison qu'habite le sieur Burlat. Il n'a été laissé au-devant de cette maison qu'une rue basse de cinq ou six mètres de largeur.

L'industrie du pétitionnaire, qui s'exerçait sur un large quai et sur un boulevard, s'est trouvée ainsi rejetée dans une espèce de fossé ayant pour aspect une muraille humide de soutènement.

Le sieur Burlat a immédiatement adressé ses réclamations à M. le préfet de la Seine représentant l'État. Il lui aurait été répondu que les travaux dont il se plaignait constituaient un état provisoire qui ne serait pas de longue durée. Mais plusieurs années se sont écoulées, et il ne parait pas que rien doive être prochainement changé à la situation.

Le pétitionnaire s'est alors pourvu devant le Conseil d'État pour obtenir une indemnité. Mais sa demande a été jugée contradictoirement, et, par un arrêt du 21 mai 1867, elle a été rejetée.

Le Conseil d'État a appliqué en cette occasion une jurisprudence constante. Il a reconnu que le dommage éprouvé par le sieur Burlat n'était pas de ceux pour lesquels il peut être dû une indemnité. La maison qu'habite le réclamant n'a été en

aucune façon atteinte par les travaux de l'État, son accès à la voie publique a été conservé ; il n'y a lieu ni à expropriation, car l'État ne s'empare d'aucune partie de l'immeuble, ni à l'indemnité, car il n'a été causé aucun dommage matériel et direct à la propriété.

La décision du Conseil d'État est souveraine, elle constitue la chose jugée, le sieur Burlat a été défendu, il est donc impossible que le Sénat intervienne dans cette circonstance. Est-il nécessaire d'ajouter que la jurisprudence dont il a été fait application aux prétentions du pétitionnaire est conforme aux règles ordinaires du droit? L'État est propriétaire des voies publiques, il en dispose, dans l'intérêt général, dans les conditions ordinaires imposées à tout propriétaire. Quand il juge convenable de modifier, de déplacer un quai, une route, une rue, il n'est tenu vis-à-vis des riverains que des droits acquis; or, ils n'en ont d'autres que ceux de jour et d'accès. Tant que ces avantages leur sont conservés, ils ne peuvent élever de réclamation. Si le nouvel état des lieux leur est moins favorable, ils sont obligés de s'y soumettre; comme il ne pourrait leur être rien demandé si ce nouvel état leur apportait un bénéfice indirect. Ils sont vis-à-vis de l'État, usant de sa chose, comme en présence de tout autre voisin qui, en faisant sur sa propriété tel ou tel changement, leur aurait causé de tels préjudices ou bénéfices.

Les travaux publics, et, on peut ajouter, les entreprises privées, seraient impossibles si les dommages indirects et les privations d'avantages subis par les tiers ou les voisins donnaient ouverture à des indemnités.

En résumé, messieurs les Sénateurs, le sieur Burlat a élevé devant l'autorité compétente une prétention qui a été régulièrement rejetée et qui devait l'être; votre commission ne peut que vous proposer l'ordre du jour sur la pétition qu'il vous a présentée.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. de Goulhot de Saint-Germain.

M. DE GOULHOT DE SAINT-GERMAIN, *deuxième rapporteur*.

(N° 277). Messieurs les Sénateurs, vingt-huit habitants de Castres, département du Tarn, dénoncent au Sénat, comme illégal et onéreux, un arrêté préfectoral, rendu en conformité d'une délibération du conseil municipal de Castres, en date du 11 mars 1864, par lequel le pavage des rues des faubourgs de la ville est déclaré obligatoire et mis à la charge des propriétaires riverains.

A l'appui de leur plainte, les pétitionnaires objectent : en premier lieu, qu'ils ont contribué aux dépenses de pavage de l'intérieur de la ville, et que, dès lors, il serait équitable que cette opération fût exécutée, dans les faubourgs, aux frais de la commune; en second lieu, qu'ayant converti en jardins potagers la plupart des terrains qui bordent les rues dont le pavage est ordonné, ce travail leur occasionnera des frais considérables, eu égard à la superficie de ces terrains, présentant, en moyenne, une façade de 20 à 70 mètres.

Ils concluent en demandant et l'annulation de l'arrêté préfectoral sus-énoncé, et l'acquittement

des dépenses de pavage aux frais de la commune. A cette plainte, ils joignent leurs doléances sur l'absence d'éclairage dans les faubourgs de la ville.

L'objet de la pétition que nous venons d'exposer nous a paru devoir être envisagé au double point de vue des principes administratifs qui régissent le cas dont il s'agit et des faits locaux qui s'y rattachent.

Au point de vue des principes, il convient de se reporter :

1° A la loi du 11 frimaire an VII, qui, à l'article 4 du titre II, déclare dépense communale l'entretien du pavé pour les parties qui ne sont pas grande route ;

2° A l'avis du Conseil d'État du 25 mars 1807, qui « estime que la loi du 11 frimaire an VII, en distinguant la partie du pavé des villes à la charge de l'État et celle à la charge des villes, n'a point entendu régler de quelle manière cette dépense serait acquittée dans chaque ville, et qu'on doit continuer à suivre, à ce sujet, l'usage établi pour chaque localité, jusqu'à ce qu'il ait été statué par un règlement général sur cette partie de la police publique. »

Cet avis ajoute : « qu'en conséquence, dans les villes où les revenus ordinaires ne suffisent pas à l'établissement, restauration ou entretien du pavé, les préfets pourront en autoriser la dépense à la charge des propriétaires, ainsi qu'il s'est pratiqué avant la loi du 11 frimaire an VII. »

3° A l'article 44 de la loi du 18 juillet 1837, portant : « que les taxes particulières dues par les habitants ou propriétaires, en vertu des lois et

usages locaux, sont répartis par délibération du conseil municipal, approuvée par le préfet. »

Ces taxes sont perçues, suivant les formes établies pour le recouvrement des contributions publiques.

4° A l'instruction ministérielle du 30 septembre 1837, qui, en expliquant l'article 44 sus-mentionné, déclare que les susdites taxes sont particulièrement celles qui, sous l'ancienne législation, étaient l'objet de rôles nominatifs, telles que les taxes d'affouage, de pâturage et celles de pavage dans les communes où les usages locaux mettent cette dépense à la charge des propriétaires.

Le principe du pavage à la charge des communes, et, en cas d'insuffisance de leurs revenus ordinaires, à la charge des riverains, se trouve donc ainsi formellement établi par la loi du 11 frimaire an VII,

Par l'avis du Conseil d'État du 25 mars 1807,

Par l'article 44 de la loi du 18 juillet 1837,

Et par l'instruction ministérielle du 30 septembre de la même année.

L'application de ce principe étant toutefois subordonnée à la condition que les usages locaux mettent cette dépense à la charge des propriétaires, il convient, dans l'espèce, d'examiner si les usages mettent les frais de pavage des rues de la ville de Castres à la charge des propriétaires.

Nous avons demandé au Gouvernement des éclaircissements à cet égard, et il s'est empressé de mettre sous nos yeux :

1° Une délibération, en date du 20 juin 1807, par laquelle le conseil municipal de Castres, se référant aux anciens usages relatifs à la réparation

du pavé, et invoquant l'insuffisance des revenus ordinaires de la commune, met cette dépense à la charge des propriétaires riverains ;

2° Dix-huit arrêtés municipaux, revêtus de l'approbation préfectorale, et pris, à cet effet, depuis le 24 septembre 1807 jusqu'au 24 juin 1846 ;

3° Une lettre, en date du 3 décembre 1867, par laquelle M. le maire de la ville de Castres déclare que le mode de pavage aux frais des propriétaires a été constamment appliqué dans cette ville, et, de plus, que l'application de ce mode n'a jamais soulevé aucune opposition.

La condition, subordonnée aux usages locaux, est donc ici surabondamment démontrée, puisqu'elle embrasse une période de plus de soixante années, de 1807 à 1868, non compris le temps écoulé antérieurement à 1807.

La question de principe et celle d'usage étant ici d'accord pour établir la régularité du mode adopté par la ville de Castres, il ne nous reste plus qu'à rectifier une erreur commise par les pétitionnaires, en déclarant que le pavage de la ville a été payé aux frais de la commune, tandis qu'il résulte des dix-huit arrêtés municipaux sus-visés que cette dépense a été supportée par les propriétaires riverains des rues de la ville au fur et à mesure que le pavage en a été ordonné, et cela eu égard à l'insuffisance des revenus ordinaires de la ville.

Quant à l'éclairage au gaz, dont les pétitionnaires signalent aussi l'absence dans les faubourgs de la ville, cette lacune vient d'être comblée depuis le mois de janvier dernier, et la ville de Castres, qui affecte à l'éclairage de l'intérieur de la ville une somme annuelle de 15 500 fr., a cru

devoir s'imposer un nouveau sacrifice pour doter les faubourgs du même avantage.

Le vœu des pétitionnaires se trouve donc à cet égard aujourd'hui rempli.

En ce qui touche au mode de pavage, qui fait l'objet de l'arrêté préfectoral, pris en conformité de la délibération du conseil municipal de Castres du 11 mars 1864, arrêté contre la légalité duquel s'élèvent les pétitionnaires, nous pensons avoir démontré, par les explications qui précèdent, sa parfaite régularité, au double point de vue des principes et des usages.

Nous ne pouvons dès-lors que proposer au Sénat de prononcer l'ordre du jour sur la pétition n° 277.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le baron de Ladoucette.

M. LE BARON DE LADOUCETTE, *troisième rapporteur*.

(N° 581). Messieurs les Sénateurs, le vicomte de Romanet, ex-membre du conseil général de l'agriculture, demeurant à Paris, adresse au Sénat une pétition tendant à établir que les propriétaires et habitants des communes annexées à la ville de Paris, et formant aujourd'hui le XVIII[e] arrondissement, n'ont, depuis leur annexion, reçu aucune compensation des charges municipales qui leur ont été imposées.

Il demande que, pour restituer aux immeubles de cet arrondissement leur valeur réelle, et dédommager les locataires de ces quartiers, on

donne suite au projet d'ouverture de voies permettant des communications rapides et commodes entre les deux versants de la butte Montmartre et le centre de Paris.

Le XVIII[e] arrondissement, messieurs les Sénateurs, auquel s'applique la pétition qui nous occupe, est formé par les anciennes communes de Montmartre et de la Chapelle.

Le pétitionnaire est propriétaire de 24000 mètres de terrain dans le quartier de Clignancourt, faisant partie de cet arrondissement.

Il expose que la loi du 1[er] août 1860 a spécialement affecté aux dépenses nécessitées par l'extension des limites de Paris la plus grande partie des fonds à provenir de l'emprunt de 150 millions que la ville a contracté à cette époque, et que la loi du 12 juillet 1865 lui impose l'obligation « d'employer exclusivement le produit du nouvel emprunt de 250 millions, jusqu'à concurrrence de 200 millions, à l'amélioration des divers services publics des territoires annexés, et ce conformément au tableau A, lequel tableau A affecte spécialement aux travaux de voirie, de viabilité et d'égouts la somme de 140 millions.

Il demande, en conséquence, après avoir rappelé l'exposé des motifs des deux lois dont il s'agit, qu'on donne suite au projet d'ouverture de voies devant relier entre elles les diverses parties du XVIII[e] arrondissement, et créer des communications rapides et commodes entre les deux versants de la butte Montmartre et le centre de Paris.

Le pétitionnaire signale en premier lieu, comme ayant considérablement aggravé la position des habitants des territoires annexés, l'obligation dans

laquelle ils se trouvent aujourd'hui de payer les droits d'octroi de l'ancien Paris. Cette obligation aurait surtout atteint certaines industries fort nombreuses dans le XVIII[e] arrondissement, notamment celles qui ont pour objet la fabrication des toiles et autres tissus gommés, cirés ou vernis. L'annexion aurait eu, selon lui, pour conséquence fâcheuse de soumettre aux droits d'octroi les matières premières, telles que les alcools et les huiles employés dans ces industries, tandis que les produits fabriqués avec ces matières peuvent entrer librement dans Paris, sans avoir à payer aucun droit, et que, par conséquent, ceux qui viennent du dehors font aux produits de fabrique parisienne une concurrence écrasante pour ces derniers.

Le pétitionnaire ajoute que, malgré les adoucissements apportés à cette situation par l'article 7 de la loi du 16 juin 1859, qui leur accordait pendant sept ans la faculté de ne payer sur ces matières premières que les droits d'octroi des anciennes communes, les usiniers trouvant cette situation excessivement onéreuse, ont transporté leurs établissements hors de l'enceinte des fortifications. Ils auraient été suivis dans cette émigration par les ouvriers qu'ils employaient auparavant; ce qui aurait contribué à augmenter le nombre des maisons actuellement vacantes dans les anciennes communes de Montmartre et de la Chapelle, et à faire baisser la valeur des propriétés.

« Je viens donc demander, dit en terminant le pétitionnaire, que nous rentrions enfin dans le droit commun, et que, si notre fortune a été

amoindrie pour accroître dans une proportion considérable les revenus de la ville de Paris et ceux de l'État, nous recevions, comme l'ont voulu les lois des 1er août 1860 et 12 juillet 1865, au moyen des avantages que nous procurera l'exécution des voies de communication qui nous manquent, et qui ont été ordonnées par les lois que je viens de citer, une indemnité sinon préalable, au moins juste et équitable. »

Votre commission, messieurs les Sénateurs, a voulu s'entourer de tous les renseignements qui la missent à même d'apprécier la véritable situation des choses dans les localités signalées par le pétitionnaire.

Voici les faits que votre commission a recueillis, et qu'elle a l'honneur d'exposer devant vous.

Dès le 8 juin 1858, un décret impérial avait déclaré d'utilité publique divers percements dans l'ancienne commune de Montmartre; mais ces percements étaient à peine ébauchés au moment de l'annexion.

Pour rattacher d'une façon plus convenable ces divers projets entre eux, et pour relier directement Montmartre et le XVIIIe arrondissement avec le centre de Paris et les arrondissements limitrophes, la ville de Paris a fait procéder à de nouvelles études.

Par suite de ces études, il intervint, les 23 mai 1863 et 4 août 1867, des décrets impériaux décidant l'ouverture, le prolongement ou la modification d'un grand nombre de voies publiques dans ces quartiers.

Dans les percements ainsi décrétés, figure no-

tamment une voie magistrale dite boulevard Ornano, d'une largeur de trente mètres, traversant tout le XVIII[e] arrondissement, de l'ancienne barrière Rochechouart à la porte de Clignancourt. Sur ce boulevard viennent se souder d'autres voies importantes qui, contournant la butte à l'est, et s'infléchissant ensuite vers l'ouest, facilitent de ces deux côtés l'accès du versant nord, sillonné lui-même de nouveaux percements.

Votre commission, messieurs les Sénateurs, a voulu se rendre compte de la partie de ces projets qui avait été exécutée. Il est résulté de cet examen que la ville en avait déjà terminé une grande partie, savoir :

Le boulevard Ornano, du boulevard Rochechouart à la porte de Clignancourt;

La rue Custine, de la place du Château-Rouge à la rue Ramey;

Une grande partie des rues Ordener, Oudot, Championnet, Hermel et du Château-Rouge prolongée.

Enfin un grand nombre d'acquisitions ont été faites sur le parcours des autres voies décrétées.

En résumé, tous ces percements ont donné lieu, depuis 1860, à une dépense qui s'élève jusqu'à ce jour, pour le service de la voirie, à 18 943 333 fr.

L'administration n'a pas encore terminé le complet achèvement de ce vaste réseau de communications; mais on comprend qu'elle doit également donner satisfaction aux autres communes annexées, qui sont loin d'avoir obtenu de telles améliorations et dont les moyens de communication laissent également à désirer.

Voici le détail des dépenses extraordinaires concernant les travaux exécutés dans le XVIII^e^ arrondissement, du 1^er^ janvier 1860 au 28 février 1868. Si l'on y comprend l'acquit pour la ville des dettes des anciennes communes, ce total s'élève à la somme de 27 598 840 fr. 93 cent. qui peut se diviser ainsi :

1^re^ période, de 1860 à 1864.	9 157 763 fr.	47 c.
2^e^ période, de 1865 à 1868.	18 441 077	46
Total....	27 598 840 fr.	93 c.

Votre commission a eu sous les yeux le détail de ces dépenses indiquées année par année et service par service.

La prévision pour le XVIII^e^ arrondissement relativement à l'emploi des fonds de l'emprunt de 1865 s'élève à la somme de 16 837 816 fr., qui devait être ainsi répartie :

Édifices religieux.

1° Restauration de l'église Saint-Pierre à Montmartre. . . .	200 000 fr.
2° Terrain et construction du presbytère de Saint-Bernard, à la Chapelle.	480 000
3° Temple protestant, rue des Poissonniers.	800 000

Travaux de voirie.

4° Abords de l'église Saint-Bernard à la Chapelle.	300 000
5° Boulevard Magenta (ou d'Ornano).	10 000 000
A reporter.	11 780 000 fr.

Report.	11 780 000 fr.
6° Voies diverses au nord de la butte Montmartre.	2 000 000
Promenades et plantations.	
7° Jardin au-devant de la mairie de Montmartre.	27 400
Évaluation de la part attribuée au XVIII^e^ arrondissement dans le total des prévisions concernant toutes les communes annexées.	
Distribution des eaux anciennes.	947 083
Construction d'égouts collecteurs.	833 333
Pavage neuf.	1 250 000
Ensemble.	16 837 816 fr.

La plupart de ces travaux sont achevés. Ceux qui se trouvent encore en cours d'exécution sont à la veille d'être terminés. Il y a lieu seulement de remarquer : 1° que la restauration de l'église Saint-Pierre n'est pas encore commencée, parce que la somme de 200 000 fr. qui lui était appliquée a été reconnue insuffisante; 2° que les travaux du boulevard Magenta et des voies diverses au nord de la butte Montmartre s'élèvent, au 28 février 1868, à la somme de 15 507 285 fr. 25 cent., et dépassent conséquemment de 3 507 285 fr. 25 cent. les prévisions du fonds d'emprunt.

Les travaux dont nous venons de donner l'énumération ne sont pas les seuls exécutés jusqu'à

ce jour en faveur du XVIII^e^ arrondissement. Il est une autre nature de travaux qui ne se voit pas au grand jour, mais qui n'en est pas moins une des nécessités principales d'une grande cité et qui entraîne souvent dans des dépenses considérables. Nous voulons parler des égouts et des conduites d'eau.

Avant 1860, le XVIII^e^ arrondissement n'avait d'autres ouvrages d'assainissement qu'environ 6200 mètres de petits égouts tout a fait insuffisants pour débiter les eaux superficielles aussitôt que les pluies devenaient un peu abondantes. Il y a maintenant 20 800 mètres d'égouts sur le même territoire, c'est-à-dire qu'aux anciennes galeries de trop faibles dimensions sont venus s'ajouter 14 600 mètres d'égouts beaucoup plus vastes.

Les avantages de ces utiles travaux se font sentir de la manière la plus évidente. L'absorption des eaux est en effet presque partout assurée. Dans le quartier de Clignancourt, où la stagnation des eaux causait le plus grave préjudice à la santé publique, l'évacuation souterraine des eaux ménagères se poursuit avec activité et d'une manière continue, les puisards disparaissent de jour en jour, et les ruisseaux infects font place à des écoulements réguliers.

Il reste sans doute quelques travaux à faire pour achever l'œuvre commencée; mais tous les projets sont étudiés; plusieurs sont présentés, et il suffira de marcher pendant quelques années encore dans la voie où l'administration municipale est entrée, pour changer radicalement les conditions de salubrité du XVIII^e^ arrondissement.

La construction des égouts a concordé avec l'établissement des conduites d'eau. Ces dernières n'ont pas moins de 25 kilomètres de développement, et distribuent abondamment les eaux de lavage et celle des concessions particulières.

En définitive, le service des eaux et égouts a dépensé 3 millions de fr. au moins pour l'assainissement de Montmartre et de Clignancourt.

D'après un tableau qui a été mis sous les yeux de votre commission, parmi les vingt arrondissements de Paris, le XVIII[e] est un de ceux dans lesquels il a été le plus dépensé pour les égouts et les conduites d'eau.

Il résulte des détails dans lesquels nous venons d'entrer, messieurs les Sénateurs, que l'administration municipale de Paris ne mérite pas les reproches qui lui sont adressés par le pétitionnaire, de négliger les intérêts du XVIII[e] arrondissement.

Elle n'a certainement pas tout achevé; mais on ne peut dire qu'il y ait eu du temps perdu. Le dernier décret déclaratif d'utilité publique a été rendu en août 1867, il n'y a pas encore un an, et les travaux prévus par ce décret sont considérables.

Le pétitionnaire peut s'en rapporter à l'activité bien connue de l'administration municipale de la ville de Paris pour être certain qu'elle les achèvera aussitôt que ce sera possible. C'est sur sa proposition qu'ont été rendus les décrets de 1863 et 1867 que nous avons cités plus haut. Elle les a provoqués avec l'intention bien arrêtée de les mener à bonne fin.

En résumé, messieurs les Sénateurs, pour l'avenir comme pour le passé, il n'a pas paru à votre

commission qu'il y eût lieu de renvoyer au Gouvernement la pétition qui nous occupe.

Votre commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour.

L'ordre du jour est prononcé.

— (N° 47). Le sieur Beaudoin, demeurant à Paris, expose au Sénat les inconvénients que présenterait, suivant lui, l'introduction dans Paris de la viande de boucherie provenant des bestiaux abattus en dehors du rayon du département de la Seine.

Voici comment le pétitionnaire formule son opinion :

Le transport des viandes, fait par un temps ordinaire, absorbe dans les vingt-quatre heures 5 pour 100 du poids total. En supposant qu'il en est amené annuellement 6 millions de kilogr., c'est donc une perte de 300 000 kilogr. produite par un transport simple.

Lorsque le temps change pendant le trajet, ou s'il y a lieu de faire plusieurs transbordements, en terme de pratique, les viandes s'échauffent, et il faut les éplucher. Cette opération produit un déchet de 2 pour 100 environ, ce qui fait un total de 120 000 kilogr. à ajouter aux 300 000 kilogr. précédemment énoncés; ce qui fait alors un total de 420 000 kilogr., quantité importante à un moment où cette substance si utile à la vie est si chère.

Là ne se borne pas la perte, ajoute le pétitionnaire; il y a encore à déplorer l'absence du suc des viandes, l'élément le plus nutritif, élément prescrit à tous les instants par nos médecins, pour

réparer les désastres produits tant par la maladie que par les privations.

Les viandes qui sortent des abattoirs du département de la Seine sont tellement supérieures en qualité qu'il n'y a pas de comparaison à établir; mais leur prix est plus élevé et ne permet pas à tous d'en user.

Le pétitionnaire conclut en demandant que le Gouvernement fasse étudier cette grande question par des hommes compétents qui, certainement, reconnaîtront l'urgence de proposer l'interdiction de l'introduction dans Paris de bestiaux abattus en dehors du rayon du département de la Seine.

Voici, messieurs les Sénateurs, le résultat de l'étude à laquelle votre commission s'est livrée à ce sujet.

Pendant longtemps, sous l'empire de la réglementation à laquelle le commerce de la boucherie de Paris était soumis, l'introduction dans la capitale de viandes abattues au dehors n'était autorisée qu'à titre exceptionnel. Les bouchers forains étaient seulement admis à venir vendre la viande à la halle et aux autres marchés publics; mais ils ne pouvaient introduire de viande dans Paris que les mercredis et samedis, à peine de saisie des viandes.

C'est en 1848 seulement qne la vente quotidienne de la viande de boucherie sur les marchés de Paris fut autorisée par des ordonnances de police des 14 août et 26 décembre.

L'année suivante, de nouvelles ordonnances de police des 3 mai et 24 août 1849 vinrent décider que les viandes fraîches arrivant directement de l'extérieur seraient reçues tous les jours au marché

des Prouvaires pour y être *vendues à la criée* par l'entremise d'un facteur. Plus tard, lorsqu'un décret en date du 24 février 1858 vint déclarer libre le commerce de la boucherie à Paris, la faculté pour les bouchers forains de vendre ou faire vendre de la viande sur les marchés publics concurremment avec les bouchers de Paris fut encore formellement confirmée. Enfin, un décret du 28 janvier 1860 a modifié cet état de choses en ce sens que la vente de la viande sur les marchés de Paris n'est plus réservée comme elle l'avait été jusqu'alors aux bouchers de la ville et aux bouchers forains qui voulaient venir leur faire concurrence. Au contraire, toute personne est admise à occuper, par voie de tirage au sort, les places existantes dans les divers marchés, à l'exclusion même des bouchers établis, soit à Paris, soit au dehors, exclusion prononcée en vertu d'une règle appliquée aux marchés de la capitale, et d'après laquelle l'exploitation d'une place y est interdite à tout détaillant exerçant en boutique ou en magasin un commerce similaire.

Les motifs qui ont inspiré ces différentes mesures ont été le désir de développer autant que possible, dans le commerce des viandes, une concurrence profitable aux consommateurs, et la pensée d'augmenter les ressources de l'approvisionnement de la ville de Paris, en facilitant des expéditions de viandes provenant des départements, expéditions qui peuvent offrir aux producteurs des débouchés avantageux en leur permettant de s'affranchir de beaucoup de frais accessoires et de risques que l'envoi des animaux vivants a à supporter.

L'ordonnance qui a établi la vente à la criée était basée notamment sur des demandes adres-

sées par des cultivateurs des départements voisins de Paris qui désiraient pouvoir vendre directement les viandes provenant de bestiaux abattus par eux dans leurs localités, et elle s'appuyait sur cette considération qu'il importait, dans l'intérêt de l'approvisionnement, de donner toutes les facilités désirables pour la vente des viandes provenant des départements. Les résultats que cette mesure a produits paraissent en prouver l'utilité.

En effet, tandis que, en 1847 et 1848, les quantités de viandes introduites dépecées dans Paris, et que l'on désigne sous le nom de viandes à la main, ne dépassaient guère 3 ou 4 millions de kilogr., c'est-à-dire 8 à 9 pour 100 de la consommation totale de la viande de boucherie, ces mêmes quantités, après s'être accrues progressivement d'une manière presque continue, ont atteint en 1867 le chiffre de près de 21 millions de kilogr., c'est-à-dire 17 pour 100 de la consommation de la capitale en viande de boucherie. Ce développement des apports de viandes abattues à l'extérieur semble démontrer qu'elles répondent à des besoins réels. Du reste, on peut invoquer, à l'appui de ce mode d'approvisionnement, l'exemple de ce qui se passe à Londres, où toute la viande consommée provenait, il y a une vingtaine d'années, d'animaux abattus dans la ville ou aux environs, tandis qu'aujourd'hui 60 pour 100 des quantités livrées à la consommation proviennent d'animaux abattus au loin et dont les viandes arrivent tous les jours par le chemin de fer.

Les inconvénients que signale le pétitionnaire sont loin d'avoir la gravité qu'il leur attribue,

surtout lorsqu'il évalue les pertes en qualité et en quantité qui en résulteraient pour les viandes ainsi apportées du dehors.

Sans doute, il existe d'une manière générale une différence de qualité entre les viandes provenant des abattoirs et la plupart de celles qui arrivent toutes dépecées de l'extérieur. Mais c'est là un fait qui n'a rien que de naturel et qui est conforme aux prévisions. Les viandes sortant des abattoirs servent à approvisionner les étaux des boucheries établies dans les villes et fournissant à une clientèle riche ou aisée qui consomme en consentant à les bienpayer, des denrées d'une qualité supérieure. Les viandes vendues à la criée sont achetées soit par de petits bouchers établis dans des quartiers éloignés ou habités particulièrement par la population ouvrière, soit par celle des établissements qui nourrissent en partie cette population et pour lesquels la qualité peut être un peu inférieure, à la condition que le prix sera moins élevé. Ces différences, dont le consommateur se rend parfaitement compte, sont en définitive compensées par des différences de prix, qui sont pour lui une considération essentielle.

Les observations que présente le pétitionnaire, en ce qui concerne les déchets en poids et les détériorations que les viandes subiraient, soit par l'évaporation, soit par la fermentation pendant les temps chauds, sont aussi évidemment exagérées.

Si l'évaporation peut faire perdre à la viande une partie de son poids, c'est principalement aux dépens des parties aqueuses qu'elle contient et qui ne forment pas la base essentielle de l'alimentation.

Quant à l'échauffement des viandes qui peut obliger d'en sacrifier une partie, les expéditeurs sont les premiers intéressés à ne pas s'exposer à des accidents qui leur sont éminemment préjudiciables. Au point de vue de la salubrité publique, une surveillance active est exercée, et des mesures sont prises pour qu'il ne soit pas livré à la consommation de viandes malsaines et corrompues.

Par suite des considérations qui précèdent, messieurs les Sénateurs, votre commission a l'honneur de vous proposer de prononcer l'ordre du jour sur la pétition n° 47.

L'ordre du jour est adopté.

— (N° 248). Le sieur Gaudet, demeurant à Cognac (Charente), adresse au Sénat une pétition qui consiste uniquement dans les lignes suivantes :

« Le sieur Gaudet, soussigné, vient humblement solliciter de votre auguste assemblée le rétablissement de l'ancien règlement sur la police de la grande voirie, qui défendait aux voituriers d'atteler plus d'un cheval sur les roues ayant moins de 11 centimètres de largeur. »

Un pétitionnaire ne doit pas se borner à demander un changement à la législation existante. Il doit exposer les motifs qui lui paraissent militer en faveur de sa proposition.

Votre commission a l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour sur la pétition incomplète du sieur Gaudet. — Adopté.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le comte de Salignac-Fénelon.

M. LE COMTE DE SALIGNAC-FÉNELON, *quatrième rapporteur*.

(N° 235). Le sieur Bérard de Ponthieu, du Mans, propose de réunir à Paris une commission chargée d'organiser dans tous les pays l'unité des monnaies, des poids et mesures et de la comptabilité.

Il demande une loi portant qu'à l'avenir, le français sera la langue universelle du commerce.

Il voudrait enfin qu'un comptoir international, central et universel, possédant de nombreuses succursales, et représenté à l'étranger par nos consulats, fût chargé d'opérer, après en avoir reçu l'avis par le télégraphe, tous les payements et tous les transferts du commerce au moyen de la monnaie unitaire qu'il propose d'adopter.

La portée exagérée et le caractère chimérique de ces propositions n'ayant pas besoin d'être démontrés, votre commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 193). Le sieur Journet, d'Alençon, demande que personne ne puisse se constituer entrepreneur de travaux d'une certaine nature sans être muni d'un diplôme spécial, et que le service de la voirie, très-défectueux dans certains départements, soit régulièrement établi partout comme il l'est à Paris.

Il appelle l'attention sur le danger qu'offre l'exercice non contrôlé des états d'entrepreneurs de bâtiments et de terrassements, qui exposent

chaque jour une foule d'existences, et il prétend que plus de six cents maçons et charpentiers périssent chaque année par les accidents qu'entraîne leur profession.

Le pétitionnaire voudrait aussi que, dans l'intérêt de la sûreté publique, il y eût dans tous les chefs-lieux d'arrondissement, comme il y en a à Paris, une administration de la voirie, et que personne ne pût faire bâtir sans lui avoir soumis d'abord ses plans.

Ces observations soulèvent des questions qui touchent à la fois à la sécurité publique et à la liberté du travail. L'économie politique enseigne combien l'abus de la réglementation et l'esprit de corporation, toujours prêts à mettre en avant le bien public, ont entravé autrefois les progrès de l'industrie et de la richesse. L'expérience du passé conseille donc de n'accueillir qu'avec une grande réserve toutes les propositions qui peuvent avoir pour effet de monopoliser au profit d'une faible minorité les professions qui occupent plusieurs milliers d'ouvriers.

Aucun besoin de modifier les lois qui gouvernent la matière ne s'est sérieusement fait sentir jusqu'à présent. Par les pénalités dont elle frappe l'homicide causé par imprudence ; par les dommages-intérêts qu'elle impose aux entrepreneurs et aux compagnies dont la négligence a produit des accidents; par les nombreuses caisses de secours, de retraite et d'assurances qu'elle a préparées et qu'elle prépare encore pour les invalides et les victimes du travail, notre législation actuelle atteste l'extrême sollicitude avec laquelle elle protége les ouvriers dans toutes les phases

de leur vie. Il est permis de douter que les propositions du sieur Journet, qui, en diminuant le nombre des entrepreneurs, tendent à augmenter la quantité des travaux dont ils seraient chargés, soient de nature à protéger davantage l'existence des ouvriers qu'ils emploient. C'est l'amour du gain qui porte quelquefois à se servir d'échafaudages peu solides et de cordages mal fabriqués, et des diplômes de capacité ne feraient disparaître ni cet amour, ni les dangers qu'a signalés le pétitionnaire.

Votre commission a l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

— (N° 233). Le sieur Perriquet, de Dijon, demande l'abrogation de l'article 3 de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, article qui prescrit, pour toute voiture circulant sur les chemins publics, l'obligation de porter une plaque avec le nom et l'adresse du propriétaire.

Il prétend que le législateur a voulu exercer un contrôle sur le voiturier et non sur le cultivateur, tandis que l'application de la loi de 1851 est principalement onéreuse pour la classe agricole qui, lorsqu'il y a chômage des travaux des champs, a pour habitude de conduire des marchandises d'un point à un autre, de chercher des amendements pour la fertilisation des terres, etc. Les paysans ne possèdent pas toujours la quantité de voitures qu'il leur faudrait, et quand ils empruntent les voitures des voisins et négligent d'y attacher des plaques indiquant leur propre nom, ils s'exposent

à des pénalités qui peuvent aller jusqu'à 200 fr. d'amende et un an de prison.

On pouvait concevoir, dit la pétition, l'utilité de la plaque alors que la loi partait du principe que celui qui fait usage d'une route est tenu d'en payer l'entretien.

Il y avait là un but fiscal à atteindre. Mais, comme la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux prélève déjà une contribution sur les chevaux et sur les charriots, ce but se trouve atteint, et la loi qui exige la plaque n'est plus qu'une superfétation.

Votre commission ne peut admettre cette assertion. La loi exige la plaque comme un moyen d'ordre public, et dans le double but de protéger la sécurité des personnes qui circulent sur les routes et la conservation de celles-ci. Le prix des plaques n'est rien moins qu'onéreux, et il n'y a pas de raison de dispenser d'une condition si facile à remplir la classe agricole, qui est, de toutes, la plus intéressée à ce que les voies indispensables à l'écoulement de ses produits n'éprouvent pas de dégradation.

Votre commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour.

L'ordre du jour est adopté.

— (N° 242). Le sieur Chevalier, de Paris, signale au Sénat tout ce que la législation qui gouverne aujourd'hui les rapports du propriétaire et du locataire lui paraît offrir de défectueux. Il fait remarquer qu'il y a dans Paris une quantité de personnes qui tirent parti des lenteurs et des frais resultant de l'expulsion légale des locataires qui

n'ont pas payé leur terme pour se faire loger gratuitement toute l'année; que cet état de choses, profitable à quelques hommes sans probité, tourne en définitive au détriment des honnêtes ouvriers, que plusieurs propriétaires, désireux de se mettre à l'abri de ce nouveau genre d'exaction, obligent aujourd'hui de payer d'avance leurs loyers. Il expose d'ailleurs les propriétaires qui ont loué leurs logements à d'autres locataires en comptant sur l'expiration régulière de leurs baux, à des dommages-intérêts et à des procès aussi chers que nombreux.

La question soulevée par cette pétition a déjà fait l'objet de plusieurs délibérations, et le Sénat a passé à l'ordre du jour, il y a peu de temps, sur une demande du même genre, parce qu'il a appris que le Gouvernement s'occupait d'une réforme générale de nos lois de procédure, qui devait s'étendre à la matière dont il s'agit.

Le Corps législatif étant saisi de plusieurs projets de lois qui ont pour objet d'opérer quelques parties de cette réforme, et le Conseil d'État s'occupant également de l'examen, de l'étude des autres dispositions qui doivent la compléter, il convient d'attendre la fin de ces travaux avant de donner suite à la pétition dont il s'agit, et sur laquelle votre commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 190). Le sieur Flory, de Nice, demande que, pour suppléer aux dispositions insuffisantes du Code civil, qui laissent à l'ascendant la faculté de spolier ses enfants en placant sa fortune à fonds perdus, les tribunaux soient appelés désor-

mais à examiner et à autoriser ces placements, s'il y a lieu, et que tous les contrats de ce genre soient rendus publics, afin que les tiers comme les héritiers puissent en avoir connaissance.

La clandestinité actuelle de ces placements permet, dit-il, de frustrer les descendants de leurs droits les plus légitimes ; elle procure aux parents sans probité des marques d'affection et une suite de soins et parfois de sacrifices qu'ils comptent payer d'ingratitude; elle donne enfin des facilités pour tromper les tiers en faisant miroiter à leurs yeux les apparences d'une fortune imaginaire.

Le Code civil n'a point laissé, comme on le prétend, les descendants sans protection.

Les placements à fonds perdus n'ayant lieu d'ordinaire qu'après qu'une grande partie de la fortune est dissipée, ses descendants ont tout le temps de s'édifier sur l'état de celle-ci et d'invoquer l'action de la justice contre les suites de l'incapacité administrative de leurs auteurs.

Ils ont, en outre, le droit d'intenter, après la mort de ces derniers, des actions en réduction contre les donations simulées que peuvent renfermer des placements à fonds perdus. Du vivant comme après la mort des ascendants, ils se trouvent donc en position de se prémunir contre les conséquences d'une prodigalité bien constatée, et leurs intérêts sont sauvegardés dans une juste mesure.

Mais la loi n'a pas voulu aller plus loin. Comme toutes les entraves trop nombreuses apportées à la propriété, la publicité et l'autorisation judiciaire qu'on sollicite amèneraient une gêne peu justifiée dans le droit de disposer de ses biens.

Ce serait établir sur les pères, au profit des enfants, une tutelle peu conforme à la dignité paternelle. Pour prévenir certains cas peu fréquents de dureté, on paralyserait un grand nombre d'actes justes et nécessaires, et l'on finirait ainsi par dispenser les enfants assurés désormais d'une succession dont les parents ne seraient plus en quelque sorte que les usufruitiers, de la déférence et des soins légitimes qu'ils doivent aux auteurs de leurs jours.

On prétend, en second lieu, que la clandestinité des placements à fonds perdus permet d'abuser les tiers sur la situation de fortune de leurs débiteurs. Mais ces tiers n'ont qu'à s'imputer à eux-mêmes les suites fâcheuses d'engagements pris avec trop de légèreté. Il leur est facile de s'assurer au bureau des hypothèques de la franchise des dettes de ceux avec lesquels ils vont contracter. Ils ne sont pas forcés non plus de s'engager avec des personnes dont la fortune mobilière leur est inconnue. De quel droit pourraient-ils se plaindre, quand c'est par leur propre incurie qu'ils ont omis de prendre les précautions les plus simples et les plus élémentaires?

Ce n'est pas sur d'aussi faibles raisons qu'on doit se baser pour demander le changement du droit de propriété, tel que l'a établi le Code Napoléon, et votre commission, convaincue de la sagesse de ses dispositions, a l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour sur la pétition du sieur Flory.

L'ordre du jour est prononcé.

— (N° 211). Le sieur Bizard, ancien boulan-

ger, à Saint-Denis, prie le Sénat de forcer son fils de lui payer la pension alimentaire qu'un jugement du tribunal de Saint-Denis, du 24 avril 1866, l'a condamné à lui solder.

C'est à la justice que le pétitionnaire doit s'adresser pour obtenir l'exécution du jugement qu'il dit avoir été rendu en sa faveur.

Votre commission a l'honneur de proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 240). Le sieur Tribout, de Saint-Avold (Moselle), se plaint d'un notaire qui, chargé par lui de contracter un emprunt, a donné pour garantie une inscription sur tous ses biens, tandis qu'aux termes mêmes de l'acte passé à cet effet, il ne devait concéder d'hypothèques que sur certains immeubles déterminés, et que la mention faite dans cet acte des autres propriétés du plaignant avait été expressément rayée.

Cette pétition, qui ne fournit aucune pièce à l'appui, étant évidemment d'une nature judiciaire, votre commission a l'honneur de proposer l'ordre du jour. — Adopté.

— (N° 265). Le sieur Grosser, de Metz, demande que, de même que les lois du 11 août 1849 et du 27 juillet 1849, répriment les attaques dirigées par la presse contre la famille et contre la propriété, la législation réprime aussi les manifestations publiques et ostensibles de l'athéisme; il désire que chaque citoyen soit légalement obligé d'avoir une religion ostensible, extérieure, et qu'aucun mariage civil ne soit obligatoire désormais, s'il n'est accompagné des solennités du mariage religieux que son culte a ordonnées.

L'athéisme, qui efface la notion du bien et du mal, sapant par cela même la base de la société, il est de l'intérêt capital de celle-ci, suivant le pétitionnaire, d'exiger que chaque citoyen satisfasse aux prescriptions de son culte lorsqu'en se mariant il accomplit l'acte le plus grave et le plus important de sa vie.

En établissant cette condition, la société montrera sa ferme volonté de maintenir la morale publique et de repousser les principes négatifs et délétères qui cherchent à pénétrer dans les esprits en abusant de la libéralité de nos lois.

Le pétitionnaire déclare, d'ailleurs, que sa proposition ne conteste point les résultats avantageux que produit le mariage civil, et qu'elle demande seulement qu'il soit dépendant de la condition du mariage religieux, comme le contrat de mariage est subordonné à la conclusion légale du lien conjugal.

Il est facile de voir, cependant, que, dans son application, la pétition tend à effacer l'autorité de l'acte civil et à la conférer en réalité à l'acte religieux. Son but véritable est de modifier, sur ce point, les doctrines modernes de l'état civil, et de déléguer au clegé de chaque culte le droit de prononcer souverainement sur toutes les matières matrimoniales.

En accueillant cette demande, on s'exposerait à faire revivre les anciennes discussions qui ont si souvent agité la société, et que, par la constitution d'une sorte de terrain neutre, le Code Napoleon a heureusement bannies. Cette mesure ne produirait, d'ailleurs, aucun effet utile, elle ne donnerait aucune arme contre l'athéisme, qui ne

regarderait que comme une concession de pure forme son obéissance à la loi nouvelle qui lui imposerait le mariage religieux. Il ne faut pas lui laisser ce refuge pour son impuissance, et c'est sous le régime d'une entière liberté, telle que l'a fondée le Code Napoléon, que le principe spiritualiste montrera avec le plus d'éclat sa force et son immortelle grandeur.

Votre commission a l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le procureur général Delangle.

M. LE PROCUREUR GÉNÉRAL DELANGLE, *cinquième rapporteur*.

(N° 515). M. Gaugiran, maire de Chaon (Loire-et-Cher), demande la franchise postale pour les correspondances : 1° des présidents de comices agricoles entre eux et des maires avec les présidents des comices agricoles ; 2° des maires entre eux, pour les communes comprises dans un rayon de vingt kilomètres au maximum.

Pour apprécier cette pétition, il convient de jeter un coup d'œil sur les immunités postales et d'en préciser les causes.

C'est de Louis XI que date l'établissement des postes en France. L'institution avait pour objet et pour but d'ouvrir aux services de l'État des facilités jusqu'alors inconnues, et d'imprimer à l'administration du pays un mouvement régulier. L'État qui les avait créées en faisait les frais, rien

de plus naturel par conséquent qu'il ne fût pas soumis aux perceptions destinées à compenser les dépenses. Un édit du 19 juin 1360 portait : « Quant aux paquets envoyés par le seigneur roi, ou qui lui seront adressés, les maîtres coureurs seront tenus de les porter en personne, sans aucun délai, de l'un à l'autre, et sans en prétendre aucun payement. »

Telle est l'origine de la franchise postale. L'application de la règle a suivi la marche de la civilisation et des affaires, et c'est depuis longtemps un axiome incontesté que les correspondances qualifiées correspondances de service doivent être transportées gratuitement. Ainsi les actes du pouvoir exécutif que le pays a besoin de connaître et qui chaque jour partent du centre pour aller aux extrémités de la France et peut-être dans les villages les plus obscurs, voyagent exempts de droits. L'État est censé les avoir préalablement acquittés. Ainsi les correspondances que, pour satisfaire aux devoirs de sa charge, le fonctionnaire adresse soit à ses supérieurs hiérarchiques, soit à ses subordonnés, participent à ce privilége. C'est dans l'intérêt de l'État qu'elles parcourent les départements ; l'État en paye les frais. Telle est encore la condition des milliers de lettres que les agents de l'administration reçoivent en leur qualité officielle. Tout ce qui rentre dans le mouvement général et obligatoire des affaires publiques est à la charge du pays. On comprend du reste qu'il n'en peut être autrement, à moins d'allouer à chacun des serviteurs de l'administration une indemnité équivalente à la dépense qu'entraînerait l'exercice de la fonction.

On comprend également que l'exemption des droits de poste n'ayant d'autre cause et d'autre justification que son application même, c'est-à-dire la nature et l'objet déterminé des correspondances, c'est dans les limites du service public qu'elle doit être renfermée. Hors de ces attributions officielles, le fonctionnaire tombe sous la loi commune. S'il écrit pour ses affaires personnelles, il est, comme tout autre citoyen, grevé de l'impôt.

Or, si telle est la raison de ce qui existe, et il n'y en a pas d'autre, à quel titre la franchise postale s'appliquerait-elle aux correspondances des présidents des comices agricoles entre eux? à celles des maires avec ces derniers? à celles des maires entre eux en dehors des communes qu'ils sont chargées d'administrer, en dehors des affaires que la loi leur a déléguées?

On dit d'une part que la gratuité des communications entre les présidents des comices agricoles aiderait à la publicité des concours, publicité que réclame l'intérêt de l'agriculture; qu'elle permettrait de recueillir sur les cultures, les agents agricoles, les prix et le mouvement des céréales, des renseignements dont l'absence a les plus grands inconvénients. D'autre part, qu'entre les communes limitrophes et voisines il existe des rapports soit d'administration, de police, de voirie rurale qui, faute de fonds spéciaux, ne peuvent être développés et fécondés.

Ce qui équivaut à dire que du moment où il s'agit, non d'un intérêt individuel, mais d'un intérêt collectif, on peut réclamer des exceptions à la règle; et c'est en effet sur ce fondement du sentiment que, confondant avec l'intérêt public l'in-

térêt commun à plusieurs, les sociétés savantes, les sociétés de bienfaisance et cent autres réunions de même nature, frappent incessamment à l'office des postes, réclamant le transport gratuit des publications dont elles inondent le pays.

Mais sans nous écarter du sujet de la pétition, il est facile de la résumer en quelques mots, et d'en trouver la solution.

En principe, un comice agricole est une association privée, formée par la réunion des propriétaires et des fermiers d'une circonscription administrative; elle tient de ses fondateurs tous les éléments de sa durée. C'est à eux qu'il appartient de régler les conditions du contrat, de stipuler les obligations que devra remplir chaque associé, la cotisation qu'il payera, l'emploi qui sera fait des fonds, l'époque et l'objet des assemblées. L'administration n'y intervient en aucune façon; elle n'a que les droits de surveillance et de police que la loi lui confère sur toutes aggrégations d'individus que retient un lien commun. Il n'y a donc, dans le rôle du président, rien qui concerne l'intérêt public. Le président n'a pas même de rapports obligatoires avec l'administration. C'est le sentiment de convenance et de courtoisie qui les détermine. Or, pourquoi, s'il plaît au président d'un comice du Nord de se mettre en rapport avec un citoyen qui remplit, à cinquante ou soixante lieues, des fonctions analogues, pourquoi sa correspondance serait-elle à la charge de l'État? Est-ce que les questions qui concernent la culture, la moralité, la capacité des agents agricoles, les services qu'on en peut espérer, ne se renferment pas dans un intérêt local, et n'est-il pas à la fois équitable

et juste que si des frais sont nécessaires pour se procurer ces renseignements, ils soient supportés par ceux qui doivent en profiter?

De même, il ressort de la situation des maires telle que la loi l'a faite, qu'ils n'ont et ne peuvent avoir avec les présidents des comices que des rapports purement officieux.

Quant aux correspondances des maires des communes limitrophes et voisines entre eux, en supposant qu'il en puisse résulter un grand avantage, ce qui est problématique, il ne faut pas oublier que hors des affaires confiées expressément à ses soins, un maire n'a plus de caractère public. C'est à l'autorité supérieure qu'il faut laisser la charge et la responsabilité de régler les faits d'administration collectifs, la police, la voirie rurale, quand ces faits intéressent des communes distinctes. La solution contraire n'est propre qu'à augmenter la confusion.

C'est une propension trop naturelle chez nous de chercher à rejeter sur la communauté des dépenses qui ne concernent que les individus. Le moindre prétexte y suffit. Ceux qui n'ont à la franchise postale aucun droit en réclament l'usage; ceux qui sont appelés à en jouir taxativement, et dans l'intérêt limité de leurs fonctions, en abusent. Le contre-seing couvre toutes les correspondances, quelles qu'en soient la nature et la destination. On ne peut imaginer à quel excès l'abus a été poussé. Une enquête faite en 1862 a révélé que les objets les plus étrangers aux fonctions publiques, des imprimés, des registres, des livres, des objets de toilette, et, chose inconcevable, des pains de munition, ont, à l'aide du contre-seing, voyagé gra-

tuitement. Sur 150 à 160 millions de paquets, 72 millions, représentant un chiffre de 40 millions de fr., ont été soustraits à la perception. Dans quelle proportion s'est exercé l'abus?

Le mal, depuis lors, n'a fait que s'accroître. En 1865, les paquets contresignés ont dépassé 100 millions, et, de l'avis des agents les plus expérimentés, la franchise a couvert plus de la moitié des objets confiés à la poste. Ne semble-t-il pas que bien loin de songer à élargir la plaie, il faille appliquer, pour la resserrer, un remède énergique? (*Approbation*).

En Angleterre, tout est soumis à la taxe; non que le parcours, bien entendu, implique une charge personnelle. Les frais de la correspondance officielle sont annuellement votés par le parlement. La reine elle-même a un compte ouvert au Post-Office.

Il en est de même en Espagne.

En Belgique, en Prusse, en Italie, on pratique le régime suivi en France. Mais que de précautions pour empêcher la fraude! Les lettres placées sous une enveloppe fermée ne sont admises au bénéfice de la franchise qu'après avoir été cachetées au bureau d'origine, en présence du préposé, lequel est tenu de constater de sa main, sur la suscription, que la dépêche ne contient que des objets du service.

Le Conseil d'État a été saisi de la révision de la législation sur les franchises. L'administration demandait que le régime existant fût aboli, et qu'à chaque département ministériel fût ouvert un compte fictif qui serait chaque année soumis au Corps législatif. Ce projet paraît avoir été abandonné.

Mais ce que prouve énergiquement cette disposition des esprits à rentrer dans la règle, c'est qu'il n'y a pas lieu d'encourager des efforts tentés pour s'y soustraire.

La commission propose l'ordre du jour (*Mouvement marqué d'approbation*).

L'ordre du jour est adopté.

— (N° 600). La pétition n° 600, relative au serment exigé des candidats à la députation au Corps législatif est conçue dans des termes tellement grossiers; elle est remplie de telles offenses contre la vérité, contre le pouvoir et contre la loi, que, si elle recevait la publicité de la tribune, le ministère public ne pourrait se dispenser d'en traduire l'auteur devant la juridiction correctionnelle (*Mouvement*).

La commission propose de l'écarter par la question préalable, sans même désigner le rédacteur. (*Très-bien! Très-bien!*)

Le Sénat ne peut souffrir que, sous prétexte de pétition, un factieux insulte à la législation de son pays et se donne la satisfaction d'attacher à son nom une notoriété qui le recommande aux malveillants (*Très-vif assentiment*).

La commission propose la question préalable[1].

Le Sénat prononce la question préalable.

M. Riché, *commissaire du Gouvernement.* Voilà une bonne exécution.

---

1. *Voy.* une demande en autorisation de poursuites formée par le pétitionnaire contre le rapporteur, t. 6, p. 657, et le rapport de M. le premier président de Royer, sur cette demande, t. 7, p. 127.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Le Roy de Saint-Arnaud.

M. LE ROY DE SAINT-ARNAUD, *sixième rapporteur*.

(N° 618). Messieurs, dans une pétition imprimée, à laquelle ont successivement adhéré plus de deux mille signataires, soixante-dix habitants du département du Gard et de l'Ardèche sollicitent la haute intervention du Sénat pour obtenir le prompt achèvement de la ligne du chemin de fer d'Alais au Pouzin.

L'objet de la pétition est assurément digne d'intérêt; l'impatience des populations est légitime, mais dans les causes qui ne permettent pas l'immédiate exécution du chemin dont il s'agit, il n'en est aucune sur laquelle la vigilance du Gouvernement puisse être utilement appelée.

La construction de cette voie, déjà commencée, doit s'accomplir dans un délai fixé par la convention stipulée le 1er mai 1863 entre l'Etat et la compagnie de la grande ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Cette compagnie doit avoir achevé l'embranchement d'Alais au Pouzin dans un délai de huit années, qui commence à courir du 29 mai 1867. Les travaux sont en cours d'exécution, et la compagnie a porté au budget de ses dépenses pour le présent exercice une somme de 500 000 fr.

D'un autre côté, les pétitionnaires reconnaissent que le ministre des travaux publics, dans la séance du 17 mai 1867 au Corps législatif, affirmait les efforts du Gouvernement pour assurer aux départements du Gard et de l'Ardèche une priorité désirable dans les travaux relatifs à la partie du chemin de fer qui les concerne.

Le renvoi de la pétition au Gouvernement serait sans objet, puisque tout concourt à donner satisfaction aux pétitionnaires, l'intervention de l'État et les efforts de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Votre commission vous propose de prononcer l'ordre du jour sur la pétition n° 618.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Conneau.

M. CONNEAU, *septième rapporteur*.

—(N° 587). Messieurs les Sénateurs, la pétition de M. Monteils-Pons, médecin, à Florac (Lozère), demande qu'une loi rende la vaccination obligatoire.

Vous avez eu déjà à vous prononcer deux fois sur cette question. La première fois, en 1866, dans la séance du 20 mars, l'honorable sénateur Le Roy de Saint-Arnaud, dans son rapport sur la pétition du sieur Bruguier, concluait à l'ordre du jour, qui fut prononcé. Une décision semblable accueillit, dans la séance du 21 mai de l'année dernière, la pétition du sieur Japiot, d'après le rapport de l'honorable sénateur Reveil.

Après avoir mûrement étudié le mémoire si consciencieux qui est joint à la pétition de M. le docteur Monteils-Pons, tout en rendant justice à la science et à l'esprit philanthropique qui a dicté ce mémoire, nous avons dû nous poser la question de savoir si nous nous croyions autorisés à adopter les conclusions proposées par le pétitionnaire. Il nous cite comme exemple à suivre ce qui se pratique en Angleterre et en Allemagne, où

la vaccination est obligatoire chez les jeunes enfants sous la responsabilité légale des pères de famille. L'Angleterre, cette terre classique de la liberté, que tout le monde propose comme modèle en fait de liberté individuelle, voit le père soumis à la plus vexatoire des obligations, celle de faire pratiquer sur son enfant une opération qu'il peut croire nuisible ou dangereuse pour la santé de ce qu'il a de plus cher au monde. Il en est de même en Allemagne. Nous ne croyons pas qu'on puisse imposer en France une loi semblable. L'instruction obligatoire n'y a point trouvé de chauds partisans, et cependant tout le monde convient qu'il est utile et avantageux que l'instruction soit généralisée et devienne le patrimoine de tous les Français. Comment pourrait-on espérer de rendre populaire une loi aussi antipathique à nos sentiments de famille que celle qui est proposée?

A une époque comme la nôtre, où tout le monde invoque la liberté en tout et pour tout comme le plus grand, le plus enviable des biens, où elle est réclamée par l'écrivain, par le professeur, par le penseur, pourrions-nous proposer une loi qui annulerait la liberté la plus chère, la plus sacrée, la liberté du père de famille, la liberté de diriger comme il l'entend l'hygiene et l'éducation de ses enfants? La répulsion pour la vaccination n'est point chose rare ; on a vu même des médecins attribuer à cette pratique des inconvénients qu'ils croient très-sérieux. Il faut que la vérité se fasse place d'elle-même, qu'elle s'insinue par la persuasion, non par la contrainte et par la force. Nous faisons des vœux pour que la vaccine triomphe de toutes les répulsions, et que toute résistance

soit vaincue; mais nous ne pouvons donner notre adhésion à une mesure coercitive, qui porte atteinte aux droits et aux sentiments du père de famille.

La loi d'ailleurs est-elle inactive, impuissante? Non certes, car elle exige de l'enfant qui se présente à une école de l'Etat qu'il soit vacciné, et force l'adulte qui est pris par le recrutement de se soumettre à cette opération, s'il ne l'a point déja subie. Que peut faire de plus la loi?

Efforçons-nous de propager les saines doctrines, combattons les préjugés et l'ignorance ; mais ne portons pas atteinte à la liberté du père de famille.

Nous rendons pleinement justice à l'esprit qui a dicté la pétition n° 587 et au mémoire qui l'accompagne, mais nous ne pouvons en adopter les conclusions ; aussi la commission propose-t-elle de passer à l'ordre du jour.

Le Sénat adopte l'ordre du jour.

— (N° 612). La pétition de M. Marochini, de Calenzana, département de la Corse, signale une coutume de son pays, et la désigne comme un abus qu'il est du devoir de l'administration de réformer.

Les curés, en Corse, pratiquent la quête du pain à domicile, depuis un temps immémorial. Le quêteur n'exige rien, il est vrai, mais cette coutume a pris de telles racines dans le pays, que tout le monde s'y soumet et que personne ne refuse le pain. Cette même coutume etait et est aussi pratiquée par les instituteurs, mais elle s'affaiblit de jour en jour.

Doit-on appeler cet usage un abus qui réclame l'action de l'administration pour qu'il cesse? et peut-on affirmer que les curés et les instituteurs exigent cette rétribution, que l'usage a établie, comme un droit auquel personne ne peut se soustraire? Rien ne le fait supposer. Cette rétribution est parfaitement volontaire. Le pétitionnaire d'ailleurs n'invoque, en faveur de sa proposition, aucun fait particulier qu'on puisse qualifier d'abus, et ne saurait lui-même proposer un remède quelconque.

La commission n'a point vu dans la coutume signalée un abus à redresser, une action de la part de l'administration à exercer. C'est un usage qui tend à disparaître, et dont même fort peu de monde se plaint en Corse. La commission vous propose de passer par conséquent à l'ordre du jour sur la pétition n° 612. — Adopté.

— (N^os^ 583 et 607). Les plaintes contre les dangers qu'il y a à laisser les chiens errer à l'aventure ne datent point de la pétition de M. Van Wormhoudt, conseiller de l'arrondissement de Gravelines, ni de la pétition de M. Méliande, propriétaire, à Marmande (Lot-et-Garonne).

Dans la séance du 29 juin 1866, sur le rapport de l'honorable sénateur général Vinoy, la pétition du sieur Calmeilles, demandant l'adoption de diverses mesures dans le but de prévenir les accidents causés par la rage, fut repoussée par l'ordre du jour. En 1867, dans la séance du 7 juin, le Sénat a renvoyé au ministre de l'intérieur, sur le rapport de l'honorable sénateur baron de Ladoucette, une pé-

tition relative à la promulgation d'ordonnances de police pour prévenir le vagabondage des chiens errants.

Cette année même, dans la séance du 17 juin, sur le rapport de l'honorable sénateur Le Roy de Saint-Arnaud, le Sénat a prononcé l'ordre du jour sur une pétition semblable du sieur Duchamps.

Par cette dernière décision, le Sénat a pensé qu'on avait déjà fait droit aux plaintes de ce genre par l'envoi au ministre compétent de la pétition rapportée le 7 juin 1867.

La commission croit devoir vous proposer de vous conformer à votre dernière décision, l'attention de l'administration ayant déjà été appelée sur la nécessité de porter remède aux inconvénients signalés, et vous propose par conséquent de passer à l'ordre du jour sur les deux pétitions nos 583 et 607. — Adopté.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Élie de Beaumont.

M. ÉLIE DE BEAUMONT *huitième rapporteur.*

(Nos 634 et 687). Messieurs les Sénateurs, le Président et dix membres de la société vigneronne d'Issoudun (Indre), ainsi que 2192 habitants de divers départements, demandent que des pénalités soient édictées contre les individus qui mettent en vente des vins additionnés d'alcool ou portant une fausse indication de crû.

Il existe des lois pour réprimer la falsification des matières alimentaires et particulièrement l'introduction dans les vins, pour en dissimuler les

défauts, de substances nuisibles à la santé, telle par exemple que la litharge. Mais le mélange d'un vin à un autre vin n'est pas considéré comme coupable, et l'alcool n'est pas classé parmi les substances nuisibles à la santé dont l'introduction dans les vins est interdite. L'addition au vin d'une certaine quantité d'alcool se pratique souvent avec avantage, et, si elle constituait un délit, ce délit serait fort difficile à constater, puisque le vin contient naturellement de l'alcool.

La mise en vente d'un vin avec une désignation de crû inexacte pourrait être considérée, dans certains cas, comme constituant une tromperie sur la nature de la chose vendue, mais il existe à ce sujet des lois que les tribunaux sont chargés d'appliquer.

Votre cinquième commission des pétitions pense, messieurs les Sénateurs, qu'il n'y a rien dans celles-ci qui puisse motiver l'intervention du Sénat, et elle m'a chargé de vous proposer de passer à l'ordre du jour sur les pétitions nos 634 et 687.

L'ordre du jour est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. Le Sénat se réunira mardi à une heure dans ses bureaux, pour l'organisation de ces mêmes bureaux, la nomination de la huitième commission des pétitions, et des trois commissions chargées d'examiner les lois présentées au commencement de la séance ;

Et à deux heures, en séance générale.

Voici quel serait l'ordre du jour :

Rapport sur la loi relative à la télégraphie ;

Rapport sur la loi relative au chemin de fer de l'Ouest;

Rapport sur la loi relative aux chemins vicinaux;

Délibération sur le rapport fait par M. Gouin concernant une pétition relative aux traités de commerce;

Rapports de pétitions.

La séance est levée à quatre heures et demie.

Le Président du Sénat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : CHAIX D'EST-ANGE,
DE MENTQUE,
HUBERT-DELISLE.

PROCÈS
VERBAL
N° 54.
—
1868.

Séance du mardi 23 juin 1868.

PRÉSIDENCE
DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPLONG.

SOMMAIRE. — Excuse. — Huitième organisation des bureaux. — Huitième commission des pétitions. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Transmission de six lois relatives : 1° à l'exécution de plusieurs chemins de fer; 2° à l'approbation de stipulations financières contenues dans une convention passée entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de l'Est; 3° à une cession réciproque de terrains entre l'État et la ville de Grenoble (Isère); 4° à la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes de Concarneau, de Plougastel-Daoulas (Finistère), et de Laon (Aisne). — Rapport annuel de la commission de surveillance des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations. — Rapport, par M. Dumas, sur la loi portant fixation de la taxe des dépêches télégraphiques privées. Vote. — Rapport, par M. Le Verrier, sur la loi qui approuve les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Observations de M. Michel Chevalier. Remise de la discussion. — Délibération sur une pétition relative aux plaintes formulées par les négociants et les fabricants de Roubaix contre les traités de commerce : MM. Lefebvre-Duruflé, le baron de Butenval, Gaudin, *commissaire du Gouvenerment*; le baron Dupin et Michel Chevalier. Ordre du jour. —

Rapports de pétitions. Par MM. le comte de Salignac-Fénelon et le vice-amiral vicomte de Chabannes.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. le duc de Tascher La Pagerie, obligé de s'absenter, s'excuse de ne pouvoir assister aux séances du Sénat.

M. CHAIX D'EST-ANGE, *sénateur-secrétaire*, fait connaître au Sénat le résultat du travail des bureaux, réunis avant la séance :

8e ORGANISATION DES BUREAUX.

1er BUREAU.

M. le vice-amiral comte Cecille, *président*.
M. le procureur général comte de Casabianca, *vice-président*.
M. Béhic, *secrétaire*.
M. Boinvilliers, *vice-secrétaire*.

2e BUREAU.

M. le premier vice-président Boudet, *président*.
M. Lebrun, *vice-président*.
M. le baron Brenier, *secrétaire*.
M. Le Verrier, *vice-secrétaire*.

3e BUREAU.

M. le premier président de Royer, *président*.
M. le baron Dupin, *vice-président*.

M. le comte Boulay de la Meurthe, *secrétaire*.
M. de Marnas, *vice-secrétaire*.

4e Bureau.

S. Ex. le maréchal Vaillant, *président*.
M. le procureur général Delangle, *vice-président*.
M. Dumas, *secrétaire*.
M. le général Vinoy, *vice-secrétaire*.

5e Bureau.

M. le marquis de Chasseloup-Laubat, *président*.
M. Larabit, *vice-président*.
M. Hubert-Delisle, *secrétaire*.
M. le vice-amiral vicomte de Chabannes, *vice-secrétaire*.

8e COMMISSION DES PÉTITIONS.

	MM.
1er Bureau.	Le vicomte de Barral. Béhic, *président*.
2e —	Nisard. De Mentque.
3e —	Le Roy de Saint-Arnaud, *secrétaire*. Le comte de Lesseps.
4e —	Le duc de Padoue. Quentin Bauchart.
5e —	Le baron de Butenval. Le vice-amiral vicomte de Chabannes.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales, pour l'exploitation du service postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon.

1er BUREAU. M. le vice-amiral comte Cecille, *président*,
2e — M. le baron Brenier, *secrétaire* et *rapporteur*.
3e — M. le général marquis de Laplace.
4e — M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez.
5e — M. le duc de Cambacérès.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à l'émission, par la compagnie du canal maritime de Suez, de titres remboursables avec lots par la voie du sort.

1er BUREAU. M. Boinvilliers.
2e — M. Le Verrier, *rapporteur*.
3e — M. le comte Mallet, *président*.
4e — M. le procureur général Delangle.
5e — M. Michel Chevalier, *secrétaire*.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner trois lois relatives à des emprunts et à des impositions par le département de l'Eure et par la ville de Grenoble (Isère), et

à une prorogation de surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère).

1er Bureau. M. le vicomte de Barral.
2e — M. Corta.
3e — M. Reveil, *président*.
4e — M. le général Vinoy, *rapporteur*.
5e — M. le comte de Grossolles-Flamarens, *secrétaire*.

M. le Sénateur-Secrétaire communique au Sénat une dépêche, en date de ce jour, par laquelle S. Ex. le ministre d'État a transmis à S. Ex. le Président du Sénat six projets de lois adoptés par le Corps législatif, et relatifs :

1° A l'exécution de plusieurs chemins de fer;

2° A l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est;

3° A une cession réciproque de terrains entre l'État et la ville de Grenoble (Isère);

4° A la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes de Concarneau, de Plougastel-Daoulas (Finistère) et de Laon (Aisne).

LOI

Relative *à l'exécution de plusieurs chemins de fer.*

Article premier.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à entreprendre les

travaux des chemins de fer désignés ci-après, savoir :

De Lérouville à Sedan, sur la ligne des Ardennes;

D'Épinal à Neufchâteau;

De Besançon à la frontière suisse par Morteau;

D'Orléans à Châlons-sur-Marne, par Montargis, Sens, Troyes et Arcis-sur-Aube;

De Clermont-Ferrand à Tulle, avec embranchement sur Vendes;

D'Aurillac à Saint-Denis-lès-Martel, sur la ligne de Périgueux à Figeac;

De Niort à Ruffec, sur la ligne de Tours à Bordeaux;

De Bressuire à Poitiers;

De Bressuire à Monts, près Tours, sur la ligne de Tours à Bordeaux;

De Saint-Nazaire au Croisic;

De Sottevast, sur la ligne de Paris à Cherbourg, à Coutances;

D'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et sur Abbeville;

De Lyon à Montbrison;

De Cercy-la-Tour à Gilly-sur-Loire;

D'Auxerre à la ligne du Bourbonnais, en un point à déterminer de Gien à Briare;

De Tours à Montluçon, par la vallée de l'Indre;

De Gravelines à la ligne de Lille à Calais, en un point à déterminer d'Audruicq à Watten;

Lesdits chemins déclarés d'utilité publique par décrets de l'Empereur.

En aucun cas, les dépenses à faire par l'État ne pourront excéder celles qui sont mises à la charge

du Trésor par les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui pourront être offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

ART. 2.

La loi de finances déterminera chaque année la somme à affecter aux dépenses prescrites par l'article précédent et les ressources à l'aide desquelles ces dépenses seront couvertes.

Un décret répartira, chaque année, ladite somme entre les divers chemins ci-dessus énoncés, en tenant compte de l'importance relative des subventions offertes par les intéressés, conformément au dernier paragraphe de l'article précédent.

ART. 3.

Une somme de cinq cent mille francs (500 000 fr.) est affectée, pour l'année 1869, à l'étude des projets définitifs des chemins de fer énoncés à l'article 1er de la présente loi.

Cette somme sera imputée sur les crédits ouverts à la septième section du budget extraordinaire des travaux publics, pour l'exercice 1869.

ART. 4.

Il sera statué par des lois spéciales sur les clauses financières à la charge de l'État, qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession desdits chemins de fer.

ART. 5.

Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées sera annexé à la loi de règlement de chaque exercice.

ART. 6.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à s'engager, au nom de l'État, à allouer, en vue de l'exécution du chemin de fer de Lérouville à la ligne des Ardennes, une subvention qui ne pourra excéder treize millions cinq cent mille francs (13 500 000 fr.)

Seront déduites de la somme ci-dessus les subventions qui pouront être offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

ART. 7.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à s'engager, au nom de l'État, à allouer, en vue de l'exécution du chemin de fer de Saint-Nazaire au Croisic, une subvention qui ne pourra excéder 1 500 000 fr.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Heurtier, Gaudin et de Franqueville.

LOI

APPROUVANT *les stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est.*

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvés les articles 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10

et 11 de la convention ci-annexée, passée le
entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Gaudin, Vernier et de Franqueville.

CONVENTION

PASSÉE *entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagne des chemins de fer de l'Est.*

L'an mil huit cent soixante-huit, le
Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Est, ladite compagnie représentée par MM. Auguste Dariste, Alphonse Baude, comte Fernand Foy, président et membres du conseil d'administration de cette compagnie, élisant domicile au siége de ladite société, à Paris, à l'embarcadère desdits chemins, rue de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration de ladite société, en date du 16 avril 1868, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de un an au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux

publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Est, qui l'accepte, un chemin de fer :

De la Varenne à Boissy-Saint-Léger.

La compagnie s'engage à exécuter le chemin de fer susénoncé dans un délai de huit ans, à partir du 1er janvier 1870.

Moyennant l'exécution dudit chemin, la compagnie est exonérée de l'obligation de construire le chemin de fer devant relier la ligne de Paris à Mulhouse à celle de Paris à Vincennes et Saint-Maur, ladite obligation résultant de la convention approuvée par le décret du 21 janvier 1857.

ART. 2.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie des chemins de fer de l'Est, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Boissy-Saint-Léger à Brie Comte-Robert;
De Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse.

La compagnie s'engage à construire les chemins énoncés au présent article, savoir :

Le chemin de Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert, dans le délai de huit ans, à partir du décret qui en déclarera la concession définitive, sans que ce délai puisse partir d'une date antérieure au 1er janvier 1870;

Le chemin de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse, dans le délai et les conditions déterminées à l'article 3 ci-après.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, la concession des lignes énoncées au présent article n'aurait pas été rendue définitive dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

ART. 3.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, dans le cas où la concession du chemin de fer de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse serait rendue définitive, à livrer à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art du chemin et de ses stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation du chemin précité, y compris la construction des bâtiments des stations;

Le tout dans les délais et conformément aux dispositions stipulées par le cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

ART. 4.

Les chemins concédés à titre soit définitif, soit éventuel, par les articles 1er et 2 ci-dessus, seront compris, savoir :

Les chemins de fer :

De la Varenne à Boissy-Saint-Léger;

De Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert;

dans l'ancien réseau de la compagnie de l'Est;

Le chemin de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse, dans le nouveau réseau de ladite compagnie.

Ils seront, en conséquence, soumis respectivement à toutes les dispositions relatives auxdits réseaux, telles qu'elles résultent des conventions du 11 juin 1859 et du 1er mai 1863, notamment en ce qui concerne la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices entre l'État et la compagnie.

ART. 5.

Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 11 juin 1859, sous la réserve des modifications stipulées par la convention du 1er mai 1863.

ART. 6.

Le paragraphe 8 de l'article 3 de la convention du 1er mai 1863 sera remplacé par la disposition suivante :

Néanmoins, si au 1er mai 1874 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la compagnie sera soldée en termes semestriels égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier sera payable le 1er novembre 1877.

ART. 7.

Les paragraphes 5 et 6 de l'article 10 de la convention du 11 juin 1859 seront remplacés par les dispositions suivantes :

Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Il sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et, pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites, sur l'un ou l'autre de ces réseaux, pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

ART. 8.

Toute somme dépensée dans le cours d'une année pour travaux complémentaires, sur une ligne du nouveau réseau livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année, ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

La présente disposition sera appliquée au règlement défi-

nitif des comptes de la garantie d'intérêt, à partir du 1er janvier 1864.

ART. 9.

La somme de huit cent soixante-cinq millions de francs (865 000 000 de fr.), représentant le maximum du capital garanti en vertu de l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, sera augmentée, dans le cas où la concession du chemin de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse serait rendue définitive, de cent cinquante mille francs (150 000 fr.) pour chaque kilomètre de longueur dudit chemin, la dernière fraction de kilomètre étant comptée comme un kilomètre entier.

ART. 10.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 8 de la convention du 1er mai 1863 seront remplacés, à dater du 1er janvier 1868, par la disposition suivante :

A partir du 1er janvier 1868, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de vingt-neuf mille cent francs (29100 fr.) par kilomètre de chemin de fer exploité sera appliquée, concurremment avec l'ensemble des produits nets du nouveau réseau et avant tout partage des bénéfices, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pendant un délai de dix ans, à dater du 1er janvier 1868, le chiffre ci-dessus énoncé de 29100 fr. par kilomètre sera successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une somme de cinquante-huit francs (58 fr.) par chaque million qui aura été dépensé, dans le cours de l'exercice précédent, conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État pour travaux complémentaires sur les lignes de l'ancien réseau, tels que l'agrandissement de gares, la pose de secondes voies ou l'augmentation du matériel roulant en sus d'un capital de soixante-deux millions deux cent mille francs (62 200 000 fr.). Les travaux accessoires à exécuter successivement dans les gares demeurent compris dans le compte annuel des dépenses d'exploitation.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel ces dépenses complémentaires auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

Le montant total de ces dépenses ne pourra excéder la somme de quarante millions (40000000 de fr.).

Dans le cas où la concession du chemin de fer de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse serait rendue définitive, le chiffre de 29100 fr. sera augmenté, à partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement dudit chemin, de onze francs (11 fr.) pour chaque million qui aura été ajouté au capital garanti, par application des dispositions de l'article précédent.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1868 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le chiffre du revenu kilométrique, calculé conformément aux paragraphes précédents, sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau à laquelle la garantie d'intérêt ne sera pas encore appliquée.

ART. 11.

Seront comprises dans les comptes annuels de l'ancien réseau pour le règlement définitif des comptes, à partir du 1er janvier 1864, les recettes et les dépenses de toute nature relatives à l'exploitation de la section de Bâle à la frontière française, laquelle sera comprise dans l'ancien réseau pour une longueur de quatre kilomètres.

A partir du 1er janvier 1868, seront portées dans les comptes annuels de l'exploitation du nouveau réseau les recettes et les dépenses de toute nature relatives aux chemins de fer exploités par la compagnie de l'Est, en vertu du traité passé, le 21 janvier 1868, entre ladite compagnie et la société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, y compris la redevance annuelle de trois millions stipulée par ledit traité, ainsi que l'intérêt et l'amortissement du capital d'acquisition du matériel roulant, et la dépense des travaux nécessités par le développement du trafic, tels qu'agrandissement de gares et pose de doubles voies ou de voies de garages, enfin toutes les charges résultant des clauses des cahiers des charges qui régissent les chemins de fer énoncés au présent paragraphe.

En conséquence des dispositions du présent article, les comptes relatifs à l'exploitation de la section de Bâle à la frontière française et des chemins de fer exploités en vertu

du traité précité du 21 janvier 1868 seront soumis respectivement à toutes les stipulations concernant les comptes de l'ancien et du nouveau réseau, notamment en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices entre l'État et la compagnie.

ART. 12.

La présente convention et le traité approuvé par l'article 11 ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

LOI

CONCERNANT *une cession réciproque de terrains entre l'État et la ville de Grenoble (Isère).*

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvée, sous les conditions stipulées dans le traité du 15 janvier 1868, la cession par l'État à la ville de Grenoble (Isère), de bâtiments et terrains situés dans cette ville, d'une contenance de deux mille six cent quarante mètres carrés (2640 m. q.), en échange de bâtiments et terrains d'une superficie de mille huit cent vingt-quatre mètres carrés (1824 m. q.), situés au même lieu et appartenant à la ville.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Du Berthier et L'Hôpital.

LOI

TENDANT *à autoriser, à l'octroi de la commune de Concarneau (Finistère), l'élévation de la surtaxe sur les alcools et l'établissement d'une surtaxe sur les cidres.*

ARTICLE UNIQUE.

A partir de la promulgation de la présente loi,

et jusqu'au 31 décembre 1875 inclusivement, la surtaxe de douze francs (12 fr.) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits en cercles, eaux-de-vie et esprits en bouteilles, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, perçue à l'octroi de Concarneau, département du Finistère, est élevée à seize francs (16 fr.) par hectolitre.

Cette surtaxe est indépendante du droit principal de 4 fr. perçu sur les mêmes liquides.

Est et demeure établie, jusqu'à la même époque, une surtaxe de cinquante centimes (50 c.) par hectolitre de cidres, poirés et hydromels, laquelle surtaxe est également indépendante de la taxe principale de cinquante centimes (50 c.) existant sur la même boisson.

Les conseillers d'Etat, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Du Berthier et Goupil.

LOI

AUTORISANT *la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Plougastel-Daoulas (Finistère)*.

ARTICLE UNIQUE.

Est et demeure prorogée, jusqu'au 31 décembre 1873 inclusivement, la surtaxe de onze fr. (11 fr.) actuellement perçue à l'octroi établi dans la commune de Plougastel-Daoulas, par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits en cercles, eaux-de-vie et esprits en bouteilles, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie.

Les conseillers d'Etat, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Bataille et Du Berthier.

LOI

RELATIVE *à la prorogation de surtaxes à l'octroi de la commune de Laon (Aisne).*

ARTICLE UNIQUE.

La perception des surtaxes autorisées jusqu'au 31 décembre 1868, par la loi du 7 mai 1862, sur le vin, le cidre et l'alcool, à l'octroi de la commune de Laon, département de l'Aisne, est et demeure prorogée jusqu'au 31 décembre 1873 inclusivement.

Ces surtaxes sont établies de la manière suivante, savoir :

Vins en cercles et en bouteilles, l'hectolitre un franc	1 fr. » c.
Cidres en cercles et en bouteilles, l'hectolitre quarante centimes. . .	» 40
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie en cercles, eaux-de-vie et esprits en bouteilles, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, l'hectolitre quatre francs.	4 »

Ces surimpositions sont indépendantes des droits principaux qui se perçoivent sur ces boissons.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Goupil et Du Berthier.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de renvoyer l'examen de ces lois à quatre commissions :

La première examinerait la loi relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer ;

La deuxième, la loi approuvant la convention relative aux chemins de fer de l'Est ;

La troisième, la loi relative à une cession de terrains ;

La quatrième, les trois lois relatives à des surtaxes.

Cette proposition est adoptée.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle le rapport annuel de la commission [1] de surveillance des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations, présenté au Sénat en exécution des articles 114 et 115 de la loi du 28 avril 1816, et de l'article 234 du décret impérial du 31 mai 1862, portant règlement général de la comptabilité publique.

MM. Roulaud, sénateur, président ; Marchand, président de section au Conseil d'État ; Pelletier, président de chambre à la Cour des comptes ; Denière, président de la chambre de commerce, membres de la commission ; Guillemot, directeur des caisses, et Damazy, secrétaire de la commis-

---

1. Cette commission est composée de MM. Rouland, sénateur, gouverneur de la Banque de France, *président* ; A. Gouin, sénateur ; Alfred Le Roux, député, vice-président du Corps législatif ; A. Marchand, président de section au Conseil d'État ; Pelletier, président à la Cour des comptes ; Denière, président de la chambre de commerce de Paris, *rapporteur* ; Dutilleul, directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances.

sion, sont introduits avec le cérémonial d'usage, et prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le président de la commission.

M. ROULAND. Je vais avoir l'honneur de donner lecture au Sénat du rapport sur la situation des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations, pour l'exercice 1867.

Voici le texte de ce rapport :

MESSIEURS,

Nous venons, conformément à la loi du 28 avril 1816 et aux décrets qui règlent la matière, vous rendre le compte annuel des opérations de la caisse d'amortissement et de la caisse des dépôts et consignations.

Notre rapport comprend aussi les opérations des services spéciaux dont la gestion est confiée à la caisse des dépôts et consignations.

I.

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

La loi organique du 11 juillet 1866 a fait succéder au système fictif d'amortissement pratiqué jusqu'à cette époque, une action effective dont il est permis de constater, dès son début, les heureux effets.

La situation du budget spécial de l'amortissement pour 1867 appelle d'abord l'attention; quoi-

que ce budget ne doive être clos et arrêté qu'au 31 août 1868, en même temps que celui de l'État dont il fait désormais partie intégrante, les faits acquis au 31 décembre 1867, tels qu'ils ont été établis par le n° 1, ci-joint, suffiront pour vous permettre d'apprécier assez exactement les premiers résultats de l'application de la nouvelle loi.

La loi de finances du 8 juillet 1866 avait évalué les recettes du budget de l'amortissement pour 1867 à.	75 646 000 fr.	» c.
Et la loi du 31 juillet, pour tenir compte des arrérages à percevoir sur les rentes rachetées, a ajouté aux recettes prévues. . .	300 000	»
Total des recettes à réaliser.	75 946 000 fr.	» c.
Les ressources réalisées au 31 décembre s'élevaient à.	72 110 585	71
Reste à réaliser. . . .	3 835 414 fr.	29 c.

Cette dernière somme comprend les bénéfices de la caisse des dépôts et consignations réglés seulement le 31 mars de l'année qui suit celle à laquelle ils se rapportent

Le produit des aliénations et des coupes extraordinaires prévu en recette pour 2 500 000 fr. n'avait rendu au 31 décembre dernier que les deux tiers de cette somme. Par suite de la mévente des coupes de l'année expirée, l'insuffisance des recettes générales du produit net des forêts paraît devoir être de 2 300 000 fr., mais elle est

compensée par l'excédant du produit de l'impôt sur les transports de voyageurs et de marchandises sur les chemins de fer. Cet excédant, dû au mouvement occasionné par l'Exposition universelle, atteignait, à la même date du 31 décembre, la somme de 2 750 821 fr. 72 cent., et dépassait de plus de 10 pour 100 l'évaluation du budget. En outre, les recettes de la caisse des retraites pour la vieillesse employées en achats de rentes, accusent une plus-value de 617 147 fr. 90 cent. sur la somme de 10 millions prévue par la loi.

Les dépenses sont restées de près de 7 millions au-dessous des prévisions budgétaires, et elles ne seront modifiées que d'une manière très-peu sensible par les résultats définitifs.

Les garanties d'intérêt payées aux compagnies des chemins de fer, par suite de l'accroissement de leurs recettes, ont donné lieu à une dépense inférieure de 5 600 000 fr. au crédit de 31 millions porté au budget. La commission de surveillance ayant cru devoir renfermer l'amortissement proprement dit dans la limite du minimum de 20 millions fixé par la loi, la dépense prévue de ce chef a éprouvé une diminution, ou, pour mieux dire, un report à l'exercice suivant de 1 859 815 fr. 90 cent. Par contre, les achats de rentes pour la caisse de retraites se sont réalisés pour une somme de 617 147 fr. 90 cent. en excédant des 10 millions prévus.

D'après les calculs du département des finances, le budget de l'amortissement pour 1867 laisserait un excédant de recettes de 3 418 000 fr. Le budget de 1868, augmenté de cette somme, présenterait un excédant de 25 142 979 fr., disponible pour

l'amortissement des rentes 3 pour 100. Enfin le budget proposé pour 1869 prévoit aussi un excédant de plus de 25 millions applicable à l'amortissement.

Ainsi la progression résultant de la loi du 11 juillet 1866 se réalise déjà dans ces deux budgets comparés à celui de 1867, bien que ce dernier budget ait profité d'une ressource accidentelle de 2 500 000 fr. provenant d'aliénations et de coupes extraordinaires de bois qui ne se reproduit pas pour les années suivantes.

Dans l'état ci-joint, n° 2, se trouve établi le compte des opérations de l'amortissement pendant la dernière année.

La somme à employer pour l'amortissement des rentes 3 pour 100 doit être déterminée chaque mois, conformément à la loi de 1866. Elle a été réglée de la manière suivante :

Pour janvier et février.	1 500 000 fr.
De mars à juillet.	1 800 000
D'août à décembre.	1 600 000

C'est donc une somme de 20 millions qui a été consacrée, sauf un appoint de 4 fr. 90 cent. au rachat, jour par jour, de 869 328 fr. de rentes 3 pour 100.

La somme affectée à l'amortissement pour chaque mois a été annoncée d'avance par voie d'affiche à la Bourse, et répartie également sur chaque jour d'opérations. Cette action journalière de l'amortissement a dû concourir, dans une certaine mesure, à l'amélioration du crédit public; nous nous bornons à faire observer que le cours

moyen de la rente 3 pour 100 a été de 69 fr. 02 cent. en 1867, tandis qu'il n'avait été que de 68 fr. en 1866.

L'état n° 3 donne jour par jour le développement des opérations, et permet de suivre dans la variation des cours l'effet des circonstances politiques et autres qui les ont diversement influencés.

Outre les 20 millions consacrés à l'amortissement du 3 pour 100, la caisse des retraites pour la vieillesse a été en mesure d'employer en 1867 une somme de 10 617 147 fr. 90 cent. qui, d'après la loi, a dû être appliquée de préférence à l'achat de rentes 4 1/2 et 4 pour 100. Cette caisse a acheté en effet 451 975 fr. de rentes 4 1/2 et 7006 fr. de 4 pour 100, auxquelles il faut ajouter 27 000 fr. de rentes 3 pour 100 acquises pour profiter des bas cours du mois d'avril, au prix moyen de 65 fr. 90 cent.

On a donc pu employer, en 1867, un capital de 30 617 143 fr., à retirer de la circulation 896 328 fr. de rentes 3 pour 100 et 458 981 fr. de rentes 4 1/2 et 4 pour 100, ensemble 1 355 309 fr. de rentes de toute nature.

Il convient de mentionner aussi l'annulation, opérée en 1867, par la caisse d'amortissement, de 47 296 fr. de rentes 4 1/2 et 165 573 fr. de rentes 3 pour 100, ensemble 212 869 fr., transférées par la caisse des retraites pour le capital correspondant à la valeur des rentes viagères qu'elle a fait inscrire au grand-livre pendant la même année. Le capital nominal de ces rentes était de 6 570 122 fr., dont l'État a été ainsi définitivement exonéré.

II.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS.

Les différents services de cette caisse prennent chaque année une nouvelle importance. Quelques explications consacrées à chacun d'eux permettront de mieux apprécier leur développement progressif.

Consignations judiciaires et administratives.

Il y a dix ans, le montant des capitaux provenant des consignations était d'un peu moins de 100 millions, et l'on pouvait craindre que diverses modifications introduites dans nos lois civiles n'eussent pour effet d'entraîner une diminution constante. L'augmentation s'est, au contraire, affirmée sensiblement; elle avait été de 53 millions dans la période de 1857 à 1866, c'est-à-dire d'un peu moins de 6 millions en moyenne par année, et elle s'est élevée, en 1867, à plus de 15 millions et demi.

En effet, le solde des fonds consignés au 31 décembre dernier est de. . . 168 274 474 fr. 71 c.

Il était, au 31 décembre 1866, de. 152 712 728 65

En plus pour 1867. . . 15 561 746 fr. 06 c.

Cette augmentation est le résultat d'un mouvement de fonds qui dépasse de 40 millions celui de l'année précédente.

Le tableau suivant décompose le résultat général par catégories de fonds consignés.

CATÉGORIES.	SOLDES AU 31 DÉCEMBRE.		EN 1867.	
	1866.	1867.	Augmentations.	Diminutions.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° Prix d'immeubles.	40 966 007 18	44 516 083 92	3 550 076 74	»
2° Prix de ventes mobilières.	3 968 080 94	4 113 640 89	147 559 95	»
3° Produit des successions.	13 515 397 92	16 355 968 70	2 840 570 78	»
4° Fonds de faillites et de concordats. . . .	29 009 555 96	34 758 063 16	5 748 507 20	»
5° Cautionnements de comptables et autres.	2 614 354 54	2 677 359 03	63 004 49	»
6° Cautionnements d'adjudicataires et entrepreneurs de travaux.	18 827 221 76	20 563 756 94	1 736 535 18	»
7° Cautionnements judiciaires et de surenchère.	3 069 003 35	2 538 590 76	»	530 412 59
8° Loyers, fermages, deniers saisis. . . .	23 369 680 38	25 914 349 13	2 544 668 75	»
9° Retenues sur traitements civils et militaires.	3 074 247 39	2 901 624 56	»	172 622 83
10° Consignations administratives et autres.	14 299 179 23	13 933 037 62	»	366 141 61
	152 712 728 63	168 274 474 71	16 630 923 09	1 069 177 03
Augmentation en 1867.	15 561 746 06		15 561 746 06	

On doit remarquer surtout l'augmentation de près de 20 pour 100 survenue, d'une année à l'autre, dans la catégorie des fonds de faillites, et celle qui s'est manifestée dans la troisième catégories (produits de successions).

L'accroissement du solde de la première catégorie (prix d'immeubles) doit être attribué principalement à l'importance des expropriations dans la ville de Paris. Celui qui s'est produit dans la sixième catégorie signale une plus grande activité imprimée aux travaux publics et un plus grand nombre de marchés passés par l'État. Il concorde avec le mouvement des fonds déposés pour cautionnement de soumissionnaires de travaux et marchés qui, de 1866 à 1867, s'est élevé de 4 millions et demi à près de 11 millions.

Les rentes 3 pour 100 consignées, conformément au traité de Miramar, pour le compte des porteurs des obligations mexicaines, se sont accrues en 1867 de 70 079 fr. de rentes et s'élèvent, au 31 décembre, à 1 662 497 fr.

Dépôts volontaires.

Le nombre des versements des particuliers, qui était de 463 en 1866, s'est élevé à 779 en 1867. Le solde des dépôts au 31 décembre dernier n'accuse cependant qu'une augmentation de 6 672 798 fr. 20 cent. sur le solde au 31 décembre 1866 : mais, si l'on considère qu'une somme de 20 643 291 fr. 94 cent. précédemment versée par le gouvernement italien a été remboursée au Saint-Siége en mai 1867, on voit que l'augmentation des dépôts

volontaires a été réellement de plus de 27 millions.

Cette progression est due à la surabondance des capitaux restés inactifs pendant le cours de l'année dernière.

Le solde des dépôts volontaires effectués par les établissements publics a diminué de 621 830 fr. 39 cent., par suite des retraits de fonds que les caisses municipales de l'Algérie ont opérés pour une somme supérieure à ce chiffre.

Caisses d'épargne et de prévoyance.

Le solde créditeur des caisses d'épargne s'élève,

au 31 décembre 1867, à. .	556 977 588 fr.	54 c.
il était, au 31 décembre 1866, de.	515 874 538	72
il s'est donc accru de. . .	41 103 049 fr.	82 c.

La caisse d'épargne de Paris, où les dépôts, depuis plusieurs années, subissaient une diminution continue, a participé pour plus de 3 millions et demi à cet excédant.

L'augmentation ci-dessus visée est due aux causes générales qui ont accumulé dans les caisses publiques les capitaux disponibles, et aussi à la diminution des achats de rentes faits pour le compte des déposants par l'entremise gratuite de la caisse des dépôts. La réduction qui a été de 2719 fr. 60 cent., en 1867, porte sur les achats de rentes opérés par les déposants des départements.

Les fonds dus aux caisses d'épargne sont représentés par 15 983 490 fr. de rentes 3 pour 100 ayant

employé un capital de. .	371 626 680 fr. 35 c.
Par des obligations de chemins de fer. . . .	5 117 407 41
Par un compte courant au Trésor, de.	180 233 500 78
Total égal au solde créteur.	556 977 588 fr. 54 c.

Le fonds de réserve constitué avec les bénéfices résultant du placement des fonds des caisses d'épargne s'élève à. . . 9 401 284 fr. 44 c.

Sociétés de secours mutuels.

Le fonds de dotation est formé de 437 500 fr. de rentes 3 pour 100. Le solde créancier, au 31 décembre, était de 663 566 fr. 93 cent., provenant des revenus disponibles de la dotation.

Les fonds de retraite se sont accrus de 93 nouveaux comptes, et leur nombre total a été porté à 2443. Leur avoir, augmenté de 1 262 676 fr. 47 cent., a atteint la somme de 11 374 162 fr. 24 cent. Ils ont, en outre, la nu-propriété d'une somme de près de 2 millions, versée à la caisse des retraites pour former la provision de 89 653 fr. de rentes viagères réparties entre 1486 pensionnaires.

Les dépôts libres effectués par les sociétés s'élèvent à 4 459 584 fr. 19 cent. Le nombre des comptes est de 729, dont 75 ouverts en 1867.

Instituteurs communaux.

Le compte ouvert en faveur des instituteurs communaux, après la liquidation des anciennes cais-

ses d'épargne départementales, a été réduit d'une somme de 389 303 fr. par les remboursements de 709 comptes individuels, par des transports à la caisse des retraites et par quelques allocations de secours mutuels.

D'autre part, la capitalisation semestrielle des intérêts à 4 pour 100 et quelques transferts ayant fait créditer le compte de 239 859 fr. 33 cent., la diminution du solde se réduit à 149 443 fr. 67 cent.

Ce solde, au 31 décembre, est encore de 6 119 045 fr. 71 cent. et correspond à 17 216 comptes individuels dont la moyenne est de 355 fr.

Prêts aux départements et aux communes.

Le nombre des prêts consentis a été de 1050, soit 425 de plus qu'en 1866.

Le montant des avances faites sur obligations a été de. . . . . 25 563 566 fr. 51 c.
dont il convient de déduire,
pour les obligations remboursées 12 732 588 97

L'excédant des avances est donc de. . . . . 12 830 977 fr. 54 c.
somme qui élève leur montant total au 31 décembre 1867 à 100 444 885 fr. 85 cent.

D'autre part, divers remboursements, notamment celui de 6 millions prêtés en 1866 au gouvernement pontifical, ont réduit les avances en compte courant, et par suite la somme totale des capitaux avancés, de 7 367 974 fr. 66 cent.

Les obligations en souffrance atteignent, comme en 1866, la somme de 1 200 000 fr., due, pour la

plus grande partie, par le département des Bouches-du-Rhône et par le syndicat du canal de Carpentras. Les intérêts de retard perçus sur ces valeurs se sont élevés, en 1867, à plus de 75 000 fr.

Indemnité de Saint-Domingue. — Emprunt d'Haïti.

L'annuité de 1866 de l'indemnité due aux colons de Saint-Domingue n'a pu être complétée par le gouvernement haïtien ni mise en payement pendant l'année 1867. Un à-compte sur cette annuité a été payé au commencement de l'année courante.

L'emprunt d'Haïti n'a pas été mieux partagé; le semestre échu en janvier a seul été payé; celui de juillet et le service d'amortissement sont restés en souffrance.

Fonds de retraite et pensions diverses.

Le nombre des caisses s'est élevé de 235 à 238. Ces établissements sont titulaires de 1 707 260 fr. de rente, soit 68 787 fr. de plus que l'année dernière. Ils ont donné lieu, en 1867, à un mouvement de plus de 12 millions.

III

SERVICES SPÉCIAUX.

Caisse des retraites pour la vieillesse.

Les recettes de la caisse des retraites ont repris leur marche ascendante; il y a eu dans les som-

mes versées une augmentation de près de 10 pour 100; plus de 15 000 nouveaux comptes individuels de déposants ont été ouverts; 508 254 fr. de rentes viagères en 3557 parties ont été inscrits au grand livre, et la caisse a fait annuler une contre-valeur égale en 212 869 fr. de rentes perpétuelles. Il a été employé en achats de rentes un capital de 10 617 147 fr., supérieur de 933 961 fr. à celui de 1866.

Le bilan de la caisse des retraites, arrêté à la fin de 1866, se résume en un excédant d'actif de plus de 500 000 fr.

Services militaires.

Légion d'honneur. — L'excédant des dépenses sur les recettes a diminué de 1 031 570 fr. 29 cent., et le solde créditeur du service s'est trouvé réduit à 3 192 950 fr. 40 cent. D'autre part, la Légion d'honneur est encore redevable à la caisse des dépôts d'une somme de 5 289 227 fr. 39 cent. sur le prêt qui lui a été fait pour le payement de la soulte de conversion de ses rentes.

Militaires décédés ou congédiés. — Les deux comptes ouverts pour le service des fonds de masse et pour celui des successions militaires présentent, réunis, un solde de 1 625 174 fr. 96 cent. avec une légère augmentation sur 1866.

Dépôts et fondations militaires. — Le solde de ce compte est de 56 711 fr. 30 cent.

Masses de la deuxième portion du contingent. — Ce compte, diminué en 1867 de 574 209 fr. 66 cent., ne s'élève plus, au 31 décembre, qu'à 992 973 fr. 40 cent.

Dotation de l'armée.

Les recettes de 1867, montant à 73 510 386 fr. 33 cent. ont dépassé celles de 1866 de près de 6 millions et demi, par suite de l'élévation du prix d'exonération. Les dépenses réglées à 58 141 420 fr. 20 cent. ont été inférieures de plus de 5 millions à celles de 1866.

Une somme de 12 millions, prise sur l'excédant des recettes, a été employée en un achat de rentes qui s'est opéré par le transfert, à la dotation de l'armée, de 520 043 fr. de rentes appartenant aux caisses d'épargne. La somme totale des rentes inscrites au nom de la dotation se trouve portée par cette opération à 15 239 907 fr.

Par suite des dispositions de la loi du 1er février dernier, la caisse de la dotation aura à liquider, à partir de 1869, les 180 000 comptes individuels ouverts sous le régime de l'exonération qui vient d'être aboli. Cette liquidation, ainsi que le service de la partie des pensions militaires mises à la charge de la dotation, s'effectueront au moyen de la vente successive des rentes de son portefeuille.

Caisse des offrandes nationales.

La dotation est de 266 955 fr. de rentes. Le nombre des titulaires de rentes viagères, accordées par le comité supérieur, s'élève à 7019. Le solde créditeur de la caisse est de 163 133 fr. 49 cent.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX.

Profits et pertes.

L'ensemble des opérations de la caisse des dé-

pôts, en 1867, a été de près de 2 milliards 400 millions.

L'actif et le passif se sont augmentés d'une somme de 75 615 710 fr. 28 cent., et le solde se trouve élevé à 916 587 663 fr. 32 cent. au 31 décembre 1867.

Les principaux comptes en augmentation sont, comme il a été dit précédemment, ceux des caisses d'épargne, des consignations, des dépôts volontaires et de la dotation de l'armée.

Les trois comptes courants du Trésor se sont accrus d'un peu plus de 40 millions.

Les valeurs de caisse et de portefeuille présentent un accroissement de plus de 42 millions résultant des prêts faits aux départements et aux communes, et de l'emploi des fonds particuliers de la caisse des dépôts et de ceux provenant des caisses d'épargne, en rentes, obligations de chemins de fer et annuités délivrées aux courtiers de marchandises.

Compris pour 3 millions dans les recettes du budget de l'amortissement auquel ils sont désormais affectés, les bénéfices de la caisse ont pu, par suite de ces placements faits dans des conditions avantageuses, remonter au niveau des prévisions. Ils ont atteint le chiffre de 3 005 056 fr. 09 cent., sans compter une somme de 1 179 250 fr. 64 cent., prélevée en accroissement de la réserve des caisses d'épargne.

Nous ne terminerons pas cet exposé, messieurs, sans rendre un juste hommage à l'habile gestion de M. le conseiller d'État, directeur, qui consacre au progrès de la Caisse d'amortissement et de la Caisse des dépôts et consignations sa longue expé-

rience et ses profondes connaissances. Nous nous ferons également un devoir d'accorder des éloges mérités aux collaborateurs qui lui prêtent le concours de leur dévouement éprouvé.

Arrêté en commission, le 20 mai 1868.

Signé : ROULAND, ALFRED LE ROUX, A. MARCHAND, J. PELLETIER, DENIÈRE, DUTILLEUL.

Je prie le Sénat de vouloir bien nous donner acte de la lecture et du dépôt du rapport ainsi que des pièces à l'appui, et d'ordonner que ce rapport soit inséré au *Moniteur*.

M. LE PRÉSIDENT. Le Sénat donne acte de la lecture et du dépôt du rapport. Mention en sera faite au procès-verbal, et le rapport sera déposé aux archives.

L'ordre du jour appelle le rapport sur le projet de loi portant fixation de la taxe des dépêches télégraphiques privées.

La parole est à M. Dumas.

M. de Bosredon, conseiller d'État, est présent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. DUMAS, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

La loi ayant pour objet de fixer la taxe des dépêches télégraphiques privées, qui est soumise à votre délibération, est caractérisée par les dispositions suivantes :

1° Elle abaisse immédiatement à 50 cent. la taxes des correspondances circulant entre deux

bureaux d'un même département, par dépêche ne dépassant pas vingt mots, et elle les ramène ainsi au tarif de Paris ;

2° Elle fixe à 1 fr., à partir du 1er novembre 1869, la réduisant ainsi de moitié, la taxe de transmission des dépêches semblables circulant, de département à département, dans tout l'Empire, y compris la Corse.

Si les travaux d'installation des nouveaux fils que ce service exigera s'effectuent plus promptement qu'il n'a semblé nécessaire de le prévoir, un décret impérial pourra même ouvrir le bénéfice de la taxe réduite avant le 1er novembre 1869 ;

3° Pour toute dépêche dépassant vingt mots, mais n'en contenant pas plus de trente, ces taxes seront augmentées de moitié ;

4° Le service télégraphique sera désormais appelé à concourir aux envois d'argent effectués par la poste ; les mesures nécessaires à cet effet seront déterminées par un règlement d'administration publique.

Votre commission pourrait se borner à ce simple exposé. Il suffit, pour démontrer que la loi qui nous occupe n'est pas de celles qui touchent aux grands intérêts dont la Constitution confie la garde au Sénat, et pour faire comprendre qu'il serait nuisible à tous d'en retarder la promulgation.

L'usage de la télégraphie électrique et celui de son émule, la télégraphie tubulaire, n'ont pas encore pris l'importance que comportent, dans un pays comme la France, les besoins du commerce, les exigences des affaires, les rapports de famille, les échanges même de sentiments affectueux.

Ce qui le prouve, c'est que l'accroissement du nombre des dépêches est demeuré stationnaire à partir de 1862, époque à laquelle la taxe de département à département a été uniformément réduite à 2 fr. Dès la première année, le nombre des dépêches s'élevait brusquement, il est vrai, de 900 000 à 1 500 000, mais ce mouvement se ralentissait et se réglait, de 1862 à 1867 inclusivement, à un accroissement moyen constant de 380 000 dépêches par année.

L'année 1867, comparée à 1866, ne présente même qu'une plus value de 370 000 dépêches, qui s'approche de la moyenne, mais qui ne l'atteint pas, fait qui s'était produit déjà dans l'exercice précédent. Le progrès n'est donc pas croissant; il serait plutôt ralenti. Cependant, la population augmente, les affaires se multiplient, l'activité pénètre chaque jour au sein même des contrées les plus délaissées, le bien-être se répand. Le service des dépêches télégraphiques devrait suivre une progression ascendante, et, s'il en est autrement, c'est que son prix trop élevé en maintient l'usage dans les couches de la population un peu exceptionnelles dont il faut le faire sortir pour l'accommoder aux besoins des masses. Alors seulement, rendant tous les services dont il est capable, il produira toutes les recettes qu'on a droit d'en espérer.

Ce qui se présente dans l'ensemble de la France, il convient de le répéter pour Paris. La réduction de 1 fr. à 50 cent., qui fut réalisée en 1865, porta les dépêches au delà du quintuple par un mouvement instantané. Mais si on compare les trois premiers mois des années

1867 et 1868, on s'aperçoit que depuis un an, il n'y a pas eu le moindre progrès. Un nouvel abaissement de la taxe pourrait donc devenir nécessaire.

Mais l'administration des lignes télégraphiques n'a pas besoin qu'on éveille sa sollicitude; elle a prouvé, dès ses débuts, que toute amélioration la trouve sympatique ; elle a ouvert ses laboratoires à chaque invention; elle a doté l'industrie des télégraphes d'excellents appareils nouveaux ; elle a contribué largement au perfectionnement des autres; elle a provoqué tous les abaissements de tarifs. On peut donc être certain que si elle ne propose point de faire un nouveau pas dans la réduction du prix des dépêches pour Paris, c'est qu'elle n'est pas encore en mesure de suffire aux exigences qu'amènerait leur multiplication.

Il n'est pas nécessaire d'accumuler les chiffres pour démontrer combien l'administration des télégraphes s'est montrée avide de progrès et prompte à saisir les occasions de rendre fréquentes, faciles et sûres les relations privées qui réclament ses services.

Abstraction faite des dépêches officielles, les transmissions qui, en 1851, atteignaient à peine 9014 pour les besoins des particuliers, se sont élevées à 3213995 en 1867.

Au 1er janvier 1868, nous possédons 37151 kilomètres de lignes, représentant 112590 kilomètres de fils, c'est-à-dire, en prenant ce dernier élément comme terme de comparaison, près de deux fois autant que la Prusse ou la Russie, le triple de l'Autriche ou de l'Italie, enfin, trois fois le tour de la terre.

L'État n'a pas cherché une occasion de revenu pour le Trésor, dans les recettes du service télégraphique; il a voulu surtout ouvrir et étendre le débouché. Il s'est appliqué à créer des consommateurs, à s'avancer vers les besoins et à se porter au-devant d'eux pour leur offrir pleine satisfaction, avant même qu'ils ne se fussent manifestés et qu'ils eussent pour ainsi dire conscience de leur existence. Il en agit de même en ce moment.

En effet, en 1867, les recettes provenant des dépêches privées s'élèvent à 9 529 837 fr. 41 cent., et la valeur des dépêches officielles à 1 366 368 fr. 15 cent., ensemble 10 896 205 fr. 56 cent.

Les dépenses ordinaires ou extraordinaires s'arrêtent à 10 413 417 fr. 27 cent. L'État pourrait donc se contenter de cette situation, de nature à devenir plus profitable avec le temps; cependant, il prépare la diminution du tarif et il consacre une dépense extraordinaire de 4 millions, qui forme le complément de la présente loi, à l'amélioration ou à l'extension des lignes fondamentales du réseau, afin d'être prêt à répondre à la marée montante des dépêches qu'il est assuré de soulever ainsi.

Au moyen de ce crédit, le service atmosphérique de Paris sera complété, les lignes souterraines seront multipliées, et les fils des principales artères seront portés à un diamètre capable de rendre les transmissions plus promptes encore et plus sûres, même aux plus grandes distances.

Remarquons, en effet, que, pour le service spécial de Paris, la télégraphie électrique est remplacée par un nouveau système dont tout l'honneur revient à l'administration française. L'électricité

n'y est pour rien. Ce sont les dépêches elles-mêmes qui sont transportées et qui circulent sous terre, dans des tubes de fonte de 65 millimètres de diamètre. Un cylindre creux ou chariot contient quarante dépêches; dix chariots formant un convoi portent donc quatre cents dépêches. Le convoi, mis en place dans le tube, y est poussé par l'air comprimé qu'un appareil condense incessamment à deux atmosphères. Il parcourt 1 kilomètre par minute, vitesse d'un train express de chemin de fer, s'arrêtant à chaque station, pendant une minute et demie, pour déposer ou recevoir les dépêches qui la concernent.

C'est ainsi que tous les progrès s'enchaînent. En amenant à Paris des eaux abondantes, on a permis à l'industrie de créer à leur aide des moteurs spéciaux toujours en action qui fournissent la force à un prix modéré. Un vaste réseau d'égouts facilement accessibles, largement aérés, propres et sains, permet d'établir sans dépense extraordinaire, un système de tuyaux métalliques reliant tous les quartiers, d'une surveillance exacte et d'un entretien peu coûteux. Ces conditions avantageuses, habilement exploitées par l'administration des télégraphes, lui ont donné l'occasion de concevoir et de créer cette organisation spéciale qui, pour un service incessant comme celui de Paris, devient à la fois plus économique et plus prompte que l'électricité elle-même.

Mais ce n'est là qu'un cas particulier. Dès qu'on sort de Paris, il n'est plus question de télégraphie atmosphérique, la télégraphie électrique reprend sa supériorité et fonctionne seule, sous quatre formes que l'administration française, partant d'es-

sais plus ou moins rudimentaires, a eu la patience d'étudier dans tous leurs éléments, et le plus souvent l'honneur de rendre pratiques en faisant intervenir dans la construction et dans l'emploi des appareils, les lumières de la science la plus exacte et les habitudes d'ordre et de régularité qui caractérisent tous les grands services du pays.

Les quatre systèmes qui sont restés, à divers titres, en possession des bureaux de la télégraphie électrique, se recommandaient par des qualités spéciales qui ont conduit à les faire marcher concurremment jusqu'à ce que l'usage lui-même eût définitivement fait connaître les préférences du public.

Le plus ancien de tous, l'appareil à cadran, que chacun peut voir fonctionner dans les gares de chemins de fer, n'exige aucune étude préalable pour être manœuvré. Sa simplicité le recommande, mais l'erreur commise dans la transmission des signaux qui y sont figurés par le mouvement d'une aiguille, ne laissant aucune trace, les responsabilités des agents intermédiaires entre le départ et l'arrivée de la dépêche sont le plus souvent impossibles à préciser.

Dans l'appareil Morse, l'électricité, envoyée du bureau de départ, écrit la dépêche au bureau d'arrivée, en signes conventionnels, sur une bande de papier préparée et au moyen d'une action chimique qui lui obéit.

L'appareil Caselli supprime l'usage de ces signes conventionnels dont l'emploi exige une étude préalable, oblige à traduire chaque dépêche et rend quelques erreurs inévitables; il donne une reproduction autographique des dépêches; il

transmet fidèlement l'écriture même et la signature du correspondant. Mais ce luxe de fidélité ne lui a pas assuré la préférence exceptionnelle du public.

C'est l'appareil Hughes qui offre jusqu'ici le type le plus parfait des mécanismes destinés à la transmission électrique des dépêches. L'électricité y est économisée avec raison, car elle coûte cher lorsqu'elle doit agir à de grandes distances. Son emploi dans cet appareil se borne à régler l'action des reproducteurs purement mécaniques placés à chacun des bureaux et qui, commandés par elle, y impriment les dépêches avec une rapidité qui tient du prodige. Le destinataire reçoit donc, sans traduction, sans copie intermédiaire, la dépêche imprimée telle qu'elle sort de l'appareil. Les erreurs, s'il en est commis, demeurent donc à la charge du bureau expéditeur.

Le télégraphe à cadran n'est plus employé pour le service public. Les télégraphes Morse et Caselli passent quinze dépêches à l'heure ; le télégraphe Hughes en débite quarante dans le même temps.

Multiplier ces moyens de communication instantanés qui, pour le commerce, sont la vie des affaires, qui, pour les familles, adoucissent les séparations, et qui permettent à l'administration publique de résoudre les difficultés au moment où elles se manifestent et de transmettre les ordres à l'heure précise de leur exécution, c'est une des forces de la civilisation moderne. Mettre à la disposition du commerçant le plus modeste ces moyens prompts d'information dont les maisons de banque les plus puissantes pouvaient seules disposer autrefois, offrir au plus humble des ci-

toyens des courriers infiniment plus rapides que ceux dont les princes se réservaient jadis l'usage exclusif, c'est l'honneur et la dignité de notre temps et de notre état social. Les découvertes de la science semblent inachevées aujourd'hui, tant qu'elles n'ont pas été mises au service de tous, et elles ne jouissent de leur complet éclat que lorsque l'humanité tout entière en tire profit. (*Très-bien! Très-bien!*)

Que le Senat s'associe donc par ses votes à cette action patiente, mais énergique, à cette persévérance prudente mais ferme, qui conduit l'administration vers le but qu'elle s'est désigné. D'un instrument merveilleux, dont l'usage semblait réservé aux plus riches, elle fera bientôt un moyen de communication des volontés, des besoins, des intérêts et de la pensée à l'usage des moins favorisés.

A l'époque où la télégraphie électrique à ses débuts étonnait le monde par la rapidité de ses communications, on se demandait s'il était prudent de laisser entre les mains du public la libre disposition d'un instrument dont les partis pouvaient faire un dangereux emploi. On doutait que, pour les besoins du commerce et pour la facilité des relations sociales, ce nouvel organe fût bien nécessaire, et la poste semblait suffire à la transmission des ordres et des nouvelles.

L'expérience a prouvé que le mal qu'on redoutait ne se produisait pas, et que le bien dont on doutait était cent fois dépassé. C'est ce bien qu'il s'agit d'accroître et de répandre encore et dont le Gouvernement de l'Empereur veut faire partager le bénéfice à tous les éléments de la population.

Votre commission, convaincue de la haute et morale utilité d'une mesure qui ne réserve à personne, mais qui étend de plus en plus à tous les bienfaits d'une civilisation perfectionnée, a l'honneur de proposer au Sénat de décider :

1° Qu'il ne renvoie pas la loi au Corps législatif, pour une seconde délibération;

2° Qu'il ne s'oppose pas à sa promulgation. (*Mouvement général d'approbation.*)

Le Sénat décide qu'il sera passé immédiatement à la délibération.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture du texte de la loi, insérée au procès-verbal du 9 juin.

Personne ne demandant la parole, il est procédé au vote sur la question de savoir si la loi sera soumise à une nouvelle délibération du Corps législatif.

Le Sénat se prononce négativement.

Le scrutin est ensuite ouvert sur la promulgation, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants.	87
Bulletins blancs.	87

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle le rapport sur la loi qui approuve les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

La parole est à M. Le Verrier.

MM. Gaudin et Heurtier, conseillers d'État, commissaires du Gouvernement sont présents.

M. Le Verrier, *rapporteur*.

Messieurs les Sénateurs,

Sous l'impulsion du Gouvernement de l'Empereur, la France poursuit la construction de ses voies ferrées avec une activité croissante. Elle sait qu'à l'achèvement de ce grand travail est lié le développement de sa richesse et de sa puissance ; et qu'ainsi ce n'est pas seulement d'une entreprise commerciale ou industrielle qu'il s'agit, mais aussi d'une œuvre patriotique.

Dans la période de 1850 à 1860, il a été ouvert en moyenne chaque année 642 kilomètres de voies ferrées. De 1860 à 1867, cette moyenne s'est élevée à 900 kilomètres. En l'année 1867 même, 1200 kilomètres ont été ouverts. Quel est le résultat présent de tant d'efforts ?

A la fin de l'année 1850, 3000 kilomètres étaient en exploitation, 1704 concédés restaient à terminer.

Dix ans après, au 31 décembre 1860, 9420 kilomètres sont exploités, 6931 concédés se construisent.

A cette époque, la réforme économique rendait plus nécessaire de hâter la construction du réseau afin d'assurer à notre commerce et à notre industrie les moyens de transport les plus prompts et les moins dispendieux. De nouvelles lignes furent concédées.

A la fin du mois d'avril de l'année actuelle

1868, 15 750 kilomètres sont en exploitation et 4798 restent à exécuter. Lorsque le travail des voies actuellement concédées sera achevé, le réseau français comprendra donc 20 548 kilomètres.

Mais ce n'est pas assez.

Ce réseau s'étend en effet sur 534 000 kilomètres carrés, et il est destiné à desservir trente-huit millions d'habitants, tandis que, pour 314 000 kilomètres carrés de superficie et trente millions d'habitants, la Grande-Bretagne et l'Irlande ont un réseau de plus de 22 000 kilomètres de développement.

Aussi, lorsqu'on jette un coup d'œil sur la carte générale de nos chemins de fer, aperçoit-on de vastes contrées qui en sont encore privées. Partant de la capitale, ces chemins rayonnent aujourd'hui dans toutes les directions vers nos frontières maritimes et continentales; mais comme ils vont en divergeant, ils s'éloignent beaucoup les uns des autres à leurs extrémités; et c'est là qu'ils laissent, sans les desservir avantageusement, des contrées déjà riches et que l'intérêt du pays exige qu'on rattache au réseau général. Il faut bien remarquer, du reste, que si nous avons relativement moins de voies ferrées que tel autre pays, c'est l'étendue même de notre territoire qui en est la cause, comme aussi la moindre densité de notre population. Là où l'agriculture est moins développée, où les établissements industriels sont plus resserrés, on a pu réaliser rapidement les voies de circulation propres à porter de suite l'industrie à son apogée. Avec le temps, la France continuera à voir grandir sa puissance agricole, commerciale et industrielle, en raison des ressources

variées du sol, de l'activité nationale, de l'étendue du territoire et des avantages d'une double situation maritime et continentale.

Le Gouvernement de l'Empereur propose aujourd'hui aux grands corps de l'État un nouveau développement du réseau général. Par des traités passés avec les six grandes compagnies de chemins de fer, et qui font l'objet de six projets de lois, il leur concède 1464 kilomètres de lignes nouvelles à construire, dont 803 définitivement et 661 à titre éventuel.

Par une septième loi, dix-sept autres lignes, d'une étendue totale de 1781 kilomètres, sont classées. Le Gouvernement est autorisé à les entreprendre.

Ces nouvelles concessions porteront à 23 793 kilomètres le réseau total de nos chemins de fer.

Mais ce ne sera point encore assez. Et nous faisons dès à présent cette remarque, afin qu'on se hâte dans la construction des 8000 kilomètres restant à exécuter.

Ces divers projets de lois viendront successivement devant le Sénat. La concession faite à la compagnie de l'Ouest se présente la première: c'est celle dont nous avons à vous entretenir. Elle comprend :

1° Une ligne de Saint-Lô à Lamballe, sur la ligne de Rennes à Brest, en passant par Coutances, Avranches et Dol;

2° Une ligne de Sablé à Chateaubriant;

3° Une ligne de Laval à Angers.

Ces lignes, toutes trois d'une extrême urgence, sont concédées à titre définitif.

I. — *Ligne de Saint-Lô à Lamballe.*

La jonction des deux grands ports de Cherbourg et de Brest est réclamée depuis longtemps au nom d'intérêts divers et considérables. Au point de vue militaire, ces deux arsenaux se complèteront et se défendront l'un par l'autre. Ils fourniront le moyen de protéger cette longue ligne de côtes si exposées qui, partant de Brest, comprend Saint-Brieuc, Saint-Malo, Granville et s'étend jusqu'à la pointe de la Manche. Sous le rapport commercial, le nouveau chemin donnera satisfaction aux intérêts de cette riche contrée qui s'étend entre le Cotentin et la Manche; il vivifiera le port de Granville et fournira de précieuses ressources à l'agriculture de la Bretagne.

Il ne faut pas s'étonner si la direction éventuelle de cette importante voie a été l'objet de compétitions ardentes et soutenues entre des pays riches et fertiles. A l'extrémité nord, on demandait avec équité le prolongement du tronçon qui s'arrête en ce moment à Saint-Lô. Les intérêts de ce chef-lieu ont reçu leur satisfaction puisque Saint-Lô est le point de départ de la ligne actuelle. Mais alors les fertiles contrées qui, à huit ou dix lieues de là, avoisinent la mer, se trouveraient déshéritées au point de vue commercial, en même temps qu'elles resteraient exposées aux coups de l'ennemi. La défense de Cherbourg lui-même ne serait pas suffisamment assurée, et les départements de la guerre et de la marine, d'accord avec les populations, réclamaient une ligne directe de Sottevast (Cherbourg) à Coutances. Cette ligne, dans l'opinion du Gouvernement, doit effectivement

être classée. Elle est comprise parmi les dix-sept lignes faisant partie du projet de loi général. Nous devions signaler cette situation au Sénat dont une des attributions est de veiller à tout ce qui intéresse la défense de nos frontières. On doit désirer que la ligne de Sottevast à Coutances s'exécute par préférence et dans le plus bref délai. Il importe qu'on puisse arriver par cette seconde voie jusqu'au fond de la péninsule où se trouve Cherbourg; on craindra moins alors de voir, à un moment critique, la première ligne coupée ou inondée.

Les deux lignes de Saint-Lô et de Sottevast aboutissant à Coutances, il n'y a plus à partir de cette ville qu'un chemin. Il remonte la vallee de la Sienne et court vers Avranches, le projet de loi réservant la question du passage par Granville. Le commerce de ce port représente que, lorsqu'on établit au nord un chemin spécial pour la défense du littoral, on ne saurait laisser de côté Granville, le septième port de France, auquel on arriverait par des altitudes qui n'excéderont pas 62 mètres, tandis qu'il faudrait, dans une autre direction, s'élever à plus de 130 mètres. La dépense est la même dans tous les cas, et les départements de la guerre et de la marine insistent fortement en faveur de Granville. On vient d'exécuter en face de ce port, dans l'île de Chausey, des travaux de défense considérables pour la protection de la grande rade comprise entre Cancale et Granville. On sait l'établissement formidable des Anglais à Aurigny. D'un autre côté, ce n'est pas l'avantage de quelques voyageurs administratifs ou judiciaires, allant d'une ville à une autre, qui constitue l'intérêt sérieux du pays au point de vue

agricole et commercial. Ce dont il a besoin, c'est d'une communication rapide avec les ports pour l'exportation de ses produits et l'importation des matières premières, notamment les charbons. Granville, en communication directe avec le nord de la Manche par Coutances, avec Paris par Flers, avec la Bretagne par Avranches, verra par l'industrieuse activité de ses habitants se renouveler cette prospérité qui importe à un pays dont il est le grand port commercial. Une décision prise en Conseil d'État statuera sur ces graves intérêts.

D'Avranches, à Pontorson, à Dol, nulle difficulté.

Mais de Dol gagnera-t-on directement Dinan, puis Lamballe, ou bien empruntera-t-on le chemin de Dol à Saint-Malo pour, de ce port, gagner Lamballe par Plancoët? C'est encore un point réservé à un règlement d'administration publique et sur lequel votre commission ne pourrait émettre un avis, car s'il n'y a que des questions d'intérêt général à considérer pour Granville aux abords duquel le chemin sera toujours couvert par les hauteurs qui bordent la mer, on objecte contre la direction par Saint-Malo qu'il faudrait ensuite passer la Rance sur un pont viaduc de 540 mètres de longueur, de 48 mètres de hauteur à partir des fondations, exposé aux coups de l'ennemi. Ces considérations sont exclusivement du ressort de la guerre et de la marine.

Nous en avons dit assez pour faire ressortir l'intérêt de cette ligne.

II. — *Ligne de Sablé à Chateaubriant.*

La ligne de Sablé à Chateaubriant est également

fort importante à deux points de vue. La vaste enceinte comprise entre les chemins de fer joignant Rennes, Redon, Savenay, Nantes, Ancenis, Angers, Sablé, Le Mans, Laval et Vitré est aujourd'hui dépourvue de voies transversales. Il importe d'en établir, et c'est un premier intérêt auquel satisfait le chemin de Sablé à Nantes. Car si la concession faite à la compagnie de l'Ouest, et sur laquelle nous avons à statuer, s'étend seulement jusqu'à Chateaubriant sur un parcours de 85 kilomètres, le reste de la ligne, Chateaubriant à Nantes, est concédé à la compagnie d'Orléans par l'une des conventions qui vous seront soumises.

Or, cette voie de Sablé à Nantes se rapporte à un grand intérêt : elle donnera un moyen de correspondre en tout temps avec Nantes par les hauts pays, et d'échapper ainsi aux inconvénients du chemin de la Loire qui, trop souvent et dans les dernières inondations encore, a été coupé. On arrivera alors directement à Nantes en quittant la ligne de la Bretagne au Mans et suivant la ligne de Sablé, Château-Gontier, Chateaubriant et Nantes.

Il est vraisemblable que la concession faite à la compagnie de l'Ouest s'accroîtra ultérieurement des 40 kilomètres nécessaires pour joindre Chateaubriant au chemin de Rennes à Redon, et un peu en avant de cette dernière ville. On obtiendra ainsi, dans la route par laquelle on parvient aujourd'hui à Vannes et Lorient, un raccourcissement considérable.

III. — *Ligne de Laval à Angers.*

Reste la ligne de Laval à Angers. Elle est nécessaire pour combler la lacune qui sans cela existerait entre les deux lignes concédées, Caen, Flers, Laval d'une part, et Angers, Niort, Bordeaux, de l'autre. On ne peut laisser subsister une pareille interruption entre des pays de production agricole et de richesse industrielle.

La dépense totale des trois lignes à construire est évaluée à 138 millions, au prix de 400 000 fr. le kilomètre. Sur cette somme, l'État fournit à la compagnie une subvention de 50 millions ; et ainsi les charges de la construction se répartissent comme il suit :

	Longueur.	Subvention de l'État.	A la charge de la compagnie.
	kilomètres	millions	millions
Saint-Lô—Lamballe . .	175	26	44
Sablé — Chateaubriant. .	85	12	22
Laval — Angers.	85	12	22
Totaux. . .	345	50	88

La subvention de l'État, proportionnellement inférieure à celle accordée en 1863, est fixée à forfait et acceptée par la compagnie ; l'article 2 stipule qu'elle comprend le montant des subventions qui seraient fournies, soit en terrains, soit en argent par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés. Ces subventions viendraient donc en diminution de celle allouée par l'État, s'il n'y avait lieu de craindre qu'en l'état des choses, cette ressource ne doive être consi-

dérée comme illusoire. L'État se réserve au surplus le droit de substituer, au payement de la subvention stipulée, la mise à exécution de la loi de 1842, c'est-à-dire la livraison à la compagnie des terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins et de leurs stations ainsi que des maisons des gardes. L'option qui sera faite devra être notifiée à la compagnie avant le 1er juin 1870.

A l'égard de la somme de 88 millions laissée à la charge de la compagnie, elle viendra en augmentation du capital garanti. On considère cette somme comme étant un *maximum ;* les dépenses réellement effectuées et admises par la commission du contrôle participeront seules à la garantie d'intérêt.

La nouvelle convention passée avec la compagnie de l'Ouest est toutefois plus complexe: elle reprend et rectifie les conventions faites antérieurement, en 1863, pour l'ancien réseau d'une part et pour le nouveau surtout.

La compagnie a en effet exposé que par des motifs qui n'avaient point été prévus même en 1863, elle a été et sera encore entraînée, pour subvenir aux nécessités des constructions et au développement des services, à des dépenses plus considérables que celles qu'on avait fixées. Elle se trouverait placée ainsi dans une situation périlleuse si l'on ne faisait rentrer ces dépenses supplémentaires dans les conditions du capital garanti, capital qui, en 1863, avait été fixé à 570 millions pour le nouveau réseau.

Les excédants de dépenses, qui eussent sans doute été compris dans le capital garanti si on les avait prévus dès l'origine, sont dûs à diverses causes.

Les terrains ont sur plusieurs lignes coûté beaucoup plus qu'on ne l'avait supposé dans les devis sur lesquels les concessions avaient été faites. Ceci peut être un inconvénient de la loi d'expropriation que nous n'avons pas à discuter ici et dont nous sommes forcés d'accepter les conséquences.

L'exposé des motifs nous apprend que les frais de premier établissement se sont trouvés considérablement accrus par le report, pendant plusieurs années, de la différence qui existe entre l'intérêt et l'amortissement des dépenses réalisés par la compagnie et le produit net des sections exploitées. La dépense kilométrique de onze lignes aurait ainsi été augmentée en moyenne de plus de 90 000 fr. Cet accroissement du capital engagé par une dépense improductive, et s'élevant presqu'au tiers de la dépense réelle, paraît considérable. On ne peut sans doute éviter entièrement cet inconvénient : du moins importe-t-il qu'on le restreigne dans les limites les plus étroites, et telle est la ferme intention de l'administration.

L'accroissement du nombre des voyageurs et des marchandises oblige à poser sur certaines lignes une seconde voie.

L'augmentation du matériel roulant en est une conséquence, et il en est de même du développement indispensable de certaines gares qui ne peuvent suffire au mouvement des marchandises.

Ces questions diverses ont été soumises à l'examen scrupuleux d'une commission spéciale. Pour les dépenses déjà faites, on a admis, à l'avantage de la garantie, celles qui bien évidemment n'étaient incombées à la compagnie que par les nécessités du service.

A l'égard des dépenses supplémentaires à exécuter sur la partie du nouveau réseau concédé en 1863, on a reconnu qu'elles pourraient s'élever à la somme de 61 millions. Ces dépenses additionnelles devant être la conséquence de faits ultérieurs et de nécessités nouvelles, il convient qu'elles ne soient pas réalisées avant que ces faits ne se produisent, et que, par conséquent, elles ne viennent s'ajouter au capital garanti qu'au fur et à mesure que la nécessité en aura été constatée. A ce point de vue, et pour ne pas augmenter prématurément les charges de l'État, il a paru utile de stipuler qu'un délai de dix années, à partir du 1er janvier 1868, serait laissé à la compagnie pour exécuter les travaux supplémentaires, et que, de plus, ces travaux ne pourraient être entrepris que sur des projets préalablement approuvés par le Gouvernement, qui sera toujours ainsi à même de constater la réalité des besoins auxquels il s'agira de pourvoir.

En conséquence, le capital garanti pour le nouveau réseau est dès à présent fixé à 719 millions, savoir :

Capital garanti par la convention de 1863, 570 millions.	570 000 000
Capital déjà employé en excédant pour la construction et l'exploitation des lignes concédées antérieurement, 61 millions.	61 000 000
Capital pour la construction des trois nouvelles lignes comprises dans la présente convention, 88 millions.	88 000 000
Total. . . .	719 000 000

En ce qui concerne les dépenses nouvelles à effectuer sur les lignes concédées en 1863, pour la pose d'une seconde voie, l'accroissement du matériel, l'agrandissement des gares, il a été reconnu qu'on pourrait être en dix ans entraîné à une nouvelle dépense d'environ 124 millions. Or, il a été admis que ces dépenses viendraient en accroissement du capital garanti, mais sous la réserve expresse que chaque travail ne sera fait qu'après autorisation du Gouvernement donnée par décret, rendu en la forme des règlements d'administration publique, et sans que l'ensemble de ces dépenses puisse en aucun cas excéder la somme de 124 millions; en sorte que le maximum du capital garanti ne puisse s'élever au delà de 843 millions.

Par l'article 9 de la convention, la compagnie s'engage à réduire de 13 kilomètres la distance soumise au tarif, pour les voyageurs, ainsi que pour les marchandises en provenance des sections de chemins de fer de Dieppe ou d'Amiens à Étaimpuis et à destination des sections de Motteville au Havre et à Fécamp et réciproquement. On consent ainsi à ne pas faire payer aux voyageurs et aux marchandises le prix d'un détour inutile, mesure digne d'approbation. On eût pu accorder la même faveur sur un autre point aux marchandises en provenance du sud de la gare de Coutances et à destination de la gare de Carentan, marchandises exportées en Angleterre. La distance de ces deux gares, par la voie ordinaire, n'est, en effet, que de 34 kilomètres, tandis que la ligne ferrée en parcourra 60. L'administration et la compagnie trouveront ultérieu-

rement l'occasion de généraliser la mesure prise sur le chemin d'Amiens au Havre.

En vous proposant, messieurs les Sénateurs, de donner votre haute approbation à l'ensemble des projets inspirés au Gouvernement de l'Empereur par sa sollicitude éclairée pour les grands intérêts du pays, votre commission n'éprouve qu'une crainte, c'est que la durée de l'exécution ne réponde pas complétement aux vœux des populations. Pour achever les 345 kilomètres nouveaux et les 391 qui lui restent à livrer sur les anciennes concessions, dix années sont laissées à la compagnie qui ainsi ne fournirait que 74 kilomètres par an au lieu des 168 qu'elle a construits annuellement pendant les cinq dernières années. Mais il n'est pas douteux que ce délai n'est qu'un maximum que l'administration entend ne pas dépasser et qu'elle abrégera autant que cela lui sera possible sans compromettre le crédit général de l'État. C'est l'honneur du Gouvernement de l'Empereur d'avoir rendu la France exigeante pour tout ce qui intéresse sa prospérité et sa puissance!

Votre commission a l'honneur de vous proposer de décider :

1° Qu'il n'y a pas lieu de renvoyer la loi relative aux chemins de fer de l'Ouest à une deuxième délibération du Corps législatif;

2° Qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à sa promulgation.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture de la loi, dont le texte a été inséré au procès-verbal du 9 juin.

M. Michel Chevalier. Le rapport que notre honorable collègue, M. Le Verrier, vient de lire soulève un certain nombre de questions, et je demanderai, conformément à l'article 11 du règlement, qu'il soit imprimé et distribué, de manière à ce que nous puissions en faire la base d'une discussion sérieuse.

M. le Président. Le rapport sera imprimé et distribué, et la discussion aura lieu à huitaine. Vous n'avez pas d'objection, monsieur Chevalier?

M. Michel Chevalier. Comme le Sénat le désirera.

M. le Président. La discussion aura lieu mardi prochain.

L'ordre du jour appelle la délibération sur les conclusions d'un rapport présenté par M. Gouin, dans la séance du 12 juin, sur la pétition n° 580, relative aux plaintes formulées par les négociants et fabricants de Roubaix contre les traités de commerce.

La commission a conclu à l'ordre du jour.

La parole est à M. Lefebvre-Duruflé.

M. Gaudin, conseiller d'État, est présent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. Lefebvre-Duruflé. Messieurs les Sénateurs, dans la séance générale du 12 de ce mois, en demandant que le Sénat voulût bien ne pas passer immédiatement à l'ordre du jour sur la pétition qui lui a été présentée par cent cinquante-neuf négociants et fabricants de Roubaix, mon intention n'a point été de prendre occasion de cette péti-

tion pour rouvrir dans cette assemblée le débat si étendu et si approfondi qui, pendant neuf séances consécutives, a absorbé l'attention du Corps législatif et de tout ce qui s'occupe en France de commerce et d'industrie.

Si le rapport sur la pétition des négociants et des fabricants de Roubaix n'eût pas été produit, conformément du reste à l'ordre du jour, à la fin d'une séance, je me serais, pour ma part, contenté de présenter quelques-unes de ces observations, qui, sans entraîner le changement des conclusions que la force des choses impose parfois à vos commissions, en modifie, en tempère ou en explique la portée.

Pour que la pétition de la ville de Roubaix ne passât pas devant vous confondue avec ces pétitions d'un intérêt frivole ou restreint auxquelles vous ne refusez pas cependant ni votre examen, ni votre attention, il m'a fallu recourir à la forme un peu solennelle de la demande d'impression du rapport de notre honorable collègue, M. Gouin, et de celle d'un jour spécial pour la discussion de la pétition elle-même.

La gravité des formalités ne changera cependant pas la nature des observations que je me proposais de faire.

La première sera relative au retard qu'a éprouvé le rapport de la pétition des négociants de Roubaix.

Cette pétition, présentée au Sénat dès le 15 janvier dernier, au moment où la crise commerciale était la plus intense, au moment où il y avait un intérêt présent et pressant à rassurer et à encourager l'industrie, dont les rigueurs de l'hiver ac-

croissaient les souffrances, semblait appeler un rapport d'urgence.

A notre avis, il est fâcheux qu'un rapport plus prompt n'ait pas provoqué, dans le Sénat, le débat qui a eu lieu au sein du Corps législatif, et que nous n'ayons pas eu l'honneur d'obtenir du Gouvernement les déclarations si satisfaisantes qui en ont marqué la clôture.

Je sais qu'il y a, au sein du Sénat, deux courants d'opinions : l'un qui tend à laisser au Corps législatif la primeur des discussions importantes. Cette réserve peut, dans quelques circonstances, avoir sa raison d'être; mais il ne faut pas qu'elle soit poussée à l'excès et qu'elle ait pour conséquence une sorte d'effacement de notre corps.

Heureusement, l'autre courant, qui, nous regrettons de le dire, n'a pas prévalu pour la pétition de Roubaix, tout en étant pénétré, pour le Corps législatif, des égards que mérite le rôle important qu'il joue dans l'État, se montre plus jaloux de ne pas laisser amoindrir le nôtre, et semble moins disposé à dire à MM. les députés : *Tirez les premiers.*

M. LE PRÉSIDENT. Il ne faut pas voir là, monsieur Lefebvre-Duruflé, une question de prérogative. Le retard vient simplement de l'état de santé du rapporteur, qui n'a pu être prêt plus tôt.

M. LEFEBVRE-DURUFLÉ. Je ne crois pas, monsieur le Président; M. Gouin n'est pas malade depuis le mois de janvier ! Cela a dû tenir à d'autres circonstances qui ne nous ont pas été indiquées; et d'ailleurs, l'observation pourrait ne pas porter exclusivement sur cette pétition-là; elle est sus-

ceptible de s'étendre à quelques autres. J'en ai moi-même dont j'aurais désiré être autorisé à présenter le rapport.

M. LE PRÉSIDENT. Encore une fois, il est toujours bien d'éviter de soulever des questions de prérogative (*Assentiment*).

M. LEFEBVRE-DURUFLÉ. Ce n'est pas une question de prérogative; il n'y a pas de lutte avec le Corps législatif, nous marchons parallèlement.

M. LE PRÉSIDENT. Veuillez continuer, monsieur Lefebvre-Duruflé.

M. LEFEBVRE-DURUFLÉ. Quant au fond de la pétition, messieurs les Sénateurs, ne voulant pas rentrer dans un débat épuisé, j'en dirai peu de chose, car elle formule plutôt des vœux un peu vagues, qu'elle n'affirme des principes d'économie politique bien précis. La lecture de son texte m'a convaincu qu'il n'était pas possible à la commission de les appuyer, aujourd'hui surtout, par un renvoi.

Je ne ferai qu'une réserve en faveur des pétitionnaires de Roubaix. C'est, je le crois, un peu gratuitement que l'honorable rapporteur affirme qu'ils demandent que le Gouvernement vienne au secours de leur industrie, par la création de *primes de sortie*. Ils ont trop d'expérience des affaires pour demander des *primes de sortie* quand *les primes d'entrée* sont abolies. Ce qu'ils paraissent désirer, c'est le concours de l'État pour l'extension du commerce extérieur en lui-même; mais ils auraient dû préciser plus nettement ces moyens de concours.

Sous la réserve des observations que je viens d'avoir l'honneur de vous faire, messieurs les Sénateurs, je ne m'oppose pas aux conclusions de la commission.

Les pétitionnaires, en rapprochant leur pétition de l'état actuel des choses, accepteront l'ordre du jour avec résignation, et, nous nous en flattons même, avec un espoir fondé en des jours meilleurs que ceux de janvier.

Déjà les affaires industrielles, en présence des apparences d'une abondante récolte, ont repris un nouvel essor.

L'industrie et le commerce viennent de recevoir du Gouvernement des déclarations de nature à les rassurer, et à servir de base solide à leurs transactions.

« Le traité de commerce de 1860, a dit l'éloquent organe de la Couronne, ne sera point dénoncé. »

Mais,

« Il ne vivra plus désormais que d'année en année, et il pourra être discuté tous les ans, dans les Chambres.

« Le droit constitutionnel du Chef de l'État, en ce qui concerne les traités de commerce, sera respecté. »

Mais,

« Le Gouvernement marchera d'un pas prudent et modéré dans la voie où il est engagé. »

Mais,

« Il ne fera un pas qu'éclairé par la publicité

et par l'enquête sur les intérêts qu'il s'agira de régler entre les nations étrangères et la France. »

Mais,

« En ce qui concerne la réforme des tarifs de nos douanes, le Gouvernement s'adressera à la publicité, à la lutte, à la contradiction.... il fera appel au pouvoir législatif[1]. »

Il nous a semblé, messieurs les Sénateurs, qu'il était bon que ces déclarations, que ces engagements fussent inscrits dans vos procès-verbaux, à côté de l'ordre du jour prononcé sur la pétition de Roubaix. On ne peut trop les répéter à la France entière ; elle y trouvera un puissant encouragement pour reprendre avec énergie et avec sécurité les grandes luttes du travail.

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande plus la parole ?

M. LE BARON DUPIN. M. Michel Chevalier avait demandé la parole.

M. Michel Chevalier fait un signe de dénégation.

M. LE PRÉSIDENT. Monsieur de Butenval, vous vous êtes fait inscrire ; avez-vous l'intention de parler ?

M. LE BARON DE BUTENVAL. En effet, j'avais demandé la parole ; je comptais, à l'occasion de la pétition des fabricants de Roubaix, présenter au Sénat et au Gouvernement quelques observations

---

1. Discours de M. Rouher. — *Passim*. — Séance du 19 mai.

relatives au désir que manifestent les fabricants de Roubaix, d'obtenir pour leurs produits des primes à la sortie.

Ma pensée était d'examiner s'il n'y avait pas dans certaines parties de notre régime économique actuel, des faits qui autorisent l'expression de ce désir; s'il n'existe pas des primes pour certaines industries, et si le Gouvernement est bien en droit de les refuser aux uns quand il les accorde aux autres.

Je fais allusion ici à ce qu'on appelle le régime des acquits-à-caution qui ont été, au sein de cette assemblée, l'objet d'une discussion dont les souvenirs sont probablement présents à tous les esprits. Je comptais discuter les conditions nouvelles et exclusives qu'un règlement récent de M. le ministre du commerce a faites à ce régime; je comptais examiner si ces conditions nouvelles sont en conformité ou en contradiction d'abord avec la jurisprudence consacrée depuis trente-deux ans sur la matière, ensuite, avec les déclarations libérales et solennelles faites, il y a quelques jours, avec tant d'autorité, d'éclat et de succès, par le Gouvernement dans une autre enceinte; en troisième lieu, avec les précédents mêmes de la question, c'est-à-dire avec les résultats d'une enquête solennelle qui a pris six mois, avec le vote du comité consultatif qui l'a suivie, avec la première circulaire du ministre qui l'avait consacrée, et enfin avec le vote du Sénat, qui lui avait donné une consécration nouvelle.

Enfin j'aurais examiné si ce nouveau règlement du ministre du commerce était en harmonie ou en contradiction avec les besoins économiques

actuels, et si des mesures restrictives correspondaient à la crise de plénitude et d'encombrement dont se plaint le marché métallurgique..

Mais, d'une part, M. le ministre du commerce, que je serais forcé de mettre continuellement en cause, retenu, dans ce moment, par ses devoirs, dans une autre enceinte, n'est point parmi nous, et je n'ai pas coutume de prendre à partie un absent.

D'autre part, quelques-uns de mes collègues m'ont fait remarquer, et je me suis facilement rendu à leur avis, qu'une circonstance plus favorable, plus naturelle et prochaine s'offrait à moi de soumettre au Gouvernement et au Sénat les observations économiques et politiques que je voulais lui présenter. J'ajourne donc mes observations à la discussion qui s'ouvrira sur le rapport de l'honorable comte de Casabianca, à propos du projet de loi des douanes, et je renonce à la fois à la parole et au projet que j'avais de proposer au Sénat de renvoyer au ministre d'État et au ministre du commerce la pétition de MM. les fabricants de Roubaix.

M. Gaudin, *commissaire du Gouvernement.* Messieurs les Sénateurs, en l'absence de M. le ministre des travaux publics, retenu effectivement au Corps législatif par l'importante discussion de la loi sur les chemins de fer du Midi, j'ai reçu les ordres du Gouvernement, et j'étais prêt à répondre, tant aux observations de l'honorable baron de Butenval qu'à toutes celles qui pourraient être produites à l'occasion des pétitionnaires de Roubaix.

Je crois même nécessaire, après ce qui vient d'être dit par l'honorable sénateur, au sujet des acquits-à-caution, de déclarer au Sénat, comme j'y suis autorisé, que dans cette question, et notamment dans la circulaire du 11 avril dernier, et dans le règlement qui y est annexé, il n'a été rien fait qui ne soit parfaitement conforme au droit, à la justice, et aux véritables intérêts du pays.

M. LE BARON DE BUTENVAL. J'ai dit pourquoi j'ajournais le débat. Non seulement je l'accepte, mais j'en indique à l'avance l'occasion.

M. LE PRÉSIDENT. M. le baron Dupin a la parole.

M. LE BARON DUPIN. Messieurs les Sénateurs, lorsqu'il s'agit d'une des villes les plus industrieuses qu'il y ait en France, d'une population considérable, abondante en citoyens qui ont été ses créateurs, d'un nombre considérable de fabrications diverses, poursuivies avec succès à travers des difficultés infinies, il me semble qu'on ne devrait pas les accueillir par cette éternelle et banale proposition d'ordre du jour infligée aux réclamations qu'ils nous ont adressées il y aura bientôt six mois. Il le faudrait même lorsque les réclamants se seraient trompés. Pour vous montrer les choses d'une manière familière et saisissante, je voudrais bien savoir ce que vous diriez d'un médecin que vous iriez consulter en lui disant : « Docteur, j'éprouve au fond de mes entrailles des douleurs par trop réelles, mais que je ne sais pas comment vous expliquer. » Si le mé-

decin répondait avec un orgueil superbe : « Ah! vous ne savez pas comment vous expliquer! sortez de mon cabinet; dans six mois vous reviendrez, et si vous n'êtes pas guéri, nous verrons. »

L'Esculape qui se conduirait de la sorte ne passerait pas une année sans perdre complétement sa clientèle. Voilà ce qu'on vous propose pour les malades de Roubaix (*Hilarité*).

Je me hâte d'entrer en matière. Depuis l'année 1860, il s'est passé deux événements considérables dans l'univers industriel : d'un côté, c'est le traité de commerce entre la France et l'Angleterre, traité que je n'entends pas ici discuter ni mettre en cause; de l'autre côté, c'est la révolte des provinces méridionales de l'Union américaine, révolte qui tout à coup a fait cesser presque complétement l'immense production du coton. Il en est résulté d'abord une énorme perturbation dans cette industrie, la plus riche entre toutes celles qui produisent l'opulence de la Grande-Bretagne. En peu de temps il s'est fait sentir une violente réaction ; mais la réaction a été sur toutes les autres fabrications textiles employant le lin, le chanvre, la jute, la laine et même la soie; chacune d'elles s'est efforcée de suppléer à ce qui manquait pour vêtir le genre humain.

La ville de Roubaix s'est empressée de prendre part à ce mouvement; et, pour beaucoup de genres nouveaux, elle y a trouvé de grands avantages. Mais il est aussi d'autres cas où les souffrances ont été considérables. Ne croyez pas d'ailleurs que les revers et les pertes aient été subis seulement en France ; ils ont été plus grands encore en Angle-

terre, et jusque dans l'Inde. Je puis citer Bombay, que la pléthore a presque suffoquée.

Pour ne parler que des lieux éprouvés par la disette du coton, je citerai la province du Lancastre, où 500 000 habitants industrieux se sont trouvés privés presque entièrement de travail textile; il a fallu que la munificence nationale vînt au secours de leur misère, et qu'il se formât une immense souscription présidée par l'homme illustre qui naguère était premier ministre et qui, comme seigneur du Derbyshire, limitrophe du Lancastre, a souscrit généreusement pour 500 000 fr. de sa fortune privée, afin d'assurer la subsistance des ouvriers, de leurs femmes et de leurs enfants. Je le dis à son honneur, à présent qu'il n'est plus qu'une espèce de lord Chatham en disponibilité de vieillesse et de gloire. Il y a dans cet acte une des belles choses que toutes les nations doivent honorer.

Messieurs les Sénateurs, je ne me perdrai pas dans les détails, je voudrais simplement soumettre à votre attention un fait, un seul, qui laissera dans vos esprits une impression profonde.

L'industrie du coton est devenue pour l'Angleterre à ce point prépondérante que, lorsqu'on la compare à la même industrie vivement pratiquée en France et non sans mérite dans plusieurs villes, à Roubaix, à Mulhouse, à Saint-Quentin, à Tarare, en Normandie et dans beaucoup d'autres endroits, on constate que la valeur totale des cotons ouvrés que l'Angleterre a vendus à l'univers dans la dernière année dont nous possédions les comptes détaillés, 1866, est égale à vingt et une fois ce que la France a vendu dans la même année à toutes les nations.

Si maintenant, d'une part, vous ôtez du chiffre total des exportations britanniques la valeur du coton fabriqué ; si vous faites la même opération pour la France, vous trouverez un fait digne de vous surprendre : les exportations de la France, pour le total des produits autres que le coton, surpassent celles de l'Angleterre. Par conséquent, nous soutenons parfaitement bien la lutte dans cette seconde et vaste partie, tandis que, d'un autre côté, notre infériorité cotonnière vis-à-vis des trois royaumes britanniques est celle à peine croyable de 1 à 21.

Je n'admets pas que pour ces dernières industries, quand la lutte est si fructueusement et si habilement soutenue par la France, du côté de la véritable industrie cotonnière, toutes circonstances étrangères mises de côté, la France puisse ne présenter qu'une force productive dans le rapport lilliputien de 1 à 21 !

Non, ce n'est pas à l'industrie qu'il faut s'en prendre, et nous devons en signaler la cause.

Les Anglais ont un genre de mérite commercial très-singulier et, selon moi, très-éminent. Ils étudient avec un soin extrême chez les différentes nations ce qui peut séduire au premier coup d'œil, obtenir le débit immédiat, et, le débit accompli, ils se rient des conséquences tardives. Ils ont donc pensé que s'ils parvenaient à faire des tissus cotonniers de qualité très-inférieure, par la valeur moyenne de tous ces tissus, depuis les plus beaux piqués, depuis la percale la plus fine jusqu'aux tissus les plus communs, même à présent que le prix de la matière première est plus du double de ce qu'il était en 1860, ils pouvaient livrer ces pro-

duits à 50 et quelques centimes le mètre courant. Or, dans les temps de la plus grande abondance des matières premières, et par conséquent de la prospérité de cette industrie, en 1860, ils livraient les mêmes produits pour 35 centimes en moyenne le mètre courant, et les produits d'une qualité inférieure à moins de 30 centimes le mètre. Mais ils en donnent à l'univers, comme dit le peuple, pour son argent, pour ses centimes. Voici comment ils s'y prennent.

Ils imaginent de former leurs fils avec une faible torsion, presque sans compression, et de tisser de manière à laisser de très-grands jours entre les différents fils. Ensuite, avec l'habileté de ce qu'on nomme les apprêts, en recourant aux matières glutineuses et au sulfate de chaux, au plâtre dont nous nous servons pour blanchir le papier, non-seulement ils blanchissent leurs tissus, mais ils remplissent les interstices des fils de la chaîne et de la trame. Le tout paraît très-étoffé, quand on le présente au déballage ; mais si vous voulez porter de pareilles produits au delà d'un certain temps, toujours bien court, et que vous vouliez laver de semblable linge, croyez-vous que vous retrouverez l'aspect flatteur de votre tissu ? Détrompez-vous. Ce linge manifeste une détérioration complète. Dans beaucoup de pays, l'imprévoyant consommateur se dit : « Cela m'est égal, je le porterai tant qu'il conservera quelque chose de son premier aspect ; je ne le laverai pas, — il y a beaucoup de nations arriérées qui font peu de cas du lavage ! — au total, j'en aurai pour mon argent. »

C'est ainsi que nos rivaux en industrie sont parvenus à vendre une quantité de mètres courants si

grande que, dans une seule année, si ces tissus étaient mis bout à bout, il faudrait faire soixante fois le tour de la terre pour en représenter la longueur totale!

Chose remarquable! en France, cette qualité si voyante et si médiocre n'a pas pu prendre faveur; le consommateur vraiment judicieux n'a pas voulu l'accepter. C'est pour cela que le chiffre des importations de ces tissus à vil prix est resté peu considérable, même après les premiers temps d'illusion et de surprise. Ainsi vous ne devez pas ici chercher quelque raison scientifique, mais tout simplement une raison de sens commun. Quand on a voulu comparer les tissus français avec les tissus anglais, les premiers, il est vrai, coûtaient plus chers, mais ils étaient plus solides et partant duraient davantage. Or, les véritables et bonnes ménagères ne considèrent pas seulement le prix d'achat, mais la durée définitive. J'ai voulu présenter cette observation, et remarquez que ce n'est pas une critique de la manière dont les Anglais opèrent.

Loin de là! Si j'avais un conseil à donner à l'industrie française, ce serait de l'engager à fabriquer des tissus aussi peu durables, aussi imparfaits que ce qu'il y a de moins substantiel en Angleterre, de les apprêter avec le même talent, la même séduction, et de les lancer dans l'univers avec l'espoir d'un gain aussi monstrueux que celui des merveilleux producteurs anglais. Voilà un problème que l'industrie nationale devrait s'appliquer à résoudre.

M. Michel Chevalier. L'industrie française dé-

truirait l'excellente réputation dont elle jouit, si elle suivait votre conseil.

M. LE BARON DUPIN. Permettez, je vais m'occuper de la réputation après m'être occupé de l'existence et de la fortune incommensurable.

La réputation se forme de deux manières : en premier lieu, d'après les belles et bonnes choses qui se vendent pour leur prix fort élevé, s'il le faut ; en second lieu, d'après les produits d'une valeur très-médiocre, et qui se vendent pour cette basse valeur. Adam Smith et Jean-Baptiste Say ont surtout insisté sur ce dernier genre de succès pour atteindre à la grande fortune industrielle.

Je m'adresse à notre honorable collègue, et je lui demande s'il croit que la réputation de l'Angleterre, obtenue pour la confection des cotons, soit peu de chose dans le monde. Comme force, elle est infinie; et pour les vendeurs anglais, comme pour ceux de toutes les nations, la gloire gît tout entière dans les millions et les milliards de la vente. Eh bien ! les Anglais vendent encore à présent à l'univers pour 1 milliard 860 et quelques millions par an de cotons ouvrés à tous les degrés et de tous les genres. Le chiffre exact de leurs ventes, tel qu'il existe sur les états douaniers publiés par le Board of Trade, est, pour 1866, de 1 865 326 500 fr.

Voilà l'importance de l'exportation des cotons anglais, au moment où les États-Unis sortaient à peine de toutes leurs calamités, et recommençaient à cultiver le coton.

S'il m'était possible d'atténuer, de diminuer, d'affaiblir la production des cotons français de

manière à leur procurer une vente aussi peu honorable que la vingt et unième partie d'un pareil chiffre, je croirais avoir rendu à mon pays le plus important service en plantant un phare conducteur sur cette route qui peut conduire à la plus vaste des fortunes commerciales.

J'étais bien aise, messieurs les Sénateurs, de vous soumettre ces simples observations. Il y en aurait beaucoup d'autres encore à vous présenter, mais je ne veux point élever en ce moment des questions économiques ; je ne parle ici que d'un cas particulier de fabrication, et d'une circonstance essentielle de consommation. J'indique à mon pays ce qu'il peut entreprendre, et je lui fais remarquer que l'Angleterre, aussitôt qu'elle aperçoit une nation étrangère qui réussit dans un certain genre d'industrie, en contrefait les produits, même quelquefois, — ce que j'approuve moins, — la marque et le nom des fabricants. Cela se fait à Manchester et à Glascow, etc. En réalité, nous avons un très-grand problème à résoudre : il faut imiter les cotonniers anglais, afin d'atteindre la grandeur de leurs revenus.

Je n'adopte pas cette idée que chaque nation a son industrie particulière ; qu'il faut la lui laisser et s'occuper de tout autre genre, doctrine commode pour faire la cour aux nations enrichies les premières, et qui voudraient laisser les autres à distances respectueuses. Quand il existe une nation qui prend à elle seule, dans une industrie, un développement que j'oserais appeler diluvien, tel qu'elle engloutit les profits de toutes les autres, je dis qu'il faut à tout prix réclamer le partage. Eh bien ! c'est le partage que je demande.

Telles sont, messieurs les Sénateurs, les observations que je voulais vous présenter : elles n'ont rien de commun avec des querelles théoriques que je ne redouterais pas, mais que je dois éviter dans le cercle particulier où je veux me renfermer.

Je tiens seulement à vous faire remarquer que si des questions de cet ordre étaient venues devant vous en temps utile, avant d'être abordées à la Chambre des députés, chez nous il ne se serait pas agi des querelles relatives à tel ou tel département, à telle ou telle ville ; nous sommes ici les représentants des intérêts les plus généraux. Sans autres commettants particuliers que la France entière, nous aurions traité ces belles questions avec la même généralité. Il en serait résulté un ordre de lumière très-précieux, qui n'aurait rien ôté, du reste, au mérite de MM. les députés. Je me fais un devoir d'ailleurs ainsi qu'un plaisir de déclarer que dans leurs luttes vigoureuses ils se sont fait un grand honneur par la manière dont ils ont soutenu le combat contre MM. les ministres, qui ne se sont pas moins honorés dans ces débats glorieux pour tous ceux qui y ont pris part. Je constate qu'il en est résulté cette conquête de premier ordre que désormais, pour les traités de commerce, le tarif des droits sera toujours voté par le Corps législatif.

C'est pourquoi je déplore que nous ayons laissé passer une occasion solennelle qui pouvait donner au Sénat une place si élevée dans la discussion de nos grands intérêts économiques.

Relativement à la pétition qui nous occupe, loin de voter complaisamment l'ordre du jour,

comme y consent mon honorable collègue, M. Lefebvre-Duruflé, ou d'imiter l'orateur qui l'a suivi, je dis au Sénat : Pourquoi voter l'ordre du jour? Est-ce pour condamner le courage et l'esprit d'une ville dont les productions sont admirables, qui fait d'immenses efforts, mais qui ne dit pas exactement tout ce qu'elle devrait et pourrait dire?

Je ne considère qu'une chose : cette ville est-elle, oui ou non, digne de votre profond intérêt? S'il en est ainsi, témoignez-le par votre vote.

Alors que vous prononceriez le renvoi de la pétition, est-ce que le Gouvernement serait obligé de faire une chose qu'il n'approuverait pas? Non, le renvoi qu'on peut ordonner d'une pétition signifie seulement que les questions soulevées présentent un intérêt considérable.

En définitive, le Gouvernement jugera dans sa haute sagesse ; s'il trouve qu'il y ait quelque mesure à prendre, il la prendra ; s'il pense autrement, il laissera de côté la pétition renvoyée sans y donner de solution. Cela ne se voit que trop fréquemment.

Si nous nous conduisons ainsi, si nous montrons tous un véritable intérêt pour les villes qui sont l'honneur et la richesse du pays, nous obtiendrons une honnête et une véritable popularité, qui ne consistera pas à flatter les intérêts particuliers, mais à démontrer au grand jour que nous nous occupons de ces questions dans un bon et loyal esprit, que nous n'avons rien d'hostile à l'égard du Gouvernement, quand il s'agit de la recherche des moyens qui peuvent être favorables aux différentes branches de nos industries nationales.

Quant à moi, je vote le renvoi de la pétition au

Gouvernement. Si ce renvoi vous paraît exorbitant, je vous propose un parti plus modeste, qui serait le dépôt de cette pétition au bureau des renseignements, le plus inoffensif de tous les dépôts imaginables.

M. Michel Chevalier. Messieurs les Sénateurs, je demande la permission d'appuyer en quelques mots les conclusions de votre commission ; mais avant tout, après ce que l'honorable M. Dupin vient de dire, j'éprouve le besoin de déclarer que ce vote de l'ordre du jour n'implique aucunement, pas plus de la part de ceux qui l'appuient, que de ceux qui l'ont proposé, du dédain, ou, à plus forte raison, de la malveillance vis-à vis de l'industrie de Roubaix.

Roubaix est une ville aujourd'hui considérable, qui s'est créée de ses propres mains, depuis le retour de la paix, en 1815. Elle occupe un rang très-élevé dans l'industrie nationale et européenne. Elle a prouvé, depuis 1860, qu'il ne lui était pas nécessaire, pour prospérer, de faire ce que quelques personnes demandent en son nom aujourd'hui, la dénonciation du traité de commerce : c'est par cette proposition que la pétition se termine. Le Sénat ne peut, dans mon humble opinion, faire autre chose que de la repousser par l'ordre du jour.

Ce n'est pas parce que les pétitionnaires ne seraient pas des gens très-recommandables, ils le sont ! Ce n'est pas parce qu'ils ne seraient pas des manufacturiers très-habiles, ils le sont ! mais c'est simplement parce qu'ils font une proposition inadmissible que votre commission a proposé

l'ordre du jour, et que je viens appuyer ses conclusions.

Roubaix est une des villes qui, à l'origine, avaient pris le traité de commerce le plus de travers, passez-moi cette expression vulgaire; c'est à Roubaix que l'opposition contre ce traité se montra, dès le premier jour, avant même qu'il fût définitivement signé, la plus véhémente. Mais les manufacturiers de Roubaix firent presque aussitôt un acte très-louable. Une fois le traité signé, ils comprirent qu'ils devaient montrer qu'il y avait en eux des ressources et une intelligence qui leur permettaient d'égaler les Anglais. Alors ils perfectionnèrent leur industrie, ils modifièrent leur matériel, et arrivèrent, après peu de temps, à ce résultat honorable et avantageux pour eux, qu'ils purent envoyer les articles qu'ils faisaient, et à l'égard desquels ils avaient redouté si fort la concurrence anglaise, sur les différents marchés d'Europe, dans les lieux mêmes où les produits anglais se plaçaient avec le plus d'avantage et sur le sol même de l'Angleterre. Tel fut la résultat de cette franche acceptation, par la ville de Roubaix, du traité de commerce avec l'Angleterre.

Pourtant, je ne dis pas les mêmes personnes, mais des hommes notables de cette même ville de Roubaix viennent aujourd'hui demander la dénonciation du traité de commerce. Ils ont leur motif; et ce motif, il est réel; mais il l'est non-seulement pour eux mais aussi pour les manufacturiers de la plupart de nos villes de France; pour les manufacturiers de l'étranger, des deux hémisphères. Car il y a eu une crise générale qui a duré une grande partie de l'année dernière, qui n'est

pas encore terminée, mais qui évidemment est en retraite et éprouve des atténuations, des adoucissements très-marqués aujourd'hui. De sorte que, très-vraisemblablement, si l'on devait recueillir des signatures pour cette pétition à la date même où je parle, le 23 juin 1868, elle rencontrerait beaucoup moins d'adhérents.

Il y a eu une crise, et cette crise a été intense. Je n'ai pas à en rechercher la cause; je n'ai pas à faire l'histoire du genre humain tout entier : il faut savoir se circonscrire dans le cercle de ses observations. Toutes sortes de recherches ont été faites pour découvrir la nature et l'origine de cette crise, et, à cette heure, l'une et l'autre sont à peu près exactement connues.

Il résulte de la grande enquête, faite consciencieusement, honnêtement, d'un côté par le Gouvernement, de l'autre par les particuliers, que ce n'est pas du tout le traité de commerce qui a amené la crise. La preuve, c'est qu'elle existe hors de France, dans des pays qui ne songent pas à proclamer la liberté du commerce, qui, depuis six ans, se sont fait de plus en plus protectionnistes, il me suffit de citer les États-Unis. — C'est cette crise qui a ému les auteurs de la pétition, qui leur a dicté des paroles injustes, par suite d'appréciations inexactes, et leur a fait demander, ce qu'il est impossible d'exécuter, la dénonciation du traité de commerce.

Je ne dis pas que le traité de commerce n'ait pas causé quelques ébranlements, quelques commotions, qu'il n'ait pas renversé quelques établissements qui, très-vraisemblablement, auraient succombé, alors même que le système protecteur

aurait été renforcé. Dans cette grande transformation industrielle, des établissements faibles, condamnés d'avance, ont succombé ; j'en suis désolé pour eux, mais, encore une fois, la force vitale s'en était retirée. Toutefois, compensation bien large de ces malheurs privés, d'autres établissements se sont fortifiés, se sont agrandis, ont perfectionné leurs procédés de fabrication et leurs produits ; notre commerce d'exportation s'est développé encore bien plus que le commerce d'importation. Un homme d'État illustre l'a fait remarquer à une autre tribune, la France exporte ses produits dans les régions de l'Europe pour une somme de beaucoup supérieure aux exportations faites par l'Angleterre dans les autres États.

Ce résultat, brillant pour notre amour propre, pour nos intérêts, est dû au traité de commerce. Il suffit de le mentionner, de le rappeler pour que votre opinion soit faite, en supposant qu'elle ne le fût pas déjà, sur l'issue qu'il faut donner à la pétition.

Est-ce que, pour le Gouvernement qui a l'œil fixé sur tout ce qui se passe, sur tout ce qui se dit à cette tribune comme à celle du Corps législatif, l'ordre du jour implique qu'il sera indifférent à ce qui touche l'avenir de l'industrie nationale? Assurément non, à en juger par sa sollicitude dans le passé. Le Gouvernement n'est pas indifférent, et ne peut l'être. Soyez persuadés qu'il ne saurait interpréter l'ordre du jour comme impliquant un sentiment d'indifférence.

Il sait qu'il a beaucoup à faire pour l'industrie. Les chemins de fer, dont nous avons été sur le point de commencer la discussion dans cette

séance, sont une preuve évidente de la sollicitude du Gouvernement pour l'industrie. Au point de vue financier, je ne dissimule pas que je suis presque effrayé de voir commencer cette année-ci, ou à une époque au moins très-rapprochée, des travaux qui entraînent une dépense de plus d'un milliard. Mais enfin, laissant de côté l'opinion qu'on peut avoir sur la plus ou moins grande nécessité des chemins de fer qui ont été mis sur la liste, il reste toujours ceci, que le Gouvernement n'est ni indifférent ni inactif; c'est que de grands efforts se font pour placer de plus en plus l'industrie nationale dans des conditions de forte vitalité qui lui permettent de supporter le choc de la concurrence anglaise, sans la dédaigner, mais aussi sans la craindre.

Il ne s'agit pas de savoir si, ainsi que le disait M. le baron Dupin tout à l'heure, nous ne pourrions pas disputer aux Anglais certains articles pour lesquels ils se sont fait une réputation particulière. La France, qui n'a pas eu de goût jusqu'à présent pour ces produits de qualité inférieure, la France, qui a adopté un autre genre et s'en est trouvée bien, doit-elle changer ses dispositions industrielles, de manière à produire ces articles inférieurs dont l'Angleterre place, je le reconnais, pour une forte somme sur tous les points du globe?

Ceci est une question qui n'est pas de notre ressort. Nos manufacturiers feront ce qu'ils voudront; nous ne sommes pas juges des articles et des genres à adopter. Jusqu'à présent, la fabrique française n'a pas paru avoir de goût pour se livrer aux articles à vil prix. Ses préférences pour ceux

d'une qualité notablement meilleure ne lui ont pas mal réussi. Si elle juge à propos de réunir les deux genres, elle le fera, cela ne nous regarde pas; mais ce qui nous regarde, c'est de maintenir dans son intégrité un acte qui, quoiqu'il ait été accompagné d'une certaine quantité de malheurs particuliers, a singulièrement avancé nos intérêts généraux, et contribué à placer l'industrie française dans une situation de force qu'elle n'avait jamais atteinte jusqu'à ce jour.

Par ces motifs, messieurs, j'espère que vous voterez l'ordre du jour sur une pétition qui demande la dénonciation, le retrait du traité de commerce; c'est le seul accueil qu'elle puisse recevoir au Sénat.

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix l'ordre du jour proposé par la commission.

L'ordre du jour est adopté.

L'ordre du jour appelle les rapports de pétitions.

MM. Gaudin, Chamblain et L'Hôpital, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le comte de Salignac-Fénelon.

M. LE COMTE DE SALIGNAC-FÉNELON, *premier rapporteur*.

(N° 164). Le sieur Rouzaud, instituteur, à l'Hospitalet (Ariége), ayant échoué en 1865 à l'examen de conducteur des ponts et chaussées, s'est pré-

senté de nouveau en 1866, mais il lui a été répondu qu'il n'y aurait pas d'examen cette année-là, et qu'il ne pourrait pas se présenter davantage en 1867, parce qu'il aurait dépassé alors la limite d'âge normale, qui est trente ans.

Arrêté ainsi dans sa carrière par une péremption qui, selon lui, est du fait de l'administration, le pétitionnaire prie le Sénat d'intervenir pour que celle-ci ne lui soit pas appliquée, ou pour que, par analogie avec le droit qu'ont les militaires qui ont reçu leur congé de se présenter à l'examen jusqu'à trente-cinq ans, il puisse également faire compter ses fonctions dans l'enseignement, qui l'ont dispensé de l'appel sous les drapeaux comme des services militaires, et jouir à ce titre de cette limite d'âge exceptionnelle.

L'objection que le sieur Rouzaud essaye de tirer du fait qu'il n'y a pas eu d'examen en 1866, pour demander qu'on prolonge pour lui la limite normale, n'est pas fondée.

En effet, les examens doivent se faire d'après les exigences du service, et on ne saurait y procéder chaque année, alors que la surabondance des candidats reçus antérieurement ne laisse plus d'emplois vacants pour bien longtemps.

Le pétitionnaire ne peut pas invoquer davantage l'analogie qu'il croit découvrir entre sa position d'instituteur et celle des militaires congédiés pour réclamer la limite exceptionnelle que la loi accorde à ces derniers. Le service militaire est soumis à des conditions très-rigoureuses et qui justifient les avantages par lesquels la loi cherche à en adoucir la sévérité. Mais il n'y a pas de raison pour que ces mêmes avantages soient faits à quel-

qu'un qui n'a jamais été militaire, et qui, d'ailleurs, a déjà reçu une faveur de la loi en profitant de sa qualité d'instituteur pour se faire exempter du service.

Tout en regrettant la situation pénible qui est faite ainsi au sieur Rouzaud, la commission est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'accueillir sa demande, et elle a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour.

L'ordre du jour est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le vicomte de Chabannes.

M. LE VICE-AMIRAL VICOMTE DE CHABANNES, *deuxième rapporteur*.

(N° 653). Messieurs les Sénateurs, le sieur Carles fils, conseiller municipal, à Saint-Laurent-le-Minier (Gard), demande que des mesures soient prises par l'administration pour la reproduction de la truite dans la petite rivière de la Vis. Le pétitionnaire signale, en outre, comme moyen de combattre la dévastation des cours d'eau, l'interdiction de la vente de la coque du Levant et la destruction de la tithymale, substances qui enivrent le poisson et en rendent la capture facile.

En ce qui concerne la reproduction de la truite dans la Vis, la mesure consisterait, comme l'indique le pétitionnaire, à appliquer à cette rivière les dispositions des articles 1^er^, 2 et 3 de la loi du 31 mai 1865 sur la pêche fluviale, c'est-à-dire à désigner ce cours d'eau comme réserve de reproduction et à y interdire la pêche pour une période de temps déterminé.

L'administration est entrée dans la voie tracée par les articles dont il s'agit. Elle a soumis au Conseil d'Etat des propositions pour la création de réserves dans certaines rivières ; mais au lieu de procéder par voie d'ensemble, il lui a paru préférable de faire rendre successivement des décrets en suivant la division géographique par bassins. Un décret du 25 janvier 1868 a statué en ce qui concerne les parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables réservés pour la reproduction dans le bassin de la Seine. Le Conseil d'État est actuellement saisi de propositions semblables en ce qui concerne le bassin de la Garonne. Viendront ensuite les projets concernant les bassins du Rhône et de la Loire. Toutefois, ces propositions n'ont en vue que la suspension de l'exercice du droit de pêche dans les fleuves, rivières et canaux navigables. Avant de priver temporairement les propriétaires riverains des cours d'eau non-navigables du droit de pêche qui leur appartient et de faire supporter par l'État les indemnités qui seraient la conséquence de cette privation, il importe que l'administration soit fixée sur les résultats que l'on obtiendra au moyen des réserves dans les cours d'eau du domaine public. Or la rivière de la Vis n'est ni navigable ni flottable. Elle ne figurera donc pas au nombre des réserves à créer. Il est à remarquer d'ailleurs que cette rivière traverse un pays de montagnes, complétement dépourvu de routes, et sur lequel, par conséquent, la surveillance serait très-difficile. Le cours d'eau indiqué par M. Carles ne semble donc pas convenablement choisi pour des expériences de pisciculture.

En ce qui touche l'empoisonnement des rivières, le pétitionnaire paraît ignorer que, précisément en vue de remédier aux abus que les pêcheurs commettaient par l'emploi de la coque du Levant, comme moyen de destruction du poisson, un décret du 22 octobre 1864 a décidé que cette substance serait ajoutée aux substances vénéneuses dont le tableau est annexé au décret du 8 juillet 1850.

Quant à la tithymale et au moyen indiqué par le pétitionnaire pour la détruire, moyen pour lequel il assure qu'une allocation de 80 fr. par commune suffirait, c'est à l'administration locale qu'il appartient de faire examiner sur les lieux si ce moyen serait efficace. Les communes décideraient ensuite s'il y a intérêt pour elles à fournir cette allocation.

En résumé, messieurs les Sénateurs, votre commission ne pense pas que les propositions de M. Carles puissent en aucune façon motiver un renvoi. Elle propose, en conséquence, l'ordre du jour sur la pétition n° 653.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

— (N° 654). Le sieur Lamarque, à Méon (Maine-et-Loire), demande que les Gouvernements français et anglais se concertent pour publier un programme et ouvrir un concours au sujet de la construction d'un viaduc entre la France et l'Angleterre. Le pétitionnaire motive son intervention sur ce qu'il se propose d'offrir un projet de viaduc qu'il dit être préférable à ceux déjà présentés.

L'idée d'unir l'Angleterre au continent a de-

puis fort longtemps occupé certains esprits inventifs et entreprenants. Elle a donné lieu à des études et à des recherches. La première conception d'un tunnel sous la Manche appartient à M. Mathieu, ingénieur des mines, et remonte à la fin du siècle dernier. Il en présenta le plan au premier Consul, en 1802. A cette époque, les connaissances géologiques n'étaient pas assez avancées, et les moyens mécaniques étaient trop imparfaits pour qu'un tel projet fût autre chose qu'une simple idée théorique, mais il y avait là le germe d'une entreprise grandiose qu'il sera peut-être donné à notre époque d'accomplir. Depuis lors, de nombreux projets ont été proposés :

1° Proposition d'une voie voûtée construite au fond de la mer au moyen de la cloche à plongeur ; 2° proposition d'une voie dans un tube en fonte reposant sur le fond ; 3° étude d'un pont tubulaire en fer avec 400 arches reposant sur des piles en maçonnerie ; 4° projet d'une jetée ou isthme factice avec ouverture pour laisser passer les bâtiments ; 5° projet d'un pont gigantesque laissant passer sous ses arches les plus grands navires ; 6° enfin projet d'un tunnel sous-marin.

Tels sont les principaux moyens qui ont été imaginés pour relier la côte de France à celle d'Angleterre. Les quatre premiers ne sont en aucune façon praticables, tant à cause des difficultés insurmontables que présente leur exécution, qu'en raison du chiffre exorbitant de la dépense : ainsi le pont tubulaire est évalué à 4 milliards, et l'isthme factice à 1 milliard 200 millions. Les nécessités de la navigation opposent d'ailleurs à ces constructions un obstacle absolu.

Le cinquième projet a été récemment proposé par M. Boulet. Il consiste en un pont en fer supporté par neuf piles seulement, distantes l'une de l'autre de 3000 mètres, les plus grands navires pouvant passer sous les arches. On ne peut guère concevoir la possibilité de construire des arches de 3000 mètres de longueur, toutefois ce projet paraît avoir été très-sérieusement étudié. Il repose sur un mode nouveau de construction, et une société vient de se former pour la construction préalable d'un pont modèle de 30 mètres de longueur afin de faire toutes les expériences nécessaires avant d'être en mesure d'entreprendre, s'il y a lieu, les travaux du pont lui-même. On ne peut qu'attendre le résultat.

Reste le projet de tunnel sous-marin qui depuis longtemps est l'objet des études et des recherches nombreuses tant en Angleterre qu'en France. En 1857, M. Thomé de Gamond a publié à ce sujet un mémoire très-détaillé. Son projet a été, à cette époque, soumis à l'examen d'une commission spéciale nommée par M. le ministre des travaux publics et les conseils généraux des ponts et chaussées et des mines ; mais aucune suite pratique n'a pu être donnée alors à cette proposition. Il était nécessaire de procéder préalablement à de nouvelles explorations. Depuis, M. Thomé de Gamond a poursuivi ses études, et ses plans ont été exposés à l'Exposition universelle de 1867.

D'un autre côté, des ingénieurs anglais se sont livrés aux investigations les plus complètes pour s'assurer de la praticabilité de ce tunnel. Un rapport vient d'être adressé par eux à un comité qui s'est constitué à Londres pour l'examen de cette

grande entreprise, à la suite d'explorations souterraines considérables faites des deux côtés du détroit par un éminent ingénieur anglais, Hawkshaw. Il y a concert entre les promoteurs de ce projet en Angleterre et en France, et il semble résulter de l'ensemble de leurs travaux que le percement d'un tunnel sous le Pas-de-Calais serait réellement susceptible de réalisation. La dépense en est évaluée à 250 millions. Sans doute les difficultés sont grandes, mais les progrès de la science et des procédés mécaniques ont été tels dans ces derniers temps, et il s'accomplit, de nos jours, de si grandes merveilles en fait de travaux grandioses, comme le percement de l'isthme de Suez par un canal et le percement du mont Cenis par un tunnel, qu'on ne peut plus regarder l'établissement d'une voie ferrée pour franchir le détroit comme impossible. On voit, d'après cet aperçu, que la solution du grand problème de la réunion de l'Angleterre au continent par une voie ferrée est l'objet des études les plus sérieuses et les plus suivies.

Le pétitionnaire voudrait que les deux gouvernements intéressés rendissent publics les renseignements obtenus jusqu'à ce jour, et il demande qu'un concours soit ouvert en traçant un programme de ce qu'on veut et de ce qu'on ne veut pas. Mais, dans une question comme celle-là, il ne peut pas y avoir de plan arrêté à l'avance. On n'a qu'à laisser poursuivre les recherches par les auteurs des projets jusqu'à ce qu'il puissent présenter quelque chose de tout-à-fait pratique. Quand il aura été reconnu que les chances de réussite sont suffisantes, sans que la dépense soit trop élevée, et

quand une compagnie sérieuse proposera de se charger de l'exécution, alors serait le moment pour les deux gouvernements de s'entendre sur la suite à donner aux propositions faites et sur les voies et moyens pour la mise à exécution, s'il y avait lieu.

En ce qui concerne le projet de viaduc du pétitionnaire, qu'il déclare être très-simple, d'une solidité à toute épreuve et d'une durée séculaire, il ne présente aucun plan ni aucune preuve à l'appui de son assertion. Ce n'est d'ailleurs pas au Sénat qu'il aurait à soumettre son projet.

Par ces considérations, messieurs les Sénateurs, votre commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour sur la pétition n° 654.

L'ordre du jour est adopté.

— (N° 656). Le sieur Metzger, à Puteaux (Seine), sollicite l'intervention du Sénat pour obtenir le payement d'une indemnité qui lui aurait été allouée par le gouvernement chilien, comme dédommagement de pertes subies au Chili par suite des troubles qui ont eu lieu dans ce pays en 1859.

Le pétitionnaire prétend qu'il a été compris au nombre des Français qui ont obtenu des indemnités, et même qu'un mandat aurait été envoyé à la Caisse des dépôts et consignations par le chargé d'affaires de France à Santiago ; mais il ne fournit aucune preuve à l'appui de son assertion. Il résulte, au contraire, de l'examen de cette affaire, que les renseignements contenus dans la requête de M. Metzger sont inexacts, et que sa réclamation est dénuée de tout fondement.

Depuis plusieurs années, le consulat général de France à Santiago n'a cessé d'agir auprès du gouvernement chilien pour faire admettre les réclamations formées par plusieurs de nos nationaux qui ont été victimes de vols et d'actes de pillage pendant les troubles survenus dans ce pays. Dès le principe, le cabinet de Santiago s'était efforcé d'établir que les questions de cette nature ne devaient pas être suivies par la voie diplomatique, tout étranger ne pouvant prétendre sur le territoire de la république à un traitement plus favorable que celui accordé aux Chiliens eux-mêmes, qui étaient tenus de s'adresser aux tribunaux afin d'obtenir la réparation du préjudice et la punition des coupables. Le gouvernement de Santiago prétendait, en outre, qu'il ne saurait être directement responsable, soit que les dommages eussent été causés par de simples citoyens, par des employés, par des agents de la force publique, soit qu'ils fussent le fait des insurgés. Mais le département des affaires étrangères n'a pas admis cette théorie, que la plupart des États de l'Amérique du Sud ont essayé de faire prévaloir. En effet, si le Gouvernement de l'Empereur n'a jamais voulu ériger en règle absoluele principe de la responsabilité sans limite, il devait cependant veiller avec soin à ce que, dans les pays où la stabilité des pouvoirs politiques dépend sans cesse de mouvements révolutionnaires, les sujets français ne fussent point abandonnés sans défense à la merci des événements et à tous les excès des partis en lutte. D'ailleurs, la qualité d'étranger, loin d'être pour nos nationaux une sauvegarde, les expose parfois à

des vexations devant lesquelles les agents de Sa Majesté ne sauraient s'abstenir d'intervenir.

Grâce aux efforts persévérants du Gouvernement de l'Empereur, le gouvernement chilien a consenti, dans le courant de 1865, à indemniser les Français des dommages qui leur avaient été causés par les troupes de la république durant les troubles civils. Le cabinet de Santiago n'a pas voulu, il est vrai, reconnaître le principe de la responsabilité du gouvernement pour les réclamations de cette nature. Toutefois, mû par des sentiments de justice et d'humanité, il ne s'est pas refusé à accorder une équitable réparation à ceux de nos nationaux qui, sans s'être compromis dans les mouvements révolutionnaires, avaient eu à subir des préjudices immérités résultant d'actes arbitraires ou violents accomplis par des soldats ou agents de la force publique pendant des moments de désordre ou d'insubordination.

Le département des affaires étrangères a pensé que, sans prolonger sur la question de principes une discussion difficile, il convenait d'accueillir les offres du gouvernement chilien. Mais, après avoir admis, comme on vient de le dire, qu'il peut être équitable de réparer certains dommages accomplis par la force armée sur laquelle le gouvernement exerce une action directe, immédiate, et à laquelle il confie lui-même un pouvoir matériel, le cabinet de Santiago s'est refusé à prendre en considération les demandes d'indemnité ayant pour origine des actes de pillage commis par la populace ou par les insurgés. Il a décliné toute responsabilité sur la conséquence d'actes accomplis par des individus qui ont brisé leurs liens

d'obéissance et contre lesquels ont été employés les moyens de répression dont disposent les autorités constituées. Les démarches tentées pour faire revenir le gouvernement chilien sur cette résolution sont restées jusqu'à ce jour entièrement infructueuses, et le consul général de France à Santiago n'a pu, dès lors, effectuer que la liquidation des réclamations comprises dans la première catégorie, c'est-à-dire de celles résultant du fait d'agents ou de soldats de la république.

Or, dans sa pétition, M. Metzger reconnaît, comme il l'a toujours fait du reste, que les pertes qu'il a subies en 1859 proviennent du parti rebelle. Il est donc certain qu'aucune indemnité quelconque n'a pu lui être allouée. Des renseignements très-précis lui ont été fournis à plusieurs reprises, verbalement et par écrit, sur la situation de son affaire, comme le constate, du reste, la copie de deux lettres qui lui ont été adressées, l'une le 13 novembre 1863 par M. Drouyn de Lhuys, l'autre le 10 juillet 1867 par M. le marquis de Moustier.

Jamais aucune somme n'a été versée, soit à Paris, soit à Santiago, pour compte de M. Metzger, dont la demande ne saurait être utilement suivie qu'au cas où le gouvernement chilien, revenant sur sa première décision, consentirait à la comprendre dans un règlement général avec toutes celles de nos nationaux se trouvant dans une situation identique.

Les explications qui précèdent permettent de reconnaître que la requête de M. Metzger ne saurait motiver un renvoi au département des affaires étrangères.

En conséquence, messieurs les Sénateurs, votre commission vous propose l'ordre du jour sur la pétition n° 656.

Le Sénat prononce l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de se réunir vendredi, à une heure, dans ses bureaux, pour nommer les commissions chargées d'examiner les lois transmises aujourd'hui, et à deux heures en séance générale (*Assentiment*).

La séance est levée à quatre heures et demie.

Le Président du Sénat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : CHAIX D'EST-ANGE,

DE MENTQUE,

HUBERT-DELISLE.

PROCÈS-VERBAL
N° 55.

1868.

Séance du vendredi 26 juin 1868.

PRÉSIDENCE

DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPLONG.

SOMMAIRE. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Transmission de deux lois relatives à l'approbation des stipulations financières contenues dans deux conventions passées entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et : 1° la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne; 2° la compagnie du chemin de fer d'Orléans. — Rapport, par M. le baron Brenier, sur la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales pour l'extension du service postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon. Vote. — Rapport, par M. Le Roy de Saint-Arnaud, sur la loi relative à la création de deux caisses d'assurances, l'une en cas de décès et l'autre en cas d'accidents résultant de travaux agricoles et industriels. Ajournement de la discussion. — Rapport, par M. le général Vinoy, sur trois lois relatives à des emprunts et à des impositions par le département de l'Eure et par la ville de Grenoble (Isère), et à une prorogation de surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère). Vote. — Rapports de pétitions. Par MM. Corta et Amédée Thierry.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. HUBERT-DELISLE, *l'un des secrétaires élus*,

donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, fait connaître au Sénat le résultat du travail des bureaux, réunis avant la séance :

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer.

1er BUREAU. M. Béhic, *secrétaire* et *rapporteur*.
2e — M. le premier vice-président Boudet.
3e — M. le comte Boulay de la Meurthe, *président*.
4e — M. de Goulhot de Saint-Germain.
5e — M. Michel Chevalier.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est.

1er BUREAU. M. Suin.
2e — M. Le Verrier, *rapporteur*.
3e — M. le comte Mallet, *président*.
4e — M. le duc de Padoue, *secrétaire*.
5e — M. le baron de Butenval.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à une cession réciproque de terrains entre l'État et la ville de Grenoble (Isère).

1er BUREAU. M. le vicomte de Barral.
2e — M. le comte Monier de La Sizeranne.
3e — M. le général marquis de Laplace, *président* et *rapporteur*.
4e — M. le général Vinoy, *secrétaire*.
5e — M. le général Mellinet.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner trois lois relatives à la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes de Concarneau, de Plougastel-Daoulas (Finistère) et de Laon (Aisne).

1er BUREAU. M. Suin, *rapporteur*.
2e — M. le général comte de La Ruë, *président*.
3e — M. de Mésonan.
4e — M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez.
5e — M. le comte de Nieuwerkerke, *secrétaire*.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, communique au Sénat une dépêche en date de ce jour, par laquelle S. Ex. le ministre d'État transmet à S. Ex. le Président du Sénat deux projets de lois adoptés par le Corps législatif, et rela-

tifs à l'approbation des stipulations financières contenues dans deux conventions passées entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et : 1° la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne; 2° la compagnie du chemin de fer d'Orléans.

LOI

APPROUVANT *les stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvés les articles 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 de la convention ci-annexée, passée le entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Vernier, Heurtier et de Franqueville.

CONVENTION

PASSÉE *entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

L'an mil huit cent soixante-huit, le
Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des

travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*, ladite compagnie représentée par MM. Adolphe d'Eitchthal et Hippolyte Baduel, vice-président et membre du conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite société, à Paris, place Vendôme, n° 15, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 24 mai 1867, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui les accepte, les chemins de fer ci-après :

De Saint-Affrique à la ligne de Montpellier à Millau;
De Foix à Tarascon (Ariége);
De Mende à la ligne de Millau à Rodez, près Séverac, avec embranchement sur Marvejols.

La compagnie s'engage à exécuter, savoir :

Le chemin de Saint-Affrique à la ligne de Montpellier à Millau, dans le délai fixé pour l'achèvement de cette dernière ligne;

Et les autres chemins, dans le délai déterminé par le cahier des charges supplémentaire énoncé à l'article 4 ci-après.

ART. 2.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à concéder à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Ga-

ronne, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Condom à la ligne de Bordeaux à Cette, près Pont-Sainte-Marie;

D'Oloron à la ligne de Pau à Bayonne, en un point à déterminer de Pau à Lacq, par le décret qui rendra la concession définitive.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la compagnie, dans un délai de quatre années à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans à dater de la même époque.

ART. 3.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention pour l'exécution de l'embranchement de Saint-Affrique, une somme de trois millions (3 000 000 de fr.).

Ladite subvention sera versée en seize termes semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera payé le 1er mai 1870.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1870 et avant le payement du premier terme, de convertir ladite subvention en quatre-vingt-dix-huit annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement calculés au taux de 4 1/2 pour 100 et payables en deux termes égaux, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1870.

La compagnie devra, jusqu'à l'achèvement de la ligne, justifier, avant le payement de chaque terme, soit du capital de la subvention, soit de l'indemnité, de l'emploi en achats de terrains, ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les quatre premiers termes, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et, pour les autres, d'une somme au moins égale au montant de ce terme.

Si au 1er mai 1874, ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la compagnie sera soldée en termes égaux payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1877.

Les délais fixés par le paragraphe qui précède seront appliqués au payement des subventions allouées à la compagnie par la convention du 1er mai 1863.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder, à titre de subvention dans le cas prévu audit paragraphe, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à 4 1/2 pour 100, à partir de l'échéance de chaque terme.

ART. 4.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage :

1° Pour les lignes de Foix à Tarascon et de Mende à Sévérac et Marvejols, concédées en vertu de l'article 1er ci-dessus;

2° Pour les embranchements de Condom et d'Oloron, concédés, à titre éventuel, par l'article 2,

A livrer à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art desdits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau. Viendront en déduction desdites dépenses les subventions, soit en terrains, soit en argent, qui pourraient être offertes, par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des lignes énoncées au présent article, y compris les constructions des bâtiments des stations.

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859.

Elle s'engage, en outre, à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, pour être appliquées à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, savoir :

Pour les lignes de Foix à Tarascon et de Mende à Séverac avec embranchement sur Marvejols, la somme de vingt millions (20 000 000 de fr.), payable à partir du 1er mai 1870;

Pour l'embranchement de Condom, concédé à titre éventuel, la somme de quatre millions (4 000 000 de fr.);

Et pour l'embranchement d'Oloron, également concédé à titre éventuel, la somme de quatre millions (4 000 000 de fr.);

Lesdites sommes payables à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive de chacun desdits embranchements.

Les sommes ci-dessus énoncées seront ajoutées, à partir des époques fixées ci-dessus pour le versement du premier terme, au chiffre des subventions dues à la compagnie et lui seront remboursées suivant les conditions stipulées par l'article qui précède.

Le nombre d'annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir jusqu'à l'année 1956 inclusivement.

ART. 5.

La compagnie s'engage, si l'État le requiert, dans un délai de huit années, à partir du 1er janvier 1869, à exécuter, dans les conditions énoncées aux paragraphes 2 et 3 de l'article qui précède, les chemins de fer ci-après :

De Mazamet à la ligne de Graissessac à Béziers, près Bédarieux, passant par ou près Saint-Pons;

De Marvejols à la ligne d'Aurillac à Arvant, près Neussargues, passant par ou près Saint-Flour;

L'État participant, suivant les conditions déterminées par le paragraphe 1er du même article, à l'établissement desdits chemins, lesquels ne pourront être concédés que simultanément.

Dans le cas où les chemins ci-dessus énoncées seraient concédés définitivement, la compagnie s'engage à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, pour être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par ce présent article, une somme de treux-deux millions (32 000 000 de fr.), payable à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive.

Ladite somme sera remboursée à la compagnie dans les conditions déterminées par les deux derniers paragraphes de l'article 4 ci-dessus.

ART. 6.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la compagnie, dans les conditions énoncées au premier paragraphe de l'article 4 ci-dessus, les chemins de fer ci-après, concédés à ladite compagnie par la convention du 1er mai 1863, savoir :

De Port-Vendres à la frontière d'Espagne ;

De Carcassonne à Quillan ;

De Millau à Rodez.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les dépenses énoncées au second paragraphe du même article 4.

Elle s'engage également à verser au Trésor public, dans le délai de quatre années à partir du 1er mai 1868, et par termes semestriels égaux, pour être appliquée par l'État à l'exécution des lignes énoncées au présent article, la somme de trente-quatre millions sept cent mille francs (34 700 000 fr.) formant le montant des subventions allouées par les articles 2 et 3 de la convention du 1er mai 1863 pour les lignes énoncées au présent article ; lesdites subventions continueront d'ailleurs à être payées par l'État suivant les conditions stipulées par les articles 2 et 3 de la convention du 1er mai 1863, sous la réserve des modifications résultant du paragraphe 6 de l'article 3 de la présente convention.

La compagnie versera en outre au Trésor public, aux époques déterminées par le paragraphe précédent, une somme complémentaire et non remboursable de cinq millions de francs (5 000 000 de fr.) applicable aux travaux de la ligne de Millau à Rodez.

La compagnie s'engage, jusqu'au 1er janvier 1875, à transporter, par wagons complets de dix tonnes, les matériaux destinés à l'entretien des routes agricoles qu'elle a construites, au tarif de deux centimes par tonne et par kilomètre sans que la taxe puisse être inférieure à (0 fr. 50 c.) cinquante centimes par tonne.

ART. 7.

Les dispositions de l'article 7 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 et de l'article 4 de la convention du 1er mai 1863, qui déterminent la répartition entre l'ancien et le nouveau réseau des lignes concédées à la com-

pagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, seront remplaées par la disposition suivante :

L'ancien réseau comprendra les lignes :

De Bordeaux à Cette, y compris le raccordement à Bordeaux avec le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux;

De Narbonne à Perpignan;

De Bordeaux à la Teste et à Arcachon;

De la Mothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan.

Le nouveau réseau comprendra les lignes ci-après :

Lignes concédées à titres définitifs,

De Toulouse à Bayonne avec embranchement sur Foix, sur Dax et sur Bagnères-de-Bigorre;

D'Agen à Tarbes;

De Mont-de-Marsan à la ligne précédente, en un point à déterminer de Vic-en-Bigorre à Andrest;

D'Agde à Lodève;

De Bayonne à Irun;

De Castelnaudary à Castres;

De Perpignan à Port-Vendres;

De Port-Vendres à la frontière d'Espagne;

De Saint-Girons à Boussens;

De Montpellier à la ligne d'Agde à Lodève;

De la même ligne à Millau, avec embranchement sur la ligne de Graissessac;

De Millau à Rodez;

De Castres à Albi;

De Castres à Mazamet;

De Carcassonne à Quillan;

De Langon à Bazas;

De Toulouse à Auch;

De Montrejeau à Bagnères-de-Luchon;

De Lourdes à Pierrefitte;

De Graissessac à Béziers;

De Carmaux à Albi;

De Saint-Affrique à la ligne de Montpellier à Millau;

De Foix à Tarascon (Ariége);

De Mende à la ligne de Millau à Rodez, près Séverac, avec embranchement sur Marvejols;

Les routes agricoles des Landes.

Lignes concédées à titre éventuel.

De Condom à la ligne de Bordeaux à Cette;
D'Oloron à la ligne de Pau à Bayonne;
De Mazamet à la ligne de Montpellier à Millau;
De Marvejols à la ligne d'Arvant à Aurillac.

ART. 8.

Les chemins de fer, tant de l'ancien que du nouveau réseau, énoncés à l'article 7 ci-dessus, seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 1er août 1857, sous la réserve des modifications stipulées par le paragraphe 4 de l'article 2 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, par le paragraphe 2 de l'article 5 et par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863.

ART. 9.

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 9 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 et l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, relatifs à la garantie d'intérêts, seront remplacés par la disposition suivante :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la compagnie, pendant cinquante années, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à quatre pour cent et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à l'établissement des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 7 ci-dessus.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, la somme totale de quatre cent cinquante-six millions (456 000 000 de fr.).

Dans le cas où l'une ou l'autre des concessions faites à titre éventuel par la présente convention ne serait pas rendue définitive, la somme ci-dessus énoncée de quatre cent cinquante-six millions (456 000 000 de fr.) sera diminuée respectivement des sommes ci-après :

Chemin de Condom à la ligne de Bordeaux à Cette, près

Port-Sainte-Marie, six millions cinq cent mille francs, ci. . . . . 6 500 000 fr.

Chemin d'Oloron à la ligne de Pau à Bayonne, cinq millions deux cent mille francs, ci. 5 200 000

Chemins de Mazamet à la ligne de Montpellier à Millau et de Marjevols à la ligne d'Aurillac à Arvant, vingt-quatre millions, ci 24 000 000

Celles des lignes du nouveau réseau dont la mise en exploitation sera postérieure au 1er janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier 1870.

Celles de ces lignes dont la mise en exploitation sera postérieure au 1er janvier 1870 ne participeront à la même garantie qu'à partir du 1er janvier 1875.

Quant aux lignes qui seront mises en exploitation postérieurement au 1er janvier 1875, la garantie d'intérêt leur sera appliquée à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune d'elles.

ART. 10.

Les paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 13 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par la disposition suivante :

Le compte de premier établissement de chacune des lignes de l'ancien et du nouveau réseau est arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suit sa mise en exploitation.

Il est définitivement arrêté après un délai de dix ans, lequel court à partir du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et, pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, à partir du 1er janvier qui suit la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme totale de quatre cent cinquante-six millions (456 000 000 de fr.), déterminée à l'article 9 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage

des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ces réseaux, pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

ART. 11.

Toute somme dépensée dans le cours d'une année pour travaux complémentaires sur une ligne du nouveau réseau livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

La présente disposition sera appliquée au règlement définitif des comptes de la garantie d'intérêt à partir du 1er janvier 1865.

ART. 12.

Les paragraphes 4 et 5 de l'article 10 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 et l'article 8 de la convention du 1er mai 1863 seront remplacés, à partir du 1er janvier 1868, par la disposition suivante :

A partir du 1er janvier 1868, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, y compris ceux du canal latéral à la Garonne et ceux du canal du Midi pendant la durée de l'affermage de ce dernier canal, qui excédera un revenu moyen de vingt-sept mille six cent quatre-vingt francs (27 680 fr.) par kilomètre de chemin de fer exploité sera appliquée, concurremment avec l'ensemble des produits nets du nouveau réseau et avant tout partage des bénéfices, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pendant un délai de dix ans, à dater du 1er janvier 1868, le chiffre ci-dessus énoncé de vingt-sept mille six cent quatre-vingt francs (27 680 fr.) par kilomètre sera successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une somme de soixante-douze francs (72 fr.) par chaque million qui aura été dépensé dans le cours de l'exercice précédent, conformément à des projets préalablement approuvés par décrets dé-

libérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes de l'ancien réseau,

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

Le montant total de ces dépenses complémentaires ne pourra excéder la somme de trente millions (30 000 000 de fr.)

Dans le cas où la concession des chemins de Mazamet à Bédarieux et de Marvejols à la ligne d'Aurillac à Arvant serait rendue définitive, le chiffre ci-dessus énoncé de vingt-sept mille six cent quatre-vingt francs (27 680 fr.) sera augmenté de trois cent trente francs (330 fr.), à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation desdites lignes.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1868 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le chiffre du revenu kilométrique, calculé conformément aux paragraphes précédents, sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau, non compris les lignes énoncées au paragraphe précédent, à laquelle la garantie d'intérêt ne sera pas encore appliquée, sans que la réduction totale puisse excéder deux mille huit cents francs (2 800 fr.).

Pour le règlement définitif des comptes de la garantie d'intérêt sur les exercices antérieurs à 1868, le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau est fixé, toute déduction faite, au chiffre net de vingt-quatre mille deux cent soixante-quatre francs (24 264 fr.) pour l'exercice 1865, de vingt-quatre mille quatre cent quatre-vingts francs (24 480 fr.) pour l'exercice 1866 et de vingt-quatre mille cinq cent quatre-vingts francs (24 580 fr.) pour l'exercice 1867.

ART. 13.

L'article 9 de la convention du 1er mai 1863, relatif au partage des bénéfices, sera remplacé par la disposition suivante :

Lorsque les produits nets de l'ancien réseau, y compris le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, excéderont huit pour cent du capital effectivement dépensé pour sa construction, le compte dudit capital étant arrêté, au

31 décembre 1866, à la somme de deux cent quatre-vingt-quinze millions (295 000 000 de fr.), l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

En ce qui concerne le nouveau réseau, le même partage sera appliqué lorsque l'ensemble des produits nets de ce réseau excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois savoir :

Huit pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes du nouveau réseau, tel qu'il est défini par l'article 7 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, c'est-à-dire des lignes :

De Toulouse à Bayonne avec embranchement sur Foix, sur Dax et sur Bagnères-de-Bigorre ;
D'Agen à Tarbes ;
De Mont-de-Marsan à la ligne précédente ;
D'Agde à Lodève ;
De Bayonne à Irun ;
De Castelnaudary à Castres ;
De Perpignan à Port-Vendres ;
Des routes agricoles des Landes ;

Et six pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des autres lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, et énoncé à l'aticle 7 de la présente convention.

Le partage des bénéfices ne s'exercera, soit sur l'ancien, soit sur le nouveau réseau, qu'après le remboursement complet, dans les conditions stipulées par l'article 11 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, des sommes avancées par l'État à titre de garantie d'intérêt.

ART. 14.

La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

LOI

APPROUVANT *les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce*

et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer d'Orléans.

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvés les articles 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10 et 11 de la convention ci-annexée, passée le entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer d'Orléans, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Heurtier, Gaudin et de Franqueville.

CONVENTION

PASSÉE *entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de Paris à Orléans.*

L'an mil huit cent soixante-huit et le

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination : compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, ladite compagnie représentée par M. Jean-François Bartholony, président du conseil d'administration de ladite compagnie ;

Elisant domicile au siége de ladite compagnie, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations du conseil d'administration, en date des 7 juin 1867 et 7 février 1868, et sous la réserve de l'approbation

des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ceci :

ARTICLE PREMIER.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie d'Orléans, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

De Châteaubriant à Nantes;

De Romorantin à la ligne de Tours à Vierzon.

La compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins dans un délai de huit ans à partir du 1er janvier 1870.

ART. 2.

Le ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article précédent, une somme de neuf millions huit cent mille francs (9 800 000 fr.), savoir :

De Châteaubriant à Nantes.	8 700 000 fr.
De Romorantin à la ligne de Tours à Vierzon.	1 100 000

La subvention ci-dessus énoncée sera versée en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er avril 1870.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur la ligne à laquelle s'applique ladite subvention, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements de place, savoir : pour les huit premiers termes, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et, pour les huit autres, d'une somme au moins égale au montant de ce terme. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de la ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er avril 1870, et avant le payement du premier terme, de convertir ladite subvention en quatre-vingt-sept annuités, représentant

l'intérêt et l'amortissement de ladite subvention calculés au taux de quatre et demi pour cent et payables en deux termes égaux, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le premier terme écherra le 1er avril 1870.

Toutefois, si, au 1er avril 1874 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er octobre 1877.

En ce qui concerne les subventions allouées à la compagnie par la convention du 11 juin 1863, si, au 1er avril 1872 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er octobre 1875.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent à partir de l'échéance de chaque terme

Le Gouvernement aura, en outre, la faculté de substituer au payement de la subvention ci-dessus déterminée la livraison par l'État des terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins concédés en vertu du présent article, et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La compagnie s'engage, dans ce cas, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins précités, y compris la construction des bâtiments des stations, le tout conformément aux dispositions stipulées par le cahier des charges supplémentaires annexé à la présente convention.

L'option qui sera faite par le Gouvernement devra être notifiée à la compagnie avant l'époque ci-dessus fixée pour le payement du premier terme de la subvention.

ART. 3.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rétrocéder à la compagnie d'Orléans, dans le cas où la concession actuelle en serait reprise par le Gouvernement, les chemins de fer :

De Libourne à Bergerac ;

De Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat;

Ladite rétrocession comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe et roulant et les matériaux approvisionnés par les anciennes compagnies.

Il s'engage, en outre, en exécution de la clause des conventions du 11 avril 1857 et des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, stipulant la concession à titre éventuel d'un embranchement sur Bergerac, à concéder à ladite compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, et dans le cas, en outre, où la rétrocession du chemin de fer de Libourne à Bergerac, prévu par le paragraphe précédent, serait réalisée, un chemin de fer :

De Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, près le Buisson-de-Cabans;

La compagnie d'Orléans s'engage à terminer ou à construire les chemins énoncés au précédent article, savoir :

Le chemin de Libourne à Bergerac, dans le délai déterminé à l'article 4 ci-après ;

Le chemin de Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat, dans un délai de deux ans, à partir du décret qui prononcera la rétrocession dudit chemin à la compagnie ;

Le chemin de Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, dans un délai de huit ans, à dater du 1er janvier qui suivra le décret de concession définitive dudit chemin.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, la rétrocession ou la concession des lignes énoncées au présent article n'aurait pas été rendue définitive dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

ART. 4.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, dans le cas où la rétrocession du chemin de fer de Libourne à Bergerac, prévue par l'article précédent, serait réalisée, à livrer à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art dudit chemin et de ses stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation du chemin précité, y compris la construction des bâtiments des stations, et à reprendre au prix d'un million deux cent treize mille huit cent trente francs (1 213 830 fr.) tous les approvisionnements faits pour le matériel fixe ou roulant, conformément aux états compris dans les rapports de l'ingénieur en chef du contrôle, en date du 28 mars 1867;

Le tout dans les délais et conformément aux dispositions stipulées par le cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, en outre, à payer à la compagnie, à titre de subvention pour l'exécution du chemin de fer de Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, dans le cas où la concession dudit chemin serait rendue définitive, une somme de huit millions sept cent mille francs (8 700 000 fr.)

Ladite subvention sera payée dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er avril qui suivra la concession définitive du chemin susénoncé.

Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir, à partir de cette dernière date, jusqu'à l'année 1956 inclusivement.

La compagnie s'engage à payer, pour le compte de l'État, les sommes qui pourront être dues à raison de la reprise de la concession actuelle des chemins de Libourne à Bergerac et de Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat.

Les conditions des rachats seront réglées par arbitrage et homologuées par décrets rendus en Conseil d'État.

Lesdites sommes seront remboursées par l'État à la com-

pagnie suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er avril qui suivra la rétrocession définitive de chacun des chemins énoncés au paragraphe précédent, sauf déduction de la somme de 1 213 830 fr. ci-dessus fixée pour la valeur des approvisionnements repris par la compagnie.

La compagnie devra justifier, avant le payement de chaque terme, du versement fait par elle d'une somme au moins égale au montant dudit terme.

La compagnie s'engage à contribuer jusqu'à concurrence d'une somme de deux cent mille francs (200 000 fr.) aux travaux du chemin de fer de la Flèche à la ligne de Tours au Mans, que la convention du 11 juin 1863 a laissés à la charge du département de la Sarthe.

ART. 5.

Les chemins de fer concédés à titre soit définitif, soit éventuel, par les articles 1er et 3 ci-dessus seront compris dans le nouveau réseau de la compagnie d'Orléans. Ils seront soumis, en conséquence, à toutes les dispositions relatives audit réseau, telles qu'elles résultent de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, de celle du 11 juin 1863, ainsi que de la présente convention, et notamment, en ce qui touche le partage des bénéfices entre l'État et la compagnie, aux dispositions de l'article 6 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, modifiées par le dernier paragraphe de l'article 4 de la convention du 11 juin 1863, sou la réserve, toutefois, que, pour l'exercice du partage des bénéfices, le produit kilométrique des 30 700 fr., attribué aux lignes de l'ancien réseau par l'article 4 précité de la convention du 11 juin 1863, sera réduit à 30 000 fr.

ART. 6.

Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857, sous la réserve des modifications stipulées par le paragraphe 3 et les paragraphes 7 et suivants de l'article 5 de la convention du 11 juin 1863.

ART. 7.

Les conséquences financières de la cession faite à la com-

pagnie de Paris a Lyon et à la Méditerranée par la compagnie de Paris à Orléans, en vertu du traité du 11 avril 1857, de la part afférente à cette dernière compagnie dans la concession du chemin de fer du Bourbonnais, sont réglées ainsi qu'il suit :

Les annuités payées par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en vertu du traité précité, à partir de l'exercice 1857 jusques et y compris l'exercice 1867, demeurent comprises, pour chaque exercice, dans le compte des produits nets de l'ancien réseau de la compagnie d'Orléans.

A partir du 1er janvier 1868, le capital de vingt-trois millions (23 000 000 de fr.), représenté par l'annuité d'un million cent cinquante mille francs (1 150 000 fr.) attribuée définitivement à ladite compagnie, aux termes de la sentence arbitrale du 20 mars 1867, sera affecté aux dépenses de l'ancien réseau, et le compte de premier établissement de ce réseau sera diminué de la même somme de vingt trois millions (23 000 000 de fr.). En conséquence, l'annuité susénoncée de 1 150 000 fr. cessera, à partir de l'exercice 1868, d'être portée en recettes dans le compte annuel de l'exploitation.

ART. 8.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, et l'article 6 de la convention du 11 juin 1863, énonçant le maximum du capital garanti, seront remplacés par la disposition suivante :

Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes concédées à titre soit définitif, soit éventuel, et comprises dans le nouveau réseau, tel qu'il est défini par l'article 2 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, par l'article 4 de la convention du 11 juin 1863 et par l'article 5 de la présente convention, est fixé à la somme de huit cent trente-deux millions (832 000 000 de fr.).

Néanmoins, ladite somme de 832 millions de francs sera successivement augmentée à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses qui, dans une période de dix années, déterminée conformément à l'article 9 ci-après, auront été faites sur des projets préalablement approu-

vés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour des travaux complémentaires, tels que l'agrandissement des gares, l'augmentation du matériel roulant, la pose de secondes voies ou de voies de garage sur les lignes du nouveau réseau.

Le montant total des dépenses supplémentaires prévues par le présent article, ne pourra excéder la somme de vingt-deux millions (22 000 000 de fr.), de telle sorte que l'ensemble du capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder la somme totale de huit cent cinquante quatre millions (854 000 000 de fr.).

Dans le cas où les concessions éventuelles stipulées, soit par la présente convention, soit par les conventions antérieures, ne seraient pas rendues définitives, la somme ci-dessus énoncée de 832 millions de francs sera diminuée respectivement des sommes ci-après, savoir :

De Libourne à Bergerac, huit millions, ci.	8 000 000 fr.
De Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat, un million, ci.	1 000 000
De Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, quatre millions trois cent mille francs, ci.	4 300 000

ART. 9.

Les paragraphes 5, 6, 7 et 8 de l'article 7 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par les dispositions suivantes :

Le compte de premier établissement des lignes du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Il sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme totale de huit cent cinquante-quatre millions de francs, déterminée à l'article 8 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la com-

pagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites, sur l'un ou l'autre de ces réseaux, pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

ART. 10.

Toute somme dépensée dans le cours d'une année pour travaux complémentaires, sur une ligne du nouveau réseau livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année, ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

La présente disposition sera appliquée au règlement définitif des comptes de la garantie d'intérêt, à partir du 1er janvier 1865.

ART. 11.

Les paragraphes 3 et 4 de l'article 4 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 et l'article 7 de la convention du 11 juin 1863 seront remplacés, à dater du 1er janvier 1868, par la disposition suivante :

Toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de vingt-six mille francs (26 000 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État; ledit chiffre de 26 000 fr. étant déterminé conformément aux dispositions de l'article 7 ci-dessus, après déduction de l'intérêt et de l'amortissement de la somme de 23 millions de fr. mentionnée audit article.

Le chiffre ci-dessus énoncé de 26 000 fr. sera successivement augmenté, pour chaque exercice, de six francs (6 fr.) par chaque somme d'un million de francs, dépensée suivant les conditions et dans les délais prévus par l'article 8 de la présente convention.

Dans les années comprises entre l'époque fixée au paragraphe 1er du présent article et le 1er janvier qui suivra l'a-

chèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, le chiffre de 26 000 fr. ci-dessus énoncé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction puisse excéder deux mille quatre cents francs (2400 fr.).

ART. 12.

La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de confier l'examen de ces deux lois à une seule commission, qui sera ultérieurement nommée (*Assentiment*).

LL. EEx. MM. Vuitry, ministre présidant le Conseil d'État, et Pinard, ministre de l'intérieur; MM. Goussard et L'Hôpital, siégent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le baron Brenier pour son rapport sur la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie des services maritimes des messageries impériales, pour l'extension du service postal dans les mers des Indes, de la Chine et du Japon.

M. LE BARON BRENIER, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

Lorsqu'en 1861 le Sénat était saisi d'un projet de loi destiné à fixer les conditions de l'exécution

du premier service postal français dans l'Indo-Chine, le rapporteur du projet de loi le recommandait à votre approbation comme « une des œuvres les plus utiles et les plus satisfaisantes pour l'intérêt général du pays. »

Les résultats obtenus n'ont pas trompé cette attente, et vous êtes appelés aujourd'hui à achever l'œuvre en attribuant à la compagnie qui avait entrepris l'établissement de cette grande ligne de navigation le complément de subvention nécessaire pour donner à son service les proportions qu'exigent les besoins nouveaux du commerce.

Il ne s'agit plus aujourd'hui, comme en 1861, de faire à cette compagnie des avances considérables dans le but de l'aider à se pourvoir, à court délai, du matériel flottant nécessaire au service. Il n'est plus question de l'indemniser des frais de premier transport des navires destinés à exploiter ces mers lointaines.

Ce que propose le projet de loi, c'est d'accorder une subvention en rapport avec l'extension des parcours maritimes qui seront établis, et de ménager les intérêts du Trésor, de telle sorte que, tout en augmentant la fréquence et l'étendue des lignes de correspondances postales entretenues par le Gouvernement français dans ces parages, la proportion de la subvention diminue et se rapproche très-sensiblement des conditions du subside accordé au service concurrent étranger.

Cette double tendance de la loi qui vous est soumise est à noter tout d'abord; car, si dans un pays tel que le nôtre, il est nécessaire que l'État intervienne lorsqu'il s'agit de provoquer le premier élan et d'encourager les débuts des entre-

prises privées dans les affaires maritimes, il faut se féliciter de le voir se hâter de saisir toutes les occasions qui s'offrent à lui de ramener son concours financier à des limites moins onéreuses eu égard aux services rendus.

Un aperçu rapide vous convaincra, messieurs les Sénateurs, que la loi dont il s'agit fait de ces principes une application opportune et salutaire.

L'organisation actuelle du service postal français dans les mers de l'Indo-Chine, telle qu'elle a été réglée par les lois des 22 avril 1861, 27 mai 1862 et 2 juin 1864, comporte un parcours de 112580 lieues marines par an.

Le service est mensuel et accompli au moyen de douze navires ayant leur port d'attache à Suez, Calcutta, Hong-Kong, Shangaï, Batavia, et desservant nos colonies de Saïgon et de la Réunion par deux lignes directes; nos établissements de l'Inde, Calcutta, Batavia, Shangaï et le Japon par diverses lignes d'embranchement.

Le projet de loi contient deux dispositions principales :

1° Il impose à la compagnie l'obligation d'accomplir *vingt-six* voyages par an au lieu de *douze* ;

2° Il rétribue le parcours additionnel de 90812 lieues marines que la compagnie s'engage à accomplir annuellement, par une subvention totale annuelle de 3 405 450 fr., c'est-à-dire que, compensation faite des parcours effectués en plus ou en moins sur les lignes recomposées, il abaisse le taux moyen de la subvention consentie par l'État pour les voyages nouveaux de 59 fr. 18 cent. par lieue marine, moyenne de la subvention de 1861, à 37 fr. 50 cent.

Quels sont les motifs de ces modifications? quel est leur but?

Les motifs ressortent de l'extension du trafic général entre l'Europe et les contrées situées au delà de Suez, de la nécessité de donner au commerce français des communications plus fréquentes avec ces contrées, de lui apporter directement les approvisionnements en matières premières fournies par les marchés de l'Indo-Chine, et, en particulier, par celui du Japon; enfin, d'offrir aux produits de l'industrie française un écoulement régulier, sous pavillon national, vers ces mêmes marchés les plus populeux du monde.

Ces motifs tranchaient depuis longtemps la question d'utilité. La question d'opportunité a été décidée par des modifications profondes récemment introduites dans les lignes postales anglaises.

La convenance et l'opportunité des nouveaux services sont incontestables. Il me sera facile, messieurs les Sénateurs, de vous en convaincre en peu de mots.

D'après un relevé cité dans une autre enceinte, voici quelle aurait été la progression du trafic de la France avec les pays de l'extrême Orient, de 1862 à 1866.

En 1862, le chiffre des valeurs importées et exportées était de.	5 644 000 fr.
En 1866, il était de.. . . .	71 119000

Les relevés commerciaux authentiques ne vont pas au delà; mais il est avéré que, malgré les effets de la dernière crise, le développement est toujours croissant.

Si le trafic général a augmenté, celui des mar-

chandises riches dont les paquebots sont le véhicule naturel et la circulation des personnes ont aussi augmenté.

D'après des renseignements fournis à la commission, le nombre des passagers et des colis transportés sur les lignes françaises de l'Indo-Chine de 1863 à 1867 se serait accru :

De 50 pour 100 pour les passagers;
De 30 pour 100 pour les marchandises.

Il est évidemment nécessaire de mettre les moyens de communications postales et de transport à la hauteur d'un mouvement commercial qui suit une progression aussi rapide. Ce mouvement prendrait peut-être d'autres voies, au grand préjudice de l'industrie et du commerce national, s'il ne continuait à rencontrer sous pavillon français des moyens de transport aussi fréquents que ceux qui lui sont offerts par les compagnies étrangères.

Il n'y a pas de meilleurs juges de cette nécessité que les chambres de commerce. Dans l'opinion de celles des villes de Marseille et de Lyon, il y a *urgence* à établir un double service de correspondance et de transport. La chambre de Lyon, plus particulièrement intéressée à l approvisionnement des soies, fait ressortir que les compagnies qui favorisent ce trafic « participent du caractère public par le rôle qu'elles remplissent et sont, à proprement parler, des instruments d'activité nationale. »

La chambre de commerce de Paris reconnaît également la nécessité de l'exécution et du doublement du service au point de vue de l'exportation des produts de son industrie.

Ce qui donne aux considérations présentées par les chambres de commerce un intérêt tout particulier, ce sont les modifications profondes apportées vers la fin de l'année dernière aux services postaux subventionnés par le gouvernement anglais dans les mers des Indes et de la Chine; ce sont aussi les efforts faits par les États-Unis d'Amérique pour donner à leur service postal dans les mêmes mers une base solide. La conduite tenue par le gouvernement anglais et le gouvernement américain justifie à elle seule les demandes dont les chambres de commerce se sont faites les organes, et les propositions formulées par la loi qui vous occupe.

Voici comment on a procédé en Angleterre :

La perspective prochaine de l'achèvement des voies ferrées qui relieront Calcutta à Bombay à travers la péninsule de l'Indoustan, avait amené depuis longtemps le gouvernement et le public anglais à penser que le service sur Bombay devait être doublé et porté de deux voyages par mois à un voyage par semaine.

Cette transformation avait pour conséquence nécessaire un remaniement général des itinéraires et une augmentation de parcours s'élevant à 78000 lieues marines environ.

A la suite d'une enquête parlementaire approfondie et dans le cours de laquelle, pour le dire en passant, il fut un moment question, afin de développer le service postal anglais, d'employer l'intermédiaire de la compagnie française, le parlement consentit à payer 4250000 fr. pour le parcours additionnel dont il s'agit.

Il consentit même à accorder à la compagnie concessionnaire une sorte de garantie éventuelle d'intérêts, précédent tout à fait en dehors des habitudes anglaises.

Par le fait de ces conventions, votées d'urgence par le parlement britannique, la moyenne de subvention attribuée aux parcours additionnels anglais est de 54 fr. par lieue marine. Elle pourrait même s'élever à 83 fr. par lieue marine, si l'insuffisance des recettes commerciales forçait la compagnie concessionnaire à réclamer la subvention éventuelle qui doit assurer un revenu minimum de 6 pour 100.

De tels exemples de libéralités sont rares dans l'histoire parlementaire anglaise. Les principes sur lesquels elles reposent sont également antipathiques aux hommes d'État américains, et cependant nous voyons les États-Unis d'Amérique subventionner sur le pied de 55 fr. par lieue marine une ligne récemment inaugurée entre San Francisco, le Japon et la Chine.

Le chiffre de la subvention moyenne accordée par la loi qui vous est soumise est inférieur à l'un et à l'autre de ces chiffres. Cette loi se recommande donc à vous non-seulement parce qu'elle donne satisfaction à des besoins manifestes publiquement accusés par les organes autorisés du commerce national, mais parce qu'elle le fait en imposant au Trésor des charges moindres que celles acceptées par des gouvernements étrangers pour des services et dans des circonstances analogues.

La nécessité de la subvention est reconnue par tous les États qui ont un commerce étendu avec les mers de l'Indo-Chine.

Ce fait seul serait une réponse à ceux qui pensent qu'une subvention serait une dérogation au principe de la liberté du commerce, et qu'une subvention n'est qu'une prime accordée à une industrie au détriment d'autres entreprises.

La subvention donnée aux compagnies chargées d'un service postal n'est que la rémunération d'un service public et des charges que ce service leur impose. Si les compagnies ne l'accomplissaient pas, les gouvernements devraient le faire à des conditions excessivement onéreuses pour eux et beaucoup moins avantageuses pour le commerce. Ce qui le prouve, c'est la nécessité où s'est trouvé le Gouvernement français, en 1851, de faire abandon du service postal de la Méditerranée. En accordant alors une subvention, l'État a trouvé qu'il faisait une épargne.

Il y a donc avantage financier.

Il y a aussi avantage commercial ; car le service postal ne consiste pas seulement à desservir des intérêts existants, mais à créer des intérêts là où ils n'existent pas encore.

A quelque doctrine économique que l'on appartienne, on ne peut méconnaître l'importance qui s'attache à multiplier pour l'industrie les chances d'exportation de ses produits. C'est une loi incontestée que plus la production se développe, plus l'industrie est en état de produire à bon marché et de tenir tête à la concurrence étrangère. L'industrie et le commerce doivent donc se mettre d'accord, l'une pour produire, l'autre pour écouler les produits, et les relations postales sont un des moyens les plus puissants pour activer l'exportation, surtout lorsqu'elles sont dirigées

vers les pays où existent des matières premières très-riches et de grandes agglomérations de consommateurs.

L'Angleterre, qui professe et pratique les doctrines du libre échange, a donné la première et donne encore partout l'exemple des subventions postales. Elle n'hésite pas à doter largement le service postal lorsqu'il s'agit de frayer au commerce, par le moyen de ce service, des routes nouvelles. C'est ainsi que la compagnie Péninsulaire et Orientale a reçu, lors de son premier contrat, pour la ligne de Calcutta, une subvention plus large que celle que la convention de 1861 a accordée aux Messageries impériales.

Nous croyons donc en avoir assez dit pour démontrer l'opportunité et la justice de la subvention concédée par le projet de loi.

Messieurs, il y a un côté de la question qui n'a pas été signalé jusqu'à présent et qui mérite votre attention. Nous voulons parler des avantages qui résultent pour la navigation et pour les constructions navales des encouragements donnés à la création des grandes compagnies maritimes.

Pour mieux démontrer la portée de cette observation, prenons pour type un de ces grands navires destinés à la navigation de l'Indo-Chine. Lorsque ce navire sort des ateliers de la Ciotat ou des forges et chantiers de la Méditerranée, il jauge 3000 à 3200 tonneaux; sa machine est d'une force de 500 chevaux, et, soit dit en passant, ce n'est que par des calculs et des moyens propres à l'industrie privée que l'on peut obtenir avec 500 chevaux une vitesse moyenne de 11 à 12 milles par heure pour un long parcours; vitesse qui, en ce

qui concerne les lignes qui nous occupent, s'est trouvée plus d'une fois portée à plus de 13 milles. Ce navire peut recevoir plus de 200 passagers; affecté à des transports militaires, il pourrait prendre plus de 1000 hommes dans ses entre-ponts. Ses cales ont plus de 900 mètres cubes, malgré l'espace considérable forcément réservé à un approvisionnement de treize à quatorze jours de charbon. Ce navire coûte, rendu à Suez, de 3 millions à 3300000 fr. Son équipage se compose de 210 hommes, moitié marins français, moitié auxiliaires indigènes pris dans les localités où les navires font escale. Tout ce personnel fait un service consécutif, en toute saison, dans les mers et sous les climats les plus rudes.

Abstraction faite des services dont elle est chargée dans la Méditerranée et au Brésil, et où elle emploie 3000 personnes environ, la compagnie des Messageries impériales occupe sur les lignes de Chine :

Un personnel de	2000 hommes.
Ses ateliers, en France et à l'étranger, ont en moyenne un personnel de	2500 —

Ainsi voilà un personnel de 8 à 9000 hommes occupés à construire, à perfectionner, à conduire une flottille de plus de 60 navires destinés à porter et à distribuer sur les points les plus proches et les plus éloignés les produits de notre industrie nationale. N'est-ce pas là une sorte d'école d'application qui doit produire d'excellents officiers, de bons matelots, des mécaniciens habiles, et ne peut-on pas prendre en très-sérieuse consi-

dération les services rendus ainsi à la navigation et au perfectionnement des constructions, lorsqu'il s'agit de subventionner une entreprise aussi utile au point de vue général ?

Avec de tels moyens, on comprend que l'État ait lieu de compter que les engagements souscrits par la compagnie dans la convention qui est actuellement soumise à l'approbation du Sénat seront fidèlement exécutés. On comprend aussi que la compagnie, malgré les chances aléatoires que l'entreprise comporte, n'ait pas hésité à s'y engager.

Voici l'analyse des articles de cette convention.

La compagnie s'oblige, ainsi que nous l'avons déjà dit :

1° A ajouter 90 000 lieues à son itinéraire actuel, qui est de 112 520 lieues; — à faire vingt-six voyages, aller et retour, sur la ligne principale partant de Suez et aboutissant à Hong-Kong;

2° A faire treize voyages au lieu de douze sur les lignes annexes de Chine, du Japon, de Calcuta, de Batavia et de la Réunion, ou 192 564 lieues marines, qui devront être effectuées avec une vitesse moyenne de 9 nœuds 5/10 sur la ligne principale et de 9 nœuds sur les lignes annexes, vitesse qui semble devoir être toujours dépassée en fait, comme le prouvent les relevés des vitesses réalisées depuis 1862.

Une des clauses de la convention impose à la compagnie une obligation essentielle : celle d'établir, sans subvention nouvelle, un nouveau service de quatorze voyages entre Marseille et Alexandrie, pour établir une communication directe avec les itinéraires supplémentaires à exécuter dans les

mers au delà de Suez, en outre des douze voyages déjà existants.

Enfin la compagnie devra inaugurer ces services à partir du 22 juillet 1870, si elle ne préfère les établir à une date plus rapprochée, et tout porte à croire qu'elle ne perdra pas un moment pour profiter de la latitude qui lui est laissée.

Telle est l'analyse des articles de la convention soumise à votre approbation.

Nous vous avons exposé le côté financier, commercial et d'intérêt public des propositions contenues dans le projet de loi.

Notre tâche serait terminée, s'il ne nous restait pas à vous en entretenir à un point de vue plus général encore.

Souvent, et avec quelque vérité, on a reproché au commerce français d'apporter dans ses opérations peu de hardiesse et d'étendue. Ne rien essayer, éviter les entreprises et les hasards lointains, spéculer sur les réalisations les plus prochaines, c'est là sans doute une méthode prudente et qui pourrait être appropriée aux conditions d'un commerce restreint; mais, depuis quelques années, les peuples, et surtout les nations maritimes, semblent saisis d'un besoin de rapprochement que les profits des échanges commerciaux ne suffisent pas à expliquer. Se mieux connaître, s'unir davantage en effaçant les distances, les antagonismes traditionnels, les rivalités nuisibles : c'est là un mouvement général qu'il est facile de constater et que le commerce français aura à cœur de suivre. L'honneur de la civilisation moderne semble être de marcher pacifiquement à la conquête des pays qui semblaient rester abandonnés dans leur isole-

ment. Il y a quelques années, l'isthme de Panama s'ouvre aux relations de l'Europe avec le Pacifique ; les États-Unis jettent des chemins de fer dans des contrées à peine habitées et jusque-là presque inaccessibles. La péninsule indienne sera bientôt sillonnée de voies ferrées ; la Chine et le Japon sont définitivement ouverts, et le flot maritime qui doit les mettre en communication directe avec l'Occident a déjà franchi l'isthme de Suez. Enfin, comme pour servir de lien à tout ce mouvement, l'électricité étend partout son réseau de correspondance, de telle sorte que s'il est vrai que les îles Aléoutiennes doivent recevoir bientôt des lignes télégraphiques, les actes ou les volontés de la pensée humaine, appliqués aux intérêts publics ou privés, pourront en quelques heures faire le tour du monde.

Nous serions peut-être restés en dehors de ce grand mouvement, si de grandes compagnies ne s'étaient inspirées de cet esprit nouveau pour le propager par l'exemple, en s'exposant d'abord à toutes les chances d'une tentative hardie ; mais, en définitive, pour rapporter à leur pays des éléments de travail et de prospérité dont les statistiques commerciales contiennent déjà la preuve évidente, et à elles-mêmes les bénéfices les plus légitimes, puisqu'ils sont acquis par la vigueur de l'intelligence, la probité la plus vigilante et le dévouement à une idée juste et profitable à leur pays.

En conséquence, votre commission a l'honneur de vous proposer de déclarer :

1° Qu'il n'y a pas lieu de renvoyer le projet de loi à une seconde délibération du Corps législatif ;

2° Qu'il n'y pas lieu de s'opposer à sa promulgation.

Le Sénat passe immédiatement à la délibération.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du texte de la loi, insérée au procès-verbal du 19 juin.

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande la parole?.... Je mets aux voix la question de savoir si la loi sera soumise à une nouvelle délibération du Corps législatif.

Le Sénat décide que la loi ne sera pas renvoyée.

La scrutin a lieu sur la promulgation, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants. . . .	78
Bulletins blancs.	78

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

L'ordre du jour appelle le rapport sur la loi relative à la création de deux caisses d'assurances, l'une en cas de décès, et l'autre en cas d'accidents résultant de travaux agricoles et industriels.

MM. Vernier, de Boureuille et Guillemot, conseillers d'État, sont présents.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Le Roy de Saint-Arnaud.

M. LE ROY DE SAINT-ARNAUD, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

I.

Lentes à se développer tant qu'elles restent livrées à elles-mêmes, les œuvres de prévoyance ont toutes péniblement traversé la période de formation. Mais leur passage des mœurs dans la législation fut toujours marqué par des progrès sensibles. Devenues des institutions dans l'État, elles y prennent une place dont l'importance grandit et s'élève avec le sentiment de plus en plus éclairé des forces que recèle l'alliance du travail et de l'épargne.

Elles se recommandent par un autre mérite. Elles procèdent les unes des autres. Une heureuse émulation les multiplie en étendant leur domaine. L'esprit de spéculation s'en empare et les féconde en créant les compagnies d'assurances; elles finissent par dominer les mœurs dont elles n'étaient qu'une instinctive émanation. Notre société française chercherait vainement un principe plus conservateur. Et un gouvernement qui ne mettrait pas au rang de ses devoirs celui d'encourager, d'organiser au besoin dans ses applications diverses la prévoyance individuelle, manquerait à sa mission.

L'Empereur, depuis le jour de son avénement, n'a cessé de poursuivre ce noble but.

Un de ses premiers actes fut le mouvement rénovateur imprimé aux sociétés de secours mutuels. La caisse d'épargne, la caisse des retraites pour la vieillesse doivent à son auguste sollicitude les plus vivifiantes améliorations.

Par le décret du 8 mars 1855, les asiles de Vincennes et du Vésinet ont été ouverts aux ouvriers convalescents ou blessés dans leurs travaux, et qu'une pensée de prévoyance rattachait aux sociétés de secours mutuels.

La même main qui a fondé ces asiles a voulu couronner son œuvre en proposant les bases de la loi qui fait l'objet de ce rapport.

La commission du Sénat devait ce juste hommage aux origines de la loi. Elle prend sa source dans une idée napoléonienne, et la reconnaissance publique n'en perdra jamais le souvenir.

La matière est digne de l'attention du Sénat.

Elle a été, dans le sein du Corps législatif, le sujet d'une étude approfondie. Mais l'on peut dire que le vote unanime qui y a succédé à d'intéressantes discussions n'a rien enlevé à l'autorité de votre examen ni à la haute utilité de votre contrôle.

Il a paru nécessaire à votre commission d'entrer dans les détails de la loi, en vous rendant compte de son esprit et de son but.

L'extension donnée aux attributions du Sénat a profondément modifié le travail de ses commissions. Dans certaines lois, surtout celles qui se rattachent à l'économie politique, le mécanisme de leurs dispositions doit vous être exposé sans en rien omettre. A ce prix seul, vous pouvez reconnaître le caractère qui leur est propre et les principes qui les ont inspirées.

La loi qui nous occupe a rencontré de vives objections. Aucune ne doit rester sans réponse. C'est une condition de ces lois qui touchent à ce qu'il y a de plus délicat dans les théories sociales de susciter la controverse. Elles y gagnent d'en-

trer dans la vie pratique précédées par des clartés utiles sur les questions qu'elles ont soulevées et sur les difficultés d'exécution qu'elles comportent.

II.

La loi proposée est relative à la création de deux caisses d'assurances : l'une en cas de décès, l'autre en cas d'accidents résultant de travaux agricoles ou industriels.

Distinctes dans leur objet, mais convergentes au même but, et comprises, à ce titre, dans le même acte législatif, ces institutions de prévoyance reposent, toutes deux, sur la garantie de l'État. La caisse d'assurances en cas d'accidents reçoit seule une subvention.

Garanties par l'État, ces deux caisses sont régies par lui. La prudence et des précédents éprouvés justifient cette mesure. Une loi qui fonde, garantit, subventionne, réglemente et soumet de pareilles caisses au régime de l'administration publique, emprunte son caractère aux lois sur les caisses d'épargne et sur la caisse des retraites pour la vieillesse, mais elle va plus loin qu'elles dans le champ de l'assistance et de l'intervention de l'État.

Empressons-nous de constater, dès le début de ce rapport, que le *coercitif et l'obligatoire* ne sont ni dans la théorie ni dans la pratique de la loi. Elle ne fonctionne qu'autant qu'elle est mise en mouvement par le libre exercice de la volonté individuelle. Et, par-dessus tout, loi d'essai, d'expérimentation gouvernementale et d'incitation à la

prévoyance, elle fixe elle-même ses points d'arrêt et de repos pour mesurer l'espace parcouru, et au besoin rectifier sa marche.

III.

La caisse d'assurances en cas de décès est accessible à tous. Elle n'assure pas sur une tête un capital supérieur à 3000 fr. Elle est la caisse des petites assurances que les compagnies existantes, développées ou restreintes, ont eu soin jusqu'à ce jour d'écarter de leurs stipulations statutaires.

Sans viser au monopole, sans décourager la concurrence, cette caisse, désintéressée du bénéfice en même temps que jalouse d'éviter la perte, tient compte à 4 pour 100 seulement de l'intérêt composé des versements reçus, et augmente de 6 pour 100 la prime d'assurance, dont les tables en usage ont fixé les tarifs.

Ces mesures laissent une marge utile aux spéculations ultérieures de l'assurance privée, mais elles sont, dans la loi, le correctif nécessaire d'une innovation consistant à ne refuser aucune prime pour son infériorité qu'exagère encore la faculté du fractionnement.

Cette innovation est pour ainsi dire toute la loi quant à la caisse d'assurances en cas de décès.

Chez l'ouvrier célibataire ou chef de famille, l'esprit de prévoyance rencontrait un obstacle jusqu'ici insurmonté : l'élévation de la prime, condition générale et dominante des assurances sur la vie. Toute compagnie qui spécule, fixe ses primes en calculant les chances de mortalité, l'âge des assurés et leur nombre, et, comme le gage du

succès, pour ces compagnies, repose sur une sorte de certitude mathématique exclusive des petites primes, celles-ci ne sont point admises.

Ce n'est qu'à défaut des compagnies que l'État intervient. Il ouvre aux petites primes un accès tutélaire. Loin d'en redouter l'invasion, il la provoque et l'attire en couvrant de sa garantie la sûreté des versements et les promesses du contrat d'assurance.

Les tarifs du contrat sont ceux de la caisse des retraites. Voici les règles qu'il adopte :

« La somme assurée est incessible et insaisissable jusqu'à concurrence de la moitié, sans que la partie insaisissable ou incessible puisse descendre au-dessous de 600 fr. »

Empruntée à la législation des retraites et favorisée par la jurisprudence des tribunaux, cette disposition maintient un juste équilibre entre le respect des engagements contractés envers la caisse et le principe qui fait des biens du débiteur le gage de ses créanciers.

« Nul ne peut s'assurer s'il n'est âgé de seize ans au moins et de soixante ans au plus. »

Tracée par l'expérience, cette limite protége la caisse contre la mortalité qui menace l'enfance et la vieillesse. Le temps de l'assurance commence aux approches de la virilité et finit avant son déclin.

« Toute assurance faite moins de deux ans avant le décès de l'assuré demeure sans effet ; mais, dans ce cas, les versements sont intégralement restitués. »

La restitution des versements dans l'hypothèse prévue éloigne de cette disposition tout caractère aléatoire au profit de la caisse et au détriment de l'assuré, et, par cette mesure, la caisse s'affranchit des visites médicales dont le procédé, d'une garantie douteuse, ne tarderait pas à devenir d'autant plus difficile, dans la pratique de la loi, qu'il devrait se répéter à l'infini si le développement numérique des assurés se réalise comme il y a lieu de le prévoir.

« Le contrat sera résolu de plein droit par le défaut de payement de la prime annuelle ; dans ce cas, les versements effectués, déduction faite de la part afférente aux risques courus, sont ramenés à un versement unique donnant lieu, au profit de l'assuré, à la liquidation d'un capital au décès. »

C'était le moyen d'enlever à la rupture souvent involontaire du contrat pour cause d'interruption des versements, tout ce que cette conséquence légale de l'engagement contracté pouvait avoir de rigoureux dans ses effets.

Enfin, « les sociétés de secours mutuels approuvées sont admises à contracter des assurances collectives ne pouvant excéder 1000 fr. pour chacun des bénéficiaires désignés, mais se cumulant avec leurs assurances individuelles. »

Cette faveur unit dans une même action deux principes protecteurs de la famille : la caisse d'assurances et la société de secours mutuels concourant à la formation d'un capital au décès de l'assuré.

Tels sont les statuts que la loi donne à la caisse d'assurances en cas de décès. Le stimulant de la prévoyance y est partout; les mécomptes de l'épargne interrompue se réparent dans la composition d'une prime unique. Rien ne se perd au détriment de l'assuré; et nul engagement au préjudice de l'État ne survit à l'année qui voit, dans son cours, le contrat d'assurance se former et se dissoudre, pour se renouer l'année suivante au gré de l'assuré.

IV.

La caisse créée pour les cas d'accidents n'a pas de précédents connus. Tout y est nouveau en matière d'assurance. Garantie par l'État qui la gère, elle est, en outre, subventionnée.

La subvention à inscrire annuellement au budget est fixée, pour la première année, à 1 million.

L'accident couvert par l'assurance doit avoir eu l'un de ces deux effets : ou l'incapacité absolue du travail, ou l'incapacité permanente du travail de la profession.

La loi qui n'a pu tout dire a réservé sans nul doute aux polices d'assurances mentionnées dans l'article 19 le soin de fixer le mode suivant lequel la nature définie et la cause de l'accident seront constatées.

L'assuré qui a versé 8, 5 ou 3 fr. de prime annuelle reçoit, en cas d'accident ayant occasionné l'incapacité absolue de travail, une pension viagère.

Cette pension lui est due par la caisse des retraites, qui la fixe d'après ses tarifs et la sert moyennant les conditions suivantes :

1° La remise opérée par la caisse d'assurances

d'une somme égale à 320 fois le montant de la cotisation versée par l'assuré ;

2° La remise opérée par le Trésor public d'une seconde somme égale à la précédente fournie par la subvention de l'État accrue des ressources à provenir des dons et legs faits à la caisse des assurances.

Avec ou sans ce dernier appoint, l'État répond donc directement à la prévoyance de l'assuré par le don d'une somme équivalente au produit de sa cotisation multipliée 320 fois par elle-même.

La loi ne se préoccupe point des variations que peut amener dans les produits éventuels du calcul la combinaison d'éléments variables eux-mêmes. En échange d'une démonstration de prévoyance opposée annuellement aux accidents qui peuvent survenir dans le cours de l'année, la loi donne à l'assuré la certitude du capital produit par l'assurance et doublé par la subvention.

La pension viagère est réduite à la moitié quand les accidents n'ayant entraîné que l'incapacité permanente du travail de la profession déplacent l'aptitude au travail sans l'anéantir.

Ici, la subvention de l'État n'a plus de destination que dans une hypothèse, celle où la pension n'atteignant pas le minimum de 200 fr. ou de 150 fr., suivant la cotisation de 5 ou 3 fr., la demi-pension n'atteindrait pas elle-même ses limites proportionnelles. C'est au moyen de la subvention que cette lacune est comblée.

La base du calcul qui fait de 320 fois la cotisation le produit fixe de l'assurance veut être expliquée.

Il n'existe point de tables dressées sur le rapport

moyen des accidents prévus dans la loi, avec l'âge et le nombre des ouvriers, la nature et le danger des professions diverses. La loi prescrit ce travail pour l'avenir. Mais les documents réunis par l'administration proviennent, les uns des comptes rendus de cinq années sur les accidents survenus dans les mines et carrières et dans les chemins de fer; les autres, des relevés fournis par trois départements des plus riches en établissements industriels et agricoles.

Il apparaît de ces tableaux que, sur 100 000 ouvriers, dans l'espace d'un an, 320 sont atteints par des accidents entraînant ou la mort ou l'incapacité de travail.

L'expérience confirmera ou redressera ces données premières. Elles ont permis de fixer sur des bases à peu près certaines les conditions de l'assurance.

Les pensions viagères sont, pour la totalité, déclarées incessibles et insaisissables. Elles diffèrent sensiblement des sommes assurées par la première caisse. Ni leur source ni leur destination ne sont communes.

Le droit à l'assurance commence à l'âge de douze ans; c'est l'âge de l'enfant dans les manufactures.

Les assurances collectives sont autorisées plus largement que dans la première caisse. Les administrations publiques, les établissements industriels, les compagnies de chemins de fer, les sociétés de secours mutuels, les administrations municipales elles-mêmes, dans l'intérêt des sapeurs pompiers, peuvent contracter par listes nominatives des assurances contre les accidents; mais chaque assuré n'aura droit qu'à une seule

pension viagère. Plusieurs cotisations versées sur la même tête seront réunies sans qu'elles puissent compter pour une cotisation supérieure à 8 fr.

V.

En cas de mort de l'assuré par suite d'accident, la pension viagère fait place à un secours dont la loi détermine l'importance et la destination.

Le secours est égal à deux années de la pension à laquelle aurait eu droit le titulaire de l'assurance; si l'assuré était célibataire ou veuf sans enfant, ce secours revient au père ou à la mère âgés de plus de soixante années. En cas de mariage, il appartient à la veuve, et, s'il y a des enfants mineurs, ils reçoivent un secours égal, ce qui signifie que le secours est doublé s'il y a survivance de veuve et d'enfants.

VI.

En vertu d'une disposition générale applicable aux deux caisses, les tarifs seront tous les cinq ans l'objet d'une révision législative. Une commission supérieure, chargée de résoudre les questions relatives aux deux caisses, présentera chaque année à l'Empereur le rapport moral et matériel des opérations. Ce rapport sera communiqué au Sénat et au Corps législatif.

VII.

Telle est l'analyse fidèle et raisonnée de la loi.

Toute sa théorie est dans ce principe : L'intervention de l'État dans le domaine des intérêts privés est légitime, dès qu'elle est justifiée par un grand intérêt social.

Les deux institutions de prévoyance, dont l'idée pratique vient de se dérouler devant vous, remplissent-elles la condition d'un intérêt social assez prédominant pour justifier l'intervention de l'État dans le domaine des assurances, dont la spéculation privée a de longue main pris possession

Toute la raison d'être de la loi est, en effet, renfermée dans ce dilemme:

Ou les compagnies d'assurances pouvaient et voulaient, ajustant à leurs combinaisons le double mécanisme de la loi, remplir son double but, et la loi n'était pas nécessaire; ou l'impuissance des compagnies, constatée par les faits et reconnue par elles-mêmes, les écartait d'un concours sérieux et sincère, et la loi, sous ce premier aspect, peut invoquer, à juste titre, l'intérêt social dont elle est l'expression.

Une enquête a été faite; les compagnies ont été entendues. Non-seulement elles ont reconnu l'impossibilité d'introduire sans garantie ni subvention, dans le mécanisme de leurs caisses, les petites primes accueillies par les caisses de l'État, mais elles ont affirmé que, d'une part, la première caisse, celle des cas de décès, loin de leur créer une concurrence périlleuse, développerait leur propre clientèle en vulgarisant l'assurance; et que la seconde caisse, celle des cas d'accidents, appartenait à des combinaisons trop imparfaitement appréciables pour offrir aux établissements

d'assurances un champ abordable d'exploitation.

La force d'initiative de l'État n'absorbe point ici la concurrence industrielle; et, de même que l'État ne substitue point sa prévoyance à la prévoyance individuelle, mais vient en aide à ses efforts, elle ne prend au milieu de l'industrie des assurances qu'une place inoccupée.

Était-il préférable de concentrer sur une compagnie privilégiée le secours d'une importante subvention en vue des sacrifices supérieurs à ses forces que lui imposerait l'accès ouvert aux petites primes et à leur fractionnement?

Valait-il mieux encore admettre au partage bénéficiaire d'un fonds de subvention, toute compagnie se rendant accessible aux petites primes?

Aucun de ces deux expédients ne pouvait prévaloir. Comment organiser un contrôle utile? comment éviter de lier l'État par des solidarités périlleuses au sort des compagnies?

Couvrant sa garantie par sa propre gestion, maître de ses subsides, qu'il peut étendre, restreindre ou supprimer annuellement, l'État éclaire sa marche par des épreuves répétées et instructives, et s'il reconnaissait qu'il payât trop cher la rançon du progrès social, poursuivi dans le développement de la prévoyance populaire, il saurait mettre la fortune publique à l'abri d'un mécompte et d'une expérience inutilement prolongée. L'article 16 de la loi y a pourvu.

VIII.

Des adversaires, quelques partisans de la loi, ont prononcé le mot de socialisme.

Le socialisme n'a pas d'auxiliaire plus actif que la misère. Défendre des atteintes imméritées de la misère l'homme qui vit du travail de ses bras; ne pas se contenter de lui recommander la prévoyance, mais donner à cette difficile vertu le stimulant de l'intérêt personnel, le double attrait de la certitude et de l'efficacité, de la certitude par la garantie de l'État, de l'efficacité par la subvention, si c'est là du socialisme, ce n'est pas celui des mauvais jours et des fausses doctrines.

Fonder, régir, couvrir de la garantie et des subventions de l'État une caisse d'assurances à cotisation réduite, ouverte contre la mort ou l'incapacité permanente et accidentelle du travail, souvent pire que la mort, ce n'est pas organiser le travail, c'est, en organisant la prévoyance, encourager le travail et l'honorer comme la grande loi des sociétés humaines.

Il y a symptôme évident de socialisme là où l'individu se sent armé d'un droit contre la société. Ici, la société reconnaît-elle un droit à celui qu'elle ne gratifie d'un avantage qu'à la condition d'exécuter un contrat onéreux? C'est le principe de fondation de la première caisse en cas de décès.

L'ouvrier, victime d'un accident qui l'a rendu impropre au travail, tombe-t-il, par cela seul, à la charge de la seconde caisse, comme le soldat que la patrie relève mutilé sur le champ de bataille? Nullement. La pension viagère de la seconde caisse est encore le prix d'un contrat.

Enfin, et pour bien mettre à jour le caractère de la loi, ajoutons que l'ouvrier assuré, mutilé dans le travail et frappé d'incapacité permanente,

ne verrait la porte d'aucun hospice se fermer devant sa misère. Eh bien! la loi lui garantit une pension viagère, moins coûteuse à l'État que ne le sont les frais d'hospice, et lui laisse la liberté, la vie de famille et le reste d'activité qui a pu survivre à son désastre.

Il n'y a point de socialisme dans la loi, mais on lui fait un grief de l'intervention de l'État. Ériger en système absolu de gouvernement le principe qui interdirait à l'intervention de l'État le domaine des intérêts privés, ne serait pas moins funeste que l'abus du principe contraire. Si celui-ci mène au socialisme, le premier conduit à l'impuissance. Il est dans le devoir et dans le droit du Gouvernement non de substituer sa prévoyance à la prévoyance individuelle, mais de prêter à celle-ci les forces d'un établissement constitué pour elle, de couvrir des garanties de l'État, et de soutenir par ses subsides les efforts d'une épargne persévérante.

Le principe de la loi est juste. Il a fait ses preuves dans les sociétés de secours mutuels, dans les caisses d'épargne, dans la caisse des retraites pour la vieillesse ; ces établissements lui doivent leurs solides assises, et cet ordre savant de notre comptabilité d'État qui est un modèle de contrôle et de clarté.

N'oublions pas que l'Angleterre, cette grande nation si rétive à toute ingérence de l'État dans ce qui relève de l'initiative privée, n'a rien trouvé de mieux, en 1864, que l'intervention de la couronne pour mettre les épargnes versées par le peuple anglais dans les compagnies d'assurances à l'abri des faux calculs, des déceptions, des fraudes, de la

dilapidation et du désordre qu'engendrait la concurrence au milieu d'une foule toujours croissante de sociétés rivales.

Ne soyons pas plus absolus que nos intelligents voisins.

Quand on examine ces questions de la sphère élevée où l'homme d'État puise ses inspirations pour le gouvernement des peuples, on se sent plus touché des effets salutaires de la prévoyance profondément entrée dans les habitudes et dans les mœurs, qu'on ne s'inquiète des distinctions plus ou moins subtiles qui séparent du socialisme et de ses tendances la sage intervention de l'État. L'intérêt social qui la justifie, la loi qui l'autorise en la limitant sont rarement de perpétuelle durée.

Le dernier mot de la science économique n'est pas dit en matière d'assurances, et le jour où les compagnies, maîtresses de leurs calculs et sûres d'elles-mêmes, offriraient aux masses assurables les conditions d'une concurrence loyalement ouverte, heureux d'avoir applani la route et marqué le but, le Gouvernement s'affranchirait des sacrifices qu'il s'impose aujourd'hui.

Jusque-là, que les nouvelles caisses accomplissent leurs destinées, qu'elles répandent autour d'elles la confiance et réalisent un jour la généreuse pensée du fondateur. Elles complètent ce réseau d'institutions de prévoyance qui, grâce à ses augustes soins, environne le champ du travail national. Plus d'excuse pour cette coupable insouciance qui ne prévoit rien, et, dans son injustice, s'en prend toujours au sort des difficultés de la vie.

Pour nous, messieurs les Sénateurs, c'est un heureux sujet de délibération que la loi dont nous venons de vous entretenir. Hier encore, acteurs ou témoins dans des luttes passionnées, nous cherchions à résoudre les problèmes soulevés par la discussion des libertés politiques. Ramenée aujourd'hui vers des régions plus calmes, c'est aux efforts de la prévoyance individuelle que la société demande les sécurités de l'avenir.

Empressons-nous de seconder un mouvement si favorable à la paix intérieure et à la prospérité publique.

Appréciée dans son ensemble, étudiée dans ses détails par votre commission, la loi relative aux caisses d'assurances ne lui a paru solliciter pour aucune de ses dispositions une seconde délibération du Corps législatif;

Et cette loi ne portant atteinte à aucun des principes placés par la Constitution sous la sauvegarde du Sénat,

La commission propose de déclarer que le Sénat ne s'oppose point à sa promulgation.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture de la loi, dont le texte a été inséré au procès-verbal du 9 juin.

M. BOINVILLIERS. Monsieur le Président, je demande l'impression du rapport.

M. LE PRÉSIDENT. Le rapport sera imprimé et distribué. Je propose au Sénat de fixer la discussion à mardi prochain.

M. LE ROY DE SAINT-ARNAUD. Monsieur le Pré-

sident, je préférerais vendredi, si c'était possible.

M. LE PRÉSIDENT. Alors à vendredi prochain!

L'ordre du jour appelle le rapport de M. le général Vinoy sur trois lois relatives à des emprunts et à des impositions par le département de l'Eure et par la ville de Grenoble (Isère), et à une prorogation de surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère).

MM. du Berthier et L'Hôpital, conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, sont présents.

M. LE GÉNÉRAL VINOY, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

Le Corps législatif a voté, dans sa séance du 16 juin, trois lois relatives à des emprunts, à des impositions extraordinaires et à une prorogation de surtaxe.

La première a pour objet d'autoriser le département de l'Eure à contracter deux emprunts, à s'imposer extraordinairement, et à effectuer un prélèvement sur le produit d'une imposition précédemment approuvée.

Le département de l'Eure a entrepris, en 1859, la construction d'un asile des aliénés; c'est une dépense considérable dont on n'avait pu mesurer dès l'origine toute l'étendue; une somme de 2 300 000 fr. y a déjà été employée, et il a été reconnu qu'une dernière somme de 935 000 fr. était indispensable pour compléter l'achèvement des bâtiments, en améliorer les distributions essentielles et pourvoir à tous les besoins de l'ameublement. Il est vrai que cet asile, entrepris d'a-

bord pour recevoir trois cents malades, a dû être accru de manière à pouvoir en contenir cinq cents.

Cette extension, fatalement justifiée par un accroissement de malades qu'on pouvait croire accidentel, a eu pour premier résultat de doubler le périmètre de l'établissement, puis les conditions de liberté, de travail, d'espace et d'hygiène qu'exigent les aliénés; les services divers et perfectionnés que la science a reconnus nécessaires à leur traitement, ont amené les remaniements qui nécessitent aujourd'hui une nouvelle allocation de 935 000 fr. pour compléter l'achèvement indispensable de ce vaste établissement qui, pour les perfectionnements qui y auront été apportés, le fera classer parmi les plus beaux qui existent en France.

Une autre demande de 350 000 fr., formulée par le même département, a pour objet de terminer le chemin de fer d'intérêt local qui doit relier Gisors et Vernon; une partie de ce chemin est déjà en construction, et toutes les ressources pour son achèvement eussent été suffisantes si l'on avait pu se servir, comme on l'espérait, pour le passage de la voie, du pont qui sert au roulage et à la circulation ordinaire; mais une étude plus approfondie de cette dernière partie du projet l'a fait abandonner comme impraticable et dangereuse. La construction d'un pont exclusivement affecté au service du chemin de fer a donc été reconnue nécessaire. La part contributive du département dans cette dépense sera de 350 000 fr., indépendamment de la subvention consentie par l'État dans les conditions ordinaires, et un sacrifice offert par la compagnie concessionnaire.

Pour couvrir ces deux emprunts, le département demande à être autorisé à employer la majeure partie des annuités qui restent à recouvrer sur l'imposition extraordinaire créée pour les travaux de chemins vicinaux par une loi du 18 mai 1864. Ce prélèvement sera compensé pour le service vicinal par l'augmentation des centimes spéciaux, portés de 5 à 7 par la loi de finances du 31 juillet 1867, et par une addition de quelques centièmes de centime au principal des quatre contributions directes.

La deuxième loi dont vous avez à vous occuper a pour objet d'autoriser la ville de Grenoble à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.

La ville de Grenoble, chef-lieu du département de l'Isère, ancienne capitale du Dauphiné, et une de nos plus importantes villes de guerre, a vu sa population s'élever en quelques années de 29 000 habitants à 40 000, ainsi qu'il résulte du dernier recensement.

Cet accroissement rapide a eu deux causes :

La première a été la création de la gare commune desservant les quatre chemins de fer qui aboutissent à Grenoble, et auquel viendra bientôt se relier une cinquième ligne, qui ne sera pas la moins importante, celle d'Avignon à Gap; autour de cette gare est venue se grouper une nombreuse population, dont il a fallu nécessairement s'occuper.

La deuxième est le résultat des dispositions de la loi de 1862, qui a détaché différentes sections des communes suburbaines pour les annexer à

Grenoble. Il est vrai que cet état de choses a eu pour conséquence d'accélérer la prospérité et l'importance de la ville, mais aussi de lui créer de nouvelles obligations et de nouveaux besoins. Dans l'impossibilité de réaliser simultanément toutes les améliorations désirables, l'édilité grenobloise, qui a à sa tête un administrateur aussi intelligent que dévoué, a choisi celles qui étaient les plus pressées, telles que les fontaines, l'éclairage et les écoles; elle a entrepris ces dépenses avec ses propres ressources, mais là a dû se borner la possibilité de ses efforts, car la ville de Grenoble a de lourdes charges, au nombre desquelles il faut compter la dette qu'elle a contractée à la suite de l'inondation de 1859, dette qui n'est pas encore entièrement éteinte.

C'est en présence de cette situation qu'elle s'est vue contrainte de recourir à un emprunt de 4 millions. Cet emprunt, qui doit suffire à convertir ses anciennes dettes, à acquitter le prix d'immeubles à acquérir et de travaux à effectuer, sera couvert par un impôt extraordinaire de 12 centimes, devant rapporter 315 000 fr., qui, ajoutés à ses autres ressources, serviront à rembourser en quinze années l'emprunt en capital et intérêts.

La troisième loi qui vous est soumise a pour objet d'autoriser la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Port-Launay (Finistère).

Cette commune, qui, par l'habile direction donnée aux fonds dont elle dispose, a déjà pu suffire à ses besoins les plus indispensables, réclame encore, et avec raison, les moyens d'avoir un local

à elle pouvant contenir la mairie, l'école et l'instituteur, plus une pompe à incendie et la possibilité d'éclairer le quai de son petit port. La prorogation pour cinq ans encore de la surtaxe de 11 fr. qu'elle est autorisée à percevoir sur les alcools consommés sur le territoire de la commune, suffira, on l'espère, à pourvoir à ces divers besoins.

L'utilité de toutes ces dépenses, leur urgence incontestable, n'ayant soulevé aucune objection, votre commission a l'honneur de vous proposer de décider qu'il n'y a pas lieu de renvoyer ces lois à une nouvelle délibération et de s'opposer à leur promulgation.

Le Sénat passé immédiatement à la délibération.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, lit le texte des trois lois, insérées au procès-verbal du 19 juin.

Le vote a lieu sur la question de savoir si les lois seront soumises à une nouvelle délibération du Corps législatif, et le Sénat décide qu'elles ne seront pas renvoyées.

Il est ensuite procédé au scrutin sur la promulgation.

En voici le résultat :

Nombre de votants. . . .	82
Bulletins blancs.	82

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation des trois lois.

MM. Manceaux, Riché, Gaudin, Chamblain et L'Hôpital, conseillers d'Etat, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle les rapports de pétitions. La parole est à M. Corta.

M. CORTA, *premier rapporteur*.

(N° 666). Messieurs les Sénateurs, dans sa séance du 17 mars dernier, le Sénat a prononcé l'ordre du jour sur une pétition du sieur Roux, conseiller municipal, à Saint-Paul-le-Jeune (Ardèche), demandant la simplification des formalités auxquelles les propriétaires expropriés sont assujettis pour toucher le montant de leurs indemnités.

Le sieur Froissard, chef de division à la préfecture de la Haute-Savoie, insiste sur cette demande, en proposant un moyen, suivant lui, pratique, de la réaliser.

Ce moyen consisterait à admettre comme équivalent du certificat de radiation, soit un acte notarié, soit un certificat de notoriété ou de propriété, toute pièce authentique délivrée en bonne et due forme, établissant d'une façon claire, irréfutable, que telles inscriptions ne grèvent pas les immeubles expropriés.

Le moyen proposé aurait aux yeux de votre commission l'inconvénient grave de faire disparaître la responsabilité des conservateurs chargés de délivrer les états d'inscriptions, d'enlever aux créanciers hypothécaires la garantie que cette responsabilité leur assure, et de compromettre leurs droits en subordonnant la validité des certificats

ou la foi due à leur témoignage à une appréciation d'actes. Cette appréciation, par qui serait-elle faite? Entre le certificat d'inscription délivré par le conservateur et l'acte produit par l'intéressé pour démontrer que le certificat aurait dû être négatif, qui sera juge? Dans la pratique, la simplification proposée pourrait conduire à une plus grande complication.

Votre commission a l'honneur de vous proposer l'ordre du jour.

L'ordre du jour est adopté.

—(N° 684). Vingt et un cultivateurs de Noyelles-Godeault (Pas-de-Calais) exposent leurs démêlés avec le représentant d'une compagnie houillère autorisée à ouvrir une fosse d'exploitation et à occuper diverses parcelles sur le territoire de leur commune, et ils demandent :

1° Que la loi du 3 mai 1841 soit seule applicable à l'expropriation forcée en matière de mines, avec le principe d'une juste et préalable indemnité, et la fixation par le jury du prix simple, tant pour les parcelles que pour leurs produits, et avec droit aux intérêts jusqu'au jour du payement de ce prix porté au double de la valeur fixée;

2° Que les compagnies minières soient obligées d'acquérir de la même manière la totalité de toute parcelle n'excédant pas un hectare lorsque, après une année écoulée, elles en conserveront une partie, ou lorsque, excédant cette contenance, la partie employée ne laissera au surplus qu'une figure irrégulière, ou d'une exploitation désavantageuse pour le propriétaire.

Les contestations des pétitionnaires avec la com-

pagnie houillère ou son représentant appartiennent, ainsi qu'ils le reconnaissent eux-mêmes, à la compétence exclusive des tribunaux. Le Sénat n'a donc pas à s'en occuper.

Quant à la demande de substitution de la loi du 3 mai sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, à la loi du 21 avril 1810, sur les mines, minières et carrières, en ce qui concerne les dispositions relatives au règlement des indemnités, elle rentre dans l'ordre des vœux qui peuvent être exprimés au Sénat, mais votre commission n'a pas pensé qu'elle dût être accueillie.

En effet, les deux lois précitées ont chacune leur raison d'être dans la sphère distincte des intérêts qu'elles régissent.

La première s'applique aux mines, minières et carrières, et elle a pour objet de concilier l'intérêt industriel de leur exploitation avec les droits de la propriété. D'un côté, elle subordonne la concession des richesses souterraines à l'accomplissement de certaines formalités et à l'exécution de conditions déterminées; de l'autre, elle sauvegarde les intérêts du propriétaire de la surface, en édictant, article 10 : « Nul ne peut faire des recherches de mines que du consentement du propriétaire ou avec l'autorisation du Gouvernement, à la charge d'une préalable indemnité envers le propriétaire, entendu. » — Articles 6 et 42 : « Les droits du propriétaire de la surface sur le produit des mines sera réglé par l'acte de concession. » — Articles 43 et 44 : « Les propriétaires des mines seront tenus de payer les indemnités dues au propriétaire de la surface; ces indemnités seront fixées par expertise, conformément à la loi du

16 septembre 1807 sur les desséchements, et portées au double de leur estimation, soit pour la privation de jouissance, soit pour l'acquisition de la propriété. L'acquisition de la propriété sera obligatoire pour le concessionnaire, au gré du propriétaire, lorsque l'occupation se prolongera au delà d'une année, lorsque les terrains seront devenus impropres à la culture, lorsque les pièces de terre auront été trop endommagées ou dégradées sur une trop grande partie de leur surface. »

A côté de la loi spéciale des mines, exigeant une procédure simple et rapide, la loi générale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, développe un appareil proportionné à son importance; elle met en mouvement les grands pouvoirs politiques, par la loi ou le décret qui constate l'utilité publique; elle fait intervenir l'autorité de la justice pour opérer l'expropriation; enfin elle confie à un jury spécial le règlement des indemnités.

La demande des pétitionnaires aurait pour résultat de troubler l'économie de ces deux lois, en faisant pénétrer les dispositions de l'une dans les dispositions de l'autre et en les modifiant; elle transporterait le fonctionnement du jury d'expropriation de la loi de 1841 à la loi de 1810 dont le système d'expertise serait supprimé; elle adapterait au jury de la loi de 1841 la disposition de la loi de 1810, qui élève l'indemnité au double de la valeur d'estimation; elle introduirait une innovation aux deux lois, en changeant les conditions d'expropriation forcée pour les parcelles entamées.

Votre commission n'a pas cru qu'il y eût lieu de créer ainsi un nouveau mode de règlement des in-

demnités. Elle a pensé que la loi du 21 avril 1810 qui fonctionne, sans réclamations, depuis plus d'un demi siècle, protégeait suffisamment les intérêts des propriétaires ou détenteurs des terrains miniers, et que les pétitionnaires devaient se borner à en invoquer le bénéfice.

En conséquence, elle a l'honneur de vous proposer de passer à l'ordre du jour sur la pétition n° 684.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Amédée Thierry.

M. AMÉDÉE THIERRY, *deuxième rapporteur*.

(N° 675). Messieurs les Sénateurs, le sieur Delcominet, à Augny, département de la Moselle, demande une enquête au sujet de la vente d'un bien communal à laquelle le maire de ladite commune aurait procédé sans l'accomplissement des formalités légales.

Cette pétition est arrivée une première fois dans le cours de l'année 1867 ; rapportée par notre honorable collègue, M. le baron Haussmann, dans la séance du 7 décembre, elle a été écartée par l'ordre du jour.

La même pétition, ou du moins une pétition du même sieur Delcominet sur le même objet et contenant la même demande, s'est produite en 1868, et, sur le rapport de l'honorable M. Silvestre de Sacy, le Sénat a prononcé sur elle un second ordre du jour, dans la séance du 13 mars dernier.

La décision rendue le 13 mars était insérée,

ainsi que le rapport, dans *le Moniteur* du lendemain 14; et, dès le 19, le sieur Delcominet répétait encore, dans une troisième pétition au Sénat, les mêmes accusations et les mêmes demandes.

A cette troisième pétition, messieurs les Sénateurs, votre sixième commission a pensé que le Sénat n'avait à répondre que par la question préalable.

La question préalable est prononcée.

— (N° 672). Le sieur Derbesse, à Saint-Omer, demande que tout citoyen convaincu d'avoir, dans une élection, capté le suffrage des électeurs par des moyens déloyaux, soit déchu pour cinq ans de ses droits civils et politiques.

Le pétitionnaire appuie sa proposition sur l'argumentation suivante :

Lorsqu'un candidat s'est rendu coupable de manœuvres illégales, pour attirer à lui le suffrage des électeurs, soit par des distributions d'argent, soit par des faveurs, des promesses ou des menaces, et que son élection se trouve pour cette raison annulée par le Corps législatif, les faits de corruption qui ont influencé le choix des électeurs n'en subsiste pas moins, lors de la réélection. Les manœuvres employées en faveur de la première candidature n'ont rien perdu de leur force au moment de la seconde; le candidat n'a pas besoin de les renouveler, et il s'en garde bien s'il est habile. Il reparaît alors, devant ses juges du Corps législatif, avec une élection en apparence sans tache, en fait inattaquable. Cependant, il n'a

fait que récolter la seconde fois ce qu'il avait semé la première. La possibilité admise de réussir ainsi par la fraude, un candidat peut faire un calcul que la pétition formule à peu près en ces termes : « Je pratiquerai la corruption sur la plus large échelle ; mon élection d'abord sera annulée, je le sais, mais elle réussira ensuite, l'amour-propre et l'entêtement des électeurs aidant ; et, renrenvoyé au Corps législatif qui m'avait exclu, j'y siégerai avec tous les honneurs d'un candidat populaire et inébranlable. Ne rien négliger pour une première élection, voilà l'important, et plus la corruption aura été puissante, plus, quoi qu'il advienne, elle aura créé de chances pour l'avenir. » Le malheur de cette situation, suivant le sieur Derbesse, est dû à deux causes, c'est que la seconde élection, lorsque la première a été cassée, a lieu dans la même circonscription, sur les mêmes éléments électoraux, et que l'époque en est trop rapprochée de la première. Si le candidat convaincu de coupables manœuvres peut être déclaré légalement inéligible pendant cinq ans, une grande partie du mal sera prévenue. Le pétitionnaire demande donc au Sénat de provoquer, par sa sage intervention, une mesure législative prise en ce sens, qui assure la sincérité des élections et par conséquent la pureté de la représentation nationale.

De telles appréhensions seraient fondées assurément et notre système constitutionnel bien imparfait, si les pratiques que signale la pétition pouvaient s'exercer impunément ; mais le pétitionnaire ignore sans doute que la loi a pourvu, par des dispositions pénales, à ce qu'il n'en soit

pas ainsi, et ce qu'il aurait dû se dire tout d'abord, nous allons l'exposer ici.

Le décret du 2 février 1852 porte dans son article 38 :

« Quiconque aura donné, promis ou reçu des deniers, effets ou valeurs quelconques, sous la condition soit de donner ou procurer un suffrage, soit de s'abstenir de voter, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 500 à 2000 fr.

« Seront punis des mêmes peines ceux qui, sous les mêmes conditions, auront fait ou accepté l'offre d'emplois publics ou privés.

« Si le coupable est fonctionnaire public, la peine sera du double. »

L'article 27 ajoute :

« Sont déclarés indignes d'être élus les individus désignés aux articles 15 et 16 de la présente loi. »

Enfin l'article 15 défend d'inscrire sur les listes électorales les individus condamnés à plus de trois mois de prison pour les faits énumérés dans l'article 38.

Ces dispositions légales démontrent incontestablement que l'état de choses dont se plaint la pétition ne saurait échapper à la vindicte de la loi, lorsqu'il se présente avec le caractère de délits constatés et reconnus tels par l'autorité judiciaire. Mais le sieur Derbesse a confondu deux choses : l'annulation, par le Corps législatif, d'une élection viciée par des moyens de corruption, et la condamnation du candidat élu comme coupable des délits prévus par la loi. L'élection est cas-

sée par le Corps législatif, mais l'indignité du candidat évincé ne peut résulter que d'une condamnation judiciaire. Le Corps législatif n'est saisi que d'une chose, la validité ou l'invalidité des opérations électorales qui appellent un député dans son sein. Si, pour vérifier la sincérité de ces opérations, il est obligé d'appécier les actes du candidat, cette appréciation n'est pas l'objet direct de sa décision ; le Corps législatif se borne à annuler ou à valider l'élection, sans énoncer aucun motif ; les motifs peuvent être différents pour chacun de ses membres. Souverain en ce qui concerne sa composition, il n'a d'ailleurs aucune juridiction sur les personnes.

Est-ce à dire que des faits coupables tels que ceux que suppose la pétition et qu'elle énumère soient en dehors de toute répression ? Non, et ici commence l'action de la loi du 2 février 1852. C'est à l'autorité judiciaire qu'appartient la juridiction sur les personnes. Le ministère public, soit d'office, soit sur la plainte de toute partie intéressée, a le droit et l'obligation de poursuivre tous ceux qui se sont rendus coupables des faits déterminés par ladite loi, et le tribunal correctionnel peut prononcer contre eux l'interdiction portée par les articles 15, 27 et 38. Le décret organique de 1852 a soigneusement distingué les juridictions que le pétitionnaire confond, et il a établi des pénalités suffisamment graves pour ce qui concerne l'action judiciaire. A défaut de l'initiative du ministère public, tout citoyen a non-seulement le droit, mais le devoir, de signaler et de poursuivre, devant l'autorité instituée pour les

punir, des faits qui porteraient le scandale dans les élections et altéreraient au cœur la représentation nationale.

Tels sont, messieurs les Sénateurs, les principes déjà exposés devant vous, à propos de pétitions qui contenaient des propositions pareilles à celles du sieur Derbesse. Tout récemment, notre honorable collègue, M. le premier vice-président Boudet, dans un très-remarquable rapport du 11 février de cette année (rapport qui a bien abrégé ma tâche), fondait sur cette doctrine l'ordre du jour qu'il vous proposait sur les pétitions des sieurs Bataillé et de Poilly.

« Votre commission, messieurs, vous disait l'éminent rapporteur, m'a chargé de vous proposer l'ordre du jour sur ces pétitions, non pas parce que leur objet serait inutile ou que les observations qu'elles contiennent soient mal fondées, mais parce que la loi et la répression dont elles démontrent la nécessité existent dans nos codes et peuvent recevoir leur application, toutes les fois que le besoin s'en fait sentir, sans qu'il y ait lieu d'y ajouter aucune autre disposition législative. »

C'est dans ces termes aussi, messieurs les Sénateurs, que votre sixième commission vous propose l'ordre du jour sur la pétition du sieur Derbesse.

L'ordre du jour est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. Le Sénat se réunira mardi 30 juin, à une et demie, dans ses bureaux, pour nommer la commission chargée d'examiner les lois transmises aujourd'hui; et à deux heures en

séance générale, pour délibérer sur la loi relative aux chemins de fer de l'Ouest et entendre des rapports sur plusieurs lois dont le Sénat est saisi.

La séance est levée à quatre heures.

Le Président du Senat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : DE MENTQUE,
HUBERT-DELISLE,
Général comte DE LA RUË.

PROCÈS-VERBAL
N° 56.

1868.

Séance du mardi 30 juin 1868.

PRÉSIDENCE

DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPLONG.

SOMMAIRE. — Commission chargée d'examiner deux lois de chemins de fer, transmises à la dernière séance. — Vote de la loi qui approuve les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest. — Rapport, par M. le procureur général comte de Casabianca, sur la loi relative aux douanes. Ajournement de la discussion. — Rapport, par M. Le Verrier, sur une loi autorisant la compagnie du canal maritime de Suez à faire une émission de titres remboursables avec lots par la voie du sort. Discussion : M. le baron Dupin. Vote. — Rapport, par M. Suin, sur trois lois relatives à la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes de Concarneau, de Plougastel-Daoulas (Finistère) et de Laon (Aisne). Vote. — Rapport, par M. le général marquis de Laplace, sur la loi relative à une cession réciproque de terrains entre l'État et la ville de Grenoble (Isère). Vote — Transmission de quatre lois relatives : 1° à un appel de 100 000 hommes sur la classe de 1868 pour le recrutement des armées de terre et de mer; 2° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie générale transatlantique, pour la création d'une ligne postale régulière entre Panama et Valparaiso; 3° à un emprunt et à une imposition par la ville de Bayonne (Basses-Pyrénées); 4° à l'établissement d'une surtaxe à l'octroi de la même ville.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. Chaix d'Est-Ange, *sénateur-secrétaire*, fait connaître au Sénat le résultat du travail des bureaux, réunis avant la séance :

COMMISSION

Chargée d'examiner deux lois relatives à l'approbation des stipulations financières contenues dans deux conventions passées entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et : 1° la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne; 2° la compagnie du chemin de fer d'Orléans.

1er Bureau. M. Suin, *président.*
2e — M. Lacaze.
3e — M. Le Roy de Saint-Arnaud, *rapporteur de la deuxième loi,*
4e — M. le duc de Padoue, *secrétaire.*
5e — M. Michel Chevalier, *rapporteur de la première loi.*

L'ordre du jour appelle la délibération sur la loi qui approuve les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest (M. Le Verrier, rapporteur, séance du 23 juin).

S. Ex. M. de Forcade La Roquette, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et M. Gaudin, conseiller d'État, sont pré-

sents au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande la parole?... Je mets aux voix la question de savoir si la loi sera soumise à une nouvelle délibération du Corps législatif.

Le Sénat décide que la loi ne sera pas renvoyée.

Il est ensuite procédé au scrutin sur la promulgation.

En voici le résultat :

Nombre de votants.	66
Bulletins blancs	66

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le comte de Casabianca pour son rapport sur le projet de loi relatif aux douanes.

MM. Lestiboudois, Gaudin, Ozenne et Barbier, commissaires du Gouvernement, sont présents.

M. LE PROCUREUR GÉNÉRAL COMTE DE CASABIANCA, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

La loi sur laquelle vous avez à statuer renferme trois dispositions principales :

Elle réduit quelques articles du tarif général des droits d'importation;

Elle introduit des modifications importantes dans le régime commercial de nos colonies du Sénégal, de Gorée et de la Guyane;

Enfin, elle supprime les surtaxes sur les grains et les farines importés par navires étrangers.

L'influence considérable qu'exercent presque toujours sur le commerce et l'industrie les changements apportés à la législation douanière, nous imposait le devoir d'examiner avec une scrupuleuse attention ceux qu'on vous propose de sanctionner. Nous avons entendu, au sein de la commission, MM. les commissaires du Gouvernement. Nous venons vous rendre compte des explications que nous leur avons demandées, de leurs réponses et du résultat de nos délibérations.

L'exposé des motifs du projet de loi retrace à grands traits l'histoire de cette législation spéciale et des nombreuses variations qu'elle a subies.

Fondées par les lois des 15 mars et 1er mai 1791, les douanes avaient surtout pour but, abstraction faite de l'intérêt financier, de protéger nos manufactures et notre marine marchande contre la concurrence étrangère. La fixation des tarifs n'appartenait qu'à la puissance législative; néanmoins, la loi du 17 décembre 1814 conféra au Chef de l'État une prérogative dont il jouit encore actuellement, celle de modifier par de simples décrets, à titre provisoire et en cas d'urgence, les droits d'importation et d'exportation, à la charge de soumettre ces dispositions aux Chambres, en

forme de projets de lois avant la fin de leur session, si elles sont assemblées, et à la session la plus prochaine, si elles ne le sont pas. L'exercice fréquent de cette faculté attribuée au pouvoir exécutif a donné naissance à une multitude de décrets et de lois qui formeraient un dédale presque inextricable, si l'administration des douanes n'avait soin de dresser et de publier un tarif général qu'elle rectifie, à mesure que de nouveaux actes législatifs se produisent. Ce tarif a dû être surtout profondément remanié, à raison des traités de commerce que l'Empereur a conclus depuis 1860 avec les principales nations de l'Europe.

Le droit d'insérer des taxes douanières dans les conventions diplomatiques, sans le concours et la ratification des Chambres, a été longtemps contesté au Souverain ; la Charte de 1814 s'exprimait ainsi, article 14 :

« Le Roi est le chef suprême de l'État ; il commande les forces de terre et de mer, déclare la guerre, fait les traités de paix, d'alliance et de commerce..... »

Une vive controverse s'éleva, en 1826, sur l'application de cet article, relativement aux traités de commerce. On soutint, et la Chambre des députés décida, que ces traités devaient être ratifiés par des lois, lorsqu'ils modifiaient des droits de douane, ces droits étant de véritables impôts qui ne pouvaient en aucun cas être affranchis de la sanction législative.

L'article 6 de la Constitution de 1852 avait textuellement reproduit la disposition de la Charte

de 1814. Les mêmes difficultés d'interprétation auraient pu être soulevées ; le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 les a prévenues par une disposition conçue en ces termes :

« Les traités de commerce faits en vertu de l'article 6 de la Constitution ont force de loi pour les modifications de tarifs qui y sont stipulées. »

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler que, désormais, pour porter atteinte à cette prérogative de la Couronne, il faut un sénatus-consulte abrogeant en tout ou en partie celui du 25 décembre 1852.

Quoi qu'il en soit, les traités de commerce passés avec l'Angleterre, la Belgique, l'Italie, la Suède et la Norvége, la Suisse, le Zollverein, l'Espagne, les Pays-Bas, ont encore ajouté à la complication de nos tarifs. Une refonte générale est devenue plus que jamais nécessaire ; nous en avons exprimé le vœu. Il nous a été déclaré que c'était l'une des préoccupations de M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et qu'il avait confié ce soin à une commission spéciale. Nous espérons voir simplifier une nomenclature qui, en Angleterre, a été réduite à un petit nombre d'articles. Nous espérons également que cette œuvre impatiemment attendue mettra fin à l'instabilité de nos tarifs, instabilité inévitable sans doute pendant la période transitoire que la France vient de traverser, mais qui n'en est pas moins une entrave pour notre commerce et notre industrie, et quelquefois même une cause de ruines individuelles.

Nous avons cru devoir aussi rappeler à MM. les commissaires qu'au sujet d'une pétition renvoyée par le Sénat, dans la séance du 13 mai 1867, le Gouvernement s'était engagé à insérer au prochain projet de loi sur les douanes une disposition qui appliquerait un droit uniforme de 11 fr. les 100 kilogr., sans distinction de soudure, aux tubes en fer étiré d'un diamètre intérieur de neuf millimètres ou d'une plus forte dimension.

Il nous a été répondu qu'en effet cette disposition avait été comprise dans le projet primitif, tel qu'il avait été présenté au Conseil d'État, mais qu'on avait dû la retirer à la suite de réclamations sérieuses, que la question avait été soumise au comité consultatif des arts et manufactures, et que ce comité n'avait point encore fait connaître le résultat de son examen. Nous sommes convaincus que cet ajournement sera de courte durée.

Les explications que nous avons demandées dans cette conférence ont eu principalement pour objet un grave débat qui a eu lieu devant le Corps législatif, à l'occasion du vote de cette même loi, dans la séance du 1er mai dernier. On y a signalé, comme contraire au texte et à l'esprit du sénatus-consulte du 4 juillet 1866, les délibérations des conseils généraux de la Martinique et de la Guadeloupe, qui ont compris dans les tarifs de leur octroi de mer toutes les marchandises françaises, en les frappant, à la Guadeloupe, de taxes de 10 et 12 pour 100 et en les assimilant aux marchandises étrangères.

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est intervenu dans cette

discussion, et a affirmé, ce que d'ailleurs aucun des orateurs ne contestait, que c'était au Sénat qu'il appartenait de prononcer sur cette question, en interprétant le sénatus-consulte, et d'apprécier dans quelle mesure on pouvait appliquer les octrois de mer aux produits des manufactures, destinés moins à la consommation locale qu'au commerce général. Notre compétence exclusive sur cette importante question ayant été ainsi proclamée devant le Corps législatif, il nous avait paru que nous ne pouvions nous dispenser de la traiter dans notre rapport, quoiqu'elle ne se rattachât qu'indirectement à la loi des douanes. Nous avions déjà recueilli aux ministères de la marine et des colonies, de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, tous les documents qui nous étaient nécessaires.

Sur ces entrefaites, nous avons été informés que quarante-deux armateurs, négociants et industriels de Bordeaux venaient de vous adresser une pétition, où ils formulaient les mêmes plaintes et sollicitaient votre intervention pour mettre un terme à une situation si préjudiciable aux légitimes intérêts du commerce et de l'industrie de la métropole; ils vous adjuraient de définir les attributions que vous aviez entendu conférer aux conseils généraux des colonies pour en empêcher l'extension abusive.

En cet état de choses, nous avons pensé qu'il était de notre devoir de nous abstenir, de crainte d'empiéter sur les droits de votre commission mensuelle des pétitions. Nous nous renfermerons dès lors strictement dans le mandat que vous nous avez confié, et nous nous bornerons désor-

mais à vous faire connaître en détail la loi sur laquelle vous avez à délibérer.

Elle réduit en premier lieu les droits établis par le tarif général d'importation, sur les huiles d'olive, les soies teintes, les bourres de soie, les fil de bourrette et les fils de coton de la Tunisie, ainsi que sur les capsules de poudre fulminante de chasse, les enveloppes de cartouches de chasse, amorcées ou non, les mêches de mineurs et les artifices pour divertissements.

La loi du 16 mai 1863 assujettit les huiles d'olive à un droit d'entrée de 6 fr. les 100 kilogr., lorsqu'elles sont importées par navires français, et de 7 fr. par navires étrangers. Ce droit n'est que de 3 fr. dans le premier cas, et de 4 fr. dans le second, pour les huiles d'Italie et d'Espagne, en vertu des conventions conclues avec ces puissances.

Sur la demande d'une maison de Marseille, et dans l'intérêt de nos fabriques de savon, un décret du 8 octobre 1866 a généralisé le tarif conventionnel pour faciliter l'importation des huiles produites par les États barbaresques; la perte qui en résultera pour le Trésor ne sera pas considérable, puisqu'elles forment à peine le cinquième des huiles étrangères consommées en France.

Les soies teintes, les bourres de soie et les fils de bourrette sont frappés de droits excessifs qui peuvent s'élever jusqu'à 330 fr. les 100 kilogr., lorsqu'ils proviennent des pays avec lesquels la France n'a point de traité de commerce : il a paru juste de leur appliquer le tarif conventionnel, qui est moins élevé. Cette réduction a été

opérée par un décret qui n'a suscité aucune réclamation. Nous n'hésitons pas à vous proposer de le sanctionner.

Les lois des 21 avril 1818 et 9 juin 1845 ont prohibé à l'entrée toutes les munitions de guerre. Une maison de commerce a demandé qu'on excepta de cette exclusion les capsules de poudre fulminante de chasse, les enveloppes de cartouches de chasse amorcées ou non, les mèches de mineurs et les artifices de divertissements. Les ministres de la guerre, de la marine, de l'intérieur et des finances, ainsi que le comité consultatif des arts et manufactures ont été d'avis que cette réclamation pouvait être accueillie sans inconvénient; la prohibition a été levée, et ces divers objets acquittent à l'entrée des droits égaux à ceux qui grèvent les produits similaires.

La seconde disposition de la loi concerne nos colonies du Sénégal, de Gorée et de la Guyane. Le sénatus-consulte du 3 mai 1854 les a placées sous le régime des décrets impériaux. Un décret du 24 décembre 1864 a autorisé l'importation à Saint-Louis du Sénégal et à l'île de Gorée des marchandises de toute nature et de toute provenance, et les a affranchies des surtaxes de pavillon. Il a également autorisé l'exportation de tous produits chargés dans les ports de Saint-Louis et de Gorée, sous la seule condition que ceux importés en France par navires étrangers payeront un droit de 20 fr. par tonneau d'affrétement.

Le même décret ouvre le port de Cayenne aux bâtiments étrangers, à la charge d'acquitter les droits de douane établis dans la métropole, et en outre une surtaxe de pavillon qui varie de 10 à

20 fr. par tonneau, suivant les contrées d'où viennent ces bâtiments.

L'exportation de tous produits peut avoir lieu également de Cayenne pour toute destination, moyennant une taxe de 10 fr. par tonneau, si ces produits sont importés en France, en Algérie, à la Martinique et à la Guadeloupe par navires étrangers, et de 20 fr., s'ils sont importés à la Réunion.

Ces mesures modifiant à un certain degré la situation de la marine française, le Gouvernement a cru de son devoir de les soumettre à l'approbation des Chambres.

La troisième et dernière disposition de la loi a pour objet la suppression des surtaxes de pavillon sur les grains et les farines. Cette suppression avait été prononcée provisoirement par décret du 13 novembre 1867. Les besoins de plus en plus croissants de l'alimentation publique rendaient cette mesure nécessaire et urgente : elle a contribué à faciliter l'arrivage des blés de la Hongrie et des provinces Danubiennes, dans le port de Marseille. L'importation par navires étrangers n'avait été que de 21 000 tonnes dans les deux mois antérieurs au décret ; après sa promulgation, elle s'est élevée, pendant une période correspondante, à 81 000 tonnes.

La loi supprime définitivement la surtaxe dont le décret s'était borné à suspendre la perception. Il serait peu rationnel de la rétablir pendant le court intervalle qui nous sépare de l'échéance fixée à trois ans par la loi du 19 mai 1866, pour l'abolition totale des surtaxes de pavillon.

Cet exposé suffira, sans doute, pour vous con-

vaincre qu'il n'y a point lieu de renvoyer la loi à une seconde délibération du Corps législatif, ni de s'opposer à sa promulgation pour cause d'inconstitutionnalité.

Tel est l'avis unanime de votre commission.

M. CHAIX D'EST-ANGE, *sénateur-secrétaire*, lit le texte de la loi, qui a été insérée au procès-verbal de la séance du 4 mai.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Monsieur le Président, je demande l'impression du rapport, et je laisse M. le ministre choisir le jour qu'il lui plaira de fixer pour la discussion.

S. Ex. M. DE FORCADE LA ROQUETTE, *ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*. C'est au Sénat de fixer l'ordre de ses discussions; je suis à sa disposition.

M. LE PRÉSIDENT. Vendredi, alors?

M. LE MINISTRE. J'accepterai volontiers vendredi prochain.

M. LE PRÉSIDENT. Il n'y a pas de difficulté? .... Le rapport sera imprimé et distribué, la discussion est remise à vendredi prochain.

La parole est à M. Le Verrier pour son rapport sur la loi autorisant la compagnie du canal maritime de Suez à faire une émission de titres remboursables avec lots par la voie du sort (*Mouvement d'attention*).

M. L'Hôpital, conseiller d'État, est présent.

M. LE VERRIER, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

A de longs intervalles, dans la suite des temps, les hommes se livrent à de grandes entreprises qui attirent à leurs auteurs le blâme ou la reconnaissance de leurs contemporains et portent dans les âges les plus reculés le nom de ceux qui les ont accomplies. Quatre mille ans se sont écoulés depuis qu'au pied de l'orgueilleuse Memphis on élevait ces monuments gigantesques dont la masse a jusqu'ici défié le temps, œuvres colossales dont le sens et la destination restent pour nous un mystère. Aujourd'hui, dans ces mêmes contrées et à l'horizon de ces mêmes monuments antiques, s'accomplit un autre travail immense, mais d'une nature bien différente. Il ne s'agit plus d'entasser pierre sur pierre, mais de réaliser une des plus grandes œuvres qu'on puisse attendre de la civilisation moderne, la destruction de la barrière naturelle qui, séparant les eaux de l'océan Atlantique et de la Méditerranée de celles de la mer Rouge et de l'océan Indien, oppose un obstacle permanent aux faciles relations de l'Europe et de l'Asie. De hardis pionniers, nos compatriotes, ont entrepris de rendre à la Méditerranée la route que le commerce avait suivie dès la plus haute antiquité, route qu'elle perdit il y a bientôt quatre siècles, après que Vasco de Gama eut doublé le cap des Tempêtes et abordé par cette voie nouvelle à Calicut.

L'idée de couper l'isthme de Suez dut se présenter de siècle en siècle aux esprits novateurs et puissants, dès que la civilisation se fut étendue sur les bords du Nil. Cette langue de terre, jonction

de l'Afrique et de l'Asie, a joué à toutes les époques un rôle considérable dans les destinées du monde. Les Perses après les Pharaons, les Grecs, les Romains, les Arabes se sont successivement emparés des bouches du Nil, et tous se sont préoccupés de la jonction des eaux de ce fleuve avec celles de la mer Rouge. Six cents ans avant Jésus-Christ, Néchao II entreprend la construction d'un canal, sans pouvoir la terminer. Darius, le fils du conquérant, reprend l'entreprise deux siècles plus tard, puis l'abandonne à son tour. Les Ptolémées achèvent enfin le canal, et les Romains le perfectionnent sous le règne d'Adrien. Cette voie, qui suffisait alors pour joindre commercialement l'Égypte et l'Arabie, fut obstruée dans le VIII^e^ siècle par l'ordre d'un des grands capitaines des Maures, afin qu'on ne transportât pas des blés à Médine et à la Mecque qu'il voulait affamer.

Le canal des Pharaons, joignant l'extrémité nord du golfe Heroopolite (Suez) à la branche pélusiaque du fleuve, sur un parcours de 150 kilomètres, ne pouvait guère servir qu'à un commerce local : cette branche du Nil n'est, d'ailleurs, plus navigable. Couper l'isthme lui-même du nord au sud, joindre la mer Rouge et la Méditerranée par un canal maritime permettant aux bâtiments de commerce de la plus grande dimension de passer librement d'une mer à l'autre sans rompre charge est une entreprise plus grandiose, mais en même temps d'une simplicité relative dont nous devons nous rendre compte. Nous comprendrons ainsi la confiance avec laquelle la compagnie internationale, qui a entrepris cette grande œuvre, s'adresse à nous pour nous de-

mander une simple autorisation, nécessaire, suivant elle, à la poursuite de ses travaux.

La vallée du Nil et le golfe étroit de Suez courent parallèlement l'un à l'autre et à peu près du sud au nord, séparés par des terres et des mamelons élevés. Tandis que la vallée du fleuve va sans cesse en s'abaissant vers la Méditerranée, le fond du golfe, au contraire, se relève lentement et il émerge enfin de la mer à Suez, à la hauteur du Caire, et à 130 kilomètres à l'est de cette ville. A partir de Suez, dans la direction du nord et jusqu'à la Méditerranée, le sol reste très-bas, ne s'exhaussant en général qu'à un mètre ou deux au dessus du niveau des mers ; en un seul point, à El-Guisr, l'élévation, sur une très-courte étendue, est de 15 mètres. Mais, par compensation, on rencontre de profondes dépressions. La différence des niveaux moyens de la mer Rouge et de la Méditerranée n'est elle-même que de $0^m 68$. Cette ligne de parcours aboutit, au nord, aux environs de l'ancienne Péluse, à 60 kilomètres à l'est de la bouche de Damiette. C'est dans cette vallée de Suez qu'est possible le tracé d'un canal, et c'est là qu'il se construit en effet.

Mentionnons un vallon latéral qui, partant de la vallee de Suez, là où se trouve aujourd'hui le lac Timsah, court vers l'ouest rejoindre le Nil au Caire; ce vallon a joué un rôle important dans l'exécution des travaux.

C'est un point de la plus haute importance que les niveaux moyens des deux mers ne diffèrent l'un de l'autre que de $0^m 68$; cette donnée est établie avec une entière certitude.

Après avoir conquis l'Égypte, à la fin du siècle

dernier. le général Bonaparte, à la tête de la commission scientifique qu'il avait emmenée de France, voulut rechercher l'ancien canal des Pharaons, et, le premier, il en découvrit les traces. Il donne l'ordre d'exécuter un nivellement de l'isthme et de préparer les plans d'un canal. Accomplies au milieu de difficultés de toute nature, les opérations de nivellement de Le Père conduisirent à un résultat assez erroné, suivant lequel le niveau de la mer Rouge eût été fort supérieur à celui de la Méditerranée; inconvénient majeur parce qu'il eût forcé de pourvoir le canal d'écluses. Cette erreur a longtemps pesé sur les projets relatifs à la coupure de l'isthme.

Ce fut en 1846 seulement qu'une association, dont faisaient partie Linant-bey, ingénieur du vice-roi d'Égypte, Stéphenson et M. Paulin Talabot, l'éminent directeur du chemin de Lyon, fit enfin effectuer un nivellement complet et exact de l'isthme. L'opération fut confiée à Bourdaloue, l'ingénieur le plus capable en ces matières, et qui depuis a effectué, par les mêmes procédés, le nivellement d'une grande partiede la France. Deux mesures furent exécutées pour plus de garantie, l'une de Suez à Tineh près de Péluse, l'autre de Tineh à Suez. Leur ensemble, en prouvant qu'il n'y a entre les deux mers qu'une minime différence, montre qu'on peut se borner à ouvrir une communication libre; et qu'en tenant compte des marées à Suez, les courants qui en résulteront dans le canal seront assez faibles pour qu'on puisse laisser les berges dans leur état naturel, sauf du côté de Suez, où il faudra les empierrer.

Le projet alors élaboré par M. Talabot consis-

tait à joindre Suez au Caire par une première section de canal à très-grande dimension. On devrait traverser le fleuve librement ou sur un pont-canal, et de là gagner Alexandrie pour une seconde section. Ce projet, qui eût eu l'avantage de desservir Alexandrie et le Caire, avait le double inconvénient d'être très-dispendieux et d'annuler une partie des travaux destinés à l'irrigation de la Basse-Égypte. Le canal direct de Suez à Péluse, repris en 1854 par M. de Lesseps, exige de moindres dépenses, et, ne touchant point au système hydraulique de la Basse-Égypte, il pouvait être autorisé par le gouvernement du vice-roi.

Le 30 novembre, en effet, de cette année 1854, intervient une première concession du vice-roi, Mohammed-Saïd, autorisant M. de Lesseps à constituer et à diriger une compagnie, sous le nom de Compagnie universelle du canal maritime de Suez, pour le percement de l'isthme, l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation, la fondation ou l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou de deux ports. La durée de la concession est de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du jour de l'ouverture du canal des deux mers. Les travaux seront exécutés aux frais exclusifs de la compagnie, à laquelle tous les terrains nécessaires et n'appartenant pas à des particuliers seront concédés à titre gratuit. La compagnie est en outre autorisée, dans le cas où elle le jugerait nécessaire, à rattacher par une voie navigable le Nil au passage direct de l'isthme, et, dans ce cas, le gouvernement égyptien abandonnerait à la compagnie les terrains du domaine public, aujour-

d'hui iucultes, qui seraient arrosés ou cultivés à ses frais ou par ses soins. La présente concession devra être ratifiée par S. M. I. le sultan.

Le 19 mai de l'année suivante, 1855, les ingénieurs du vice-roi sont autorisés à préparer les éléments du projet définitif. Ce projet, une fois achevé, fut soumis à une commission internationale. La France, l'Égypte, l'Angleterre, l'Espagne, la Sardaigne, la Hollande et l'Allemagne étaient représentées par les hommes les plus compétents et les ingénieurs les plus distingués; en sorte que rien n'a manqué à l'étude approfondie des plans d'exécution.

Un deuxième acte de concession intervient à la date du 5 janvier 1856, pour régler d'une part les charges, obligations et redevances auxquelles la société sera soumise; d'autre part, les concessions, immunités et avantages auxquels elle aura droit. Il est stipulé entre autres : que les travaux seront conduits de manière à être terminés dans un délai de six années, sauf les empêchements et retards provenant de force majeure; que les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés aux travaux seront égyptiens. Un acte du 20 juillet règle cet emploi des ouvriers indigènes et porte qu'ils seront fournis par le gouvernement égyptien.

En même temps (20 juillet 1856), paraissent les statuts de la société. Le fonds social est fixé à 200 millions de fr., représentés par 400 000 actions. 177 642 de ces actions ont été souscrites par le vice-roi.

Les travaux sur le terrain sont commencés le 25 avril 1859 à l'endroit où sera plus tard bâti Port-Saïd.

C'est le sort de toute entreprise considérable de soulever les jalousies, les rivalités, les ambitions inquiètes et de mesquines passions qui s'appliquent à tout entraver. On assure même que c'est le *criterium* auquel on reconnaît les grandes œuvres. Cette consécration des attaques injustes, des intrigues sourdes et de luttes ardentes à soutenir, n'a pas manqué à l'œuvre de Suez.

Il fallait un prétexte, spécieux au moins. On le trouva dans les immunités accordées à la compagnie au sujet des terrains; immunités dont on fit sortir des difficultés internationales : on le trouva dans les corvées d'ouvriers égyptiens fournies par le gouvernement du vice-roi. Ces difficultés exploitées, grossies outre mesure, furent portées à Constantinople par des amis puissants, et les années s'écoulèrent sans que la ratification du sultan pût être obtenue.

Cependant le règlement du conflit fut soumis en dernier lieu à l'arbitrage de l'Empereur des Français, dont la sagesse sut pourvoir à tout. Par une sentence de Napoléon III, rendue le 6 juillet 1864, et qui a reçu sa pleine et entière exécution, la corvée est supprimée; les terrains accordés à la compagnie par les actes de 1854 et de 1856 sont rétrocédés. En revanche, les terrains nécessaires à l'exploitation et à la conservation du canal d'eau douce et du canal maritime, et qui devront être mis à la disposition de la compagnie sont, sur le rapport d'une commission dont faisait partie notre honorable collègue, M. l'inspecteur général Mallet, délimités et fixés à un ensemble de 10 264 hectares; une indemnité de 84 millions sera soldée à la compagnie par le gouvernement égyptien, indem-

nité payable par annuités, dont la première est échue en 1864, et la dernière tombera en 1879.

En conséquence, un firman, donné à Constantinople, le 19 mars 1866, « reconnaissant que les conférences viennent d'aboutir d'une façon conforme pour le présent et pour l'avenir aux droits sacrés de la Porte comme à ceux du gouvernement égyptien, accorde l'autorisation souveraine de S. M. I. le sultan à l'exécution du canal de Suez, destiné à donner de nouvelles facilités au commerce et à la navigation; à l'exécution de ce grand œuvre, l'un des événements les plus désirables de ce siècle de science et de progrès. »

S'il a fallu plus de onze années de sollicitations, de persévérance, de luttes, pour en venir à ce point, le Sénat voit que du moins la compagnie a su conquérir une position parfaitement régulière, que les difficultés internationales ont disparu, et qu'on se trouve désormais uniquement en face de la situation scientifique et des conditions financières de l'entreprise.

La compagnie avait compté sur la possibilité d'exécuter les travaux en six années et sur l'emploi des ouvriers égyptiens dont la paye était peu élevée. On comprend quel trouble les longs délais qu'elle a eus à subir, ont apporté dans ses combinaisons financières; les intérêts à solder aux actionnaires pendant la période des travaux s'élèveront à eux seuls à une somme de 70 millions. D'un autre côté, il a fallu emprunter à l'Europe des ouvriers dont la venue a fait monter le prix de toutes choses. Et comme le travail manuel devait en définitive être remplacé par un travail mécanique, il a fallu aussi faire construire en France un grand nombre de

dragues et d'appareils élévateurs dont le prix total ne s'est pas élevé à moins de 60 millions.

On comprend encore que l'indemnité de 84 millions payés à la compagnie par le gouvernement égyptien sur la sentence arbitrale de l'Empereur, ne représente qu'en partie les nouvelles charges que les modifications apportées aux concessions de 1854 et de 1856, ont fait peser sur la société. Et il n'en pouvait être autrement; car, ainsi que le fait remarquer l'auguste arbitre, si l'inexécution des conventions ne peut être imputée à la compagnie, elle ne peut être non plus légitimement reprochée au vice-roi d'Égypte, et dès lors «il serait souverainement injuste que les conséquences fâcheuses d'une résolution prise et suivie de concert fussent entièrement laissées à la charge de l'un des intéressés.»

Les 84 millions supportés par le gouvernement égyptien ne peuvent donc représenter qu'une partie du dommage fait à la compagnie de Suez par l'inexécution des conventions, et dèslors il est naturel que celle-ci soit conduite à demander à un emprunt l'autre moitié des ressources nouvelles qui lui sont nécessaires.

Le Sénat, non plus que le Gouvernement, ne peut se donner la mission d'examiner les comptes de la compagnie. Il doit seulement considérer qu'il s'agit d'une grande entreprise productive, où les résultats acquis sont dus au travail, à l'industrie, à l'activité de ceux qui y prennent part; heureux contraste avec ces spéculations stériles et désordonnées qui nous ont trop souvent affligés. Le Sénat voudra toutefois se convaincre que les moyens d'exécution sont à la hauteur des travaux qui restent à accomplir. C'est la dernière partie

de la tâche de votre rapporteur de faire pénétrer cette conviction dans vos esprits : dans ce but, il vous demande la permission de parcourir rapidement avec vous les travaux en cours d'exécution et de prendre connaissance de leur état présent. (*Très-bien ! Très-bien ! — Mouvement redouble d'attention*).

Avant d'aborder le canal maritime et les trois ports situés aux extrémités et sur le parcours, disons que le canal d'eau douce dérivé du Nil au-dessous du Caire, tracé par la vallée latérale qui aboutit au lac Timsah, ainsi que la dérivation de ce même canal jusqu'à Suez, ont été exécutés. A Timsah même, une partie de l'eau de la dérivation est reprise par une machine à vapeur et amenée par une conduite, à l'extrémité nord du canal, à Port-Saïd. C'était en effet une première nécessité de l'exécution des travaux. Sur tout le parcours de cette vallée de Suez où s'établit le canal maritime, il n'existait pas une goutte d'eau douce depuis que le canal des Pharaons avait cessé d'en fournir. Les grands lacs n'étaient plus que des dépressions arides, et où d'ailleurs l'eau amenée du Nil devenait amère à cause de l'épaisse couche de sel déposée au fond de ces excavations au temps où elles étaient en communication avec la mer Rouge.

Au début des travaux, lorsqu'on se trouvait à la tête d'une véritable armée d'ouvriers égyptiens, il fallait, pour aller chercher l'eau au loin, employer des milliers de chameaux ; et c'est à cette situation qu'on devait se hâter de porter remède, non-seulement pour le présent, mais pour l'avenir. Aujourd'hui, le canal d'eau douce pourvoit et

fertilise non-seulement la vallée latérale de l'Ouady, mais encore les rives du canal maritime, sur lesquelles on verra s'établir une nombreuse population, comme il arrive déjà à Port-Saïd, à Ismaïlia, à Suez. Le canal d'eau douce a été utilisé par l'Angleterre dans sa guerre d'Abyssinie, pour le transport des matières encombrantes et notamment des fourrages.

Abordons maintenant le canal maritime en nous présentant à son débouché dans la Méditerranée, à l'entrée du lac Menzaleh, bas fond où se meuvent successivement en sens contraire les eaux du Nil pendant ses crues et les eaux de la Méditerranée, dont le lac n'est séparé que par un *lido* de sable de 150 mètres de largeur et de 1 à 2 mètres de hauteur. La mer, quand elle est grosse, déferle quelquefois par dessus ce *lido*, à partir duquel le rivage sablonneux s'abaisse lentement.

C'est dans ce sable qu'il fallait creuser l'entrée du canal maritime, dans des conditions telles qu'elle fût garantie contre les grosses mers et que celles-ci n'y pussent ramener les sables après qu'un approfondissement de 8 mètres en rapport avec le tirage des plus grands navires aurait été obtenu. On est arrivé au résultat désiré au moyen de deux jetées, l'une ouest de 2500 mètres de longueur, et qui se prolonge dans la mer jusqu'au point où la profondeur d'eau, par les mers les plus basses, est naturellement de 9 mètres; l'autre, située à 400 mètres à l'est de la première, de 1900 mètres de longueur, et se terminant à une profondeur d'eau de 8 mètres. Comme les mauvais temps, et avec eux les grandes vagues, vien-

nent du nord-ouest, la jetée ouest qui, en réalité, à partir de la côte, incline vers le nord-est, protége l'entrée, non-seulement contre la grosse mer, mais contre le retour des sables. Déjà les passes sont approfondies sur tout leur parcours et jusqu'au bassin de Port-Saïd à une profondeur de 6 mètres. Les jetées elles-mêmes sont construites en blocs de béton artificiel fabriqués sur les chantiers de Port-Saïd.

Mais quel est donc ce nouveau port que nous avons déjà plusieurs fois cité, qui comprend des bassins où pénètrent dès à présent des bâtiments d'un fort tonnage, des terrains où s'élèvent une ville et des chantiers, et où circule une population nombreuse? Tout cela est l'œuvre de la compagnie. Les terrains extraits pour l'ouverture et l'approfondissement du lido, pour l'ouverture du canal et des bassins à établir à l'entrée du lac Menzaleh, ont servi à former le sol de la nouvelle ville dont les chantiers seront munis de tout ce qui sera nécessaire pour le service des nombreux bâtiments ayant à traverser le canal.

Il nous faut maintenant passer au travers du lac Menzaleh lui-même sur une longueur de 42 kilomètres. L'eau n'est guère profonde que d'un demi-mètre. Au-dessous d'elle se trouve une couche de vase, et la difficulté était, quand on aurait ouvert le chenal, d'empêcher la vase des environs de venir le combler peu à peu. Heureusement cette couche inconsistante n'est guère épaisse : au-dessous d'elle se trouve un terrain argileux et ferme. Il a donc été possible, au moyen des vases elles-mêmes rejetées à droite et à gauche et séchées par le soleil ardent d'Égypte, de former

deux larges berges complétées et fortifiées chaque jour par les matériaux qu'y jettent les puissantes dragues travaillant à l'approfondissement du chenal. La traversée du lac Menzaleh est ainsi à l'abri de toute atteinte.

A la sortie de ce lac, depuis Kantara jusqu'au lac Timsah, sur une longueur de 35 kilomètres, il a fallu creuser à sec dans toutes les parties où l'on se trouvait au-dessus du niveau des eaux de la Méditerranée. A mesure toutefois qu'on descendait à ce niveau, l'eau du canal maritime suivait et s'avançait dans les travaux, et à partir de ce moment l'approfondissement pouvait être continué au moyen de dragues élévateurs, travail moins dispendieux. C'est ainsi qu'on a traversé le seuil d'El-Guisrh, élevé de 15 mètres au-dessus du niveau de la mer, et qu'on est arrivé au nord de cette enceinte, qui fut autrefois le lac *Timsah*, lac d'eau douce, sans doute, réduit depuis de longues années à n'être qu'une dépression desséchée dans laquelle à son tour on a jeté l'eau de la Méditerranée.

Quatre mois après, Timsah, complétement rempli, était redevenu un véritable lac, mais cette fois, un lac d'eau salée, servant de port à la ville d'Ismaïlia, et propre également à rendre de nombreux services à la navigation. Ismaïlia est elle-même entièrement l'œuvre de la compagnie.

Après avoir traversé le lac Timsah, on rencontre, depuis sa sortie jusqu'à l'entrée des lacs amers, sur une étendue de 15 kilomètres, un terrain sablonneux et dont le travail à sec eût présenté de sérieuses difficultés. Elles ont été heureusement évitées en utilisant les eaux du canal

d'eau douce qui se trouve sur ce trajet au-dessus du niveau des terrains. On compte que les barrages, réservés à l'entrée des lacs amers, pourront être prochainement enlevés ; et qu'alors le fleuve d'eau salée, dérivé de la Méditerranée, reprenant son cours et se précipitant dans le bassin des lacs, suffirait à les remplir en huit ou dix mois s'il n'y avait lieu de croire qu'avant la fin de ce délai, l'eau de la mer Rouge entrera à son tour par l'extrémité sud.

Il n'y a aucun travail d'approfondissement à exécuter sur la majeure partie du parcours de ce bassin, qui a une profondeur de 10 mètres et plus au-dessous du niveau de la mer. Quelques écueils seulement se rencontrent de distance en distance, à droite et à gauche de la route qu'auront à tenir les bâtiments, et il eût été nécessaire de les enlever si l'on n'avait reconnu qu'ils sont, comme le fond des lacs, composés de sel marin, et qu'ils se dissoudront d'eux-mêmes dans l'eau de la mer.

Depuis la sortie des lacs jusqu'aux lagunes de Suez, restent 18 kilomètres qui, commencés à sec et poursuivis par des draguages, n'offrent point d'obstacles.

Nous voici parvenus au port de Suez, où la compagnie a exécuté des travaux analogues à ceux du Port-Saïd.

Il résulte de cet exposé que partout les difficultés sérieuses de l'entreprise ont été surmontées, et qu'il ne reste plus maintenant à exécuter qu'un travail régulier d'approfondissement qui doit nécessairement aboutir, si les engins dont on dispose sont assez puissants. Pour nous renseigner à cet

égard, consultons les documents mensuels publiés par les ingénieurs de la compagnie.

Le travail restant à accomplir désormais consiste dans l'achèvement des jetées et dans le creusement du canal jusqu'à 8 mètres de profondeur.

La construction des jetées demandait la confection et la mise en place de 250 000 mètres cubes de blocs artificiels. Au 15 avril, 25 000 mètres fabriqués restaient à poser; 33 000 mètres restaient à fabriquer et à poser. Grâce aux moyens dont on dispose aujourd'hui, le travail sera terminé en huit mois.

D'un autre côté, le cube des déblais à enlever pour l'exécution de l'ensemble des travaux de toute nature était de 74 112 130 mètres. Les procès-verbaux des travaux certifient qu'au 1er juin 42 290 897 mètres avaient déjà été effectués.

Mais ce n'est pas dans le temps employé à l'exécution de cette première partie des travaux qu'il faut chercher des éléments pour le calcul du temps nécessaire à l'enlèvement des 31 821 233 mètres restant. Aujourd'hui, en effet, de puissantes dragues à long couloir, de nombreux élévateurs et plus de dix mille ouvriers fonctionnent avec une régularité que rien n'interrompt, avec une connaissance plus complète de la nature du travail et des engins employés.

Aussi le rendement mensuel va-t-il sans cesse en augmentant : du 1er mai au 1er juin il s'est élevé à 1 800 000 mètres. En continuant sur ce pied, on verrait au plus tard la fin des travaux en octobre 1869.

Il faut enfin tenir compte du zèle et du dévouement de cette armée de travailleurs, dont l'ardeur

s'accroît à mesure qu'elle aperçoit de plus près le but qu'elle veut atteindre. Français pour la plupart, nos compatriotes, à qui leur chef éminent rend ce légitime hommage qu'à l'époque où les difficultés s'accumulaient et pouvaient faire redouter un insuccès, pas un d'eux n'a faibli, soutenus qu'ils étaient par le sentiment du devoir, par leur confiance dans la grandeur de l'œuvre à laquelle ils sont associés, et par la conscience qu'eux aussi portent et honorent le drapeau de la France sur ce champ de bataille de la civilisation (*Marques très-vives et prolongées d'approbation*).

Votre commission a l'honneur de vous proposer :

1° De dire qu'il n'y a pas lieu de soumettre la loi à une nouvelle délibération du Corps législatif ;

2° De déclarer que le Sénat ne s'oppose pas à sa promulgation.

Le Sénat décide qu'il sera passé immédiatement à la délibération.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture du texte de la loi, qui a été insérée au procès-verbal du 19 juin.

M. LE BARON DUPIN. Messieurs les Sénateurs, je ne monte à la tribune que pour présenter de très-courtes observations et toutes en faveur de la magnifique entreprise sur laquelle nous venons d'entendre un fort bon rapport, qui, je le crois, obtiendra une approbation unanime dans cette enceinte. Je suis charmé que ce soit un de nos

éminents collègues de l'Académie des sciences qui ait formulé devant vous la dernière des graves manifestations relatives au canal de Suez, lorsque c'est l'Académie des sciences à laquelle est dû le premier jugement solennel et décisif sur une conception au plus haut degré favorable à la prospérité des nations.

L'examen primitif et fondamental fut en effet accompli par une commission où siégeait notre honorable collègue M. Élie de Beaumont, aujourd'hui secrétaire perpétuel; M. Cordier, savant inspecteur général des mines, qui, jadis, avait fait partie de la grande expédition d'Égypte; M. Dufrénoy, qui a fait, coopérateur avec M. Élie de Beaumont, la géologie générale de la France; l'amiral du Petit-Thouars, célèbre par ses voyages, son savoir et sa vaillance; enfin moi, qui, au milieu de tant d'éminents collègues, eus l'honneur d'être le rapporteur de leurs travaux.

A cette époque, on contestait jusqu'à la possibilité du canal de Suez entre la mer Rouge et la Méditerranée. L'Angleterre, ou plutôt le gouvernement anglais, représentée par son premier ministre, le célèbre lord Palmerston, déclarait que le projet était complétement impossible.

Il invoquait le témoignage d'un ingénieur justement très-célèbre, M. Stephenson, qui siégeait à la Chambre des communes. En plein parlement, on le sommait d'exprimer son opinion contraire à l'utilité, à la possibilité du canal des deux mers, lequel cependant avait existé dans l'antiquité, et même dans les premiers temps du moyen âge. C'est alors que le rapport dont je viens de parler reçut la sanction solennelle de l'Institut de France;

c'est alors que les grandes questions concernant la géologie du territoire qui devait être traversé, les difficultés nautiques relatives aux deux mers et toutes les conceptions artistiques relatives aux travaux intérieurs, ont été résolus, discutés. L'œuvre soumis à cet examen approfondi, sanctionné par l'Académie des sciences, a porté conviction chez les esprits éclairés de toutes les nations.

On peut se demander, et ce sera l'une des choses qui étonneront le plus la postérité, par quelle fatalité un gouvernement aussi éclairé que le gouvernement anglais, qui devait apercevoir un avantage immense à l'exécution de ce canal qui mettait son pays en communication avec ses plus magnifiques possessions extérieures, fût précisément l'antagoniste obstiné, inflexible d'une entreprise bienfaisante, surtout pour l'empire britannique.

Nous avons donné, dans notre rapport, des chiffres qui expliquent cette étrange hostilité.

En suivant la voie du canal, la communication des ports d'Angleterre avec l'Inde orientale se trouve raccourcie de 49 pour 100. Cela devrait être une raison d'approuver un trajet si raccourci, n'est-ce pas, messieurs les Sénateurs?

Mais, pour les ports de France, le chemin se trouvait raccourci de 50, 51, 52 pour 100; et pour d'autres ports d'Italie, d'Autriche, de Turquie et de Russie, de 53 à 60 pour 100. Dès lors il semblait que les navigateurs d'Albion allaient maigrir de l'embonpoint d'autrui, et les 49 pour 100 qui s'annonçaient en leur faveur leur paraissaient un désastre en comparaison des 50 à 60 pour

100 dont allaient jouir les autres nations. (*C'est cela ! Très-bien ! Très-bien !*)

Voilà le secret motif d'un antagonisme que lord Palmerston n'a pas craint de déclarer publiquement en pleine chambre des communes. Il a fait même jouer un rôle formidable à la diplomatie. Je n'entrerai dans aucun détail sur un sujet si délicat ; mais il n'en est pas moins vrai qu'à Constantinople il n'existe pas de moyens d'opposition que l'on n'ait employés, avec tout le poids de la cour de Saint-James sur la cour de Constantinople.

Cela vous explique, messieurs les Sénateurs, comment une compagnie conduite par un homme que je ne crains pas de déclarer l'un des plus actifs, des plus intelligents, des plus courageux et des plus infatigables qui soient l'honneur de notre époque, n'a pas encore fini le canal après tant d'années d'efforts incessants et de difficultés toujours vaincues, mais sans cesse renaissantes.

Après avoir épuisé toutes les ruses, on a fait valoir un grand amour de l'humanité, parce que le pacha d'Égypte s'engageait à donner ses Égyptiens pour faire exécuter un canal qui préparait à l'Égypte de nouvelles et grandes destinées. Des entrepreneurs anglais avaient pourtant employé des fellahs pour exécuter leur chemin de fer et le gouvernement des trois royaumes n'avait pas vu dans cet usage le moindre sujet de réclamation. Mais ce qui était naturel pour le chemin de fer paraissait barbare au sujet d'un canal exécuté par des étrangers. Je ne fais qu'indiquer, en passant, ces contradictions ; je ne veux pas m'appesantir sur les motifs.

Maintenant, messieurs les Sénateurs, permet-

tez-moi d'ajouter quelques mots sur la grandeur de l'entreprise ainsi combattue et sur son magnifique avenir commercial.

Si vous prenez une carte du globe, vous verrez que dans la partie de notre hémisphère qui occupe la plus grande portion des terres habitées, on peut suivre, pour ainsi dire, une ligne continue qui va de notre cercle polaire jusqu'à l'extrémité de l'Afrique, au cap de Bonne-Espérance. Là se trouve, de tous les points continentaux de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique, le plus avancé vers le pôle austral.

Par conséquent, si vous ne pouvez pas couper par le milieu ce long enchaînement de terres continentales, à Suez, par exemple, il faut faire un détour immense, dans l'Atlantique; il faut traverser l'Équateur vis-à-vis la plus grande largeur de l'Afrique, avancer toujours, s'éloigner jusqu'au 45e degré de l'autre hémisphère, hauteur du cap de Bonne-Espérance. Il faut tourner ensuite à l'Orient vers la ligne équinoxiale et la traverser pour se diriger vers l'Inde.

Eh bien! le chef du gouvernement anglais préférait un pareil détour, lequel allongeait la route de plus de 2500 lieues, plutôt que d'accepter la ligne intermédiaire dont bénéficieraient toutes les nations européennes, et toutes les nations orientales.

Le bénéfice était si grand qu'il s'agissait d'établir la voie commerciale admirablement raccourcie entre 700 millions d'individus habitants de l'Orient et 400 millions d'individus habitants de l'Occident. Par là les neuf dixièmes du genre humain vont avoir, pour ligne de passage navigable,

ces deux grandes fractions. C'est 40 lieues à creuser pour en épargner 2 à 3000. Voilà la ligne que les Anglais ne voulaient pas laisser faire !

Ici nous voyons un exemple de patriotisme qui paraît extraordinaire. Les Anglais, ce grand peuple commerçant, avaient apprécié tous les avantages qui pouvaient leur être offerts; M. Ferdinand de Lesseps avait visité toutes les grandes villes de l'Angleterre et de l'Écosse ; il leur avait expliqué tous les bienfaits; il leur avait communiqué les rapports irrésistibles et désintéressés de l'Académie des sciences de Paris. Il leur offrait de prendre part au projet de la compagnie internationale avec une part de capitaux à fournir proportionnée à leur richesse, à leur grandeur de conquérants. Il prouvait ainsi combien il était prêt à leur rendre de toutes manières un magnifique et juste hommage.

Le gouvernement insulaire s'est contenté de faire savoir secrètement aux financiers des grandes cités des trois royaumes, qu'aux yeux de l'autorité anglaise il ne paraissait pas opportun que les fonds britanniques prissent part à cette entreprise. Or, telle est la confiance patriotique des Anglais dans la direction de leur gouvernement dans les affaires extérieures, qu'il suffit de cette insinuation pour que pas une livre sterling vînt se mêler à cette grande entreprise de 200 millions de fr., fournis par tous les États européens. Ce fut un grave inconvénient; néanmoins, les nations ont marché; elles ont agi dans un même esprit de civilisation et de confraternité. L'entreprise a reçu les plus amples développements, et l'œuvre est en grande voie de parvenir à son terme.

Je vous demande pardon, si je vous ai présenté ces tristes renseignements ; il le fallait pour vous montrer à quelles difficultés incroyables on a dû faire face pour que la compagnie internationale de Suez arrivât jusqu'au point où nous la voyons aujourd'hui parvenue.

J'aurais désiré voir découvrir une autre manière que celle qu'on adopte maintenant pour obtenir le capital nécessaire à l'achèvement de l'entreprise. Je n'aime pas les loteries, j'ai pour cela des raisons qui tiennent à l'honneur de ma carrière législative ; mais enfin, à Sparte même, on a laissé dans quelques graves circonstances dormir pour un moment les lois ; je ne demande pas qu'on les réveille dans le cas qui nous occupe.

La loi que l'on nous propose étant favorable à l'un des projets les plus bienfaisants pour tous les peuples, cette loi devant accroître des relations pacifiques et fructueuses qui répandront d'immenses bienfaits, je ne croirai pas offenser ni la vertu, ni l'humanité en joignant mon suffrage à celui de mes honorables collègues (*Vif assentiment*).

Je demande l'indulgence du Sénat pour ces considérations....

M. DE CHABRIER. Comment, de l'indulgence? Mais c'est de l'admiration que nous vous devons pour une justice si bien rendue! (*Adhésion*).

M. LE BARON DUPIN. Je suis charmé, je le répète, de voir un de nos honorables confrères de l'Institut, M. Le Verrier, terminer dignement une justice que nous avons commencé de rendre, avec

un zèle égal pour l'humanité, pour notre pays. Nous l'avons déclaré dans notre jugement, à la fin du rapport, en disant :

« Nous résumons, par un seul mot, notre jugement sur l'œuvre considérable soumise à notre examen, œuvre expliquée dans les mémoires de M. de Lesseps et dans les calculs, les plans, les devis, les rapports à l'appui : *La conception et les moyens d'exécution du canal maritime de Suez sont les dignes apprêts d'une entreprise utile à l'ensemble du genre humain.* »

Voilà quels étaient nos motifs, dignes, j'ose le dire, de l'Institut et de la France.

Je vote pour la loi. (*Mouvement général d'approbation. — En regagnant sa place, M. le baron Dupin est complimenté par un grand nombre de ses collègues.*)

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande plus la parole?.. Je mets aux voix le renvoi de la loi à une nouvelle délibération du Corps législatif.

Le Sénat décide que la loi ne sera pas renvoyée au Corps législatif.

M. LE PRÉSIDENT. Il va être procédé au scrutin sur la question de promulgation.

Le scrutin a lieu et donne pour résultat :

Nombre de votants.	82
Bulletins blancs.	82

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Suin pour son rapport sur trois lois relatives à la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes de Concarneau, de Plougastel-Daoulas (Finistère) et de Laon (Aisne).

M. Bataille, conseiller d'État, siége au banc des commissaires du Gouvernement.

M. SUIN, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

La commune de Plougastel-Daoulas, département du Finistère, est très-importante par sa population, qui est de 6282 habitants, et par sa situation sur la rade de Brest. Ces conditions l'obligent à des dépenses considérables pour procurer à ses habitants un bien-être matériel et moral, et se tenir au niveau des progrès de la civilisation.

Elle a fait construire deux écoles pour les garçons, l'une au chef-lieu de la commune, l'autre dans une de ses dépendances. Elle a ajouté à la maison de bienfaisance une annexe qui permet aux jeunes filles d'y recevoir une éducation professionnelle; elle va entreprendre la reconstruction de son église paroissiale avec les seules ressources d'une souscription volontaire. Mais quelle que soit la ferveur des fidèles, il est aisé de prévoir que, tôt ou tard, la caisse municipale devra y ajouter sa subvention. Il lui reste encore à établir une seconde école de filles et une chambre de sûreté.

Pour faire face à ces dépenses, devenues indispensables, elle n'a qu'un budget de 20 425 fr. et

le produit brut de l'octroi, dont la surtaxe donne la très-majeure partie, elle y entre pour 5326 fr., d'où la nécessité de maintenir encore cette surtaxe. Le montant de ce budget paraîtrait relativement important pour une commune rurale; mais il faut faire observer que cette commune a déjà été autorisée à faire un emprunt de 20 000 fr. pour ses deux écoles et sa mairie; qu'il faut amortir cet emprunt en même temps qu'on en sert l'intérêt; que 15 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes sont affectés à ce service, indépendamment des 40 cent. 1/2 que payent généralement toutes les communes du Finistère à titre de centimes spéciaux et départementaux.

Plougastel-Daoulas demandait la prorogation de la surtaxe de 11 fr. par hectolitre d'alcool pour dix années nouvelles; mais le Conseil d'État, pour se conformer à l'esprit de la dernière loi municipale, n'a consenti à la présenter que pour cinq années : la commune n'a pas protesté contre cette réduction, et le Corps législatif a adopté le projet de loi.

La ville de Concarneau (Finistère), dont le commerce par la pêche est devenu très-important, a vu augmenter le nombre de ses habitants dans une proportion considérable; le dernier recensement le porte à 3000, au lieu de 2000 qu'elle avait il y a vingt ans. Les établissements affectés à un service public y sont devenus insuffisants; il sont d'ailleurs, pour la plupart, dans de mauvaises conditions. Quelques-uns n'avaient même été élevés que provisoirement. Il est au-

jourd'hui constaté qu'il est nécessaire de construire une mairie, un prétoire de justice de paix ; changer et accroître l'emplacement des écoles, malsain, privé d'air, et où deux instituteurs ne peuvent professer en même temps ; il faut aussi agrandir le cimetière. Le devis de toutes ces entreprises monte à la somme de 84 580 fr.

Le conseil municipal a donc demandé l'autorisation d'emprunter 85 000 fr.; et, pour subvenir au service et à l'amortissement de cet emprunt, il a cherché à créer des ressources extraordinaires. Il a dû d'abord voter une imposition de 20 centimes additionnels pendant vingt ans, et il sollicite, en ce moment, l'augmentation d'une surtaxe de 8 fr. sur les alcools et de 75 centimes sur les cidres.

Il faut expliquer ici qu'une première loi du 31 mai 1859 avait autorisé la commune à percevoir au tarif de son octroi une surtaxe de 16 fr. par hectolitre d'alcool jusqu'au 31 décembre 1865. De plus, le conseil municipal ayant demandé à porter la durée de cette perception jusqu'au 31 décembre 1875, une autre loi du 21 juin 1865 accorda cette durée, mais en réduisant la surtaxe de 16 à 12 fr. Aujourd'hui, il demande à ajouter une autre surtaxe de 8 fr. au chiffre établi par la loi de 1859, ce qui porterait la surtaxe à 24 fr., et à établir sur les cidres une surtaxe de 75 centimes. Le préfet, par diverses considérations inutiles à développer, appuie avec insistance les délibérations du conseil municipal. Les ministres de l'intérieur et des finances n'ont pas émis le même avis. Celui de l'intérieur, en adoptant les chiffres demandés, a voulu limiter la durée des surtaxes à

cinq ans ; le ministre des finances adopte la durée du 31 décembre 1875, limite du tarif principal de l'octroi. Le Conseil d'État a aussi accepté cette durée, parce qu'à son expiration la commune devra remanier entièrement son tarif de manière à se procurer les ressources qu'exigeraient alors les besoins de ses services. Mais, en même temps, il a pensé qu'il convenait de modifier les chiffres proposés, de ramener la surtaxe au chiffre primitif de 16 fr. en y ajoutant celle de 4 fr., ce qui portera le droit total à 20 fr., et de réduire à 50 centimes la surtaxe de 75 centimes demandée pour les cidres.

C'est dans ces termes que le Corps législatif a accepté le projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui.

La conformation territoriale de la ville de Laon rend en ce moment sa situation financière difficile et même embarrassée, si les ressources qu'elle s'est créées et que ses habitants supportent sans se plaindre ne lui étaient pas continuées. Le nombre de ses faubourgs, leur séparation de la ville, par l'élévation de la montagne sur laquelle elle est posée, multiplient tous ses services, ceux du culte religieux, de l'instruction primaire, de la surveillance de l'octroi, de la police municipale, de la police rurale, de la voirie, de l'éclairage, etc., etc. ; aussi parvient-elle péniblement à faire face à tous ses besoins.

Les lois des 31 mai 1854 et 6 janvier 1864 l'ont autorisée à faire des emprunts, et pour leur amortissement elle s'est grevée de 20 cent. extraordinaires, dont la perception expire au 31 décem-

bre 1873 ; il est donc impossible pour elle de recourir à ce moyen financier. Cependant les prévisions de son budget primitif de 1868 signalent déjà un déficit de 14486 fr. 83 cent.; il est constaté que depuis plusieurs années elle n'a maintenu l'équilibre entre ses recettes ordinaires et ses dépenses de même nature qu'à l'aide de surtaxes au tarif de son octroi, en vertu d'une loi spéciale du 19 juin 1857 ; ces surtaxes sont peu oréneuses dans le détail, quoique le résultat soit important.

On va en juger : la surtaxe est de 1 fr. par hectolitre de vin, de 40 cent. par hectolitre de cidre, et de 4 fr. par hectolitre d'alcool. Le consommateur les paye pour ainsi dire sans s'en apercevoir, aucune réclamation n'a jamais été produite, et la modicité ne peut inspirer le désir de la fraude ; elles n'en produisent pas moins annuellement la somme équivalente au déficit. Il ne s'agit en ce moment de rien accroître, encore moins de créer un nouvel impôt.

Le conseil municipal, par deux délibérations successives, a demandé le maintien de ces surtaxes pour six autres années. Le préfet du département de l'Aisne appuie la demande ; les ministres de l'intérieur et des finances ont donné un avis favorable, et le Conseil d'État, après examen de cette situation, a approuvé le projet, dont il a arrêté la rédaction en y apportant une modification ; il a limité à cinq années la prorogation sollicitée pour six, parce que la perception du tarif principal de l'octroi n'est autorisée que jusqu'au 31 décembre 1873.

Le Corps législatif l'a adopté avec cette modification.

Messieurs les Sénateurs, nous avons examiné avec la plus scrupuleuse attention et successivement chacun des trois projets dont nous venons de vous faire trois rapports distincts. Organe de la commission, j'ai l'honneur de vous proposer en son nom :

1° De dire qu'il n'y a pas lieu de les renvoyer à une nouvelle délibération du Corps législatif ;

2° Et de déclarer que le Sénat ne s'oppose pas à leur promulgation.

La délibération a lieu immédiatement.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE lit le texte des trois lois, insérées au procès-verbal du 23 juin.

Le Sénat décide, par assis et levé, que les lois ne seront pas soumises à une nouvelle délibération du Corps législatif.

Il est ensuite procédé au scrutin sur la promulgation, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants	70
Bulletins blancs	70

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation des trois lois.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle le rapport de M. le marquis de Laplace sur la loi relative à une cession réciproque de terrains entre l'État et la ville de Grenoble (Isère).

M. L'Hôpital, conseiller d'État, commissaire du Gouvernement, est présent.

M. LE GÉNÉRAL MARQUIS DE LAPLACE, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

Dans le nombre des travaux projetés à Grenoble pour l'amélioration et l'embellissement de cette cité, figure en première ligne l'ouverture d'une avenue destinée à conduire de la place Saint-Jean à la gare du chemin de fer. Cette avenue, dont les avantages sont incontestables, comme raccourcissement de parcours, adoucissement de pente et largeur de voie, comprendrait dans son tracé des terrains dépendant de l'arsenal et traverserait l'enceinte fortifiée. L'administration municipale, après en avoir arrêté le projet par sa délibération du 13 septembre 1864, dut s'entendre avec l'autorité militaire pour son exécution.

Un traité fut en conséquence passé entre le préfet de l'Isère, représentant l'État, et le maire de Grenoble, à la date du 15 janvier 1868, par lequel la ville s'est engagée : 1° à prendre à sa charge les travaux concernant la percée des fortifications et s'élevant à la somme de 120 000 fr.; 2° à céder à l'État, pour être annexée à l'arsenal, la plus grande partie de l'hôtel Belmont, dont elle avait fait récemment l'acquisition, ainsi que l'extrémité de la rue Saint-Nicolas, et à ouvrir entre cette rue et le quai Créqui une ruelle pour compléter l'isolement de l'établissement militaire. La cession faite par la ville à l'État présente une superficie de 1824 mètres carrés.

En échange, l'État abandonne à la ville diverses parcelles de terrains prises sur l'arsenal, et d'une superficie totale de 2460 mètres carrés.

Malgré la différence de contenance des terrains échangés, les cessions réciproques auront lieu sans soulte ni retour, ce qui résulte de ce que les dépendances de l'arsenal ne sont évaluées qu'à la somme de 129 000 fr., tandis que l'hôtel Belmont, acheté au prix de 140 000 fr., est cédé presque en totalité par la ville.

Quant aux travaux à exécuter par suite de la concession faite par l'État en faveur de la ville, en autorisant le passage de l'avenue projetée à travers la fortification, la dépense en est naturellement supportée par cette dernière, dont les sacrifices s'expliquent par la grande importance qu'elle attache à la nouvelle voie de communication.

Les intérêts de l'État et de la ville de Grenoble étant ainsi sauvegardés, et toutes les formalités remplies, les ministres de la guerre et des finances ont donné leur approbation à ces stipulations, que la loi qui est soumise à votre examen a pour objet de sanctionner.

Votre commission a l'honneur de vous proposer de décider qu'il n'y a pas lieu de la renvoyer à une nouvelle délibération du Corps législatif, ni de s'opposer à sa promulgation.

Le Sénat passe immédiatement à la délibération.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture de la loi, dont le texte est inséré au procès-verbal du 23 juin.

Personne ne demandant la parole, il est procédé au vote, et le Sénat décide que la loi ne sera pas renvoyée au Corps législatif.

Il est ensuite procédé au scrutin sur la promulgation.

En voici le résultat :

Nombre de votants. . .	66
Bulletins blancs. . . .	66

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE communique au Sénat une dépêche en date de ce jour, par laquelle S. Ex. le ministre d'État a transmis à S. Ex. le Président du Sénat quatre projets de lois adoptés par le Corps législatif, et relatifs :

1° A un appel de 100 000 hommes sur la classe de 1868, pour le recrutement des armées de terre et de mer ;

2° A l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie générale transatlantique, pour la création d'une ligne postale régulière entre Panama et Valparaiso ;

3° A un emprunt et à une imposition par la ville de Bayonne (Basses-Pyrénées) ;

4° A l'établissement d'une surtaxe à l'octroi de la même ville.

LOI

RELATIVE *à un appel de* 100 000 *hommes à faire en* 1869, *sur la classe de* 1868, *pour le recrutement des armées de terre et de mer.*

ARTICLE PREMIER.

Il sera fait, en 1869, un appel de cent mille

hommes sur la classe de 1868, pour le recrutement des troupes de terre et de mer.

ART. 2.

La répartition des cent mille hommes entre les départements sera faite par un décret de l'Empereur, proportionnellement au nombre des jeunes gens inscrits sur les listes de tirage de la classe appelée.

Si, par suite de circonstances extraordinaires, le nombre des jeunes gens inscrits sur les listes de tirage de quelques cantons ou départements ne peut pas être connu dans le délai qui aura été déterminé par un décret de l'Empereur, ce nombre sera remplacé, pour les cantons ou départements en retard, par la moyenne des jeunes gens inscrits sur les listes de tirage des dix classes précédentes.

Le tableau général de la répartition sera inséré au *Bulletin des lois*.

ART. 3.

La sous-répartition du contingent assigné à chaque département aura lieu entre les cantons proportionnellement au nombre des jeunes gens inscrits sur les listes de tirage de chaque canton.

Elle sera faite par le préfet, en conseil de préfecture, et rendue publique par voie d'affiches, avant l'ouverture des opérations des conseils de révision.

Dans le cas où les listes de tirage de quelques cantons ne seraient pas parvenues au préfet en temps utile, il sera procédé pour la sous-répartition, à l'égard des cantons en retard, de la manière indiquée au deuxième paragraphe de l'article 2 ci-dessus.

ART. 4.

Les jeunes gens placés sous la tutelle de commissions administratives des hospices seront inscrits sur les tableaux de recensement de la commune où ils résident au moment de la formation de ces tableaux, ainsi qu'il a été réglé par la loi du 26 décembre 1849.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Chamblain et Darricau.

LOI

APPROUVANT *les stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la Compagnie générale transatlantique pour l'exploitation d'un service postal entre Panama et Valparaiso.*

ARTICLE PREMIER.

Sont approuvées les stipulations financières contenues dans les articles 5 et 7 de la convention passée le février 1868, entre le ministre des finances et la compagnie générale transatlantique, représentée par MM. Dollfus et Siéber, pour la création d'une ligne postale regulière entre Panama et Valparaiso.

ART. 2.

La somme de quatre millions de francs, stipulée par l'article 7 de la convention, ne sera versée à la compagnie transatlantique qu'après la mise à l'eau des bâtiments neufs construits en France et destinés au nouveau service.

Avant tout payement de cette somme, et comme

garantie des avances du Trésor, un inventaire détaillé sera dressé par les soins des agents désignés par le ministre des finances et aux frais de la compagnie pour établir l'importance du matériel naval sur lequel repose la garantie spéciale que l'État se réserve par la présente loi. Cet inventaire sera soumis, l'année suivante, à la commission du budget du Corps législatif.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Goussard, L'Hôpital et Haudry de Janvry.

CONVENTION

PASSÉE *entre le ministre des finances et la compagnie générale transatlantique pour l'exploitation d'un service postal entre Panama et Valparaiso.*

Entre Son Excellence le ministre des finances, agissant au nom de l'État,

D'une part;

La compagnie générale transatlantique, représentée par MM. Dollfus et Siéber, dûment autorisés à cet effet par délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 15 février 1868,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La compagnie générale transatlantique s'engage à établir :

1° A partir du 1er janvier 1870, et pour toute la durée du service postal des Antilles, exécuté en vertu des conventions des 20 octobre 1860, 24 avril 1861, 17 avril 1865 et 16 mars 1866, jusqu'au 22 juillet 1885, une ligne mensuelle

partant de Panama, dans l'océan Pacifique, et aboutissant à Valparaiso;

2° A partir du mois de juillet 1868, et pendant la même durée, une ligne mensuelle aboutissant à Colon-Aspinwall et s'embranchant à Saint-Thomas sur la ligne principale de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz.

ART. 2.

La ligne de Panama à Valparaiso, comprenant un parcours de 1023 lieues marines, soit pour douze voyages par an (aller et retour) 24 552 lieues, sera exécutée au moyen de trois paquebots de 450 chevaux au minimum.

L'itinéraire de cette ligne sera fixé ainsi qu'il suit :

De Panama à Guayaquil.....	272
De Guayaquil à Payta.....	73
De Payta à Lambayéque.....	51
De Lambayéque à Huanchaco.....	34
De Huanchaco à Callao.....	89
De Callao à Chinchas.....	35
De Chinchas à Islay.....	112
D'Islay à Arica.....	46
D'Arica à Iquique.....	37
D'Iquique à Cabija.....	49
De Cabija à Caldera.....	93
De Caldera à Huasco.....	32
D'Huasco à Coquimbo.....	34
De Coquimbo à Valparaiso.....	66
Total.....	1023

La ligne mensuelle de Saint-Thomas à Colon-Aspinwall sera exécutée au moyen d'un paquebot de 250 chevaux et établie d'après l'itinéraire suivant :

De Saint-Thomas à Porto-Rico (Saint-Jean).	23 1/3
De Porto-Rico à Haïti (le Cap).....	126 2/3
D'Haïti à Santiago-de-Cuba.....	76 2/3
De Santiago à la Jamaïque.....	60
De la Jamaïque à Colon-Aspinwall.....	181
Total.....	467 2/3

Parcours annuel : 11 224 lieues marines.

ART. 3.

Les vitesses moyennes par heure devront être de :
10 nœuds sur la ligne de Panama à Valparaiso;
8 nœuds 5/10 sur la ligne de Saint-Thomas à Colon.

ART. 4.

La compagnie affectera au service du Pacifique trois bâtiments neufs, qui devront être construits en France, et viendront en augmentation de l'effectif de la flotte, tel qu'il est réglé par l'article 2 de la convention du 17 avril 1863 et par l'article 2 de la convention du 16 mars 1866.

La vitesse aux essais devra être de 12 nœuds pour les paquebots de 450 chevaux, et de 10 nœuds 5/10 pour le paquebot de 250 chevaux.

Pour former la réserve des bâtiments employés au service intercolonial, la compagnie s'engage à maintenir à Fort-de-France (Martinique) un paquebot d'une force de 150 chevaux au minimum, faisant partie de l'effectif actuel de la flotte affectée à ce service.

ART. 5.

A titre de rémunération pour les services ci-dessus stipulés, l'État s'engage pendant la durée du présent traité :

1° A payer à la compagnie une subvention annuelle de 750 000 fr., ce qui élèvera de 9 495 173 fr. à 10 245 173 fr. le total des subventions fixes attribuées à l'ensemble des services ;

2° A lui payer, à partir du 1er juillet 1868, une subvention éventuelle destinée à compléter, pour son capital actions, en cas d'insuffisance des produits de l'entreprise, un intérêt de 5 pour 100, compté après payement de tous les frais d'exploitation et de toutes dépenses résultant des charges sociales qui sont énoncées à l'article 52 des statuts de la compagnie.

Le capital *total* (actions et obligations), pourra être porté jusqu'à 60 millions, sans que la *subvention éventuelle* puisse, dans aucun cas, dépasser par an la somme de 2 millions.

D'un autre côté, si les bénéfices dépassent 8 pour 100, l'État entrera en partage de l'excédant, dans la proportion d'un quart, contre trois quarts, au profit de la compagnie.

Le compte des intérêts à payer ou des bénéfices à partager sera établi et réglé chaque année.

ART. 6.

Pour sauvegarder les intérêts de l'État, le ministre des finances déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier de sa situation financière, des résultats de son exploitation et du règlement de ses bénéfices annuels.

ART. 7.

L'État avancera à la compagnie une somme de 4 millions, payable par moitié à la fin de chacune des deux années de 1868 et de 1869 qui précèderont la date fixée pour la mise en exploitation de la ligne de Panama à Valparaiso.

Cette avance, augmentée des intérêts à 5 pour 100 l'an afférents à la somme de 2 millions qui sera versée à la fin de 1868, formera la dette de la compagnie envers l'État.

Cette dette ne sera pas productive d'intérêt.

Elle sera remboursée par la compagnie en quinze annuités de 273333 fr. 33 cent. chacune, dont la première sera exigible un an après l'ouverture de la ligne de Panama à Valparaiso.

A défaut du payement par la compagnie des annuités échues, elles seront prélevées, sans qu'il soit besoin de mise en demeure, sur le montant des subventions à payer par l'État.

Le matériel naval servant à l'exploitation de la ligne établie dans le Pacifique-Sud sera affecté à la garantie de la dette qui fait l'objet du présent article. Le ministre des finances prendra à cet effet les mesures qu'il jugera convenables pour sauvegarder les droits de l'État à raison des fonds versés par lui.

Cette garantie sera restreinte au fur et à mesure, et à proportion des remboursements effectués par la compagnie.

ART. 8.

La compagnie s'engage à fournir trimestriellement, pour les services qui font l'objet de la présente convention comme pour tous ceux qui sont exploités par elle, un relevé des ré-

sultats de son exploitation présentant le mouvement des voyageurs et des marchandises transportés par ces paquebots.

ART. 9.

Toutes les dispositions des conventions des 20 octobre 1860, 24 avril 1861, 17 avril 1865, 16 mars 1866 et du cahier des charges annexé à la loi du 3 juillet 1861 auxquelles il n'est pas dérogé par les articles ci-dessus sont applicables aux deux services qui font l'objet de la présente convention.

ART. 10.

La présente convention n'aura d'effet qu'autant que les dispositions financières stipulées aux articles 5 et 7 auront été approuvées par une loi et rendues exécutoires par un décret impérial.

ART. 11.

La convention et les actes qui s'y rapportent seront enregistrés au droit fixe de un fr. (1 fr.)

LOI

AYANT *pour objet d'autoriser la ville de Bayonne (Basses-Pyrénées) 1° à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement, et 2° à annuler les dispositions législatives relatives à un emprunt et à une imposition précédemment approuvés.*

ARTICLE PREMIER.

La ville de Bayonne (Basses-Pyrénées) est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas 5 pour 100, une somme de un million (1000 000 de fr.) remboursable en quinze années, à partir de 1876, sur ses revenus ordinaires, pour le

payement de diverses dépenses énumérées dans la délibération municipale du 20 novembre 1866, notamment l'établissement d'un collége et la construction d'une école et d'une salle d'asile.

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

ART. 2.

La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant huit ans, à partir de 1868, cinq centimes (0,05 c.) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cent neuf mille huit cents francs (109 800 fr.) environ.

Le montant de cette imposition sera affecté avec d'autres ressources au service des intérêts de l'emprunt.

L'emprunt de cent cinquante mille francs (150 000 fr.) autorisé pour la ville de Bayonne par la loi du 14 juillet 1866, ne sera pas réalisé.

L'imposition extraordinaire approuvée par la même loi ne sera pas mise en recouvrement.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. le comte Treilhard et Goupil.

LOI

TENDANT *à approuver l'établissement d'une surtaxe sur les vins à l'octroi de la commune de Bayonne (Basses-Pyrénées).*

ARTICLE UNIQUE.

A partir du 1er janvier 1869 et jusqu'au 31 décembre 1876 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de Bayonne, département des Basses-Pyrénées, une surtaxe de 1 fr. par hectolitre de vin en cercles et en bouteilles.

Cette surimposition est indépendante du droit principal et additionnel de un franc cinquante centimes (1 fr. 50 c.) actuellement perçu sur cette boisson.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Goupil et le comte Treilhard.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de confier à trois commissions l'examen de ces lois. (*Assentiment*).

La première examinera la loi relative à l'appel du contingent;

La deuxième, la loi relative à la ligne postale de Panama à Valparaiso ;

La troisième, les deux lois relatives à la ville de Bayonne.

Le Sénat se réunira vendredi dans ses bureaux pour nommer ces trois commissions.

Il y aura le même jour séance générale.

La séance est levée à quatre heures.

Le Président du Sénat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : CHAIX D'EST-ANGE,

DE MENTQUE,

Général comte DE LA RUË.

PROCÈS-
VERBAL
N° 57.
—
1868.

Séance du vendredi 3 juillet 1868.

PRÉSIDENCE
DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPLONG.

SOMMAIRE. — Excuse. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Rapport, par M. de Goulhot de Saint-Germain, sur la loi relative à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution. Vote. — Délibération sur la loi relative aux douanes : MM. le général marquis de Laplace, Michel Chevalier, le baron de Butenval, S. Ex. M. de Forcade La Roquette, *ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics*, MM. Dumas et le procureur-général comte de Casabianca, *rapporteur*. Vote.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. le prince Poniatowski s'excuse, pour cause de santé, de ne pouvoir assister aux derniers travaux du Sénat.

M. CHAIX-D'EST-ANGE, *sénateur-secrétaire*, communique au Sénat le résultat du travail des bureaux, réunis avant la séance :

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à un appel de 100 000 hommes sur le contingent de 1868, pour le recrutement des armées de terre et de mer.

1er BUREAU. M. le vice-amiral comte Cecille, *président*.
2e — M. le général comte de La Ruë, *rapporteur*.
3e — M. le comte Boulay de la Meurthe.
4e — M. le général Vinoy, *secrétaire*.
5e — M. le général Mellinet.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi approuvant les stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre des finances et la compagnie générale transatlantique, pour la création d'une ligne postale régulière entre Panama et Valparaiso.

1er BUREAU. M. Suin, *président*.
2e — M. le baron Brenier.
3e — M. de Marnas, *secrétaire*
4e — M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez, *rapporteur*.
5e — M. le comte de Grossolles-Flamarens.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner deux lois relatives à un emprunt et à une imposition par la ville de Bayonne (Basses-Pyrénées), et à l'établissement

d'une surtaxe sur les vins à l'octroi de la même ville.

1er Bureau. M. Silvestre de Sacy.
2e — M. le comte de Salignac-Fénelon, *rapporteur*.
3e — M. le baron de Chassiron, *président*.
4e — M. Quentin Bauchart, *secrétaire*.
5e — M. le vice-amiral vicomte de Chabannes.

LL. EEx. MM. de Forcade La Roquette, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et Pinard, ministre de l'intérieur, MM. Migneret et de Bosredon, conseillers d'État, siégent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. le Président. L'ordre du jour appelle le rapport sur la loi relative à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution.

La parole est à M. de Goulhot de Saint-Germain.

M. de Goulhot de Saint-Germain, *rapporteur*.

Messieurs les Sénateurs,

En venant vous rendre compte de la mission que vous avez confiée à votre commission, relativement à l'examen du projet de loi sur l'achèvement des chemins vicinaux et la création d'une caisse spéciale pour leur éxecution, nous croyons, tout d'abord, devoir consigner ici l'expression de notre gratitude envers l'Empereur pour l'initiative qu'il a prise dans l'intérêt des campagnes, et nous

associer ainsi aux sentiments de profonde reconnaissance, qu'a inspirés au pays cet acte de son auguste et paternelle sollicitude.

Avant d'entrer dans l'examen spécial du projet de loi sur lequel vous êtes appelés à statuer, nous croyons nécessaire de placer sous vos yeux la situation actuelle des chemins de grande communication, d'intérêt commun et de petite vicinalité, afin d'en dégager *les éléments* sur lesquels la loi nouvelle est appelée *à opérer*, et de déterminer ainsi la lacune qu'il y a lieu de combler.

La longueur totale des trois catégories des chemins classés est de 532 324 kilomètres, à savoir:

	kilom.	kilom.
Chemins de grande communication à l'état d'entretien. .	74 771	84 728
Idem, à faire.	9 957	
soit 0, 88 pour 1 0.		
Chemins d'intérêt commun à l'état d'entretien.	54 065	83 146
Idem, à faire.	29 081	
soit 0, 53 pour 100.		
Chemins vicinaux ordinaires à l'état d'entretien.	112 636	364 450
Idem, à faire pour la 1re et la 2e catégorie.	142 502	
Idem, à faire pour la 3e catégorie, ajournée.	109 312	
soit 0, 45 pour 100, déduction faite des 109 312 kilomètres ajournés.		
Égal . . .	532 324	532 324

Si l'on prend l'ensemble du réseau des trois catégories, ci-dessus détaillées, les travaux effec-

tués répondent à 0,62 pour 100, défalcation faite des 109 312 kilomètres ajournés.

Telle est la situation actuelle des trois catégories de chemins, sous le triple rapport des travaux faits, des travaux à faire et des travaux ajournés.

De cette situation il se dégage ce résultat qu'il reste à construire sur les chemins de grande communication. . . . . 9 957 kilom.

Sur les chemins d'intérêt commun. 29 081

Total pour ces deux catégories. 39 038 kilom.

Et sur les chemins vicinaux ordinaires. 142 502

Non compris les 109 312 kilomètres ajournés.

Nous ne nous occuperons qu'incidemment de la construction des 39 038 kilomètres, restant à faire sur les chemins de grande communication et d'intérêt commun. — Cette construction est assurée. — Elle aura lieu au moyen des prélèvements ordinaires, en nature et en argent, imputables sur les ressources communales, des subventions départementales et de la subvention de 15 millions, affectée par l'article 4 de la loi nouvelle aux chemins d'intérêt commun.

Nous nous trouvons donc, spécialement, en présence d'une lacune à combler, en dix années, comme étant la plus urgente, sur les chemins vicinaux ordinaires, de.. . . 142 502 kilom.

évalués, en moyenne, à raison de 5 914 fr. 12 cent. le kilomètre, à la somme de. 841 782 903 fr.

Et d'une lacune ajournée, de 109 312 kilomètres.

Les ressources budgétaires, en nature et en argent, spécialement applicables, chaque année, aux chemins vicinaux ordinaires, peuvent être évaluées à la somme de 40 500 000 fr., sur laquelle il convient de prélever une part considérable pour l'entretien des parties faites.

En cet état de choses, trois hypothèses ont été examinées par le Gouvernement.

Dans la première, les revenus ordinaires, les 5 centimes spéciaux et les trois journées de travail peuvent produire, dans la période de dix années, une somme de. . . . . 284 910 074 fr.

Il existerait donc un déficit de. 556 872 829

Égal. . . . . 841 782 903 fr.

Dans la deuxième, les mêmes ressources, accrues des trois centimes facultatifs, autorisés par la loi du 24 juillet 1867, lesquels représentent une somme de 46 327 030 fr., s'élèvent au chiffre de. . . . . 331 237 104 fr.

Il existerait donc un découvert de. 510 545 799

Égal. . . . . 841 782 903 fr.

Dans la troisième, les ressources précédentes avec addition de centimes, jusqu'à concurrence de 20, déduction faite, toutefois, des centimes antérieurement engagés, offrent un disponible de. . . . . 506 472 523 fr.

Le découvert serait, dans ce cas, de. 335 310 380

Égal. . . . . 841 782 903 fr.

Entre ces trois hypothèses, le Gouvernement

croit devoir incliner vers la deuxième, comme offrant le plus de certitude mathématique, encore bien que la quotité, représentée par les *trois centimes facultatifs*, soit éventuelle.

C'est donc au chiffre de 510545799 fr. qu'il faut s'arrêter pour déterminer la différence existant entre les ressources *normales et probables* et la dépense à faire.

C'est en cet état de choses qu'intervient la loi nouvelle.

Nous ferons, d'abord, observer, à notre grande satisfaction, que cette loi ne modifie en rien la loi organique du 21 mai 1836; qu'elle en respecte les principes, les dispositions, l'économie générale, et qu'elle ne fait qu'en assurer et en développer l'exécution par des mesures libérales et conservatrices; libérales, car elle a pour but de venir en aide aux communes privées de ressources, en leur procurant les moyens de jouir des avantages d'une bonne vicinalité; conservatrices, car, tout en introduisant des mesures nouvelles pour faciliter et hâter l'exécution des travaux, elle maintient et affirme les principes fondamentaux sur lesquels repose la législation actuelle, à laquelle, il ne faut pas l'oublier, nous devons, dans le présent, des résultats si considérables et si féconds.

Le caractère distinctif de la loi nouvelle consiste, principalement, dans *le principe des subventions* applicables aux chemins vicinaux ordinaires, et, dans certains cas, aux chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. Ce principe, juste en soi; car, en favorisant l'intérêt local, il profite à la fois à l'intérêt public, est déposé dans l'article 1^er^.

Cet article 1er porte « qu'une subvention de 100 millions, payable en dix annuités, à partir de 1869, est accordée aux communes pour faciliter l'achèvement des chemins vicinaux dont la longueur kilométrique aura été approuvée, pour chaque département, par un arrêté du ministre de l'intérieur, avant la répartition de la première annuité. »

Cet article assure donc aux communes une subvention annuelle de 10 millions, pendant dix ans, dont l'emploi sera d'autant plus fructueux qu'il devra avoir lieu dans des limites, déterminées à l'avance, qui ne permettront pas la dissémination de cette ressource précieuse.

La limitation kilométrique dont il s'agit est une mesure nouvelle dont il importe de se rendre un compte exact, et nous croyons, dès lors, devoir entrer dans quelques explications à cet égard.

Qu'entend-on, d'abord, par la longueur kilométrique pour chaque département? Cette longueur, prise dans son ensemble, devra être calculée d'après les besoins de la vicinalité de chacune des communes du département. Ce sont donc ces besoins vicinaux, réunis, qui formeront la base de la longueur kilométrique du département, base qui servira à la première répartition entre les départements de la subvention, imputable sur les 100 millions, alloués aux communes par l'article 1er.

Quel but s'est proposé le législateur, en déterminant la longueur kilométrique pour chaque département? Évidemment celui d'empêcher la dissémination des subventions, accordées aux chemins vicinaux, et de concentrer ainsi sur les plus importants les crédits qui leur seront ouverts sur

les fonds de l'État. Il était donc rationnel, pour empêcher cette dissémination, de fixer la longueur kilométrique, susceptible de profiter des avantages de la subvention. Cette mesure est, à la fois, un acte de prudence et de bonne administration, et, en même temps, une garantie de l'emploi fructueux des fonds de l'État.

Nécessaire pour la bonne exécution des travaux, cette mesure porte-t-elle atteinte aux prérogatives des communes, sous le double rapport du classement et du déclassement des chemins vicinaux, et limite-t-elle leur action, quant aux choix des lignes vicinales à réparer?

Au double point de vue du classement et du déclassement des lignes vicinales, les communes restent, comme par le passé, investies de la faculté que leur confère, à cet égard, la loi du 21 mai 1836. Il serait, en effet, difficile de comprendre qu'il en fût autrement; car cette double opération peut être, à chaque instant, imposée par les besoins locaux et par les nécessités, résultant des progrès de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

Quant au choix des lignes vicinales à réparer, au moyen des ressources communales et de la subvention de l'État, il n'était pas possible d'y procéder, à l'avance, pour chaque commune, en raison de la mobilité des intérêts locaux. On a donc préféré limiter le réseau par son étendue kilométrique, laissant ainsi aux communes la faculte de se mouvoir dans cette limite, en retranchant de ce réseau les chemins inutiles et y introdusant ceux qu'elles jugeraient nécessaires.

Cette faculté maintient donc aux conseils mu-

nicipaux le droit de désigner les chemins vicinaux à réparer, sous la seule condition de ne pas dépasser la limite kilométrique arrêtée à l'avance, en vue d'éviter la division exagérée de la subvention de l'État.

Les explications qui précèdent nous semblent suffisantes pour démontrer que les prérogatives des communes restent intactes, au double point de vue du classement et du déclassement des chemins vicinaux, et que, sous le rapport de la désignation des lignes à réparer, cette opération n'est subordonnée qu'à la condition de se renfermer dans la limite kilométrique dont le principe est posé dans l'article 1^er^ de la loi.

Ainsi se trouvent combinées la fixité nécessaire au bon emploi de la subvention de l'État et l'impérieuse nécessité de tenir compte des éventualités qui se peuvent produire dans la poursuite d'une œuvre embrassant une période de dix années.

Quant au crédit annuel de 10 millions ouvert par l'article 1^er^, il constitue un élément de travail considérable et un puissant encouragement qui, non-seulement, contribueront à hâter l'achèvement du réseau des chemins vicinaux, mais encore détermineront, dans ce but, des sacrifices et des efforts de la part des communes et des habitants.

Le premier paragraphe de l'article 2 dispose « que chaque annuité sera répartie entre les départements par un décret, délibéré en Conseil d'État, en ayant égard aux besoins, aux ressources et aux sacrifices des communes et des départements. »

Il convient ici d'appeler l'attention du Sénat sur la rédaction de cet article.

Elle diffère de celle, employée dans le troisième paragraphe de l'article 8 de la loi du 21 mai 1836, relatif aux ressources, aux sacrifices et aux besoins des communes.

En intervertissant l'ordre de ces termes, et plaçant, en première ligne, les besoins, en seconde ligne, les ressources, et, en troisième, les sacrifices, cette rédaction implique un système différent, qui indique que la répartition devra être faite, de préférence, eu égard aux besoins et aux ressources, ce qui équivaut à dire que les départements et les communes pauvres auront, en raison même de la faiblesse et de l'insuffisance de leurs ressources, des titres particuliers dans la distribution des subventions de l'État.

Le deuxième paragraphe de l'article 2 porte « qu'un dixième pourra être réservé, pour être appliqué directement, après avis de la section de l'intérieur du Conseil d'État, aux besoins exceptionnels dans les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20 000 fr. »

Cette disposition, qui met en réserve 1 million par an en faveur des départements, dont le centime est inférieur à 20 000 fr., nous a paru parfaitement rationnelle et juste.

Elle découle du principe de proportionnalité, qui est la base de la loi nouvelle. Il est notoire que les départements à qui cette disposition pourra être appliquée, et qui sont au nombre de vingt-deux, se trouvent, sous le rapport du degré d'avancement de leurs lignes de grande communication,

d'intérêt commun, et de petite vicinalité, dans des conditions très-regrettables, qui justifient amplement l'exception proposée en leur faveur.

Le troisième paragraphe de l'article 2 dispose que « dans chaque département la subvention de l'Etat et celle du département seront réparties entre les communes par le conseil général, sur la proposition du préfet, et suivant les bases indiquées par le paragraphe 1^er^ du présent article. »

Ce troisième paragraphe, qui délègue aux conseils généraux la mission de répartir la subvention de l'État, en même temps que celle des départements, témoigne de la haute confiance que ces assemblées inspirent ; il maintient, en outre, le principe d'autorité, par le droit de proposition, dévolu au préfet.

Il reconnaît et consacre le droit de subvention sur les fonds départementaux, et, enfin, il subordonne la répartition de la subvention de l'État et de celle des départements aux principes posés dans le paragraphe 1^er^ du présent article.

L'article 3 dispose que, « dans les communes, dont les charges extraordinaires excèdent 10 centimes, les conseils municipaux pourront, pendant la période d'exécution de la présente loi, opter entre une journée de prestation et les 3 centimes extraordinaires, autorisés par l'article 3 de la loi du 24 juillet 1867. »

L'option, laissée aux conseils municipaux, de voter soit une journée de prestation, soit 3 centimes extraordinaires, pendant la période d'exécution de la loi, alors que les charges extraordinaires des communes dépassent 10 centimes, est

une disposition qui a pour objet, d'une part, de répartir, le plus également possible, entre les habitants, les divers impôts, applicables à la réparation et à l'entretien des chemins vicinaux; d'autre part, de limiter le nombre des centimes afférents à la vicinalité, quand, déjà, les communes en supportent une certaine quotité pour d'autres dépenses, et enfin de fournir aux communes, durant la période d'exécution des travaux, le moyen de recourir soit à la prestation, soit aux centimes, selon la nature et la spécialité des travaux.

Cette disposition transitoire ne peut donc qu'être favorable à l'achèvement des chemins, et votre commission y donne d'autant plus volontiers son assentiment qu'elle prendra fin à l'expiration de la période décennale de la loi, après laquelle l'impôt de la prestation sera, dans tous les cas, ramené aux trois journées, fixées par la loi de 1836.

L'article 4 établit « qu'une nouvelle subvention de 15 millions est affectée, en dix ans, à partir de 1869, à l'achèvement des chemins vicinaux, actuellement désignés comme chemins d'intérêt commun, et que chaque annuité sera répartie entre les départements et les communes, conformément aux paragraphes 1 et 3 de l'article 2 de la présente loi. »

Cette nouvelle subvention de 15 millions, à raison de 1 500 000 fr. par an, applicable aux 29 081 kilomètres de chemins d'intérêt commun restant à faire, déterminera, indubitablement, de la part des départements, des communes et des intéressés, des sacrifices et des efforts, analogues

à ceux qu'a provoqués le crédit de 25 millions, ouvert en 1861, et avec le concours duquel ont été amenés à l'état d'entretien, dans la période de 1861 à 1866, 21 157 kilomètres, résultat considérable que la nouvelle subvention de 15 millions ne peut que développer dans une égale proportion, à l'égard des chemins d'intérêt commun, actuellement classés et restant à faire.

On peut donc, sans témérité, supposer, d'après les données que nous possédons, que l'exécution complète des chemins d'intérêt commun aura lieu dans le laps de dix ans, déterminé par la présente loi.

L'article 5 dispose « que, dans les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20 000 fr., le conseil général pourra appliquer aux chemins vicinaux de grande communication la moitié des subventions accordées, en vertu du paragraphe 1^er^ de l'article 2 et de l'article 4 de la présente loi; la délibération qu'il aura prise à cet effet ne sera exécutoire qu'après avoir été approuvée par décret impérial. »

L'exception, consacrée par cet article, et qui a pour but d'autoriser le conseil général à appliquer aux chemins de grande communication, d'une part, la moitié des subventions imputables sur le crédit de 100 millions, ouvert par l'Etat, et, d'autre part, la moitié des subventions provenant du crédit de 15 millions, dans le cas où le centime départemental est inférieur à 20 000 fr., se justifie par l'insuffisance notoire du centime départemental et le retard considérable qui affecte les travaux de la grande vicinalité dans ces départements.

Les articles 6, 7, 8 et 9 constituent une des parties les plus considérables de la loi.

C'est un système nouveau qu'ils ont pour objet d'introduire dans notre organisation financière, système qu'il importe d'étudier avec une scrupuleuse attention.

Ces articles sont ainsi conçus :

Art. 6. — « Il est créé, sous la garantie de l'État, une caisse des chemins vicinaux, chargée de faire, pendant dix ans, aux communes dûment autorisées à emprunter, les avances nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

« Ces avances ne pourront excéder la somme de 200 millions, dont la répartition entre les départements sera faite et pourra être modifiée par un décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 7. — « Les départements, dont les conseils généraux en feraient la demande, peuvent emprunter à ladite caisse aux lieu et place des communes qui ne pourraient user de la faculté ouverte par l'article précédent; les emprunts contractés dans ces conditions ne pourront, en aucun cas, être affectés à la subvention que les départements accorderont aux chemins vicinaux ordinaires.

« Les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20 000 fr. pourront emprunter à la même caisse les sommes nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication, actuellement classés, et celui des chemins vicinaux d'intérêt commun, désignés dans l'article 4 de la présente loi.

« La délibération que le conseil général aura

prise à cet effet ne sera exécutoire qu'après avoir été approuvée par décret impérial.

Art. 8. « La caisse des chemins vicinaux est gérée par l'administration de la Caisse des dépôts et consignations : elle pourvoira aux dépenses prévues par les articles précédents au moyen de la partie disponible des fonds déposés par les communes et établissements publics au Trésor ou à la Caisse de dépôts et consignations.

« En cas de besoin, elle pourra être autorisée, par un décret impérial, à créer et à émettre des titres négociables, portant intérêt, amortissables en trente années, dans la forme et aux conditions qui auront été approuvées par le ministre des finances. »

Art. 9. « Les communes et les départements seront libérés de ces avances par le payement de trente annuités de 4 pour 100 des sommes empruntées.

« Il sera tenu compte à la caisse, par le Trésor, tant de la dépense complémentaire d'amortissement que des divers faits de gestion de la caisse. »

Comme on le voit par la disposition des articles susmentionnés, une caisse spéciale est autorisée à prêter aux communes et, dans certains cas, aux départements, une somme de 200 millions dans un laps de dix années.

Cette caisse sera gérée par l'administration de la Caisse des dépôts et consignations, qui pourvoira aux dépenses à faire avec la partie *disponible* des fonds déposés par les communes et les établissements publics, et au besoin avec des obli-

gations trentenaires, remboursables en trente années.

Les communes et les départements se libéreront au moyen de trente annuités portant intérêt à 4 pour 100.

Les départements pourront emprunter à la caisse, *au lieu et place des communes* qui ne pourraient user de la faculté accordée par l'article 6.

Tel est le système proposé.

En ce qui a rapport à la constitution de la caisse, confiée à l'administration de la Caisse des dépôts et consignations, elle a paru à votre commission réunir les conditions les plus favorables, en raison de l'habileté, de l'expérience et de l'autorité qui distinguent cette grande administration.

La Caisse particulière des chemins vicinaux sera *une annexe* de la Caisse des dépôts et consignations, et ne sera pas confondue avec elle, en raison de la différence des statuts et des conditions spéciales auxquelles elle est assujettie.

En ce qui a rapport aux prêts qui devront être faits par la caisse, ils seront imputés, à raison de 20 millions par an, sur les fonds des communes et établissements publics, qui, depuis dix-huit années, ne sont pas descendus au-dessous de 100 millions.

Cette imputation ne saurait inquiéter en rien les communes et les établissements publics, qui continueront à user, comme par le passé, du droit de retirer leurs fonds, quand ils le jugeront utile.

A l'exception de la première année, où le découvert de la caisse pourra s'élever à 20 millions, les années suivantes verront ce découvert dimi-

nuer progressivement, en raison des remboursements effectués.

Et d'ailleurs, les ressources de la caisse, qui, nous le répétons, se sont élevées constamment au chiffre minimum de 100 millions, sont assez abondantes pour supporter facilement une avance.

Il convient, d'un autre côté, de faire observer que l'imputation, autorisée sur les fonds des communes, est parfaitement logique et rationnelle; car elle a pour objet d'accomplir des travaux qui intéressent spécialement les communes, et pour conséquence, d'établir entre elles un lien de solidarité et de réciprocité, en vue d'un grand intérêt public.

En ce qui concerne les prêts à faire aux départements, au lieu et place des communes, le premier paragraphe de l'article 7, qui autorise les départements à emprunter à la caisse, au lieu et place des communes qui ne pourraient user de la faculté, ouverte par l'article 6, a paru à votre commission, en raison des termes généraux dans lesquels il est formulé, pouvoir donner lieu à différentes opinions, qu'il convient de fixer par des explications précises qui en déterminent le sens et en règlent l'exécution, tant au point de vue départemental qu'au point de vue communal.

Quel but s'est proposé le législateur par les dispositions du premier paragraphe de l'article 7? Évidemment, celui de venir en aide aux communes pauvres qui, *voulant* mais ne *pouvant* emprunter à cause de leur situation financière obérée, pourront, toutefois, profiter de cette faculté, par la substitution des départements qui, sur la demande des conseils généraux, emprunteront en leur lieu et place.

Les communes restent donc, comme on le voit, libres d'user ou de ne point user de cette faculté.

Si, nonobstant les charges financières qui pèsent sur elles, ces communes se voient dans la nécessité de recourir à l'emprunt, dans certains cas exceptionnels et graves, le département appréciera *moralement* leur situation, et empruntera, s'il y a lieu, en leur lieu et place, afin de les mettre à même de subvenir à la dépense.

Dans cette hypothèse, comment les choses se passeront-elles?

Les communications que nous avons reçues à cet égard de MM. les commissaires du Gouvernement nous mettent à même d'en indiquer la marche, dans la limite que comporte une question d'administration, qui se pose *au début de la loi*, et que l'expérience pourra plus tard régulariser.

En principe, toutes les communes seront appelées à faire connaître la situation de leurs lignes vicinales, les besoins extraordinaires auxquels elles ne peuvent pourvoir, et à voter, dans les limites du maximum, les ressources autorisées par les lois de 1836 et 1867, ainsi qu'à recourir à la voie des impositions extraordinaires, dans la limite qu'autorise la bonne gestion de leurs intérêts.

Si, nonobstant ces diverses ressources, les communes ne pouvaient exécuter les travaux, reconnus urgents sur leurs chemins vicinaux, elles s'adresseraient, dans ce cas, au conseil général, qui apprécierait moralement leur situation, et emprunterait, au besoin, en leur lieu et place.

Il interviendrait, dans ce cas, entre le département et les communes, un traité qui déterminerait

les conditions respectives des parties, par rapport au payement des annuités, et cela, eu égard à la situation financière présente et future des communes, annuités dont les unes tomberaient à la charge du département, en cas d'insuffisance absolue des ressources communales, et dont les autres seraient acquittées par les communes, quand la situation de la caisse municipale le permettrait.

Dans le premier cas, c'est une libéralité, faite par le département, à des communes pauvres qui, malgré leurs sacrifices, ne peuvent couvrir la dépense nécessaire.

Dans le second cas, c'est l'acquittement d'une obligation qui, contractée dans les conditions favorables qu'autorise la loi, a, pour les communes, le véritable caractère d'une subvention indirecte.

Il convient d'ajouter que si, par exception et nonobstant l'appel de l'administration, des communes, notoirement pauvres, omettaient de délibérer ou ne formulaient que des délibérations incomplètes, le conseil général se pourvoierait auprès de l'administration, pour faire combler cette lacune, afin d'être à même d'apprécier exactement la situation de ces communes, et de pouvoir ainsi, au besoin, les comprendre dans la catégorie de celles auxquelles le département est autorisé à se substituer pour contracter un emprunt.

Les mesures, que nous nous bornons à indiquer ici, seront, au reste, ultérieurement développées dans des instructions ministérielles qui en assureront l'exécution dans le sens et dans la limite que nous venons d'exposer au Sénat. — Votre commission a pensé, toutefois, devoir en faire connai-

tre, dès aujourd'hui, l'esprit et la portée, afin de mettre le Sénat à même d'apprécier le véritable caractère du paragraphe 1^er^ de l'article 7, et de se rendre compte du mode qui présidera à son exécution.

Il convient de faire observer qu'aux termes de l'article 7, les emprunts, contractés par le département, au nom des communes pauvres, ne pourront être affectés à la subvention départementale qui sera accordée aux chemins vicinaux ordinaires.

Cette subvention est et demeure entièrement distincte des emprunts dont il s'agit, et ne saurait, dans aucun cas, être confondue avec eux.

Quant aux obligations trentenaires, elles constituent une ressource éventuelle, à laquelle il ne sera fait appel qu'en cas d'une évidente nécessité ; car l'émission de ces titres exigerait de l'État un sacrifice annuel de 4 280 000 fr., tandis qu'avec les fonds des communes, auxquelles on ne paye que 3 pour 100 d'intérêt, ce sacrifice ne s'élèvera qu'à la somme de 2 200 000 fr. Dans ce dernier cas, le sacrifice de l'État se trouve donc réduit de moitié.

En ce qui concerne la libération des communes et des départements, elle aura lieu, au moyen de trente annuités, au taux de 4 pour 100. Ce mode de libération, doublement avantageux, au point de vue des époques de payement et sous le rapport de la modicité de l'intérêt, constitue, au profit des communes, une véritable subvention indirecte, de la part de l'État, qui se traduit, pour lui, en un sacrifice annuel de 2 200 000 fr.

Les considérations qui précèdent nous sem-

blent suffisantes pour établir les avantages de la caisse des chemins vicinaux, et faire pressentir les résultats favorables qu'elle est destinée à procurer aux communes. Nous sommes heureux de nous trouver, à cet égard, en parfait accord avec M. le ministre des finances, dont les paroles, si claires et si persuasives, ont été accueillies avec une faveur si marquée par le Corps législatif dans la séance du 11 du mois dernier.

L'article 10 et dernier porte que « chaque année, le ministre de l'intérieur et le ministre des finances rendront compte à l'Empereur de la distribution des subventions, de la marche des travaux, des opérations de la caisse, dans un rapport qui sera communiqué au Sénat et au Corps législatif.

Cet article place sous le contrôle des assemblées délibérantes l'exécution de la loi nouvelle, afin que ces assemblées puissent, chaque année, en étudier la marche, en constater les résultats et combler, au besoin, les lacunes que l'expérience pourrait indiquer dans l'intérêt de la grande opération qu'elle a pour but de réaliser.

Il établit ainsi un lien de solidarité entre les grands pouvoirs de l'État, qui ne peut que concourir puissamment au succès de l'entreprise.

Telle est, messieurs les Sénateurs, l'économie générale de la loi soumise à vos délibérations.

Aux yeux de votre commission cette loi est bonne, utile et digne de toutes vos sympathies.

Si, comme nous sommes en droit de l'espérer, elle produit les résultats que le législateur se pro-

pose, elle donnera une immense impulsion à la construction des chemins vicinaux ordinaires, — nous disons : impulsion, car il restera encore à amener à l'état d'entretien 109 312 kilomètres ajournés, dépense considérable à régler dans l'avenir, — concourra à l'achèvement complet des chemins d'intérêt commun et activera puissamment les travaux, restant à faire sur les chemins de grande communication.

Le réseau des chemins vicinaux les plus utiles, étant construit ou près de l'être, dans le laps de dix années, que la loi nouvelle lui consacre, les communes se trouveront, — abstraction faite des 109312 kilomètres de chemins vicinaux ajournés, à la construction desquels il devra être pourvu, au moyen de ressources extraordinaires nouvelles, dans la mesure des besoins reconnus, — en possession des ressources normales, en nature et en argent, créées par les lois de 1836 et 1867, qui leur permettront, ainsi que l'a reconnu le Sénat, en 1867 et 1868, de faire face aux dépenses ordinaires et extraordinaires de l'entretien; situation qui assurera à jamais au pays les bienfaits incalculables d'une bonne vicinalité.

Le service des chemins vicinaux est de ceux qui réclament, le plus impérieusement, un mode d'exécution et de surveillance normal, régulier, continu; car il correspond à des besoins qui se renouvellent sans cesse, et qui s'accroîtront même, dans l'avenir, en raison du développement incessant de la production, des échanges, du bien-être des populations, et des progrès, que la civilisation fait pénétrer dans tous les centres de l'activité humaine.

A ces divers points de vue, le bienfait de la loi qui vous est proposée est donc sans limites.

Indépendamment des légitimes espérances qu'elle répand dans le pays, elle donne aux grands corps de l'État et aux assemblées départementales une satisfaction d'autant plus vive qu'émanant de l'initiative de l'Empereur, elle témoigne de sa ferme volonté de seconder les vœux des mandataires de la France et de les guider dans la voie des perfectionnements et des progrès qui peuvent contribuer au bien-être et à la prospérité des campagnes.

« Le travail de la terre, a dit Montesquieu, est le plus grand travail des hommes. »

Pour le féconder et le rendre moins pénible, la facilité et la sûreté des voies publiques est la première des conditions.

L'habitant des campagnes, qui est laborieux, prévoyant, économe, ne demande qu'une chose: pratiquer son industrie dans des conditions qui en protégent l'exercice et en développent les ressources. Or, qu'y a-t-il de plus avantageux pour lui que d'avoir des communications faciles qui diminuent ses frais d'exploitation, et le mettent en rapport avec les centres de consommation et d'échange ?

C'est là le plus grand bienfait dont puissent être dotées les campagnes. C'est le plus grand service qui puisse leur être rendu, en échange de l'ordre qu'elles ont si énergiquement défendu dans nos crises politiques, et qu'elles continueraient d'autant plus à maintenir qu'elles devront ce nouveau bienfait au Prince qu'elles ont élu, et qui leur

donne, aujourd'hui, un témoignage si éclatant de sa sollicitude et de ses sympathies.

Nous ne terminerons pas ce rapport sans exprimer notre confiance dans le concours des conseils généraux, dont la participation à l'exécution de la présente loi sera un élément de succès d'autant plus considérable que la subvention des départements, évaluée à 100 millions, à raison de 10 millions par an, pendant dix années, déterminera, de la part des communes et des habitants, des sacrifices nombreux qui concourront puissamment au succès de l'entreprise.

Cette subvention, réunie à celle de l'État, aux 200 millions de prêts à faire aux communes, et aux 15 millions, spécialement affectés aux chemins d'intérêt commun, présentera un total de 415 millions, non compris les sacrifices et les dons particuliers des communes et des habitants.

Quant aux communes, à qui le bienfait de la loi est spécialement applicable, nous ne pouvons douter de l'empressement avec lequel elles accueilleront les propositions généreuses qui leur sont faites, et du dévouement dont elles feront preuve, en s'imposant des sacrifices, en vue de doter les populations rurales des immenses avantages d'une bonne vicinalité.

Les communes ont trop le sentiment et de leurs devoirs et de leurs intérêts pour ne pas saisir, avec empressement et reconnaissance, l'occasion solennelle qui leur est offerte, d'accomplir une œuvre, objet de leurs vœux les plus ardents, et de laquelle dépendent à jamais la richesse, la prospérité et la moralité des campagnes.

Votre commission, messieurs les Sénateurs, a terminé sa tâche.

Heureuse de s'associer à l'auguste pensée qui a inspiré le projet de loi dont vous êtes saisis, elle me charge de vous proposer de déclarer :

1° Que la loi ne sera pas soumise à une nouvelle délibération ;

2° Qu'en raison de sa constitutionnalité, il n'y a pas lieu de s'opposer à sa promulgation.

Le Sénat passe immédiatement à la délibération.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture du texte de la loi, insérée au procès-verbal du 16 juin.

Par un vote par assis et levé le Sénat déclare que la loi ne sera pas soumise à une nouvelle délibération du Corps législatif.

Le scrutin est ensuite ouvert sur la promulgation, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants.	90
Bulletins blancs.	90

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

MM. Lestiboudois, Gaudin et Ozenne, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle la délibération sur la loi relative aux douanes. (M. le procureur général comte de Casabianca, rapporteur, séance du 30 juin.)

La parole est à M. le baron de Butenval.

M. Michel Chevalier. Pardon, monsieur le Président, j'ai demandé la parole aussi.

M. le Président. Mais M. de Butenval est inscrit avant vous.

M. Michel Chevalier. Sans doute, mais je ferai observer que M. de Butenval doit parler pour la loi, et que moi je parlerai contre. Je ne dis pas que je voterai contre, mais je parlerai contre.

M. le général marquis de Laplace. Je demande la parole pour présenter une observation préalable.

M. le Président. Vous avez la parole.

M. le général marquis de Laplace. Il est fait mention, dans le rapport de notre honorable collègue, M. le comte de Casabianca, sur la loi de douanes, d'une pétition adressée au Sénat par plusieurs armateurs et négociants de Bordeaux, qui se plaignent de l'élévation abusive des tarifs de l'octroi de mer à la Guadeloupe, tarifs qui auraient été votés par le conseil général.

C'est la septième commission qui a été saisie de cette pétition ; elle était prête à faire son rapport, lorsque M. le ministre de la marine a exprimé le désir de venir dans son sein, et l'a informée qu'il avait fait demander dans la colonie des éclaircissements sur les faits qui sont dénoncés dans la pétition. Il a donc prié la commission de vouloir bien ajourner le dépôt de son rapport jusqu'au moment où il aura reçu une réponse.

Votre commission a cru devoir se rendre à la demande de M. le ministre de la marine ; et c'est

pour cette raison que le rapport n'a pas encore été présenté. Ayant l'honneur d'être président de la commission, je devais cette explication au Sénat. (*Très-bien ! Très-bien !*)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Michel Chevalier.

M. MICHEL CHEVALIER. Messieurs les Sénateurs, je vous demande la permission de vous présenter un petit nombre d'observations au sujet de la loi qui vous est soumise. Cette loi elle-même ne peut être refusée, car c'est une amélioration sur l'état actuel des choses, et les esprits sages doivent accepter toutes les améliorations, alors même qu'ils les considèrent comme insuffisantes, alors même qu'ils ne les trouvent pas en rapport avec la situation, parce qu'après tout il vaut mieux tenir la moitié de ce qu'on désire que ne rien tenir du tout.

Cependant cette loi, par sa tournure générale, par l'esprit qu'elle révèle, provoque des critiques; elle est empreinte de ce qu'un orateur puissant, qui malheureusement n'est pas ici, a appelé dans une autre enceinte, des *conseils timorés*.

Je suis convaincu que si cette loi avait été présentée un peu plus tard, si elle avait été introduite dans l'arène législative, après la discussion mémorable qui a eu lieu dans une autre enceinte, elle eût pu être, elle eût certainement été différente. La discussion à laquelle je fais allusion est un événement ; elle a eu un tel éclat, elle a eu surtout si bien pour résultat de faire applaudir le principe de la liberté commerciale par des hommes qui, au commencement de la discussion, étaient peut-être disposés dans un autre sens; elle

a eu si bien ce résultat, qu'il est impossible aujourd'hui de ne pas regretter que la loi que nous examinons ne soit pas plus significative, je veux dire plus libérale.

Depuis le jour où a eu lieu la discussion dont je viens de parler, on peut dire que la cause de ce grand principe de la liberté commerciale a fait un pas décisif. Elle l'a fait, non pas seulement parce que les Français, comme on l'a dit, s'éprennent et combattent volontiers pour une idée généreuse et élevée, ce qui n'est pas un penchant digne de reproche, mais, parce que, à côté d'idées généreuses et vraies, des faits essentiellement positifs ont été établis.

J'en citerai deux qui doivent rester présents à l'esprit de toutes les personnes qui s'occupent des lois de douanes, parce qu'ils sont démonstratifs au plus haut degré, et montrent que la France est mûre pour la liberté commerciale.

Voici le premier de ces faits : cette France, que l'on représentait comme ayant à redouter extrêmement dans l'arène commerciale la concurrence d'une grande nation, qui est notre voisine du côté du nord, l'Angleterre, cette France se trouve avoir aujourd'hui sur le théâtre européen un commerce d'exportation notablement plus considérable que celui de l'Angleterre elle-même. L'Angleterre exporte en Europe pour 1 milliard 600 millions, en nombre rond, de marchandises. La France en exporte pour 2 milliards 300 millions : 700 millions de plus.

Voilà le point où l'a amenée l'initiative intelligente et hardie qui a été prise en 1860, en faveur de la liberté du commerce.

Autre fait : cette France, que quelques personnes en toute sincérité, — je ne mets en doute la sincérité ni le patriotisme de personne, je suis convaincu que ceux qui parlent contre la liberté commerciale, le font dans un sentiment d'amour pour leur pays, — cette France, que l'on dépeint comme ayant à redouter la liberté commerciale, au point de vue manufacturier (au point de vue agricole, personne n'oserait le dire et personne ne le dit), la France importe pour 200 millions de marchandises manufacturées, et elle en exporte pour 1 milliard 700 millions.

Des faits pareils, messieurs, sont tellement probants qu'il suffit de les énoncer pour faire des prosélytes à la cause de la liberté commerciale.

Cette cause, c'est celle des peuples forts, des peuples qui sentent qu'ils ont en eux assez de génie, assez d'initiative, assez de ressources pour ne se laisser acculer et vaincre par personne, assez de vigueur pour résister à toute tentative dirigée contre leur prospérité manufacturière, et pour rendre avec usure les encouragements qu'ils auront reçus.

C'est parce que la situation en est venue au point que je viens de constater, que je voudrais présenter à M. le ministre du commerce, ici présent, quelques observations concernant des appréciations qu'il a émises, appréciations, j'en suis convaincu, qu'il expliquera avec le libéralisme qui lui est propre.

M. le ministre du commerce est un homme éminent par ses lumières, et il exprime l'opinion du Gouvernement. Il n'y a pas dans le Gouvernement deux opinions. Il n'y en a qu'une qui, en

cette matière, plus encore que dans d'autres, est profondément réfléchie, parfaitement déterminée. Cette opinion, c'est qu'il faut s'acheminer pas à pas vers la liberté du commerce; bien entendu avec tous les ménagements que la situation comporte, et en donnant aux industries fondées antérieurement tout le concours qu'un gouvernement puissant peut leur offrir, soit sous la forme de voies de communication perfectionnées, soit sous la forme d'institutions de crédit qui mettent le capital plus facilement à leur portée, car le capital est dans l'industrie ce qu'il est dans la guerre: il en est le nerf.

M. le ministre du commerce disait l'autre jour que le traité de commerce maintenait le régime protecteur en le modifiant peu à peu.

Rigoureusement, cela est vrai, mais il serait mieux de dire que le traité de commerce est l'établissement du principe de la liberté commerciale, en y marchant par degrés. Les deux locutions, les deux formules, aboutissent au même but, mais l'une, la seconde, est celle qui convient aux esprits libéraux, et par conséquent au Gouvernement qui est libéral; l'autre, la première, je demande pardon à M. le ministre de le lui dire, est à l'usage des esprits qui ont le penchant opposé, et j'ajoute que je suis persuadé que la seconde formule est plus dans l'opinion de M. le ministre que la première.

Dans l'exposé qui fut fait ailleurs qu'ici par M. le ministre, il y a surtout un mot par lequel les esprits libéraux se sont sentis effarouchés. C'est quand il a dit que le Gouvernement était également en défiance envers ceux qui lui demandaient

de marcher en arrière, et envers ceux qui voudraient le faire marcher en avant. Mais le Gouvernement, M. le ministre le sait mieux que moi, fait profession de marcher en avant dans cette matière. Il marcha résolûment en avant, en janvier 1860.

C'était téméraire, disait-on alors; mais cette hardiesse a eu un tel succès, elle a si complétement réussi, elle a donné des résultats si avantageux au pays, elle a tellement amélioré la situation antérieure, au point de vue commercial, que ce qui a pu, en 1860, sembler une témérité, c'est-à-dire le fait de s'avancer en ligne droite, c'est aujourd'hui tout ce qu'il y a de plus simple et de plus naturel, c'est le terrain de plain-pied.

Si le Gouvernement devait également écarter et ceux qui veulent reculer et ceux qui veulent marcher en avant, il afficherait la théorie de l'immobilité, et, au point de vue philosophique comme au point de vue politique, c'est une théorie inadmissible.

Le mouvement, c'est la loi de ce monde! C'est à la fois la loi des astres et la loi des sociétés! Il n'y a pas d'institution qui, successivement, ne se modifie. Qu'on change de régime en prenant ses sûretés, très-bien. Mais on n'en change pas moins. Il n'y a pas de liberté publique qui successivement ne se développe, en s'entourant, bien entendu, de toutes les garanties pour que ce développement ne soit pas une imprudence. Tirez-en la conclusion pour la liberté commerciale.

J'indiquerai ici des développements, des progrès qui me semblent être de la plus grande ur-

gence et ne pouvoir être différés à aucun prix. Je parlerai par exemple des subsistances.

Il s'est produit, au sujet des subsistances, ce fait remarquable, qui atteste un progrès dans la sagesse des populations; c'est que les notions qu'elles avaient au sujet de l'hygiène publique, au point de vue alimentaire, se sont modifiées ; les populations peu aisées ont compris ce que leur disaient leurs véritables amis et les médecins, qu'il était profitable à leur santé et à leur bien-être de consommer des denrées alimentaires du règne animal, de la viande surtout, dans une certaine proportion, avec les aliments végétaux ; que c'était bien meilleur que d'aller chercher des forces au cabaret, en y réitérant ses visites. Il est résulté de là que les denrées alimentaires de l'ordre animal ont été demandées davantage, et, selon la loi générale du commerce, ces denrées étant plus demandées, ont augmenté de prix.

Il n'est personne parmi nous qui ne sache que les denrées alimentaires du règne animal en général, et surtout la viande, qui est la principale, ont éprouvé une hausse de prix qui paraît ne pas devoir cesser, à moins d'un progrès très-grand dans l'agriculture, — progrès que, pour ma part, j'attends avec impatience, et auquel le Gouvernement prête son concours, progrès cependant dont il ne paraît pas que la réalisation sur une grande échelle doive être très-prochaine.

Déjà, antérieurement au traité de commerce, l'Empereur qui, au sujet du bien-être populaire, a toujours eu une volonté bien arrêtée, avait pris des mesures, consignées dans plusieurs décrets, pour que rien ne s'opposât à ce que les denrées

alimentaires en général et surtout celles que fournit le règne animal, et la viande notamment, fussent mieux à la portée des populations peu aisées.

Ainsi, un décret impérial rendu presque au moment où l'Empire fut rétabli, réduisit à peu près à rien le droit d'entrée sur le bétail sur pied, moins de 1 centime par kilogramme, et diverses autres mesures furent prises pour faciliter l'importation des viandes à l'état de salaison. Depuis ces arrangements, le traité de commerce est venu sanctionner la pensée qu'elles révélaient, et d'autres mesures ont été adoptées dans le même sens. Cependant il reste à faire quelque chose à l'égard des denrées alimentaires en général, et spécialement à l'égard de certaines denrées tirées du règne animal, ainsi que je vais le dire.

Une cause tout à fait particulière a récemment ajouté à la cherté de la viande, je veux parler de l'épizootie qui a fait de si grands ravages dans la majeure partie de l'Europe et a causé la destruction d'une très-grande quantité de bétail. Il en est résulté tout naturellement un nouveau degré de cherté pour la viande.

Nous avons, nous, grâce aux dispositions que l'administration du commerce a prises, été garantis de l'épizootie ; mais, à un certain point de vue, nous en avons ressenti le contrecoup, en tant que consommateurs, car nos frontières étaient restées ouvertes pour l'exportation, ce qui était légitime et ce qu'il eût été fâcheux d'empêcher. Les pays dans lesquels la viande venait à manquer, par suite de l'épizootie, en ont tiré de chez nous en plus grande quantité, ce qui a produit en France un nouveau degré de hausse.

Dans de telles circonstances, alors que nous aurions dû faciliter par tous les moyens l'entrée dans notre pays des denrées alimentaires de tout genre, nous sommes restés inactifs, nous avons maintenu nos tarifs dans la rigueur qui leur restait. Nous avons agi ainsi, par exemple, à l'égard du poisson de mer, qui est une nourriture du règne animal, pouvant dans une certaine mesure suppléer la viande.

Le poisson qui vient des pays du nord paye des taxes exorbitantes, ce qui fait que ces pays qui, en raison de ce qu'ils sont très-industrieux et fort adonnés à la pêche, pourraient nous en envoyer des masses considérables, n'en importent chez nous que des quantités insignifiantes.

Ainsi la Norvége ne nous envoie, d'après les chiffres qui figurent dans les tableaux du commerce de 1866, qu'une petite quantité de poisson de mer. Nous n'en tirons de ce pays que 428000 kilogr., représentant une valeur de 328000 fr.

Les Anglais, beaucoup plus avisés que nous, n'ont aucun droit de douane sur le poisson ; il en résulte qu'au lieu de 428 000 kilogr., ils en reçoivent de la Norvége 9 500000, et, au lieu d'une valeur de 328000 fr., c'est une somme plus que décuple, 3450000 fr.

Je demande s'il y a quelque chose de raisonnable dans les prescriptions douanières qui maintiennent ainsi, à l'égard d'une denrée de première nécessité, une cherté qui n'a que des inconvénients. Il n'y a pas l'ombre d'une bonne raison pour conserver des droits prohibitifs à l'égard de cette denrée que pourraient nous fournir ces po-

pulations du Nord, si habiles dans l'industrie de la pêche, et pour qu'on ne s'empresse pas de lui ouvrir la porte à deux battants.

La question d'alimentation publique a toujours été de la part des bons princes l'objet d'une grande sollicitude, et, sous ce rapport, l'Empereur est certain d'avoir dans l'histoire une place éminente, car ce sujet a été l'objet de ses plus constantes préoccupations. (*Très-bien! Très-bien!*)

N'oubliez pas, messieurs les Sénateurs, ce que l'Empereur a certainement dans son esprit, qu'un des plus grands reproches que l'histoire soit en droit de faire à un roi de France auquel, il faut l'avouer, on en a adressé beaucoup et des mieux mérités, à Louis XV, c'est qu'il a été complice et participant dans ce qu'on a appelé justement le pacte de famine.

L'Empereur a eu, au contraire, toujours son esprit tourné vers un but bien différent, la vie à bon marché.

Le Gouvernement devrait se conformer à cette excellente pensée en supprimant ou en réduisant à un simple droit de balance les droits sur les substances alimentaires, quelles qu'elles soient. Je parle, bien entendu, des denrées à l'usage du grand nombre, et non des denrées qui sont regardées comme étant du luxe, car l'État ayant de très-grands besoins, il est bon de prélever des droits sur le sucre, le café, sur les denrées qui sont plutôt à l'usage des classes aisées que des classes les plus pauvres.

De même, il eût été désirable qu'au lieu de sacrifier à cette occasion, sur l'autel de l'immobilité, on eût fait, ainsi que l'ont réclamé beaucoup

de personnes, à l'égard du riz, dans la loi des douanes que vous allez voter, ce qui a été fait pour les autres céréales, et qu'on le laissât entrer sans surtaxe de pavillon.

On objecte que le riz n'est pas une substance consommée par les classes peu aisées. Je réponds que c'est une substance qui doit arriver à être consommée par les populations, et qui entrera dans leur consommation, certainement, parce qu'elle est saine, agréable, nourrissante, et qu'elle peut nous être livrée à bon marché. Il y a trente ou quarante ans, les populations ouvrières avaient le travers de ne pas manger de viande, alors qu'elles avaient le moyen d'en acheter, et d'aller chercher des forces au cabaret. Aujourd'hui, elles sont revenues, en immense majorité, de cette erreur et de ce funeste penchant. Il en sera de même pour le riz. Il est produit dans un très-grand nombre de pays, et particulièrement dans une de nos colonies, la seule qui puisse payer les frais de son amélioration, la Cochinchine; elle peut nous fournir une immense quantité de riz, si l'on en favorise la consommation, en le dégageant de toute taxe.

Les faits que je soumets au Sénat sont à cette fin de justifier ce que j'avais l'honneur de lui dire, que la politique d'immobilité n'est pas un système admissible, qu'elle a de grands inconvénients, et que si l'on y persistait, elle aurait de fâcheuses conséquences.

Il y a encore d'autres articles à l'égard desquels l'immobilité de notre régime douanier ne peut se motiver et aurait de graves inconvénients.

Ainsi nous recommandons de toutes nos forces, tous tant que nous sommes, à l'industrie française

de se mettre, par ses procédés, au niveau des peuples les plus avancés; nous lui adressons à cet égard une multitude d'avis, des sortes d'objurgations. Nous avons raison, mais il ne faut pas que l'industrie puisse nous répondre : Facilitez-moi cette tâche, ces progrès auxquels vous m'exhortez; cessez de perpétuer les lois de douanes qui y font obstacle.

Quel est un des moyens les plus assurés, diront nos manufacturiers, pour que nous soyons, par notre mode de fabrication, au niveau de ce qu'il y a de mieux parmi les Anglais, les Allemands ou les Suisses, qui sont si bien outillés? Le moyen, c'est que nous ayons le même matériel qu'eux dans nos fabriques, les mêmes machines; c'est que les machines perfectionnées qui se font chez eux, nous puissions, aussitôt que nous en entendons parler, les acheter et les introduire chez nous aux moindres frais possibles.

Or, il arrive que, quand ces machines se présentent à la frontière pour entrer, on les frappe de droits qui, dans certains cas, sont considérables (*Mouvement*). C'est une véritable contradiction; il est contraire à la logique que lorsqu'on provoque l'industrie à perfectionner ses procédés, on lui suscite des embarras, alors qu'elle veut acheter le matériel qui doit lui servir à ces perfectionnements.

Il faudrait donc exempter de droits toutes les machines à l'entrée du territoire. C'est une condition absolue du perfectionnement de nos procédés, de l'avancement de notre industrie, et de l'extension de cet immense commerce que nous possédons déjà et qui, si nous le voulions, si nous avions un tarif plus libéral, ne tarderait pas à être

l'égal de celui de l'Angleterre, non pas seulement sur le continent européen, où déjà nous l'avons atteinte pour le moins, mais au loin, dans ces pays qui naissent aujourd'hui à une civilisation nouvelle, dans ces contrées d'Orient où il y a des centaines de millions de consommateurs qui ne demanderaient pas mieux que de se servir des produits de l'Europe, dans ces pays qui, aujourd'hui, s'approvisionnent en très-grande partie chez l'Angleterre seule.

La preuve que l'immobilité n'est pas admissible aujourd'hui, je la trouverais encore, sous une autre forme, dans le discours de M. le ministre du commerce, auquel je me réfère. Elle résulte de l'énorme disproportion qu'il y a entre les droits dont sont frappés en France des objets qui sont véritablement des matières premières et les droits qui sont perçus à l'étranger sur les mêmes objets. Ainsi, M. le ministre du commerce a fait la comparaison entre les droits qui existent en France et au dehors, sur les filés de coton, matière que l'on peut appeler première, et qui est de la plus grande importance dans la grande industrie des tissus de coton.

M. le ministre du commerce a fait remarquer qu'en France la protection assurée à la filature de coton était de 15 fr. à 415 fr. les 100 kilogr.; qu'en Belgique, elle était seulement de 10 à 30 fr.; dans l'association allemande, de 15 à 45 fr., avec exemption pour les numéros élevés; en Italie, de 11 à 34 fr.; en Suisse, de 4 à 7 fr.; en Autriche, de 20 à 65 fr. Il n'y a aucun motif pour de telles inégalités.

Il est évident qu'il suffit de mentionner un fait

pareil, même aux esprits les moins novateurs, pour que l'idée de l'immobilité soit à l'instant condamnée et pour qu'on reconnaisse que sa place n'est pas ici.

Messieurs, j'ai terminé les observations que j'avais à vous soumettre. Je prie M. le ministre du commerce d'être convaincu qu'il ne doit voir dans l'expression de mon opinion que le désir de lui fournir l'occasion d'expliquer la formule, qu'il a donnée ailleurs à sa propre pensée, d'une manière qui soit conforme à ce que je considère comme sa tendance personnelle, et de façon aussi à faire apparaître avec évidence ce à quoi nous devons tous tenir, la parfaite unité d'opinions entre tous les hauts représentants du Gouvernement de l'Empereur.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le baron de Butenval.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Messieurs les Sénateurs, la présentation des lois de douanes est une occasion périodique offerte, au Sénat, d'établir, avec le Gouvernement, un débat, un entretien, pour me servir d'une expression plus simple, sur l'une des questions les plus intéressantes pour le pays, le développement de la richesse publique.

J'ai déjà pris ma part de cet entretien, l'année dernière, dans une occasion pareille. Si j'ose le reprendre et le poursuivre aujourd'hui, le Sénat daignera croire que c'est avec un sentiment sincère d'abnégation d'amour-propre. J'apprécie comme je le dois les désavantages du voisinage si proche de la discussion mémorable à laquelle l'orateur auquel je succède a fait allusion; mais je

n'apporte pas ici de préoccupations personnelles; j'apporte le sentiment d'un devoir à accomplir.

Cet entretien, où il nous est donné d'émettre nos doutes, de rechercher des éclaircissements, de faire entendre nos observations, non-seulement sur le projet de loi lui-même, mais sur les faits, sur les incidents économiques qui ont pu marquer l'intervalle d'une session à l'autre, cet entretien a une utilité véritable et complexe :

D'abord il établit, entre le Gouvernement et l'un des pouvoirs publics, l'entente et l'accord désirables pour la bonne conduite des affaires;

Ensuite il contribue à ce que j'appelais, l'année dernière, l'éducation économique du pays, éducation qui n'est pas encore faite, que les circonstances ont retardée et contrariée, et qui importe, au premier chef, au succès de la cause à laquelle nous sommes tous attachés.

Je ne sais pas, messieurs, si vous avez fait, comme moi, une réflexion qui me vient à chacun de ces accidents, de ces troubles, que les vicissitudes de la production, de la consommation, et les fluctuations des échanges amènent périodiquement sur les marchés du monde, et qu'on appelle *des crises*, et qui, sous des noms spéciaux, crise monétaire, crise cotonnière, crise métallurgique, crise alimentaire, affectent presque périodiquement, et plus ou moins profondément, tout un ordre de transactions et d'intérêts, et jettent l'inquiétude dans les plus fermes esprits.

Quand, quittant nos préoccupations domestiques, nous cherchons en dehors de nos frontières quelques renseignements, pour savoir si l'état dont nous souffrons est l'état général, nous

constatons toujours que c'est l'état général ; quand nous manquons de coton, il n'y en a pas ailleurs; quand nous avons trop de fer, les autres marchés en regorgent.

Eh bien ! ces crises, que tout le monde traverse, personne, ailleurs que chez nous, ne pense à en demander compte au gouvernement de son pays; chacun se défend comme il peut, prend ses précautions, fait ses efforts, subit ses échecs, mais personne ne dit : le pain est cher, je vais interpeller le Gouvernement ; le fer est à vil prix, les ministres doivent trahir le pays.

A quoi donc tient-il que, chez nous, on impute incessamment au Gouvernement une responsabilité directe, à l'égard de faits, qui dépendent d'une autre puissance que la sienne, ou, plutôt, ne dépendent de personne ?

Je vais essayer de le dire et d'expliquer comment, à mon avis, le Gouvernement accepte à la fois les désavantages et les périls de deux régimes différents à savoir ceux du régime appelé *protecteur*, c'est-à-dire l'intervention directe, et partant la responsabilité du Gouvernement dans les affaires de l'industrie, et ceux du régime de la liberté, c'est-à-dire de la communication déjà établie avec un marché général, dont toutes les crises font contrecoup sur notre propre marché.

En effet, messieurs les Sénateurs, nous opérons notre réforme économique dans des conditions toutes différentes de celles, à l'aide desquelles l'Angleterre, qui nous a emprunté nos théories libérales et qui a eu la bonne fortune de les appliquer avant nous, a pu accomplir la sienne.

S'il y a eu un pays, au monde, fidèle aux idées,

au système de l'exclusion, de la protection, c'est l'Angleterre. C'est dans cette île, autrefois jalouse, que la prohibition est née et qu'elle s'est développée. Et, cependant, en Angleterre, quand la réforme s'est faite, quand elle est arrivée au pouvoir, elle avait pénétré les esprits, elle les dominait. Elle était entrée dans les convictions avant de passer dans les faits. Elle avait mis vingt-deux ans à ce travail. Il lui avait fallu, pour l'accomplir, des hommes d'État hardis et obstinés, un agitateur auquel on élève aujourd'hui des statues, Cobden.

A Cobden lui-même, il avait fallu une ligue, tout un gouvernement d'opposition, dix années d'efforts, et comme dernier auxiliaire, un fléau, la famine.

C'est à la suite de la famine que les idées libérales, Cobden en tête, ont pris possession du gouvernement économique de l'Angleterre.

Aussi, un jour, — que le Sénat me permette ce souvenir, — un jour où M. Peel allait payer de la perte du pouvoir la réforme à laquelle il avait eu le noble courage de se décider, un des prétendants à sa succession, lord John Russell, essayant de détourner de son côté l'honneur de l'initiative des idées triomphantes, M. Peel se leva et dit : « Si le régime économique nouveau doit jamais porter un nom propre, ce ne sera ni celui du noble lord ni le mien, ce sera celui de Richard Cobden. »

Messieurs, je le répète, quand Richard Cobden imposait ses doctrines au gouvernement anglais, il arrivait avec l'opinion.

De plus, à l'instant même, M. Peel, avec cet instinct politique qui touche au génie, reconnut

qu'une fois la brèche faite à l'ancien système pour le blé, le corps de la place devait se rendre à l'instant, et que toutes les vieilles combinaisons du système protecteur devaient tomber comme d'un seul coup.

On ne prit que le temps de les faire disparaître. Tout fut transformé, une fois le drapeau changé, le gros volume des tarifs d'Angleterre fut réduit à la petite feuille de papier que je vous ai présentée l'année dernière, contenant quinze articles, qui rapportent 600 millions au trésor britannique.

On ne mit, je le répète, que le temps strictement nécessaire à la bonne exécution de ce changement considérable; de telle sorte que, d'une part, en Angleterre, la réforme s'est faite dans un milieu favorablement disposé, et que, de l'autre, le pouvoir changeant son drapeau, sa tactique, son mode d'administration économique, s'est trouvé armé de toutes pièces, et a immédiatement opéré, dans son ensemble, la réforme la plus absolue.

Depuis ce jour-là, ce pays, où l'on ne vivait que de prohibitions, que de droits protecteurs, n'en a plus entendu parler, et, surtout, n'en a jamais sollicité de son gouvernement.

En Angleterre, on ne pense pas plus aujourd'hui à demander compte au gouvernement des crises commerciales, que des vicissitudes des saisons ou des variations de l'atmosphère; on vit dans la liberté commerciale comme on vit dans l'air ambiant et avec le temps que Dieu envoie.

En sommes-nous là en France? Non. C'est qu'en France, au contraire de l'Angleterre, la réforme est passée dans les faits, avant d'avoir pénétré dans les convictions. Elle conduit, elle domine déjà

des intérêts considérables ; et, à chaque instant, elle se heurte aux doutes, à l'opposition même d'esprits incertains ou rebelles.

A tort ou à raison, je n'accuse les intentions de personne, les gouvernements qui ont précédé celui-ci se sont attachés au régime protecteur, et bien que tous successivement aient annoncé qu'ils tendaient à la liberté commerciale, tous se sont soumis aux assemblées qui avaient cette liberté en répugnance ou en suspicion. Aussi les professions de foi du gouvernement de l'Empereur ayant été dès le début, comme celles des gouvernements précédents, des professions de foi protectionnistes, le jour où un ministère s'est présenté avec un projet de retrait des prohibitions, il y a eu une espèce d'émeute contre lui, et le projet a dû être retiré.

On voulait cependant arriver à une réforme. On en sentait la nécessité. Qu'a-t-on fait alors?

On a fait un traité avec l'Angleterre, et on a, dans ce traité, remplacé par des droits relativement modérés les prohibitions les plus importantes de nos tarifs.

Qu'en est-il résulté? C'est que cette réforme, qui est accomplie, qui est salutaire, qui est féconde (et l'orateur qui me précédait en disait les merveilleux résultats), cette réforme, qui s'est accomplie au milieu de tout ce qui devait la compromettre, au milieu de guerres, d'inondations, de disettes, de crises industrielles de toutes sortes, cette réforme n'est pas encore comprise des masses et n'en est pas aimée. A chaque instant, à la moindre vicissitude des temps, on présente au pouvoir de nouveau le combat sur ce terrain

économique, on méconnaît cette réforme salutaire, et on lui impute les maux dont on souffre.

L'éducation des masses n'est pas faite. Quant au pouvoir lui-même, qu'il me permette de le dire, son éducation n'est pas complète non plus. Il applique, à la fois, le même langage à des situations complétement différentes. Il me fait l'effet d'un général qui aurait pris une forteresse, mais qui aurait cru prudent de n'en pas changer le drapeau, et d'habiller ses soldats avec les uniformes de la garnison ennemie (*Sourires*).

Les tendances économiques sont différentes, je le crois, et cependant le langage tenu en 1868 par M. le ministre du commerce ne diffère presque pas de celui que tenaient ses prédécesseurs en 1852, en 1847, en 1827, ou même en 1815.

Dans ce discours, d'ailleurs si remarquable, où M. le ministre du commerce a fait preuve de tant de labeur, déployé tant de talents et exercé tant de légitime autorité, il lui est arrivé de dire : « Nous avons délivré l'agriculture de la protection; la protection avait retardé son développement de quarante ans. » Et puis immédiatement, en parlant d'autres industries, il a dit : « Nous assurons la protection à ces industries-là. »

Mais, pour être logique, il aurait fallu dire : « Nous avons affranchi l'agriculture, mais nous continuerons l'oppression pour les autres industries qui auront la malheureuse inspiration de la solliciter. »

A quelle épreuve ne mettez-vous pas l'intelligence des masses par ces disparates de formules, et comment voulez-vous qu'elles comprennent que

le vieux système, auquel vous laissez son nom de *protecteur*, et dont vous déclarez que vous entendez observer les traditions, est, en même temps, cependant, et pour certains cas, un régime *oppressif?*

Ce que je disais tout à l'heure de l'uniformité du langage tenu depuis cinquante ans par les ministres du commerce ou les hauts fonctionnaires qui, sous un autre régime, en tenaient lieu, est tel qu'il serait possible, sans trop de difficulté, de composer un seul discours, logique dans ses prémices et ses conclusions, à l'aide de dix ou douze discours choisis entre ceux qui ont été prononcés dans les circonstances économiques les plus solennelles, de 1815 à 1868, et en commençant par le premier, en empruntant un passage à chacun des discours intermédiaires, d'arriver, enfin, au dernier, sans que la pensée dominante en parût interrompue ou faussée.

Autrefois, messieurs les Sénateurs, les éléments d'un discours ministériel économique se réduisaient, à peu près invariablement, à ceux-ci :

Le ministre commençait par établir qu'il était l'héritier d'une situation indépendante de sa volonté et de ses doctrines, et réglait son compte avec le passé. Il établissait ensuite la bonté du régime auquel il présidait, et il prouvait par des chiffres l'amélioration de l'industrie et du commerce du pays (et c'était toujours légitimement, car, dès que la France peut respirer, elle se développe, et, au lendemain des plus grands désastres, elle se retrouve vigoureuse et saine). Le ministre citait donc les chiffres comparatifs qui marquaient le progrès ; il parlait, ensuite, des difficultés de sa

tâche et de la fermeté modératrice, avec laquelle il entendait la poursuivre entre deux ordres d'adversaires opposés, ceux qui voulaient s'opposer à toute réforme et ceux qui voulaient, au contraire, pousser le Gouvernement vers une liberté économique plus grande. On appelait les uns *rétrogrades*, les autres *téméraires* ou *impatients ;* et, après les avoir alternativement gourmandés et écartés, on réclamait la confiance et le concours de l'une ou l'autre Chambre dans l'heureuse poursuite de l'œuvre commencée.

Tel est le résumé du discours qui, depuis cinquante ans, a été périodiquement prononcé par nos différents gouvernants dans les discussions économiques.

Voulez-vous me permettre quelques exemples : je commencerai par 1815. Voici ce qu'alors M. de Saint-Cricq, conseiller d'État, directeur du bureau du commerce disait à la Chambre :

« Une concurrence sagement balancée doit, d'ailleurs, avoir pour effet d'améliorer nos procédés, et peut-être nous resterait-il moins de progrès à faire sous ce rapport, si une trop longue interruption dans nos relations commerciales n'eût constitué, de fait, une prohibition à l'abri de laquelle on a pu négliger, sans danger, des moyens de perfectionnement qu'une heureuse rivalité n'aurait pas manqué de développer....

« Le tarif de 1791 offrait sans doute de graves imperfections ; mais on doit rendre à ses auteurs cette justice, que ses diverses parties étaient généralement en harmonie avec la pensée principale qui avait présidé à sa rédaction. Le malheur des

temps qui suivirent ne tarda pas à rompre cette harmonie....

« Un des premiers actes de la Restauration fut d'abandonner ce funeste système.

« L'ordonnance du 23 avril 1814 et la loi du 17 décembre, qui en fut le développement, nous reportant aux saines idées oubliées depuis 1791, a déjà remis quelques-unes de nos principales taxes en rapport avec nos vrais intérêts. »

Voilà le langage de 1815.

Passons à dix années de là, en 1826, après la *Chambre véhémente*, voici ce que disait M. de Saint-Cricq :

« Nous avons déclaré peu avant, dans une autre Chambre, que nous n'avons jamais considéré le secours des tarifs, lorsqu'il excède certaines limites, que comme un moyen temporaire, mais indispensable, offert à la production française de la mettre en équilibre avec la production étrangère, en même temps qu'elle garderait toujours, à l'abri de droits raisonnablement protecteurs, une juste préférence sur notre propre marché.

« Quant au consommateur, l'exclusif lui impose une charge sans doute; mais c'est pour l'affranchir plus sûrement dans un temps donné, et nous ajouterons volontiers que c'est à cette condition seulement que l'exclusif peut être utile : c'est assez dire qu'il ne doit pas être considéré comme un régime, mais comme un moyen temporaire.

« Tels sont nos desseins.... Le noble pair s'y associe : seulement, plus impatient que nous d'en voir commencer l'exécution, il nous presse d'y travailler.... »

L'impatient, ce jour-là, était M. Pasquier, le futur chancelier de France.

Passons à 1829, à la veille de la chute de la branche aînée de la maison de Bourbon.

« Vous avez pu juger, messieurs, par cet exposé, disait M. de Saint-Cricq, que le projet de loi que nous vous soumettons est exempt de toute vue purement fiscale, aussi bien que de toute tendance prohibitive. Presque toutes ses dispositions, au contraire, manifestent le désir de contenir ou de ramener toutes les protections dans le cercle des nécessités réelles et constatées. C'est que, nous aussi, nous croyons qu'il faut tendre vers la liberté commerciale, non telle que l'entendent les hommes plus occupés des théories que des faits.... »

Messieurs, je veux épargner les moments du Sénat; je vais abréger cet historique, mais je ne puis résister au désir de citer encore deux passages d'exposés des motifs, l'un de 1834, l'autre de 1847, c'est-à-dire du commencement et de la fin de la monarchie de la branche cadette.

Voici 1834 :

« L'esprit d'un gouvernement doit présider à toutes ses résolutions, disait le ministre du commerce d'alors. — L'esprit de 1789 fut un esprit téméraire, l'esprit de 1814 fut un esprit rétrograde; celui de 1830 doit être mesuré, pratique, positif. — Un droit ne peut rien contre la nature des choses.... il y a des droits dangereusement protecteurs. Tout droit protecteur doit finir quand l'éducation de l'industrie est finie, quand elle est

adulte. Toute industrie qui aura atteint sa croissance cessera d'être protégée.... »

Voici enfin ce que disait le ministre de 1847 :

« Rien ne prouve mieux l'exagération que l'exagération qui lui est opposée ; pendant le conflit des opinions diverses, le Gouvernement poursuit sa marche, à égale distance des extrêmes, tenant compte des faits, avant tout, parce que les faits, même en regard des meilleurs principes, ont une puissance, que l'on ne peut heurter impunément. Les faits, que notre régime économique a créés, sont recommandables et bons; le total de nos importations et de nos exportations dépasse aujourd'hui 1 milliard 600 millions, c'est le plus haut chiffre qu'elles aient jamais atteint.... Le Gouvernement veut le progrès, mais prudemment, mais sans crise. Le Gouvernement n'a cessé de le poursuivre, sans se laisser entraîner sur la pente trop rapide, où voudraient le conduire quelques esprits séduits par des réformes, etc., etc. »

Vous le voyez, messieurs les Sénateurs, dans cette succession de ministres, dont j'ai pris au hasard, et dont j'aurais pu mêler les paroles, chacun, à son tour, s'est félicité de ses doctrines modératrices, et des faits qui venaient les justifier. Chacun a pu, en rapprochant le bilan du mouvement des échanges de son temps, avec celui du Gouvernement précédent, se glorifier des résultats de la comparaison.

Si je résumais ici ma pensée, je dirais, pour être juste envers tous les gouvernements, que les

intentions ont toujours été les mêmes, bonnes, patriotiques, mais qu'en somme, plus les gouvernements se sont rapprochés de la liberté, plus les résultats ont favorisé leurs efforts.

Au chiffre de 900 millions, qui résumait, en 1827, le mouvement de nos échanges, et dont alors M. de Saint-Cricq pouvait se montrer fier, quand il le comparait à celui de 1791 (620 millions environ), M. Cunin-Gridaine pouvait opposer, en 1847, le chiffre de 1 milliard 675 millions; et l'honorable M. de Forcade, en 1868, a pu, à son tour, armé du chiffre des importations et exportations réunies de 1866 (5 milliards 975 millions), traiter avec quelque sévérité le régime, dont les résultats sont demeurés si inférieurs à ceux que présente celui-ci.

Sans doute, ce chiffre marque une mémorable étape de la liberté commerciale, mais, tout en lui rendant hommage, je ne saurais m'empêcher de regretter un peu que l'époque de l'échéance de la pleine liberté commerciale si savamment et si uniformément ajournée depuis près de cinquante ans, que cette échéance, toujours entrevue et jamais indiquée, n'ait pas reçu de M. le ministre, à si long délai que ce pût être d'ailleurs, une assignation plus précise.

J'eusse désiré un peu moins de conformité d'accent et de conclusion entre le discours de M. le ministre et celui de ses prédécesseurs.

Mais ce que j'eusse désiré davantage encore, c'eût été plus d'accord entre les doctrines libérales et le souci des intérêts du plus grand nombre que professe M. le ministre et les actes auxquels il attache son nom.

Et j'arrive ici à son règlement récent sur le régime des acquits à caution en matière d'introduction temporaire en franchise de fers destinés à la réexportation.

Je rappellerai, aussi brièvement que possible, les précédents d'une question, qui a déjà préoccupé le Sénat, et sur le fond de laquelle je n'entends pas revenir.

Les maîtres de forges du nord et de l'est se plaignaient au Gouvernement, et quelques-uns, par voie de pétition, au Sénat, du préjudice, que leur causait l'application du décret de 1862, qui, en laissant exporter d'autres fers que ceux mêmes importés, c'est-à-dire en substituant l'équivalent à l'identique, amenait, disaient-ils, une baisse dans le prix des fers et leur imposait toute la charge d'un mécanisme artificiel, mais surtout illégal, dont les constructeurs du centre et du midi monopolisaient tous les avantages.

Vous vous rappelez qu'une enquête longue et contradictoire, suivie d'un lumineux rapport d'un savant, dont le nom est, à lui seul, une autorité dans ces matières, et d'un avis conforme du comité consultatif des arts et manufactures, décida votre commission des pétitions à vous proposer de passer à l'ordre du jour sur la pétition des maîtres de forges du Nord, et que cette proposition fut adoptée par le Sénat après deux jours d'une discussion à laquelle M. le ministre du commerce prit la part la plus active et la plus décisive.

Or, que disait alors le ministre au Sénat, pour décider son vote? Que le régime des acquits à caution était bon, qu'il était salutaire, nécessaire au développement de notre métallurgie, que, sans

doute, ce régime avait donné lieu à quelques abus, à quelques fraudes, mais que ces abus, ces fraudes, il avait l'intention de les rendre impossibles à l'avenir, à l'aide des moyens administratifs, dont il disposait.

Le ministre déclarait que le régime de l'identique n'avait déterminé, pour nos exportations, que des résultats insignifiants, et qu'à la suite des tolérances relatives à l'équivalent, notre exportation de machines et outils, qui se chiffrait à peine par quelques centaines de mille francs, dépassait, aujourd'hui, 100 millions.

La grande majorité du Sénat se rendit aux arguments, aux preuves matérielles accumulées par le ministre.

Depuis son vote, depuis ce vote qui armait le ministre d'une force nouvelle, vis-à-vis des adversaires du régime des acquits à caution, que s'est-il passé? quel incident s'est produit? je l'ignore, et le ministre (à ma connaissance du moins) ne l'a pas dit jusqu'ici. Ce que je sais, c'est que tout d'un coup, sans qu'un incident nouveau et considérable se soit produit, sans qu'aucun avertissement préalable ait été donné aux intéressés, une brusque et profonde modification a été apportée au régime des acquits à caution, et que, par le règlement ministériel du 19 mars dernier, ce double et grand courant d'importation de fers étrangers, d'exportations de produits français fabriqués, ce mouvement de travail, de salaires, de transactions de toutes sortes s'est notablement ralenti.

Je veux laisser de côté ce que peut avoir de regrettable pour l'autorité du comité consultatif

des arts et manufactures et de son éminent rapporteur, pour l'autorité du ministre lui-même, ce brusque revirement, cette nouvelle délibération imposée au comité sur une question qui paraissait vidée, et ce vote en sens inverse de celui qu'avait consacré la circulaire ministérielle du 20 novembre dernier. Je veux laisser de côté ce qui touche ici à la dignité, à la consistance de l'administration supérieure. Je ne veux pas même me demander si ces sortes de surprises appartiennent à un régime raisonné et acceptable pour l'industrie, si elles ne sont pas de nature à l'entretenir dans un état d'incertitude et d'appréhension peu favorable au développement de son travail et de ses affaires. Non. Je ne veux m'occuper que de la mesure en elle-même; et j'en cherche le résumé dans la nouvelle circulaire du ministre, celle du 20 mars 1868, qui semble contredire toutes les données de celle du 23 novembre 1867.

Je prends cette circulaire :

« Le nouveau règlement, dit le ministre, consacre deux modifications principales. L'une a pour objet de limiter à trois mois le délai d'apurement pour les articles apppartenant à la classe des produits de fabrication courante, et d'interdire, à l'égard des grosses fabrications, toute prolongation du délai légal de six mois. »

Dès le début, messieurs les Sénateurs, je rencontre une question, je ne voudrais pas dire de légalité, mais de jurisprudence.

« Le délai pour les articles de fabrication courante ne sera plus que de *trois mois*. »

Mais la loi de 1836 porte formellement : « dans un délai *qui ne pourra excéder six mois ;* et, depuis trente-deux ans, la jurisprudence s'est prêtée à l'extension, jamais jusqu'ici à la restriction de ce délai.

Je ne savais pas (M. le ministre s'expliquera sans doute à ce sujet), je ne savais pas que l'on pût, par un simple arrêté ministériel, modifier les termes formels d'une loi et la jurisprudence consacrée par cette loi.

S. Ex. M. DE FORCADE LA ROQUETTE, *ministre du commerce*. C'est la loi qui dit : ne pourra excéder six mois.

Des arrêtés ministériels avaient dépassé la loi, un arrêté ministériel pouvait y rentrer.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de dire qu'un arrêté ministériel dépassant la loi, je n'ai pas à le juger en ce moment, il était plus simple, avec les ressources dont vous disposez, avec celles de votre administration, de revenir à la légalité que de l'enfreindre.

M. LE MINISTRE. C'est ce que j'ai fait.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Les abus les plus dangereux sont ceux du pouvoir, et non ceux des particuliers. A une fraude, vous pourriez répondre par la répression et à son retour possible par une vigilance plus grande, non pas par une atteinte à la loi elle-même; aux fraudes de quelques-uns, vous répondez par un abus d'autorité qui frappe sur tout le monde. Vous êtes convaincus que vous avez exercé votre droit, mais, dans tous les cas,

aviez-vous donc besoin de restreindre tout d'un coup de moitié les délais fixés par la loi? J'attends là-dessus votre explication.

« La seconde modification que j'ai à vous signaler, poursuit la circulaire du 20 mars, a pour but d'établir une identité d'espèce aussi exacte que possible... »

S'il s'agissait de l'*identité d'espèce* seulement, je dirais que c'est un artifice de rédaction qui ne tire pas à conséquence. Mais c'est plus que de l'identité d'espèce qu'il s'agit, car je lis dans le règlement, page 3 : « Les bandages de roues en fer... les tubes en fer... ne *pourront être admis que sous la condition de l'emploi de l'identique*. »

Eh bien ! à propos de l'*identique*, voulez-vous me permettre d'invoquer une autorité que vous ne récuserez pas, celle du ministre d'État s'adressant au Corps législatif? Je lis dans son discours :

« Quel est donc le but de la loi de 1836? Mais c'est d'accroître le travail national sans aucune condition topographique, sans aucune condition de résidence. Le but du législateur de 1836, lorsqu'il a ouvert cette soupape au régime protectionniste rigoureux qui existait alors, a été de développer le travail national et la puissance d'exportation de l'industrie française. Pourquoi paralyser ce mouvement d'exportation? pourquoi le restreindre? pourquoi le placer à l'état de privilége, de monopole, par une considération topographique, lorsque l'identité et l'équivalence sont choses matériellement impossibles à distinguer, lorsqu'il est impossible de savoir si la machine qui sort est faite avec la fonte importée ou

avec tout autre qui lui a été substituée? Pourquoi donc donner au constructeur du Nord ce privilége? Quoi! vous allez imposer l'identique au constructeur du centre par cette raison, que je ne crains pas d'appeler barbare en économie politique, que s'il est obligé de conduire la marchandise importée du littoral à son usine, elle sera grevée de frais parasites qui en élèveront le prix de manière à en rendre son opération impossible. »

Voici la sentence relative au retour de l'*identique* prononcée par le ministre d'État lui même: *C'est un moyen barbare en économie politique.*

Mais, à part cette question de l'identique, à part la question préalable de légalité que j'ai touchée en commençant, à part mon peu de goût pour cette brusque exclusion des petits industriels qui profitaient dans une certaine mesure des bénéfices du régime des acquits à caution, pour cette concentration des faveurs du régime entre un petit nombre de privilégiés, j'ai encore d'autres reproches à faire au règlement du 19 mars.

J'ai à lui reprocher l'arbitraire de sa classification des objets en produits de grosse fabrication et de fabrication courante, et les anomalies ou les omissions de sa nomenclature.

Je prendrai au hasard deux ou trois exemples pour donner un corps à mes griefs et les rendre plus saisissables à M. le ministre et au Sénat.

Les tuyaux en fer pour canalisation, par exemple, ne peuvent être exécutés que sur commande, en raison des différences de diamètre, des systèmes de soudures et de raccordements, etc.

— Pourquoi les chasser de la classe des produits de grosse fabrication et en rendre, par l'abréviation du délai, la fourniture plus difficile?

Autre anomalie du règlement, (contre laquelle la chambre de commerce de Nantes, directement intéressée a immédiatement réclamé), et qui concerne la fabrication des boîtes en fer blanc destinées à recevoir des sardines et des conserves alimentaires. — Ces boîtes sont classées parmi les objets de fabrication courante; et cette fabrication, qui entraîne deux transformations, celle du fer noir en fer blanc et celle de la lame de fer blanc en boîte, exige à peu près quatre mois; elle est impossible dans un délai de trois, et elle n'est en pleine activité qu'après la saison de la pêche, au plus ou moins d'abondance de laquelle elle est subordonnée. Lui imposer la rigueur du délai de trois mois est en restreindre à coup sûr les commandes et porter, par contre-coup, atteinte à cette grande industrie des conserves alimentaires, qui se développe chaque jour et constitue une branche importante et considérable du commerce Nantais.

Autre anomalie, qui porte, cette fois, sur les forges de Chatillon et de Commentry, et provoque aussi les réclamations de ces usines. — Les fils de fer étirés ont été oubliés dans la nomenclature des produits qui pouvaient être admis à la sortie en compensation de l'introduction de fers en barres. Or, ces fils, en raison du développement du réseau télégraphique européen, sont demandés en grandes quantités par la Suisse, l'Italie et l'Espagne. Pourquoi cette omission? Afin d'en bien apprécier toute l'étrangeté, il con-

vient de se rappeler que ces sortes de fils étirés ne peuvent s'obtenir que de fers souples d'une qualité supérieure, c'est-à-dire, en général, de fers fabriqués au bois.

C'est l'industrie des fers au bois qui s'est plainte le plus haut, et, il faut le rappeler, le plus légitimement; c'est pour la satisfaire en partie qu'on a libellé l'arrêté du 19 mars. Et, en définitive, l'effet de ses dispositions est de réduire l'emploi de ses produits.

Si je quitte ces difficultés de pratique, si j'abandonne ce terrain technique et spécial, où j'ai à peine le droit de me placer, si je rentre dans les considérations générales que provoque l'esprit exclusif et les dispositions restrictives de l'arrêté du 19 mars, que d'objections je rencontre encore!

C'est à son premier paragraphe que je me heurte dès l'abord :

« Les maîtres de forges, constructeurs de machines et fabricants d'objets et métaux, sont *seuls* admis à jouir du bénéfice de l'importation temporaire.... »

Seuls! Pourquoi s'appliquer à faire ressortir le mauvais côté du mécanisme des acquits, le privilége? Pourquoi, quand la pratique et une intelligente tolérance administrative l'avaient atténué en l'étendant, lui rendre ainsi un caractère exclusif?

Autrefois, et par suite des facilités que lui offraient les pouvoirs d'introduction disponibles, le petit fabricant pouvait accepter une commande imprévue et pressée. Cette faculté lui est enlevée par l'interdiction de se servir d'un pouvoir

qui ne portera pas son nom. Voilà toute une source de travail, de salaires, de profits tarie tout à coup, pour les uns, tandis qu'elle s'offrira plus pleine, plus abondante pour les autres.

Vous aggravez les inconvénients généraux du régime des primes, par la constitution d'une sorte de monopole de cette prime particulière, qui s'appelle l'introduction en franchise des fers.

Comme membre et ancien rapporteur de la commission, qui s'est occupée, dans votre sein, des acquits à caution, messieurs les Sénateurs, je me crois le droit de dire que nous ne nous étions nullement dissimulé les vices du système et les contradictions qu'il offrait avec l'idée dominante de notre régime économique. Mais l'avis raisonné du comité consultatif, la circulaire ministérielle du 23 novembre, qui l'avait suivi, nous avait démontré si victorieusement que ce système était le seul correctif possible à l'élévation des droits de douane sur les fers, que ce privilége, on était arrivé à le faire partager à tant de monde, à en vivifier tant d'industries diverses, que nous avions décidé de ne pas trop nous appesantir sur les côtés vulnérables de la question, et de vous proposer d'accorder au ministre le bill d'indemnité dont il pouvait avoir besoin.

Aujourd'hui, où je vois le privilége renforcé et dépouillé des circonstances atténuantes, qui m'avaient touché, je n'hésite pas, pour ma part, à abandonner, à mon tour, le mécanisme des acquits à caution et à passer du côté de l'honorable M. Boinvilliers, qui le condamnait comme recélant en germe les faveurs et les inégalités.

Et ici je fais valoir les motifs particuliers de

ma désapprobation. Chacun a les siens, mais la désapprobation du règlement ministériel est à peu près générale.

Voulez-vous l'avis du Corps législatif? Écoutez un orateur, que je n'ai pas besoin de nommer et qui se fait reconnaître sans peine :

« Si maintenant les ministres peuvent interpréter la loi, où en viendrons-nous en fait de législation commerciale, où sera l'interprétation honnête et loyale qu'on doit toujours trouver dans le Gouvernement?...

« Le règlement du 19 mars est encore un malheureux expédient, c'est encore une mauvaise mesure. Si la loi est mauvaise, faites-la réformer, mais saisissez le Corps législatif, et que les intérêts du pays soient discutés devant ceux qui doivent les défendre, les étudier et les décider, mais qu'ils ne le soient pas dans le cabinet d'un ministre, et sous l'influence et la pression de certains intérêts qui parlent plus fort que les autres[1]. »

Je ne sais si certains intérêts ont parlé plus fort et plus haut, ou s'ils ont, au contraire, parlé plus bas et plus près de l'oreille du ministre. Ce que je sais, c'est que l'opinion a accolé des noms propres aux dispositions de l'arrêté du 19 mars.

Nous venons d'entendre l'orateur véhément.

Écoutons maintenant un orateur que le Gouvernement a remercié de sa modération :

« M. le ministre du commerce, qui a person-

1. Discours de M. Pouyer-Quertier, séance du 15 mai 1868.

nellement apporté dans cette question, chacun le sait, un grand soin, une grande sollicitude, et on doit l'en remercier, a cru améliorer grandement la situation en donnant sa signature à ce règlement; mais qu'il me permette de lui dire que, généralement, la mesure n'est approuvée par personne. On la croit impraticable; elle a le tort grave d'abord de continuer à s'écarter du terrain légal; on semble trembler d'y rentrer. Il n'y a qu'une voix à son sujet; tout le monde se dit : Le règlement sera appliqué pendant deux mois, pendant trois, quatre mois, puis on se relâchera de la sévérité nécessaire. Et enfin, ajoutent les intéressés, quelle confiance voulez-vous que nous puissions avoir dans une mesure d'une exécution aussi difficile, lorsque la loi, lorsque les décrets sur lesquels on s'appuie continuent à être mis aussi complétement de côté[1] ? »

Voulez-vous maintenant que nous prenions l'avis des chambres de commerce? On a parlé de la satisfaction de celle de Besançon; écoutez comment s'exprime celle de Nantes, à la date du 13 mai dernier :

« Appliqué dans toute la rigueur de ses termes, le règlement du 19 mars aurait pour conséquence fatale de mettre un obstacle absolu à la réexportation de nos produits métallurgiques fabriqués; il nous semble d'ailleurs porter une atteinte grave à l'esprit comme à la lettre du décret de 1862. »

---

1. Discours de M. le baron Lespérut, séance du 18 mai 1868.

Mais pourquoi continuerai-je à multiplier les citations? Je ferai bien mieux de me borner à rappeler les paroles par lesquelles M. le ministre d'État les a puissamment résumées au Corps législatif :

« Sous l'empire du désir de donner satisfaction apparente à des réclamations qui n'étaient pas fondées, qu'avez-vous fait? Vous avez paralysé la puissance de nos exportations, vous l'avez gênée et restreinte, et vous avez enlevé au travail un de ses plus précieux éléments. »

M. LE MINISTRE DU COMMERCE. M. Rouher a défendu dans son discours au Corps législatif le règlement nouveau que vous attaquez. Ainsi, ne nous opposez pas le sentiment du ministre d'État quand il est d'accord avec nous. Nous nous sommes défendus, au Corps législatif, dans une même pensée.... Voulez-vous que je vous lise le passage du discours de M. le ministre d'État?... Discutez le fond ; mais ne mettez pas les ministres en opposition les uns avec les autres, quand ils n'y sont pas.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Mon intention n'est pas de mettre M. le ministre d'État en contradiction avec vous, monsieur le ministre.

M. LE MINISTRE DU COMMERCE. Discutez alors la question au fond.

M. LE BARON DE BUTENVAL. M. le ministre me demande de rentrer dans le fond du débat, et j'y rentre. Je reprends l'examen de son règlement pour lui faire un autre reproche que j'avais oublié : celui de la minutie et de la multiplicité des

modes de vérification des produits admis à la sortie en compensation de fers importés.

Je me demande, en lisant les deux pages consacrées à l'énumération des détails de ces vérifications, à qui, des industriels, qui doivent les subir, ou des agents de l'administration de tous les ordres, qui ont à les appliquer, elles doivent causer plus de gêne et d'embarras, et lesquels doivent le plus désirer d'en être débarrassés. Je me demande si ces prescriptions sont scrupuleusement observées, ce que leur exécution doit exiger de temps. On nous disait, lors de notre discussion sur la matière, que la célérité dans l'exécution des commandes de l'extérieur était la première condition, pour obtenir la préférence, puisqu'il s'agissait, pour les besoins, soit de la paix, soit de la guerre, d'engins attendus avec impatience. Le règlement du 19 mars semble calculé pour que les commandes aillent désormais ailleurs que chez nous.

Si j'osais me permettre d'emprunter des paroles qui ont été adressées à M. le ministre du commerce dans une autre enceinte, je lui dirais que, préoccupé de ses idées de protection, il a protégé, cela est vrai, mais il a protégé *à rebours*, en ce sens que, par l'application du régime primitif même (qui n'est point spécial aux acquits en matière de fer, mais qui s'étend à toutes les primes de sortie, quelque forme qu'elles revêtent), quant à nos transactions internationales, c'est le consommateur étranger qu'il a protégé aux dépens du consommateur français, et, quant à nos transactions intérieures, en vertu cette fois de son règlement, ce sont les intérêts d'un petit nombre

d'industriels qu'il a protégés, au détriment du plus grand nombre des producteurs et des consommateurs.

Quant au côté international, il est bien évident que la prime de sortie, mettant l'industriel français en mesure de vendre un même produit moins cher à l'étranger qu'en France même, c'est le consommateur étranger qui y trouve son profit et que vous protégez. Ce résultat est si évident, qu'il a failli vous valoir une affaire avec le parlement douanier de la Confédération du Nord, qui vous a presque accusé de violer les traités et d'inonder ses marchés par un procédé illicite.

Rapprochement instructif et piquant! Les industriels prussiens crient à la trahison parce que les industriels français leur envoient, disent-ils, des fers à meilleur marché qu'ils ne peuvent les produire eux-mêmes. Est-ce que le consommateur français serait bien mal venu à chercher querelle à ce même système, qui lui fait payer plus cher qu'au consommateur prussien un produit identique?

Quant au côté intérieur et domestique de la question, je retrouve encore la protection à rebours. Il favorise évidemment certains industriels, il assure les débouchés et les transactions de certains établissements; mais il a pour résultat infaillible de restreindre, dans une certaine mesure, la consommation, la fabrication et l'abaissement des prix du fer. Or, est-ce là, je le demande, servir les intérêts du plus grand nombre et le développement de la richesse et du bien-être général?

Et maintenant que j'ai tout dit contre ce règlement, que solliciterai-je de vous, et quel avis me

permettrai-je de vous soumettre? car je me serais livré à un labeur bien ingrat et bien peu digne de ceux qui viennent de me faire l'honneur d'en suivre les développements, si je me bornais à cet examen critique, et si au mal je n'essayais pas d'indiquer un remède.

Sans me faire illusion sur le peu d'autorité qui s'attache à mon avis, je ne faillirai pas à cette dernière partie de ma tâche.

Vous demanderai-je de revenir sur votre arrêté? de faire délibérer une troisième fois le comité consultatif, et de lui infliger un troisième avis? Non, assurément. Le second, qui a mis en échec ce beau rapport, signé d'un nom respecté par l'Europe, a provoqué chez moi un sentiment assez pénible pour que je n'en désire plus d analogue.

Non, je ne désire plus sur cette matière ni arrêtés ministériels, ni même de décrets.

Ce que je désire, c'est une loi, une loi précédée d'une nouvelle enquête, si on la juge convenable, d'une enquête bien publique, bien complète, d'après les enseignements de laquelle, en pleine connaissance de cause, au grand jour, en dehors de toute pression particulière et de toute influence personnelle, le Gouvernement puisse proposer et le Corps législatif voter la suppression définitive du régime des acquits à caution, c'est-à-dire d'un dernier débris du privilége.

La première des conditions de cette suppression est, je le sais, une réduction notable des droits à l'entrée des fers.

Si l'idée de cette réduction intimidait certains esprits, je rappellerais que, dans le cours de l'enquête sur les acquits à caution, devant le comité

consultatif, des industriels, parmi les plus intéressés, ont d'eux-mêmes, par avance, accepté cette réduction, à la condition de la disparition du régime des acquits.

Je rappellerais que nos droits actuels sur les fers sont les plus élevés qui existent en Europe (l'Espagne et la Russie exceptées). Autour de nous, l'Italie admet les fers à 4 fr., la Suisse à 2 fr., la Belgique à 1 fr. Je ne veux pas citer l'Angleterre, qui les reçoit en franchise absolue.

Je rappellerais enfin qu'en remontant le cours de notre propre histoire économique, en interrogeant les tarifs que vous avez invoqués vous-mêmes, ceux de 1791, ceux de Colbert, nous y trouverions des droits notablement inférieurs à ceux d'aujourd'hui.

Le tarif de Colbert ne contenait que trois articles et trois tarifs variant de 12 à 28 sols.

Le tarif de 1791 contenait treize articles, dix droits allant de 5 sols à 18 fr., une seule prohibition.

Aujourd'hui, notre tarif général contient quarante-quatre articles, autant d'espèces de droits variant de 80 centimes à 118 fr., et deux prohibitions.

Les enseignements de notre propre histoire économique concordent, vous le voyez, avec ceux que nous offrent les exemples contemporains, hors de nos frontières.

Le remaniement du tarif des fers et la suppression définitive du régime des acquits me paraissent, je le répète, la seule solution désirable des difficultés auxquelles vous avez voulu pourvoir, et que votre dernier règlement a plutôt accrues qu'atténuées.

Dans ma pensée, du reste, je dois le confesser, ce remaniement ne serait qu'un détail d'un grand travail d'ensemble de refonte générale de notre volumineux tarif de douanes.

Ici le vœu ne m'est plus personnel, c'est celui de votre commission tout entière. Mais je veux préciser le sens qu'il a pour moi et quelles espérances je rattacherais à sa satisfaction.

Je vais retrouver, en concluant, les considérations par lesquelles j'ai commencé, et arriver à la fin de ce trop long discours.

Je ne crois pas qu'il soit longtemps encore possible, et j'estime qu'il sera toujours périlleux de chercher, comme le ministre a voulu le faire dans sa discussion au Corps législatif, à concilier ou plutôt à confondre le système de la protection et celui de la liberté, c'est-à-dire l'intervention ou l'abstention du Gouvernement quant à la direction de l'industrie.

Invoquer à la fois Colbert, qui représente le premier système, et Turgot, qui personnifie glorieusement le second, n'est possible que dans un mouvement oratoire. Ces deux noms se contredisent et se repoussent l'un l'autre. Colbert représente la réglementation, l'intervention incessante du Gouvernement dans l'industrie et le commerce; Turgot ne croyait qu'à la liberté.

Il faut choisir entre les deux.

Il ne faut pas dire d'un même ordre de droits, tantôt qu'ils sont protecteurs, tantôt qu'ils sont oppressifs.

Si l'intervention de l'État dans les transactions commerciales à l'aide des tarifs est une protection, pourquoi l'accorder inégalement aux uns et aux

autres? pourquoi, surtout, ne pas l'étendre à tous?

Si c'est une oppression, pourquoi ne pas en affranchir tout le monde en même temps?

Quand vous annoncez « que vous accorderez la protection à qui en aura besoin, » comment voulez-vous que chacun ne vous la demande pas, et alors quel sera le *criterium* pour décider si vous devez l'accorder et dans quelle mesure?

Enfin, et c'est là mon argument le plus considérable, celui que je faisais valoir en commençant, comment, puisqu'il est entendu que vous pouvez protéger l'industrie, puisque vous vous engagez à le faire, comment voulez-vous qu'à chaque crise particulière, l'industrie souffrante ne vous accuse pas de la protéger mal ou incomplétement, et ne vous impute pas son malaise ou ses désastres?

La responsabilité permanente du Gouvernement dans chaque crise industrielle et commerciale, voilà l'inévitable effet du système avec lequel vous semblez ne pas oser rompre, et c'est de cette responsabilité, que je crois légitime, politique, urgent de l'affranchir.

Si vous ne pouvez pas vous en affranchir tout à fait, partagez-la du moins avec la représentation du pays.

Dans la magnifique péroraison de son discours au Corps législatif, M. le ministre d'État déclarait que la tendance du Gouvernement était désormais de discuter les tarifs avec lui. Je voudrais que cette tendance aboutît à une résolution.

Je voudrais qu'après une enquête approfondie, notre tarif général, dont les deux termes extrêmes

comprennent encore la prohibition[1] et la franchise absolue, dont l'échelle de droits part de 1 à 2 pour 100 pour arriver à 30 ou à 35 pour 100 de la valeur des produits auxquels ces droits s'appliquent, — que ce tarif, où se sont accumusées pêle-mêle, depuis trois quarts de siècle, les dispositions les plus disparates, fît place à un tarif simplifié, conçu et développé suivant une même pensée, et inspiré surtout par le grand principe de l'égalité de traitement pour tous.

Ce tarif, j'en ai la conviction, le Corps législatif l'accueillerait; les acclamations dont il a couvert les déclarations du ministre d'État répondent à l'avance de son vote.

Alors le tarif, œuvre commune du Gouvernement et du pays, deviendrait la loi connue et respectée de tous. Sur ce terrain déblayé et raffermi, l'industrie rencontrerait enfin la sécurité et la stabilité, et le Gouvernement, dégagé de ces pressions individuelles, de ces pourparlers de couloirs ou de cabinet, n'aurait plus à sortir des régions sereines et impartiales, où il sied à l'autorité de se maintenir.

Et enfin, quand une de ces inévitables crises du commerce ou de l'industrie viendrait à se ma-

---

1. Notre tarif général contient encore 39 articles absolument PROHIBÉS parmi lesquels figurent le sucre, le cristal de roche, la fonte, le fer, le cuivre, les produits chimiques, les médicaments, les savons, la poterie, la verrerie, les fils et tissus de coton, de laine, de soie, de crin, d'écorces d'arbres, les peaux préparées, les ouvrages en peau, le plaqué, la coutellerie, les ouvrages en métaux, les voitures suspendues, la tabletterie, etc., etc.

nifester, il resterait le Gouvernement et ne deviendrait pas un accusé.

La refonte du tarif et la péréquation des droits dans une pensée libérale et équitable, est une œuvre assurément considérable, c'est pour cela que je la crois digne du Gouvernement de l'Empereur et que j'ose l'y convier.

Que M. le ministre du commerce veuille bien comprendre la portée de mes paroles et ne me prenne pas, cette fois encore, pour un impatient. Je ne lui demande pas de se hâter d'agir; je le presse de s'expliquer nettement; je désire, non pas qu'il se dépêche, mais qu'il se décide.

Dans le cours de la discussion au Corps législatif, M. le ministre d'État a parlé « de l'orientation de la boussole commerciale. » Eh bien! je demande que cette orientation soit irrévocable; qu'on ne paraisse pas, alternativement, se diriger vers l'un ou l'autre pôle; qu'on ne confonde plus dans un même discours, mais surtout qu'on n'amalgame plus dans un même acte les tendances, les dispositions les plus contraires; et qu'on ne prétexte plus d'un incident du voyage, d'un coup de vent contraire, de la rencontre d'un courant inattendu, pour perdre la route.

Je sais bien qu'un ministre doit compter avec l'imprévu de chaque jour, avec les préjugés, avec les passions, avec les pressions individuelles et les mouvements d'opinion : c'est là ce que j'appelle les courants et les vents. Mais les principes doivent toujours reprendre le dessus.

Orienter la boussole n'est pas décider du degré de vitesse de marche du navire; et la consulter

toujours n'empêche pas de pourvoir aux incidents incessants de la navigation.

Sans doute les courants portent, le vent pousse, mais la boussole seule guide et sert à retrouver le chemin, en montrant invariablement le pôle.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et du commerce.

S. EX. M. DE FORCADE LA ROQUETTE, *ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*. Messieurs les Sénateurs, les deux honorables orateurs que le Sénat vient d'entendre ne m'ont paru critiquer aucune des dispositions du projet de loi. Il est vrai qu'ils ont critiqué quelques tendances et quelques actes du ministre du commerce; mais ils l'ont fait avec de telles formules de courtoisie et de bienveillance que j'aurais plutôt à les en remercier qu'à m'en plaindre. (*Très-bien!*)

Je ne voudrais pas, messieurs, insister sur le caractère de cette loi que l'honorable M. Michel Chevalier a qualifiée de timide et qu'il aurait plutôt dû qualifier de modeste. Ce sont les circonstances qui caractérisent cette loi, et je ne crois pas que maintenant, en matière industrielle et commerciale, après les traités que nous avons faits avec l'Angleterre et les principales nations de l'Europe, il y ait de grands actes à accomplir. Les grands actes ont été accomplis; nous sommes en présence d'une réforme qui se développe dans ses conséquences. Nous considérons, comme les préopinants, que les résultats généraux ont été très-avantageux au pays. Nous observons les faits qui se produisent et qui se succèdent; mais, au len-

demain de grandes modifications dans les tarifs des douanes, nous n'apercevons pas qu'il y ait urgence à proposer de nouveaux changements plus ou moins profonds et à susciter dans certaines industries des inquiétudes qui pourraient être fâcheuses pour le développement de leur prospérité.

L'honorable M. Michel Chevalier, en parcourant certains articles qu'il regrette de ne pas voir soumis à une tarification moins élevée, nous parlait des tarifs sur les poissons salés.

Il est impossible que le Sénat ait oublié la discussion qui a eu lieu il y a quelques années entre M. Rouher et plusieurs amiraux sur cette question des poissons salés. Le droit était autrefois de 48 fr., et il y a de cela peu de temps, quelques années seulement. Par le traité de commerce, on a abaissé le droit à 10 fr., c'est-à-dire qu'on l'a diminué dans des proportions considérables. A cette occasion, des discussions solennelles ont eu lieu.

Faut-il encore aujourd'hui revenir sur cette question après la discussion si considérable dont elle a été l'objet, et après un abaissement de droit si caractérisé? Nous ne croyons pas qu'il entre dans le devoir du Gouvernement de faire, au lendemain de modifications très-graves, une autre modification qui ferait disparaître la protection modérée qui reste aux marins et qu'ils considèrent encore comme nécessaire à leur industrie.

M. Michel Chevalier. Il y a encore un droit de 48 fr. sur les poissons salés provenant de Suède et de Norvége[1].

1. *Voy.* les observations sur le procès-verbal, p. 492.

M. LE MINISTRE DU COMMERCE. Il ne s'agit pas là du tarif conventionnel, mais bien du tarif légal.

M. MICHEL CHEVALIER. Enfin, ce droit est payé.

M. LE MINISTRE DU COMMERCE. Du reste, nous avons depuis deux ans avec la Suède et la Norvége un traité qui a réduit le droit à 10 fr., et le principal intérêt de l'observation de l'honorable M. Chevalier semble avoir disparu.

En ce qui concerne la surtaxe de pavillon sur les riz, l'honorable M. Michel Chevalier prétend qu'il ne fallait pas seulement la modifier, mais qu'il fallait la supprimer entièrement. Pourquoi ne l'avons-nous pas fait? Par une raison bien simple : c'est que l'année prochaine la surtaxe de pavillon disparaît; la loi qui supprime la surtaxe de pavillon doit en effet entrer en vigueur en mai ou juin prochain. Eût-il donc été sage, pour éviter quelques mois de délai, de supprimer cette surtaxe sur les riz, au détriment, dans une certaine mesure, peut-être, de la navigation dans l'Inde, qui croit avoir besoin de cet élément de protection?

Dans ces conditions, quand aucun intérêt public ne nous paraissait l'exiger, nous n'avons pas cru qu'il y eût lieu de devancer le moment fixé par la loi.

Ainsi, en ce qui concerne toutes les modifications de tarif pour l'avenir, il faut se résigner à ne les voir se produire que successivement, conformément, d'ailleurs, au vœu de la commission. Il importe, en effet, qu'un tarif, modifié récemment dans des proportions considérables, ne soit pas remanié chaque jour. Je comprends que l'on

introduise successivement, avec le temps nécessaire, diverses autres modifications; mais il ne faudrait pas que l'opinion exprimée par MM. de Butenval et Michel Chevalier passât pour représenter le sentiment du Sénat, et qu'on pût prêter à cet assemblée le désir de voir le Gouvernement s'engager dans de nouvelles réductions de tarifs.

M. Dumas. Je demande la parole.

M. le Ministre du commerce. J'admets à merveille qu'on dise au Gouvernement : Il y a un tarif conventionnel libéral qui a introduit des modifications profondes, un abaissement considérable des droits; et, à côté, il y a un tarif légal pour les pays avec lesquels il n'y a pas de conventions, et qui est très-protectionniste, — il faut modifier le tarif légal pour le rendre conforme au tarif conventionnel, de manière que celui-ci devienne le droit commun en matière de douanes. Je comprends cette prétention, et je la comprends si bien que dès l'année dernière une commission a été nommée pour préparer un projet de loi aux termes duquel le tarif conventionnel avec l'Angleterre, la Belgique et les autres pays soit général et devienne le tarif légal de la France.

L'unité des tarifs établie dans une loi générale de douanes, voilà ce que je comprends qu'on demande, et, sur ce point, je suis d'accord avec l'honorable M. Michel Chevalier et l'honorable baron de Butenval.

Maintenant, en refondant ces tarifs, faut-il arriver à des réformes considérables et nouvelles? Sur ce point, le Gouvernement ne veut être ni

immobile ni impatient. (*Très-bien !*) Le tarif conventionnel, le tarif qui résulte des traités avec l'Angleterre, c'est le tarif du présent, c'est celui qui convient à la situation actuelle, et un Gouvernement prudent n'a pas à s'expliquer davantage sur l'avenir. Qu'on fasse des théories, qu'on engage des discussions sur la possibilité d'arriver un jour à telle ou telle législation commerciale, soit ; mais, quand une législation convient à une situation déterminée, le Gouvernement, lui, ne doit l'ébranler ni par des hypothèses sur l'avenir ni par des récriminations sur le passé... (*Très-bien ! Très-bien !*) Il doit l'accepter comme elle est, la pratiquer, l'observer, et voir chaque jour quelles modifications il sera possible d'y apporter (*Nouvelle approbation*).

On ne peut obliger le Gouvernement à faire des théories et à exposer des doctrines à la tribune. Il y a eu, messieurs, un homme qui a été un grand économiste et dont assurément on peut placer le nom à côté des plus illustres : c'est l'honorable M. Rossi, qui a siégé dans cette enceinte, qui y a siégé avec éclat. J'ai appris un peu l'économie politique à l'école de M. Rossi, et je me rappelle que ce grand esprit, après avoir posé les doctrines et les théories absolues, comme il convient dans l'enseignement général, avait bien soin d'ajouter : « Voilà les théories ; mais un gouvernement ne peut pas suivre des règles semblables ; un gouvernement doit tenir compte de la condition de l'industrie dans un pays, et des situations acquises, avant d'arriver aux théories que j'indique. » Et, dans son remarquable enseignement, M. Rossi rappelait sans cesse la distinction à faire entre les

généralités qu'on peut se permettre à l'école, et la direction pratique que les hommes d'État doivent donner à la conduite des affaires économiques de leurs pays.

J'appartiens à l'école de M. Rossi, au point de vue de la théorie, si l'on veut, mais avec les réserves que ce grand économiste admettait dans la pratique; et lorsque j'ai l'honneur de parler au nom du Gouvernement et de pouvoir engager sa responsabilité dans une certaine mesure, le Sénat comprendra que je sois réservé sur les théories, et que sur les faits j'observe avant de me prononcer (*Marques d'assentiment*).

Ces observations faites, permettez-moi, messieurs, d'arriver à la question spéciale qui a été traitée par l'honorable baron de Butenval, et de rappeler, en quelques mots, au Sénat, comment la question s'est posée, et quelle a été l'influence du règlement nouveau du 19 mars 1868.

Je n'ai pas à revenir sur la discussion à laquelle ont donné lieu récemment au Sénat le système des admissions temporaires et le régime des acquits à caution. Vous n'avez certainement pas, messieurs, perdu le souvenir de cette discussion, et je ne crains pas de dire que c'est une des plus remarquables qui aient eu lieu sur cette matière dans une assemblée délibérante. Pendant les deux jours qu'a durés cette discussion approfondie, tout ce qui pouvait être dit, dans un sens ou dans l'autre, a été exposé dans cette enceinte.

Comment le débat se posait-il? Vous vous rappelez, messieurs, que la loi de 1836 disposait que des ordonnances royales pourraient admettre des produits étrangers temporairement en franchise,

à charge de réexportation. C'était là une disposition ancienne; elle n'est pas contemporaine du libre échange, mais du système protecteur, à cette époque fort exagéré. Cette disposition avait pour objet de permettre l'admission temporaire de certains produits, notamment des métaux destinés à être fabriqués en France et réexportés à l'étranger.

Que vous disait-on? quelle était la thèse soutenue avec beaucoup d'éclat et d'autorité par M. Delangle? — Il vous disait : La loi de 1836 ne permet l'admission temporaire qu'à la condition de la réexportation de *l'identique !* — Vous n'avez certes pas oublié, messieurs, cette brillante discussion de l'honorable M. Delangle. Nous répondions que la loi de 1836 n'exigeait pas *l'identique*, et qu'elle admettait l'*équivalent* pour les métaux, comme elle l'avait admis pour les laines, pour les huiles, et que, par conséquent, dans les dispositions de la loi, l'identique n'était pas obligatoire, que l'équivalent était permis.

Nous ajoutions que l'interprétation de la loi pendant seize années avait été conforme à la nôtre; que, depuis 1851, des décrets avaient autorisé l'équivalent, notamment pour les fontes, à l'époque où les fontes avaient été admises temporairement, que les choses avaient eu lieu ainsi en 1851, en 1857 et en 1862. Il y avait donc une tradition administrative qui avait autorisé l'équivalent au lieu de l'identique pour l'industrie des fers.

Telles étaient les deux thèses absolues qui étaient soutenues devant le Sénat.

Plusieurs membres du Sénat, reconnaissant que

l'interprétation éclairée de la loi, que son interprétation traditionnelle, par les différents décrets intervenus, permettait l'équivalent, trouvaient cependant que dans ce système on était allé trop loin, que certains abus s'étaient produits.

Ces abus, messieurs, est-ce le ministre du commerce, maintenant à cette tribune, qui a été le premier à en parler? Est-ce lui qui a soulevé cette question?

Lorsque je suis arrivé au ministère, mon honorable prédécesseur, qui en avait été très-sérieusement préoccupé, avait ordonné une enquête; l'enquête commençait, elle portait sur les abus signalés.

On prétendait que, dans la pratique administrative, l'équivalent n'avait pas même été observé, car, disait-on, on introduisait certains produits étrangers, et on en faisait sortir qui étaient d'une fabrication moins avancée.

J'indiquerai tout à l'heure d'une manière plus précise les plaintes qui s'étaient produites et les satisfactions que le règlement a données à ces plaintes.

Voilà quel était l'état de la question. Des réclamations nombreuses, une enquête ordonnée. A la suite de cette enquête, une première circulaire ministérielle a paru ; elle indiquait les différents aspects de la question, et, comme conclusion, elle portait que le délai pour l'admission temporaire ne pourrait dorénavant excéder six mois, conformément au texte de la loi de 1836.

Il faut bien le dire, cette circulaire a rencontré encore de nombreux adversaires ; les plaintes n'ont pas cessé ; des pétitions nombreu-

ses, citant des faits précis, ont été adressées à l'Empereur. Ces plaintes se sont reproduites au Sénat et dans les discussions du Corps législatif ; elles se sont formulées ici même dans la discussion dont je parlais.

Vous avez entendu l'honorable M. de Heeckeren, l'honorable M. de La Riboisière, l'honorable M. Dumas, l'honorable M. Delangle, citer des faits précis et soutenir que l'on était allé trop loin dans l'application du système de l'équivalent, et qu'on était arrivé à des extensions qui pouvaient être considérées comme abusives.

Voilà, messieurs, quel était l'état vrai de la question lorsqu'est intervenu le règlement ministériel.

Permettez-moi de le dire, j'éprouve quelque étonnement à être obligé de me défendre devant le Sénat à l'occasion d'un acte qui, suivant moi, est la conséquence de la discussion qui a eu lieu au Sénat même il y a trois mois.

M. Dumas. C'est évident.

M. le Ministre du commerce. Lorsque nous discutions cette question, plusieurs membres de cette assemblée n'ont, j'ose le dire, voté l'ordre du jour que sur la déclaration du ministre qu'il serait encore fait quelque chose dans le sens des réclamations qui étaient adressées.

L'ordre du jour voté par le Sénat signifiait surtout ceci, que le Sénat n'acceptait pas la doctrine de l'identique obligatoire ; qu'il ne s'associait pas à la doctrine trop absolue qui avait été défendue par l'honorable M. Delangle. (*C'est vrai! C'est vrai!*)

Mais en même temps il n'était pas difficile de voir qu'il y avait dans la majorité du Sénat un mouvement d'opinion bien prononcé pour que, tout en maintenant l'*équivalent*, on l'empêchât d'aboutir à des extensions abusives. C'est pour entrer dans le sentiment du Sénat que, loyalement, le règlement ministériel a été préparé.

Plusieurs Sénateurs. C'est juste ! C'est la vérité !

M. LE MINISTRE DU COMMERCE. Maintenant, quels sont les griefs qui se produisaient, et les moyens que nous avons proposés pour les faire disparaître?

Il y avait trois sortes de griefs que l'on présentait comme une cause de dommage pour la métallurgie.

Tous aboutissaient à favoriser le trafic des acquits à caution.

Je n'ai pas à m'expliquer ici sur la question de savoir si le trafic des acquits à caution est légal ou non. Je l'ai dit très-nettement au Corps législatif et ici, le Gouvernement n'a pas le moyen de poursuivre ceux qui font la vente ou l'acquisition des permis d'introduction. Le Gouvernement ne peut pas plus agir directement sur ces opérations, qu'il ne peut agir directement sur une foule d'autres qui sont considérées comme plus ou moins illicites, telles que les marchés à terme, par exemple. La législation ne les consacre pas, ne les autorise pas ; mais la force des choses les a établis. Sans pouvoir y porter atteinte directement, il est bon cependant que la législation ne crée pas des facilités pour les actes dont la légitimité est contestée.

Voici, à mon sens, les trois griefs sérieux qui

ont été invoqués, non pas contre le décret de 1862, mais contre l'application de ce décret, car vous allez voir que le règlement nouveau maintient tous les principes du décret de 1862, mais en même temps il établit des dispositions pour empêcher certains abus auxquels, non pas le principe, mais son application avait donné lieu.

Le premier grief était celui-ci : le décret de 1862 pose en principe, et c'était en effet un principe nécessaire, que les admissions temporaires des métaux ne peuvent être obtenues que par les maîtres de forges, les constructeurs de machines et les fabricants d'ouvrages en métaux. Ce n'était qu'à eux que ce décret devait profiter. Cependant, que se passait-il? Des intermédiaires, des courtiers s'étaient établis qui allaient s'adresser non pas aux fabricants de machines ou aux constructeurs, mais aux marchands qui faisaient l'exportation, surtout l'exportation des objets de fabrication courante, des objets que l'on qualifie de casserie, de bimbeloterie, en y comprenant les jouets d'enfants. (Ces derniers objets sont même spécialement nommés dans l'enquête).

Tous ces objets que les marchands exportaient à l'étranger, on en faisait une matière d'admission temporaire. On s'écartait ainsi non-seulement de l'esprit du décret, mais encore de son texte précis.

Voilà un premier grief sur lequel on insistait et auquel le règlement ministériel de 1868 a donné satisfaction, non pas en changeant le décret, mais en rendant ses dispositions plus précises.

Le décret de 1862 disait que « les maîtres de forges, constructeurs ou fabricants qui voudraient

profiter des facilités spécifiées par ledit décret devraient s'engager à remplir les formalités et à fournir les justifications qui seraient jugées nécessaires par les ministres des finances et de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour assurer la régularité des opérations.... » Puis le décret renvoyait pour les détails au règlement ministériel. Or, ce règlement ministériel n'existait pas ; il n'est intervenu que le 19 mars 1868 ; il a imposé les obligations suivantes :

« Les maîtres de forges, constructeurs de machines et fabricants d'ouvrages en métaux sont seuls admis à jouir du bénéfice de l'importation temporaire à charge de réexportation. »

Ainsi commence le règlement ministériel reproduisant les termes du décret.

Puis, il ajoute :

« A l'appui de leurs demandes d'introduction, ils devront joindre :

« 1° Les marchés ou lettres de commandes, soit en original, soit par extraits dûment certifiés, établissant la justification des commandes qu'ils ont reçues de l'étranger, de l'Algérie ou des colonies françaises ;

« 2° Un état détaillé des objets commandés avec indication, pour chacun d'eux, des poids des divers métaux ouvrés entrant dans leur composition ;

« 3° Un état détaillé des quantités de métaux bruts dont ils réclament l'admission temporaire. »

Ce sont là des conditions qui étaient implicitement dans le décret.

Comment ! lorsque le décret pose en principe que les maîtres de forges, les constructeurs et les fabricants seront seuls admis à l'admission temporaire, il n'est pas juste de leur demander quel est l'état des objets qu'ils doivent faire entrer, pour les comparer à ceux qu'ils veulent faire sortir ?

Qu'ils ne soient pas obligés d'employer le métal qu'ils ont fait entrer, nous sommes d'accord sur ce point ; qu'ils ne soient pas obligés de lui faire traverser la France et de le conduire dans leurs usines, nous l'admettons, car nous repoussons l'identique absolu. Mais n'est-il pas juste qu'il y ait un rapport entre les objets qui entrent et ceux qui sortent ? N'est-il pas nécessaire qu'il y ait des états qui permettent d'apprécier ce que l'on veut faire entrer et ce que l'on veut faire sortir, et de ne pas autoriser des combinaisons qui donnaient lieu à des abus regrettables ?

Il y a plus : on se plaignait qu'à la sortie on ne demandât pas même de justification, et que pour les objets exportés, on ne prît aucune mesure pour constater s'ils provenaient de l'atelier d'un fabricant ou du magasin d'un marchand.

Le règlement, entrant dans l'esprit et la pensée du décret, exige qu'à la sortie le maître de forges, le constructeur ou le fabricant qui fait sortir les objets destinés à l'étranger, déclare et certifie qu'ils sont sortis de son usine.

Nous n'obligeons pas à faire entrer des métaux étrangers dans l'usine, mais il est bien naturel que lorsque l'exportateur se présente pour faire sortir des objets, il déclare que ces objets sortent de chez lui. Ceci n'est purement et simple-

ment que l'application loyale des principes du décret.

Ainsi ce premier ordre de dispositions a eu pour objet seulement de garantir efficacement l'exécution des prescriptions du décret de 1862 portant que les maîtres de forges, les constructeurs et les fabricants d'ouvrages en métaux pourront seuls être admis au bénéfice de l'admission temporaire.

Oui ! nous avons voulu écarter, autant que possible, les intermédiaires, les courtiers, les marchands, tous ceux qui ne sont pas compris dans les termes du décret du 15 février 1862.

Mais voici un autre grief :

On nous a dit : Vous laissez entrer (en admettant le système de l'équivalent sur lequel le Gouvernement n'a pas hésité), vous laissez entrer des objets d'une fabrication plus avancée que les objets qu'on exporte, et cependant le décret du 15 février 1862 porte qu'on ne doit laisser sortir que des objets d'une fabrication plus avancée.

En effet, la doctrine de l'équivalent a toujours été entendue en ce sens qu'en compensation des métaux étrangers importés, il doit sortir des métaux français d'une fabrication plus avancée.

C'est ce que disait le décret en ces termes :

« Art. 4. Ne seront reçus à la réexportation en compensation :

« 1° Des fontes mazées et de la ferraille, que des fers marchands en barres de tout échantillon, ou en rails, ou que des produits d'un degré de fabrication encore plus avancé ;

« 2° Des massiaux, que des fers en verges ou

en fils dont la section transversale ne dépassera pas un centimètre carré, des feuillards d'un millimètre d'épaisseur ou moins, des tôles ou des produits d'un degré de fabrication encore plus avancée. »

D'où était venue la difficulté? Elle est née de ce que les mots : *d'un degré de fabrication encore plus avancée*, n'étaient pas définis dans le décret, de telle sorte qu'il en est résulté dans la pratique, ici des appréciations diverses, là des facilités ou des tolérances multiples.

C'était un sujet de griefs dont l'honorable M. Dumas s'était fait particulièrement l'interprète dans la discussion qui a eu lieu au Sénat il y a trois mois. Quel moyen y avait-il donc de faire cesser, soit ces appréciations erronées, soit ces facilités trop grandes, soit ces tolérances dont on contestait la légitimité? C'était de faire un règlement. D'ailleurs n'entrait-il pas dans la pensée même du décret qu'un règlement dût avoir lieu? En effet, un décret qui se contente de dire : *d'un degré de fabrication plus avancée*, laisse la porte ouverte à bien des interprétations.

C'est sur cette partie du règlement que porte l'observation de l'honorable M. de Butenval, qui vous disait que le texte était long et difficile à saisir.

Le texte n'est pas aussi long que l'honorable M. de Butenval a bien voulu le dire, puisque tout est renfermé dans une seule page. Je reconnais qu'il est difficile à saisir, car il s'agit là d'une matière toute spéciale; aussi est-il l'œuvre non pas du ministre lui-même, mais des hommes les

plus éclairés du comité consultatif des arts et manufactures, ayant pour collaborateur l'honorable M. Combes, dont on a vanté avec raison la compétence et l'autorité.

Le règlement donne donc une définition des objets d'un degré de fabrication plus avancée, qui seront admis à la réexportation. Non-seulement il les définit pour les fontes et massiaux, mais encore pour les fers en barre, et pour les tôles de fer et d'acier, pour lesquelles le décret de 1862 réservait expressément une décision ministérielle. En effet, l'article 4 est ainsi conçu :

« Ne seront reçus à la réexportation, en compensation.....

« 5° Des tôles de fer, d'acier et des cuivres laminés, d'épaisseurs déterminées, que des objets fabriqués avec des tôles ou cuivres laminés du même ordre d'épaisseurs ou d'épaisseurs moindres, dont les limites seront au besoin *fixées par la décision ministérielle autorisant l'entrée en franchise temporaire.* »

De même pour le paragraphe suivant.

Ainsi, messieurs, vous retrouvez partout dans le décret de 1862, des dispositions qui exigent, pour être complétées, une décision, un règlement ministériel. La difficulté provenait de ce que le règlement n'existait pas encore, de ce que la porte était restée ouverte aux interprétations. Le règlement n'a donc fait que compléter le décret sur les points réservés par le décret lui-même.

J'arrive à la dernière question, qui a son importance, à la question du délai. Tout à l'heure, l'honorable M. de Butenval soulevait, à ce pro-

pos, une question de légalité, sans du reste insister beaucoup.

La loi de 1836 dit que les réexportations ne pourront excéder un délai de six mois; sur ce point, la loi est formelle, mais la jurisprudence administrative, qui, en cela, s'est montrée tolérante, avait permis que ce délai fût prolongé au delà de six mois, quelquefois d'un an, quelquefois même plus encore.

Tant qu'il n'y a pas eu de plaintes vives et fréquentes, tant que les intérêts des tiers n'ont pas paru engagés dans la question, comme on n'était qu'en présence d'un constructeur, d'un maître de forges venant demander une tolérance administrative, on la lui accordait.

Je comprends la tolérance quand elle ne froisse aucun intérêt; mais, dès que les plaintes des tiers s'élèvent, et que cette tolérance, en favorisant celui qui demande une prolongation de délai, nuit à certains intérêts, je considère comme nécessaire de revenir aux dispositions de la loi.

Voici à propos des prolongations de délai et des facilités données à l'exportation, le grief qu'on a fait valoir; on a dit : On agit sur l'état du marché avec les acquits à caution. On n'a pas besoin de se préoccuper de l'exportation, on a toujours des délais de prolongation.

Ainsi, pour les objets de fabrication courante qui n'étaient pas soumis à l'obligation d'une commande, on faisait entrer des métaux étrangers, sans avoir la certitude qu'on pourrait les réexporter dans un délai de six mois.

Pourquoi faisait-on entrer dans ce cas les produits étrangers? parce que sur le marché intérieur

ils se plaçaient facilement, et parce qu'on avait besoin de permis d'introduction pour en trafiquer.

Une fois ces objets entrés, on disait : Nous obtiendrons une prolongation de six mois, et, si c'est absolument nécessaire, ce délai pourra être prolongé de six autres mois ; en sorte que nous arriverons toujours à écouler le produit. C'était là le grief principal qui préoccupait les métallurgistes.

Le rapport entre l'importation et l'exportation n'était plus déterminé par les besoins de la fabrication spéciale, mais par ceux du marché intérieur qui réclamait des fers étrangers, et par les facilités provenant des délais de réexportation.

Ce grief existait surtout pour les objets de fabrication courante.

Eh bien! qu'a fait le règlement ministériel en présence des réclamations nombreuses et incessantes?

Il a fait cesser la tolérance, il est rentré dans les limites fixées par la loi; il a disposé qu'on n'accorderait plus dorénavant de prorogation au delà de six mois, qu'on rentrerait dans le texte de la loi. Assurément, c'est aujourd'hui quelque chose d'étrange que d'entendre dire qu'on s'écarte de la loi lorsqu'on rentre d'une façon absolue dans les termes mêmes des règles qu'elle a prescrites.

Mais, dit-on, on a abrégé les délais, et on les a réduits à trois mois. Permettez, on les a réduits à trois mois, non pour tous les objets, mais seulement pour les objets de fabrication courante. Voi-

ci pourquoi : les objets de fabrication courante, c'est-à-dire les outils destinés à l'agriculture, les pelles, les pioches, la quincaillerie, la bimbeloterie, les clous, tous ces objets qui n'exigent pas le moins du monde une longue fabrication, dont il existe toujours un grand approvisionnement pour la France et pour l'étranger, savez-vous à quelle époque ils ont été admis au bénéfice de l'admission temporaire? Ce n'est ni en 1852, ni en 1857; ils l'ont été, pour la première fois, par le décret de 1862. Jusque-là, ils ne jouissaient pas du bénéfice de l'admission temporaire.

Remarquez, messieurs, qu'il y avait là une innovation importante, car, pour tous les autres objets qui ne sont pas de fabrication courante, on exige la commande. S'agit-il d'une fourniture de machines, d'uue fourniture de voitures en fer, destinées à l'exportation, de navires étrangers, on exige une commande. Il faut que le maître de forges ou le constructeur justifie de cette commande. Mais pour les objets de fabrication courante dont je parlais tout à l'heure, pour les outils d'agriculture, etc., le décret ne l'exige pas et ne peut l'exiger.

En effet, on envoie sur les marchés étrangers ces objets suivant les besoins qu'on apprécie, on les envoie à telle ou telle époque sans qu'une commande antérieure soit nécessaire; il est évident que pour les objets de fabrication courante, le délai peut et doit être moins long que pour les objets de grosse fabrication.

Quant à moi, je considère qu'il ne s'agit pas ici d'une question de protection ou de libre-échange, mais d'une question de bonne conduite

administrative et d'application loyale des décrets existants.

Voilà comment nous avons été amenés à maintenir le délai de six mois pour les objets de grosse fabrication, et à le réduire à trois mois pour les objets de fabrication courante.

Maintenant, messieurs, ce délai, tel qu'il a été fixé, est-il un délai sur lequel l'administration n'entende jamais revenir?

Sur cette question, comme sur la plupart des questions industrielles, nous observerons les faits. Si le délai de trois mois est réellement trop court, si les plaintes qui peuvent s'élever et qui s'élèvent maintenant contre ce qu'il peut y avoir de trop restrictif dans le règlement de 1868 nous paraissent fondées, que l'honorable M. de Butenval en soit bien convaincu, nous n'hésiterons pas à revenir de nouveau devant le comité consultatif et à en appeler à son expérience. L'administration n'a pas autre chose à faire.

Quand on administre, on ne peut avoir des prétentions absolues, il faut observer les faits, et lorsque, sur un point ou sur un autre, on a dépassé la mesure, il faut savoir y rentrer (*Marques d'approbation*). Je suis convaincu que dans l'application du décret de 1862, on avait, dans d'excellents intentions, outrepassé la mesure, en donnant une trop grande extension aux facilités destinées à favoriser l'exportation; aujourd'hui, nous y sommes rentrés.

Est-il vrai maintenant, messieurs, que le règlement ministériel n'ait suscité que des plaintes, que tout le monde soit mécontent, qu'il n'y ait eu qu'un *tolle* général de réclamations? En vérité,

c'est une œuvre difficile de traiter ces questions et de présenter des solutions destinées à satisfaire tous les intérêts ; je suis le premier à le reconnaître ; mais on serait bien malheureux si, lorsqu'on fait des efforts consciencieux et loyaux pour concilier les intérêts divers, on n'en recevait pas une certaine récompense. Non, on ne satisfait pas tout le monde ; non, il y a toujours des esprits difficiles et exagérés qui poussent les choses à l'extrême et vous disent par exemple : Le système des admissions temporaires présente des abus ; il faut supprimer les admissions temporaires. Vous avez beau faire des efforts pour remédier autant que possible à ces abus, ils ne veulent pas des remèdes ; ils demandent qu'on abolisse les décrets et les lois.

On a dit que personne n'était satisfait ! Mais j'ai là des lettres de différentes chambres de commerce qui se déclarent satisfaites ; d'autres se plaignent encore, mais apprécient cependant les efforts et les tendances de l'administration constatés par le nouveau règlement.

Ainsi, si vous me le permettez, messieurs, je vais vous donner lecture de plusieurs lettres émanées de diverses chambres de commerce. En voici une de la chambre de commerce de Besançon, qui se trouve dans un département où l'industrie métallurgique est importante.

Cette lettre est du 10 mai 1868.

« J'ai donné connaissance à notre chambre, dans sa séance du 21 avril, de la circulaire de Votre Excellence qui accompagne le nouveau règlement sur le régime des acquits à caution pour l'admission temporaire des métaux étrangers.

« Après un examen attentif des dispositions de ce règlement, notre chambre a reconnu que les mesures édictées devaient paraître de nature à garantir desormais la sincère et loyale exécution du décret du 15 février 1862. »

Voici maintenant une lettre de la chambre consultative des arts et manufactures de Douai; vous n'oubliez pas, messieurs, que c'est surtout dans le Nord qu'on se plaignait :

« Nous avons reçu la circulaire relative aux admissions temporaires de métaux que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser, à la date du 11 avril dernier.

« Cette circulaire et le règlement qui l'accompagne, s'il est strictement appliqué, sont de nature à donner satisfaction aux demandes des maîtres de forges du Nord, dont nous avions, à diverses reprises, signalé l'intérêt et la légitimité. Nous avons donc à vous remercier, monsieur le ministre, des mesures qui font l'objet de votre circulaire. »

La chambre consultative de l'Aigle, dans une délibération motivée, conclut ainsi :

« .... Est d'avis que le nouveau règlement qui maintient le régime de la compensation concilie autant qu'il est possible le intérêts des producteurs de métaux et des exportateurs de leurs dérivés. »

Voici enfin une observation de la chambre de commerce de Gray, qui est également très-intéressée dans la question, puisque le département

de la Haute-Saône occupe une place assez importante dans l'industrie métallurgique :

« De cet ensemble de considérations résulte pour la chambre de commerce de Gray cette conviction que le règlement du 19 mars 1868 est une bonne mesure en ce sens qu'il est un premier pas dans une voie réclamée par la métallurgie française et une preuve de la sollicitude du Gouvernement impérial pour cette industrie. »

Je pourrais vous citer encore l'opinion d'autres chambres de commerce qui, tout en soutenant que l'identique est le seul et vrai système auquel on doive revenir, n'hésitent pas cependant à reconnaître que le nouveau règlement contient des mesures utiles.

Ainsi, messieurs, voilà un certain nombre de chambres de commerce appartenant aux diverses régions de la France qui reconnaissent que le règlement intervenu le 19 mars 1868 donne une certaine satisfaction aux réclamations qui s'étaient produites dans ces derniers temps.

Oh ! il y en a qui ne sont pas de cet avis, qui prétendent que ce n'est pas assez, qui persistent à réclamer le système de l'identique, et qui, sans méconnaître qu'il vient d'être fait un effort dans une certaine mesure, ne le jugent pas suffisant.

Je citerai les chambres de commerce de Saint-Dizier, de Bar-le-Duc, de Dijon, etc., etc., qui persistent à réclamer l'identique, c'est-à-dire le système absolu que le Sénat, dans une discussion précédente, a écarté par l'ordre du jour.

Enfin, il y a les observations des constructeurs, et, en vérité, j'aurais été bien étonné, et j'aurais

trouvé que le règlement était bien peu efficace, s'il n'y avait pas eu certaines plaintes de la part des constructeurs, dont nous restreignons les opérations dans une certaine mesure. Il est évident que, lorsque, par les mesures que nous avons prises, nous avons obligé les constructeurs à faire certaines justifications qu'auparavant ils n'étaient pas tenus de faire, à établir entre les objets qu'ils exportent et qu'ils importent des relations plus étroites qu'autrefois, et à se renfermer exactement dans les délais fixés, tandis qu'autrefois ils avaient coutume de demander des prolongations, il est très-naturel que des plaintes se soient élevées ; les chambres de commerce de Bordeaux et de Nantes les ont reproduites. Je ne m'en étonne pas, et je crois que le règlement n'aurait pas atteint le but qu'on se proposait, s'il n'avait pas amené de la part des constructeurs certaines réclamations.

Il n'est pas douteux qu'il s'était introduit des habitudes administratives qui donnaient aux constructeurs des facilités que j'aurais été heureux de pouvoir leur maintenir, si elles n'avaient pas, d'autre part, donné lieu à des plaintes qui montraient que des intérêts contraires étaient engagés dans la question.

Tant que ces intérêts n'ont pas réclamé, nous avons pu donner ces facilités administratives ; du jour où se sont présentés dans la question des intérêts divers, il a fallu les concilier.

Je demande pardon au Sénat d'avoir expliqué si longuement le règlement ministériel du 19 mars 1868 ; c'est un acte qui ne méritait peut-être pas par lui-même d'occuper aussi longtemps son attention. Cependant, la discussion des acquits à

caution qui a eu lieu il y a quatre mois au Sénat, ayant une véritable importance, et le règlement intervenu à la suite de cette discussion en étant sous bien des rapports la conséquence, il m'a paru qu'il était de mon devoir, en présence des critiques qui se sont produites, de donner au Sénat des explications complètes sur le caractère et le but du règlement du 19 mars 1868. Je me félicite d'avoir trouvé l'occasion de lui demander son adhésion pour un acte qui a été préparé, étudié et accompli, à la suite des observations qui se sont produites dans cette enceinte (*Mouvement marqué d'approbation*).

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Dumas.

M. DUMAS. Après les explications si complètes, si claires et si satisfaisantes que le Sénat a entendues, il me paraît tout à fait inutile d'entrer dans un débat prolongé sur la question incidente qui s'est passée à l'occasion de la loi de douanes. Mais M. le ministre du commerce a rappelé tout à l'heure que j'avais eu occasion de présenter au Sénat, dans la dernière discussion, quelques observations tendant à montrer qu'en fait, en contradiction avec l'esprit du décret de 1862, on avait importé des matières plus élaborées que celles qu'on avait fait sortir en compensation. Je tiens à déclarer que j'ai eu satisfaction entière.

Dans la discussion qui a eu lieu devant le Sénat, M. le ministre du commerce avait pris l'engagement, et il l'a tenu, de faire examiner à nouveau la pratique du décret de 1862, et de voir comment, par un règlement émané de son autorité,

on pourrait donner à ce décret une application exacte et rigoureuse.

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le travail qui s'est effectué au sein du comité consultatif, j'ai reconnu avec quelle sincérité et quelle loyauté l'étude des faits y a été accomplie, et, en voyant les mesures qui en ont été la conséquence, j'ai reconnu que tout ce qui pouvait être prévu l'avait été. L'acte ministériel devait produire une situation complétement satisfaisante pour tous les intérêts sincères engagés dans la question. Non pas, comme le remarquait tout à l'heure avec raison M. le ministre du commerce, qu'il fallût espérer que les constructeurs de machines, qui jusqu'alors avaient joui par tolérance de certaines facilités, fussent tous contents et satisfaits de les voir diminuer ou disparaître; non! mais les facilités accordées en fait, et qui n'étaient pas autorisées en droit par le décret de 1862, ont dû être retirées ou restreintes, et personne ne peut s'en étonner ou s'en plaindre: car c'était rentrer dans l'application stricte de la loi que de ramener les importations temporaires à la situation dans laquelle elles se trouvent aujourd'hui.

Depuis que le nouvel arrêté ministériel fonctionne et que ses conséquences se font sentir, je constate que les personnes qui se plaignaient d'une manière très-vive, et fondée à mon avis, ont cessé de se plaindre; je constate que celles dont les intérêts paraissaient devoir être froissés d'une manière plus ou moins considérable par les mesures prises à la suite de la discussion qui a eu lieu devant le Sénat et de l'arrêté ministériel qui l'a suivie, bien loin de faire entendre les plaintes

auxquelles on s'attendait, conviennent que la situation est tolérable et qu'on peut s'en accommoder.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Pas la chambre de commerce de Nantes, j'espère, monsieur le Sénateur.

M. DUMAS. Il y aura toujours, dans les situations de cette espèce, où des intérêts très-complexes, ceux du commerce extérieur, ceux du commerce intérieur et ceux de la fabrication sont engagés et confondus à chaque instant, il y aura toujours certaines parties lésées; c'est évident.

Mais ce qui intéressait le Sénat, c'était le maintien du décret de 1862, dont le principe, étudié avec le plus grand soin, avait obtenu l'adhésion du conseil supérieur du commerce et de toutes les personnes qui avaient eu occasion d'en étudier et d'en préparer l'application; ce qui l'intéressait, c'était de faire que ces principes fussent observés dans la pratique et non point élargis jusqu'à l'excès.

On a mis la pratique des faits en harmonie avec les principes du décret, et désormais la loi sera observée.

Croire que dans les matières de cette espèce on arrive en quelques années, à plus forte raison, en quelques mois, à donner à tous les intérêts la satisfaction qu'ils peuvent souhaiter, c'est commettre une erreur évidente.

J'ai eu occasion, dans le cours de ma carrière, de m'occuper de deux de ces questions, deux des plus considérables, celle qui intéresse l'impor-

tation temporaire des sucres, et celle qui intéresse l'importation temporaire des fers.

Pour l'importation temporaire des sucres, avant qu'elle ait été réglée, ainsi qu'elle paraît l'être aujourd'hui, à la satisfaction des intérêts qu'elle touche, où elle ne suscite aucune difficulté sérieuse, où l'on n'entend se plaindre ni les producteurs de sucre étranger, ni les producteurs de sucre colonial, ni les producteurs de sucre indigène, où, par conséquent, il semble que le balancement des intérêts et les conditions générales de la situation se trouvent convenablement équilibrées; il a fallu trente ans d'étude, de tâtonnements et de souffrances. On n'a pas mis moins de trente ans à faire des expériences, des essais, des combinaisons ayant abouti en définitive à une situation qui paraît avoir enfin donné satisfaction à tous.

Pouvons-nous penser que, lorsqu'il s'agit d'un commerce qui a une importance aussi considérable que celui des fers, lorsqu'il s'agit de mettre d'accord les intérêts des producteurs étrangers et du commerce d'importation, les intérêts du commerce intérieur et de l'industrie nationale, les intérêts du commerce d'exportation enfin, on arrivera, même en quelques années, à équilibrer toutes ces conditions de manière à ce que personne ne se plaigne ?

Ceci me paraît impossible. Ce qui était possible et nécessaire, c'est que, le décret de 1862 existant, la pratique de ce décret fût sincère, loyale et complète, et c'est cela que M. le ministre du commerce est parvenu à réaliser au moyen du règlement qu'il a promulgué, et qui est en pra-

tique aujourd'hui. C'est là ce dont je le remercie. Mais quant à croire qu'il ne trouvera aucune chambre de commerce, aucun producteur qui se plaigne, l'expérience nous avertit qu'il n'y faut pas compter, et, quant à moi, je suis persuadé qu'il y en aura encore et pendant un temps plus ou moins long.

Il faut que tous les intérêts s'accommodent, s'assouplissent et s'arrangent d'une situation juste, équitable, conforme à la loi, mais à laquelle on n'était pas accoutumé. Ce n'est qu'avec le temps, il faut l'admettre, que ces habitudes plus correctes seront acceptées et que ces conditions seront réalisées sans dommage pour quelques-uns.

Quant à présent, bien loin de nous plaindre, il faut remercier M. le ministre d'avoir accueilli les observations du Sénat, d'avoir fait cesser des tolérances dont une partie de notre industrie souffrait, et d'avoir fait rentrer dans la règle ceux qui avaient voulu en sortir. (*Très-bien! Très-bien!*)

M. Michel Chevalier. Avec tout cela, vous renvoyez la liberté commerciale aux calendes grecques! (*Sourires*).

M. le procureur général comte de Casabianca, *rapporteur*. Je demande, comme rapporteur, à présenter une seule observation.

La commission n'a pas cru devoir s'écarter des limites extrêmement restreintes qu'indiquait la loi dont vous lui aviez confié l'examen. Elle ne regrette point que deux de nos honorables collègues aient agrandi le débat; mais elle n'a pas à s'expliquer sur les diverses questions qu'ils ont soulevées, et qui n'ont pu faire l'objet de ses délibérations.

Quant au vœu exprimé dans le rapport, il concerne la nomenclature des tarifs et non pas leur modification. Au milieu de la complication qui résulte d'une multitude de lois et de décrets anciens et des nouvelles conventions diplomatiques, il nous a paru nécessaire qu'un tableau général réunît et classât ces tarifs de manière à ne laisser aucun doute à l'industrie et au commerce sur l'application et la quotité des droits. La déclaration du ministre vient de nous donner sur ce point une pleine et entière satisfaction. Il ne reste dès lors à la commission qu'à persister dans les propositions que nous avons eu l'honneur de vous soumettre [1] (*Approbation*).

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande plus la parole?... La discussion est close.

Il va être procédé au vote sur la question du renvoi de la loi à une seconde délibération du Corps législatif.

Le Sénat, consulté, décide que la loi ne sera pas renvoyée au Corps législatif.

M. LE PRÉSIDENT. S'il n'y a pas d'opposition relativement à la promulgation, il va être procédé au scrutin.

Le scrutin a lieu, et donne pour résultat :

Nombre de votants 75
Bulletins blancs 75

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

---

1. *Voy.* les observations sur le procès-verbal, p. 486.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de se réunir mardi, à deux heures, en séance générale pour la délibération sur la loi relative aux caisses d'assurances, pour des rapports sur diverses lois dont le Sénat est saisi et des rapports de pétitions (*Assentiment*).

La séance est levée à cinq heures et demie.

Le President du Sénat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : CHAIX D'EST-ANGE,
DE MENTQUE,
Général comte DE LA RUË.

PROCÈS-VERBAL
N° 58
—
1868.

Séance du mardi 7 juillet 1868.

PRÉSIDENCE

DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPONG.

SOMMAIRE. — Observations sur le procès verbal : MM. le baron de Butenval, le procureur général comte de Casabianca, Michel Chevalier, et S. Ex. M. de Forcade La Roquette, *ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*. — Décès de M. Amédée Thayer. — Délibération sur la loi relative à la création de deux caisses d'assurances, l'une en cas de décès, et l'autre en cas d'accidents résultant de travaux agricoles et industriels : MM. le baron Brenier, le Président, Lacaze, S. Ex. M. de Forcade La Roquette, *ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*, et M. Le Roy de Saint-Arnaud, *rapporteur*. Vote. — Rapport, par M. le marquis de La Grange, sur deux lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; 2° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes. Ajournement de la délibération. — Rapport, par M. Le Verrier, sur la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de l'Est. Vote. — Rapport, par M. le général comte de La Ruë, sur la loi relative à un appel de 100 000 hommes sur le contingent de 1868, pour le recrutement des armées de terre et de mer : M. le vicomte

de Barral. Vote. — Rapport, par le M. le comte de Salignac-Fénelon, sur deux lois relatives à un emprunt et à une imposition par la ville de Bayonne (Basses-Pyrénées) et à l'établissement d'une surtaxe sur les vins à l'octroi de la même ville. Vote. — Transmission de cinq lois relatives: 1° à un emprunt et à une imposition par la ville d'Armentières (Nord); 2° à la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes d'Irvillac, de Rumengol (Finistère) et de Haubourdin (Nord); 3° à la création, dans l'arrondissement de Trévoux (Ain), d'un canton dont le chef-lieu est fixé à Villars. — Rapport, par M. le marquis de La Grange, sur une pétition demandant que les commerçants en vins soient astreints à se servir de fûts ayant une capacité fixée d'après le système métrique: MM. le général marquis de Laplace, le rapporteur et Gaudin, *commissaire du Gouvernement*. Ordre du jour.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

S. Ex. M. de Forcade La Roquette, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est présent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Monsieur le Président, comme membre de la commission des douanes, je demande à présenter au Sénat quelques observations relatives aux paroles prononcées par l'honorable comte de Casabianca, à la fin de la discussion relative à la loi des douanes.

Les voici telles que *le Moniteur* les rapporte :

« Quant au vœu exprimé dans le rapport, il concerne la nomenclature des tarifs et non pas leur modification. Au milieu de la complication

qui résulte d'une multitude de lois et de décrets anciens et des nouvelles conventions diplomatiques, il nous a paru nécessaire qu'un tableau général réunît et classât ces tarifs de manière à ne laisser aucun doute à l'industrie et au commerce sur l'application et la quotité des droits. »

Voici maintenant le passage du rapport de l'honorable procureur général relatif aux résolutions de la commission :

« Quoi qu'il en soit, les traités de commerce passés avec l'Angleterre, la Belgique, l'Italie, la Suède et la Norvége, la Suisse, le Zollverein, l'Espagne, les Pays-Bas, ont encore ajouté à la complication de nos tarifs. Une refonte générale est devenue plus que jamais nécessaire; nous en avons exprimé le vœu. Il nous a été déclaré que c'était l'une des préoccupations de M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et qu'il avait confié ce soin à une commission spéciale. Nous espérons voir simplifier une nomenclature qui, en Angleterre, a été réduite à un petit nombre d'articles. Nous espérons également que cette œuvre, impatiemment attendue, mettra fin à l'instabilité de nos tarifs, instabilité inévitable sans doute pendant la période transitoire que la France vient de traverser, mais qui n'en est pas moins une entrave pour notre commerce et notre industrie, et quelquefois même une cause de ruines individuelles. »

Le Sénat appréciera les nuances, — je me sers d'un mot modéré, — qui me paraissent distin-

guer le passage du rapport dont je viens de donner lecture de la déclaration que M. le rapporteur s'est cru autorisé à faire, à la séance dernière, au nom de la commission des douanes.

J'ignore si c'est à la suite d'une réunion à laquelle je n'ai pas été appelé, ou par un accord dont on ne m'a pas fait la confidence et pour lequel on n'a pas requis mon assentiment, que cette déclaration a été concertée par mes collègues, ou si M. le rapporteur l'a faite en son propre nom; ce que je dois dire, c'est que la seule solidarité que j'accepte ici est celle du passage du rapport dont je viens de donner lecture, et qui me parait résumer fidèlement l'opinion qui avait prévalu au sein de la commission.

M. LE PRÉSIDENT. Ce n'est pas là une rectification au procès-verbal.

M. MICHEL CHEVALIER. Je demande à faire une rectification au procès-verbal.

M. LE PRÉSIDENT. Laissez d'abord répondre M. le comte de Casabianca.

M. LE PROCUREUR GÉNÉRAL COMTE DE CASABIANCA. Si l'honorable M. de Butenval avait bien voulu me communiquer, avant la séance, les observations qu'il vient de présenter au Sénat, je n'aurais eu aucune difficulté de reconnaitre que j'ai peut-être un peu atténué la pensée de la commission dans les quelques mots que j'ai prononcés avant la clôture de la discussion. Il est vrai que nous ne nous sommes point bornés à exprimer le vœu de voir réunir et coordonner

dans un tableau général les tarifs établis par les lois et les décrets anciens et les nouvelles conventions diplomatiques. Nous avons demandé en même temps que les tarifs légaux fussent, autant que possible, mis en harmonie avec les tarifs conventionnels, et devinssent moins sujets à de fréquentes rectifications. J'ai cru d'autant moins nécessaire de reproduire cette partie du rapport, que M. le ministre nous avait donné une pleine et entière satisfaction dans son discours. Si j'ai pris la parole, c'est surtout pour déclarer que la commission n'entendait ni admettre ni rejeter les théories développées par l'honorable M. de Butenval. Je persiste dans cette déclaration.

M. LE PRÉSIDENT. M. Michel Chevalier a la parole.

M. MICHEL CHEVALIER. Il y a une erreur dans *le Moniteur* de samedi dernier, 4 juillet, au sujet des opinions que j'ai attribuées à M. le ministre du commerce.

Dans un passage où j'indiquais qu'il y a deux courants d'opinions en matière commerciale, l'un, qui est marqué au coin du libéralisme, qui est favorable à la liberté du commerce; l'autre qui ne lui est pas favorable, qui est stationnaire, immobile, on m'a fait dire que je regardais M. le ministre comme étant parmi les personnes qui se prononçaient en faveur des doctrines protectionnistes ou en faveur de l'immobilité. Je dois faire observer que j'ai dit tout le contraire. Il est vrai que si j'avais parlé après M. le ministre, peut-être me serais-je exprimé différemment; mais, parlant avant lui, j'ai dit quelle était, d'après le passé, mon

opinion sur le penchant de son esprit. Je l'ai représenté comme un libéral prononcé; le Sénat a pu voir ensuite si j'avais bien apprécié, oui ou non. Mais ce que j'avais dit et ce que je regrette de voir changé du blanc au noir dans *le Moniteur*, c'est que je considérais le ministre comme animé de l'opinion libérale.

Il y a un autre point, un point de fait, sur lequel nous avons différé, M. le ministre et moi : c'est au sujet des droits qui existent sur le poisson salé venant des pays du Nord, des royaumes scandinaves.

Il y avait contestation entre nous sur le montant de ces droits, sur la question de savoir s'ils sont assez élevés, médiocres ou faibles.

M. le ministre a dit qu'en vertu du traité de commerce conclu depuis deux ans avec les deux royaumes de Suède et de Norvége, les droits étaient faibles, qu'ils étaient de 10 fr. par 100 kilogr. ce qui revient à 10 cent. par kilogr. C'est déjà passablement élevé; car d'après le droit qui atteint les bœufs sur pied, c'est le décuple du droit qui existe sur la viande de bœuf, qui est la plus nutritive, qui l'est trois ou quatre fois plus que la chair de poisson, et qu'on peut prendre pour type.

Une aggravation dans le rapport de 1 à 10, c'est bien quelque chose.

J'ai interrompu M. le ministre pour lui dire qu'il y avait une catégorie de poisson très-importante, à l'égard de laquelle le droit n'était pas de 10 fr., mais de 48 fr. par 100 kilogr.

M. le ministre l'a contesté. Il ne se le rappelait pas, il n'entre pas dans ma pensée de mettre en doute la parfaite loyauté avec laquelle M. le ministre

discute, sa mémoire lui a fait défaut. Depuis la séance de vendredi, j'ai consulté les tarifs et le texte du traité de commerce conclu en 1865 avec les deux royaumes scandinaves.

Il résulte de cette vérification qu'un poisson très-important par le rôle qu'il joue déjà et peut jouer encore davantage dans la consommation, la morue, est excepté des stipulations du traité de commerce de 1865; de telle sorte que ce poisson est grevé encore, à l'heure qu'il est, d'un droit de 48 cent. par kilogr., ce que je trouve exorbitant, car cela représente plus de cinquante fois le droit de douane qui atteint la viande de bœuf. Je n'entends pas rentrer dans la discussion, je n'ai donc pas à faire ressortir ce qu'il y a d'excessif dans cette tarification; mais je tiens à faire remarquer que je ne me suis pas trompé en alléguant qu'il y a une sorte de poisson très-importante qui, contrairement à l'intérêt populaire, paye un droit de 48 fr. par 100 kilogr. ou de 48 cent. par kilogr.

S. Ex. M. DE FORCADE LA ROQUETTE, *ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.* Messieurs, dans la discussion à laquelle l'honorable M. Michel Chevalier s'est livré dans la dernière séance, il m'a paru qu'il avait entendu alléguer que le droit de 10 fr. sur le poisson salé en général n'était pas applicable au poisson salé venant de la Suède et de la Norvége. J'ai eu l'honneur de lui faire observer que depuis les traités intervenus entre la France, la Suède et la Norvége, le droit de 10 fr. sur le poisson salé avait été appliqué à ces pays.

Maintenant, l'honorable M. Michel Chevalier dit qu'il y a une exception pour la morue. Si j'avais été prévenu d'avance de l'observation que l'orateur se proposait de faire, j'aurais pu entrer dans quelques explications précises à ce sujet; mais, en admettant même qu'une exception ait été faite pour la morue, les explications que j'ai présentées au Sénat sur les tarifs appliqués aux autres poissons salés ne sauraient être contestées.

Un mot enfin sur la rectification que M. Michel Chevalier a demandée à faire au *Moniteur*, au sujet de ses appréciations sur mon opinion personnelle. L'honorable M. Michel Chevalier a bien voulu me délivrer un brevet de libéralisme dans la première partie de son discours. Eh bien! je le prie de s'en tenir à sa première opinion, et de ne pas tirer de conclusion peut-être prématurée de la discussion qui a eu lieu devant le Sénat. Je n'ai pas cherché cette discussion, qui a porté sur une question toute spéciale, et qui ne saurait modifier en quoi que ce soit l'ensemble des opinions que j'ai l'habitude de soutenir en matière économique. (*Très-bien! Très-bien!*)

M. LE PRÉSIDENT. Il n'y a pas d'autres observations?...

Le procès-verbal est adopté.

Messieurs, une lettre de M. le général Bertrand, que je viens de recevoir, m'annonce la mort de M. Amédée Thayer, son beau-frère, décédé cette nuit (*Pénible sensation*). Votre douleur viendra s'associer à celle de sa famille; car tout le Sénat était l'ami de M. Thayer, de cet homme d'un

caractère si sympathique, d'un esprit si heureusement doué, toujours prêt à remplir son devoir, et à le remplir avec le plus parfait mélange de douceur et de fermeté. C'est une vie pure qui s'est éteinte trop tôt et qui manquera à toutes les œuvres consacrées au bien ; c'est un soldat de moins dans la généreuse phalange qui a voué ses efforts au triomphe des principes de stabilité dans l'État, de progrès moral dans la société, et d'honnêteté dans les rapports publics et privés (*Marques sympathiques d'assentiment*).

MM. Vernier, Gaudin, de Boureuille et Guillemot, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle la délibération sur le projet de loi relatif à la création de deux caisses d'assurances, l'une en cas de décès et l'autre en cas d'accidents résultant de travaux agricoles et industriels. (M. Le Roy de Saint-Arnaud, rapporteur, séance du 26 juin.)

Quelqu'un demande-t-il la parole?....

M. LE BARON BRENIER. Je demande la division, c'est-à-dire qu'on vote séparément sur chacune des deux questions : d'abord sur celle de la caisse d'assurances relative aux décès, et ensuite sur celle de la caisse d'assurances en cas d'accidents.... (*Interruption*). Cela me paraît parfaitement acceptable.

M. LE PRÉSIDENT. Sur quoi? Il n'y a qu'une seule loi.

M. LE BARON BRENIER. Je demande la division des deux projets

M. LE PRÉSIDENT. Il n'y a pas deux projets; il n'y a qu'une seule loi.

M. LE BARON BRENIER. L'article 23 du règlement dit que lorsqu'il peut y avoir sujet à division, la division est de droit. Il me semble que dans une question qui comporte évidemment deux sujets très-différents : l'un, une caisse d'assurances en cas de décès, et l'autre, une caisse d'assurances en cas d'accidents, il y a lieu de faire une division. Cette division est motivée en outre parce que la caisse pour les assurances en cas de décès ne nécessite pas une subvention de l'État, tandis que la caisse pour les assurances en cas d'accidents, d'après le projet de loi, recevrait une subvention de 1 million. Je dis donc qu'il y a lieu à une division, d'autant plus que je crois que ce second projet de loi, celui sur la caisse d'assurances en cas d'accidents....

M. LE PRÉSIDENT. Je vous ferai observer de nouveau qu'il n'y a pas deux projets, qu'il n'y en a qu'un.

M. LE BARON BRENIER. Le projet de loi est divisé en deux parties, et on a eu bien soin de faire ressortir la différence des deux combinaisons : l'une est tout à fait étrangère à la subvention, et l'autre la nécessite. Le Sénat pourrait donc parfaitement prendre en considération cette différence, et exprimer ce qu'il pense de l'une ou de l'autre des parties du projet de loi. Si cette division avait lieu, le Sénat pourrait parfaitement

examiner la seconde partie, la seconde combinaison, très-distincte de la première dans le projet lui-même, puisqu'on en a fait un titre particulier, et exprimer une opinion. Bref, sans entrer dans plus de détails, je pourrais dire qu'il y aurait lieu peut-être à un second examen de la loi, pour la partie qui regarde la caisse d'assurances en cas d'accidents, parce que la subvention que demande le Gouvernement est motivée sur les difficultés qu'il pourrait avoir à atteindre le but de la loi sans cette subvention.

Il y a un point de vue qui a été indiqué à quelques sénateurs et qui me semble à moi très frappant, c'est que le Gouvernement dit : Je veux une subvention, parce que j'ai besoin de parer à toutes les éventualités et que je ne pourrais le faire sans subvention. Or, il y a des documents qui sembleraient prouver non-seulement que le Gouvernement pourrait faire une certaine partie de ces assurances contre les accidents sans subvention, mais même qu'il pourrait bénéficier sur les cotisations des assurés.

Ce n'est assurément pas ce qu'a voulu le Gouvernement; sa loi est toute généreuse, et tous ceux qui se sont occupés de cette question ont été également poussés à l'examiner, je dirai même à la pratiquer, par une pensée généreuse d'assistance pour la classe ouvrière qui souffre des accidents. Mais, s'il était prouvé que le Gouvernement pût bénéficier sur le chiffre des cotisations, il me semble qu'il y aurait lieu à examiner de nouveau la loi.

Le Gouvernement a répudié toute idée de bénéfice, et il a eu raison; mais enfin, si cette com-

binaison en pouvait produire un, au moins faudrait-il qu'à ce point de vue, cette seconde partie de la loi des assurances fût examinée de nouveau. C'est dans ce but que je demande la division. Le Sénat aura à examiner, dans le cas où la division serait ordonnée, s'il ne serait pas opportun de soumettre la loi à un second examen.

M. LE PRÉSIDENT. La division est de droit, vous n'avez qu'à la proposer, et le Sénat votera sur cette proposition.

M. LE BARON BRENIER. C'est qu'on semblait le contester; eh bien! je la propose.

M. LE PRÉSIDENT. Veuillez monter à la tribune et exprimer votre pensée.

M. BOINVILLIERS. Personne ne conteste votre droit, la division est de droit pour le vote; vous n'en avez pas besoin pour la discussion.

M. LE BARON BRENIER. Je demande la division pour le vote.

M. LE PRÉSIDENT. Vous demandez le renvoi d'une partie de la loi au Corps législatif; le Sénat votera sur votre proposition, si vous persistez; mais, dans ce cas, le renvoi embrasserait toute la loi.

M. LACAZE. Je crois, monsieur le Président, qu'à l'origine on aurait dû faire deux lois; mais, dans l'état où la loi se présente, il y a des dispositions qui sont rédigées de telle sorte que la division est impossible, et ceux qui pensent qu'une partie de la loi serait justement reprochable n'ont qu'un

parti à prendre, c'est de demander le renvoi de la loi entière à un nouvel examen. Telle qu'elle est formulée, il y a dans la loi une indivisibilité nécessaire.

M. LE PRÉSIDENT. C'est ce qui aurait lieu, si le Sénat n'adoptait pas une des parties de la loi.

M. LACAZE. Parfaitement.

M. LE PRÉSIDENT. Monsieur Brenier, vous avez commencé par poser la question d'une manière équivoque. Vous supposiez qu'il y avait deux lois; vous avez demandé la division sur ces deux lois. Il n'y a qu'une seule loi, seulement elle contient deux parties distinctes. Vous demandez le renvoi d'une de ces parties à une nouvelle délibération; si vous voulez expliquer votre pensée, vous avez la parole.

M. LE BARON BRENIER. Je l'ai expliquée suffisamment, ce me semble, en disant qu'il y avait dans la loi une imperfection considérable.

Un Sénateur. M. Brenier demande le renvoi d'une partie de la loi à une nouvelle délibération; comme il n'y a qu'une seule loi, ce renvoi impliquerait le renvoi de toute la loi.

M. LE PRÉSIDENT. C'est évident!

M. LE BARON BRENIER. Alors je demande le renvoi de la loi.

M. LACAZE. Si le renvoi est adopté, c'est dans la résolution motivée que l'on déterminerait d'une façon plus spéciale les dispositions qui justifient le renvoi.

S. Ex. M. DE FORCADE LA ROQUETTE, *ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*. Le Sénat n'est évidemment saisi que d'un seul projet de loi, divisé en deux titres distincts.

L'article 1er de la loi indique les deux caisses d'assurances qui font l'objet des dispositions contenues dans les deux titres du projet de loi.

Par conséquent, si le Sénat voulait user de son droit d'ordonner le renvoi au Corps législatif, ce serait la loi tout entière qui devrait être renvoyée.

Mais, dans les observations de l'honorable M. Brenier, il y a un point que je ne puis accepter au nom du Gouvernement.

L'honorable M. Brenier a fait une hypothèse; ce n'est ni un raisonnement ni une discussion, c'est une pure hypothèse.

Il a dit qu'il était possible qu'en ce qui concerne la seconde caisse, celle qui a pour objet les assurances en cas d'accidents, il y eût pour le Gouvernement, malgré les subventions, une possibilité de bénéfice.

Je tiens à déclarer devant le Sénat, au nom du Gouvernement, que dans aucune des combinaisons examinées, pour la caisse d'assurances en cas d'accidents, pas plus que pour la caisse d'assurances en cas de décès, il n'y a possibilité de bénéfice pour l'État.

La loi qui est en discussion a pour objet de venir en aide à la prévoyance, et le Gouvernement aurait absolument manqué son but si, dans la création de ces caisses, il avait non pas cherché, mais même trouvé sans la chercher, une occasion de bénéfices.

M. LACAZE. Cette pensée n'est certainement pas ce qui nous préoccupe.

M. LE BARON BRENIER. Je suis très-fâché d'être en contradiction avec S. Ex. M. le ministre du commerce ; mais enfin, puisque la question naît, il me permettra de lui donner des chiffres.

M. le ministre me répond : C'est une hypothèse, vos assertions ne reposent sur rien ; vous dites qu'il peut y avoir une occasion de bénéfice pour le Gouvernement, cela n'est pas !

Plusieurs Sénateurs. A la tribune ! A la tribune !

M. LE BARON BRENIER. Je n'ai que quelques mots à dire.

M. LE PRÉSIDENT. Vous demandez le renvoi des articles 8, 9, 10 et suivants à une seconde délibération.

Il faut donc bien poser la question pour qu'on puisse la bien résoudre.

M. LE BARON BRENIER. J'ai déjà indiqué les points principaux, et cela me semble suffisant.

Mais M. le ministre du commerce me répond : C'est une hypothèse, votre assertion ne repose sur rien ; le Gouvernement ne bénéficiera pas ; vous dites qu'il peut y avoir occasion de bénéfice ; cela n'est pas.

Mon Dieu, je ne doute pas du talent extrême que M. le ministre du commerce peut apporter dans toutes les questions qu'il examine. Il nous

en a donné la preuve maintes fois, ici et ailleurs. Cependant je lui demanderai si son raisonnement n'est pas lui-même une hypothèse; la nécessité d'une subvention est l'expression même de cette hypothèse, car si le Gouvernement était certain de ne pas perdre, il ne demanderait pas de subvention. Par conséquent, son raisonnement est hypothétique et a la même valeur que celui que je faisais moi-même devant le Sénat. Mais ici mon affirmation repose sur des calculs à peu près certains, autant que peuvent l'être de pareils calculs. Il y a beaucoup de personnes qui se sont occupées depuis deux années de ces questions d'assurances contre les accidents, et certes on ne peut faire un plus noble emploi de son temps que de chercher à subvenir au malheur et aux souffrances des classes ouvrières, surtout lorsqu'il s'agit de ces malheureux qui se trouvent tout à coup désemparés, en quelque sorte, dans l'exercice de leurs travaux. Eh bien ! ces personnes ont fait des calculs considérables, elles ont dressé des tables. M. le rapporteur disait qu'il n'en existe pas, c'est une erreur; il en existe, et de très-sérieuses.

M. Le Roy de Saint-Arnaud, *rapporteur*. Je demande la parole.

M. le baron Brenier. Il en existe de parfaitement combinées, autant que la matière le permet. Ces personnes ont étudié les combinaisons du Gouvernement, les ont rapprochées de leurs propres calculs, de leurs tables, de leurs tarifs, et elles sont arrivées à conclure qu'avec le chiffre des cotisations demandées par le Gouvernement,

et correspondant à certains secours, indemnités, pensions viagères, si le Gouvernement faisait conduire ces opérations, je ne dirai pas avec la régularité, mais avec la perspicacité que mettent toujours les personnes spécialement occupées de cet objet, le Gouvernement, d'après les calculs faits, bénéficierait sur les cotisations des ouvriers. Il ne s'agit pas ici de ce qu'on appelle dans le style d'assurances des risques extra-chanceux, ces risques sont l'objet de la subvention, mais des autres risques, ceux qui ne donnent lieu qu'à des pensions viagères proportionnées au chiffre de la cotisation exigée. Pour ceux-là, les calculateurs, et ils sont habiles, sont arrivés à ce résultat, que le Gouvernement bénéficierait sur les cotisations des ouvriers. Il ne le sait pas, je ne lui en fais pas un reproche; c'est un fait que j'apporte à la tribune, parce qu'il est le résultat de calculs très-sérieux.

M. LE MINISTRE DU COMMERCE. De quels calculateurs s'agit-il? Sont-ils les intéressés ou non dans la question?

M. LE BARON BRENIER. Les personnes, puisque M. le ministre du commerce me met sur ce sujet, les personnes qui se sont occupées de ces calculs l'ont fait spécialement pour remplir les intentions qu'avait le Gouvernement et les engagements qu'il avait pris devant le Corps législatif, en termes que je pourrais reproduire, et qui disaient à peu près que si l'on trouvait une combinaison qui pût réaliser pour les ouvriers cette mesure de prévoyance, ce bénéfice qu'ils doivent tirer de l'assurance contre les accidents, le Gouvernement accepterait avec joie le résultat de ces recherches.

Eh bien! ces personnes toutes animées de sentiments de bienveillance et de sympathie pour les ouvriers, fières en même temps de remplir un engagement que le Gouvernement avait pris, heureuses de le servir dans une matière aussi ardue, aussi compliquée que celle des assurances contre les accidents, combinaison qui n'existait pas en France, sur laquelle on n'avait que des données un peu hypothétiques, ces personnes se sont occupées de ces questions; elles ont travaillé pendant longtemps, et ont présenté au Gouvernement le résultat de leur travail. Le Gouvernement l'a approuvé, et l'a fait passer sous les yeux du Conseil d'État. Il en est résulté une autorisation pour la société qui s'était livrée à ces travaux préparatoires de fonctionner avec le concours sympathique du Gouvernement, pas autre chose.

Telles sont les personnes qui se sont occupées de ce travail, et dont M. le ministre du commerce voudrait ne pas admettre les calculs. Je n'ai pas à entrer dans les détails des motifs pour lesquels le Gouvernement a pris une décision différente. C'est une affaire de conscience; mettons ce point de côté; il ne s'agit ici que de chiffres. Ces personnes....

M. Le Verrier. Quelles personnes? il n'est pas possible d'émettre une déclaration de cette nature sous le nom de personnes qu'on ne désigne pas.

M. le Rapporteur. Dans tous les cas, ces calculs auraient dû être soumis à la commission.

M. le baron Brenier. Si je mettais en doute, monsieur Le Verrier, les calculs que l'ont fait à

l'Observatoire, vous le trouveriez déplacé de ma part. Les personnes qui prennent sous leur responsabilité de faire des calculs de cette nature et de les offrir au Gouvernement et au public ne doivent pas être suspectées.

M. Le Verrier. Alors prenez-les sous votre responsabilité personnelle!

M. le baron Brenier. Il résulte de ces calculs que vous pouvez vérifier, si vous le voulez, — et vous avez la plus grande habileté assurément à dépouiller les chiffres de cette nature, — que la combinaison du Gouvernement devait nécessairement procurer un certain bénéfice. Ces personnes ont, en effet, offert au Gouvernement, lorsqu'il a présenté son projet de loi et ses tarifs, de prendre la combinaison du Gouvernement, et de faire un avantage aux assurés au moyen de cette même combinaison. Si une société se hasarde à faire de pareilles propositions, ce n'est pas assurément pour perdre. La conclusion est que si la société ne perdait pas, le Gouvernement devrait gagner.

Cela me semble d'une logique irréfutable.

Mais puisque l'on est entré un peu plus avant sur ce sujet, je donnerai des chiffres. Je crois, du reste, messieurs les Sénateurs, que vous avez reçu communication de chiffres semblables. Ainsi il y a une comparaison entre ce que la combinaison du Gouvernement pourrait donner aux ouvriers, et ce que la combinaison de la société dont je vous parle leur procurerait. Elle donne une différence considérable en faveur de la combinaison offerte par la société.

Je ne voulais pas entrer dans ces détails ; le but de ma proposition était de faire une distinction très-grande entre la caisse des décès et celle des accidents; car l'une est irréprochable, tandis que l'autre peut être sujette à quelques critiques. Puisque nous sommes sur cette question, je parlerai, mais seulement de la seconde partie du sujet, de la subvention.

Le Gouvernement demande 1 million. Dans quelle mesure emploiera-t-il ce million? Il n'en sait rien et il ne peut pas le savoir. On lui a dit : Vous proposez 1 million, 2, 3 millions éventuellement; il y a un moyen de produire le même effet, peut-être un meilleur effet, en laissant à l'industrie privée le soin de subvenir à ces cas très-hasardeux que vous voulez couvrir avec ce million. Voici la proposition faite au Gouvernement : Nous vous demanderons 1 million, non pas effectif, mais 1 million correspondant à une combinaison qui ferait que jusqu'à ce que cette société ait acquis 50 000 assurés, vous lui donnerez 500 000 fr. pour couvrir tout ce qu'il y aurait d'extra-chanceux dans ses risques. Puis, à mesure que le nombre des assurés augmenterait, s'il augmente de 10 000, par exemple, vous lui donnerez 100 000 fr. pour ces 10 000, et ainsi de suite jusqu'à 100 000 assurés ; on irait alors jusqu'à 1 million. Mais à 100 000 assurés, la subvention cesserait, parce qu'avec ce nombre la société est garantie contre tous les risques extra-chanceux ; du moins elle est assurée de ne pas perdre. Alors, au delà de ces 100 000 assurés, la société tiendrait compte au Gouvernement de l'avance qu'elle aurait reçue, et, au fur à mesure de ses bénéfices, le

Gouvernement rentrerait dans les avances qu'il aurait faites.

Comme cette société n'a rien à cacher, qu'elle avait donné tous les renseignements au Gouvernement et en avait reçu l'approbation la plus explicite, elle lui disait : Vous me donnerez un inspecteur des finances et un délégué qui assisteront à toutes les opérations de la société, de telle sorte qu'il n'est pas possible, avec ces deux contrôles, qu'on puisse exagérer dans un sens ou dans un autre les résultats des affaires.

En présence de ces deux situations, l'une reposant sur les bénéfices possibles que le Gouvernement ferait sur les cotisations, et l'autre sur les avantages qu'il y aurait à choisir une combinaison qui exonérerait le budget, il y avait lieu de proposer au Sénat de faire une division entre les deux parties que renferme ce projet de loi, et de lui demander de vouloir bien renvoyer à un nouvel examen la seconde partie, qui offre les inconvénients que je me suis permis de signaler au Sénat.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le rapporteur.

M. LE ROY DE SAINT-ARNAUD, *rapporteur*. Messieurs les Sénateurs, la loi sur les caisses d'assurances a eu une très-heureuse fortune, celle d'être défendue devant le Corps législatif par des personnes qui me paraissaient aussi bien placées que M. le baron Brenier pour connaître les calculs qui avaient été faits et proposés au Gouvernement.

Les honorables députés qui ont pris la question

au même point de vue auquel vient de se placer M. le baron Brenier, se sont demandé pourquoi le Gouvernement, voulant poursuivre le but déterminé dans le projet de loi, ne s'était pas adressé plus naturellement aux compagnies d'assurances qui s'étaient présentées et avaient proposé d'établir des conditions d'assurances rentrant dans la pensée du Gouvernement? Pourquoi le Gouvernement avait-il préféré prendre sur lui la charge directe de deux caisses, se faire en un mot assureur à double titre, quand il pouvait trouver les éléments d'une assurance parfaitement conforme à ses propres idées dans les compagnies privées?

Il y a dans la loi proposée deux caisses d'assurances; l'assurance sur la vie et l'assurance sur les accidents.

Quant aux assurances sur la vie, il a été reconnu devant le Corps législatif que les efforts des compagnies s'arrêtaient devant l'admission des petites primes, et que non-seulement elles ne pouvaient, mais qu'elles ne voulaient pas accepter l'introduction des petites primes dans les calculs de l'assurance sur la vie, parce que les bénéfices échappant, la situation de cette caisse, œuvre de spéculation, disparaissait avec le succès.

M. LE BARON BRENIER. Ceci est vrai, mais c'est pour la première partie de la loi, qui est relative aux décès.

M. LE RAPPORTEUR. Tout le monde a reconnu devant le Corps législatif que les compagnies d'assurances, à l'heure qu'il est, étaient impuissantes.

Quant à la question des accidents, la preuve que le Gouvernement ne cherchait pas à assumer sur lui les inconvénients qui peuvent appartenir à ces combinaisons et qu'il aurait été heureux de trouver une compagnie qui voulût se mettre à sa place, c'est-à-dire qui voulût donner les avantages de l'assurance, mais avec les garanties et la certitude nécessaires, c'est que le Gouvernement a favorisé l'établissement d'une société appelée *la Sécurité générale* (je puis la nommer par son nom), et aurait été heureux de voir cette société se constituer et produire les effets que lui, Gouvernement, attendait de sa propre loi.

Que s'est-il passé? Cette société s'est constituée, ses statuts ont été vérifiés au Conseil d'État, ils ont été approuvés, elle a marché, et quand il s'est agi de comprendre dans l'assurance les accidents qui mettent un ouvrier dans l'impossibilité de continuer sa profession ou le frappent d'une incapacité absolue de travailler, on a rencontré dans la société qu'on avait fondée des observations et des résistances.

M. LE BARON BRENIER. Je demande la parole.

M. LE RAPPORTEUR. Toutes les conditions ordinaires, a dit cette société, nous pouvons y suffire; mais il faut écarter les accidents de mines, de chemins de fer, c'est-à-dire les cas les plus nombreux dans lesquels la loi va trouver son application et que les compagnies ne peuvent pas accepter. Comment les acceptaient-elles? Elles les acceptaient en demandant et la garantie de l'État et une subvention de 1 500 000 fr. par an, jusqu'à ce qu'on fût arrivé à un certain nombre

d'assurés. Y serait-on arrivé ou non? je n'en sais rien.

M. LE BARON BRENIER. Les compagnies demandaient non pas une subvention de 1 500 000 fr., mais seulement de 1 million.

M. LE RAPPORTEUR. 1 500 000 fr.! Les faits sont constatés dans le rapport de M. de Beauverger au Corps législatif. On a entendu, devant la commission du Corps législatif, les représentants de la société, et là on a vu se développer leur système. Placé dans cette alternative ou d'assurer une garantie en traitant avec une compagnie dans une condition toujours difficile et dangereuse, celle de s'associer au sort de cette société dont on aurait ainsi couvert les opérations, ou de créer les caisses qui font l'objet de la loi, le Gouvernement, revenant sur lui-même, a préféré rester maître de sa garantie, de ses subsides, et faire ce que les compagnies ne pouvaient pas faire.

Telle a donc été la base des questions développées devant la commission du Corps législatif et appréciées par elle. La commission du Sénat a reçu du Gouvernement les documents statistiques sur lesquels reposent les études préparatoires de la loi, mais elle n'a pas vu apparaître les calculs de *la Sécurité générale*, elle n'a pas pu les juger ni prévoir les observations présentées à cette tribune par M. le baron Brenier, ni se préparer à les discuter.

M. LE BARON BRENIER. La communication a été faite à la commission.

M. LE RAPPORTEUR. A la commission du Corps

législatif soit, et voici comment ces communications y ont été jugées :

« *La Sécurité générale* nous a, avec ses observations, présenté des calculs intéressants. Depuis son organisation, en 1866, cette société a distribué un total d'indemnités montant à 440 894 fr., et réparti entre 4296 parties prenantes. Sur ce nombre, 4220 ou 98 pour 100 représentent un genre d'accidents que ne comprend pas le projet : ce sont les accidents *temporaires;* à ce titre, la compagnie a réparé une moyenne de 68 489 *journées de travail perdues*, et ce résultat, en nous donnant une preuve de son activité, nous a en même temps rassurés sur les conséquences que la loi pourrait avoir à son égard[1]. »

Quant à la commission du Sénat, elle n'a reçu aucune autre communication que celle qui a été récemment distribuée et que chacun de nous a reçue depuis le dépôt du rapport.

Ainsi voilà bien la situation éclaircie : la société réclamant devant le Corps législatif, établissant ses moyens d'action, posant ses conditions, et le Gouvernement ne voulant pas s'associer au sort de cette compagnie, mais préférant réserver pour ses caisses sa garantie et ses subsides, libre de mesurer son action, d'accorder sa subvention et de dire : Voici le moment convenable de s'arrêter ou de changer les conditions de l'assurance.

M. LE BARON BRENIER. Monsieur le rapporteur, voulez-vous me permettre une observation, si toutefois cela ne vous dérange pas?

---

1. Extrait du rapport de M. le baron de Beauverger, p. 37.

M. LE RAPPORTEUR. Pas le moins du monde!

M. LE BARON BRENIER. C'est une simple rectification. Vous venez de donner les chiffres qui ont été présentés à la commission du Corps législatif. Ces chiffres ont presque sept à huit mois de date, si je ne me trompe, et, depuis cette époque, ils ont singulièrement varié en faveur du résultat bienfaisant des opérations de la société. Des chiffres nouveaux font connaître que la société a payé 715 000 fr. d'indemnités; l'honorable rapporteur du Corps législatif u'annonçait que 400 000 fr. C'était peut-être vrai à l'époque où les chiffres ont été présentés. Depuis, la situation a changé, et la différence entre les deux situations vous indique dans quelle mesure et avec quel bénéfice pour les classes ouvrières la société opère.

Si, il y a sept mois, elle a donné 400 000 fr. d'indemnité, elle a donné, à la date de juin dernier, 715 000 fr.

De plus, elle a réparé 117 000 journées de travail. C'est considérable pour la classe ouvrière; c'est presque pour les ménages d'ouvriers l'existence, on peut le dire, pendant ces 117 000 journées. Il y a d'autres rectifications que je pourrais donner également.

M. LE RAPPORTEUR. Mais ce n'est pas la loi, ce n'est pas l'application de la loi; ce n'est pas là ce qu'elle a entendu assurer. C'est tout à fait en dehors des applications que fait la loi nouvelle aux accidents qui peuvent survenir dans le travail. Et quant à la différence qui pourrait exister aujourd'hui avec les calculs présentés par la société il y a plusieurs mois, si le Corps législatif, saisi

à ce moment des calculs produits par la société, a pu voir clair dans cette situation, pourquoi, lorsqu'il s'est agi d'examiner devant le Sénat la loi actuelle, avez-vous attendu le jour de la discussion générale sans fournir à la commission ces documents? Ce n'est pas aujourd'hui que nous pouvons utilement les examiner. Nous ne pouvons voir que le principe.

Vous aurez beau, maintenant, apporter de nouveaux chiffres, un progrès dans les indemnités allouées par la société *la Sécurité générale* (je l'en félicite) pour réparations de journées perdues ou d'accidents occasionnés aux ouvriers, vous ne pouvez pas faire ce que fera la caisse instituée par la loi, puisque vous vous contentez de donner la somme qui sera produite par la prime d'assurances établie suivant vos calculs. Vous demandez au Gouvernement de vous donner une subvention pour faire ce qu'il fait lui-même, c'est-à-dire doubler la somme produite par les cotisations!

M. LE BARON BRENIER. Je demande la parole.

M. LE RAPPORTEUR. Vous n'avez pas fourni devant la commission du Corps législatif des calculs vérifiés établissant la preuve d'une assurance égale à celle que garantit l'État, et basée sur les seules primes de cotisation, et je vous mettrais au défi de produire de pareils calculs devant une commission sénatoriale, et d'arriver à cette preuve qu'avec les cotisations de 3, 5 ou 8 fr., vous donneriez à l'ouvrier atteint par un accident prévu dans la loi une somme égale à celle qui sera produite par la cotisation de l'assuré, multipliée

320 fois par elle-même et augmentée d'une subvention de l'État qui la porte au double.

M. LE BARON BRENIER. La compagnie donnerait plus que cela.

M. LE RAPPORTEUR. Encore une fois, lorsque vous dites que la société donnera davantage, vous comptez seulement sur les accidents ordinaires. Vous ne comprenez pas dans vos calculs la masse des ouvriers atteints dans les endroits où les accidents sont le plus fréquents et le plus terribles. Vous demandez qu'on mette toutes ces conditions de côté. Or, c'est précisément en vue des accidents de chemins de fer, de houillères, de mines que la loi a été faite. Votre principe, à vous, quand vous opposez vos calculs à ceux du Gouvernement, c'est qu'on devrait préférer votre système à celui qui assure aux ouvriers victimes d'accidents, quels qu'en soient la cause et le nombre, une somme suffisante pour faire entrevoir à ces malheureux ouvriers un avenir acceptable, tandis que jusqu'à présent l'ouvrier n'a eu aucune ressource, sinon celle d'entrer à l'hospice.

M. LE BARON BRENIER. Ce n'est pas cela; je le démontrerai tout à l'heure.

M. LE RAPPORTEUR. Maintenant, puisque je suis à la tribune, je demanderai la permission de répondre aux observations que M. le baron Brenier a négligées, et qui se rencontraient dans la note fournie par la société. On a suffisamment répondu aux compagnies sur leur impuissance dans les cas prévus par la première partie de la loi. La société

passe condamnation. Quant à la seconde partie de la loi, nous sommes en désaccord sur la réalité des calculs fournis. Il ne nous paraît pas possible d'admettre une comparaison entre une combinaison, celle de l'État, qui exclut toute dépense, et qui double le produit normal de l'assurance au moyen d'une subvention généreuse, et les combinaisons d'une société quelconque, pourvu qu'elle admette ce que vous appelez les cas extra-chanceux.

J'en ai fini avec les observations sur le travail qui nous a été distribué.

M. LE BARON BRENIER. Ce n'est pas mon travail?

M. LE RAPPORTEUR. Je parle du travail qui vient de nous être soumis, à titre d'observation, au nom de la société *la Sécurité générale*.

Est-ce que vous auriez quelque document à produire, indépendamment de ces observations?

On y critique cette phrase : « La caisse créée pour les cas d'accidents n'a pas de précédents connus. Tout y est nouveau en matière d'assurance. » Il est sans précédents, en effet, qu'on ait pu arriver, par les combinaisons auxquelles s'est arrêté le Gouvernement, à ce résultat de constituer, au profit des ouvriers, une somme qui leur promette, au moyen d'une faible subvention, une rente viagère assez forte pour écarter d'eux les menaces de l'avenir. Ce système assure aux ouvriers ce que jamais aucune compagnie n'a pu leur assurer.

Une autre question était soulevée, sur laquelle nous avons reçu des notes émanées de chefs d'établissements industriels. Ils se demandent, dans

l'hypothèse où, répondant aux désirs de la loi, ils assureraient leurs ouvriers, quelle sera leur condition, si ces ouvriers sont victimes des accidents prévus par la loi. Les ouvriers profiteraient-ils à la fois de l'assurance constituée par les patrons, et conserveraient-ils une action en dommages et intérêts contre le propriétaire de l'établissement, même dans le cas où la faute serait plus ou moins imputable à l'ouvrier blessé ?

Nous avons répondu qu'il n'y avait pas ici de question ; la pension viagère, fruit de l'assurance, procure à l'ouvrier un dédommagement dont la suffisance reste dans l'appréciation des tribunaux.

De deux choses l'une : ou l'indemnité réalisée par l'assurance paraîtra aux tribunaux suffisante pour compenser le dommage éprouvé, ou les tribunaux jugeront que l'émolument de l'assurance ne suffirait pas pour indemniser l'ouvrier ; et, suivant le degré de la faute imputable au chef de l'établissement, l'action en responsabilité sera rejetée ou admise. La loi nouvelle n'apporte donc aucune modification aux dispositions du droit commun.

Il n'y a pas eu d'autres observations sur lesquelles la commission ait à s'expliquer, et elle persiste à proposer au Sénat d'adopter ses conclusions, qui tendent à la fois à accepter la loi sans renvoi pour une seconde délibération au Corps législatif, et à déclarer qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à sa promulgation (*Marques d'assentiment*).

M. LE BARON BRENIER. Le Sénat veut-il me permettre d'ajouter quelques courtes observations ? (*Parlez! Parlez!*)

M. LE PRÉSIDENT. Vous avez la parole.

M. LE BARON BRENIER. Messieurs les Sénateurs, les observations qui viennent d'être présentées par l'honorable M. de Saint-Arnaud sont une preuve de la difficulté extrême qu'il y a de juger ces sortes de questions, et surtout des questions de calculs qui doivent avoir pour résultat de donner aux ouvriers ou à toutes autres personnes des secours en cas d'accidents. M. Le Roy de Saint-Arnaud vous a dit qu'il n'y avait pas de doutes qu'une société quelconque, — car il s'agit ici de toute société qui ferait ces opérations, — qu'une société quelconque ne pouvait pas présenter une combinaison aussi utile que celle que le Gouvernement a fournie dans le projet de loi ; que la société dont il avait été question ne garantirait pas les ouvriers ou les personnes qui peuvent être atteintes d'accidents, pour les cas d'incapacité permanente ou d'incapacité absolue. L'incapacité temporaire est un cas particulier. Je puis vous affirmer que c'est tout à fait le contraire. La société dont il est question garantit l'incapacité temporaire d'abord, ensuite l'incapacité permanente et l'incapacité absolue ; l'incapacité permanente, c'est-à-dire l'incapacité professionnelle.

Pour mieux indiquer au Sénat les combinaisons de la société, je vais lui citer un exemple.

Un ouvrier mécanicien perd trois doigts de la main, il est assuré par la société. Il vient lui dire : Je ne peux plus faire manœuvrer ma machine, je suis assuré pour une pension viagère professionnelle, donnez-moi ma pension. Pas de difficulté : le médecin examine le blessé, constate l'accident,

sa nature, ses conséquences quant à la profession, et la pension viagère est accordée à un taux supérieur à celui que donnera le Gouvernement dans le même cas.

Et bien mieux, la combinaison du Gouvernement ne porte que sur l'incapacité absolue; de telle sorte qu'il faut qu'un homme ait en quelque façon perdu les quatre membres pour que l'application du tarif maximum lui soit applicable. La société, au contraire, ne s'occupe pas de ce que le blessé peut faire avec son intelligence et avec les forces physiques qui lui restent; elle lui paye sa pension viagère sur la constatation de l'accident qui le prive de la faculté de remplir sa profession.

L'honorable rapporteur n'avait donc pas bien examiné la question quand il est venu dire à cette tribune que la société ne remplirait pas, je dirai son devoir, et le devoir que tout cœur bien placé doit accomplir pour soulager les accidents, les misères et les souffrances de la classe ouvrière. Il était par conséquent dans l'erreur quand il a dit que la société ne tenait pas compte des accidents permanents et des accidents professionnels. C'est au contraire, en fait, ce qui arrive toujours, et avec les résultats que j'ai énoncés tout à l'heure. La société, je le répète, a donné en deux ans et quelques mois plus de 700 000 fr. d'indemnité tant pour incapacité permanente que pour incapacité professionnelle. Le chiffre exact est de 713 000 fr.

Je me permettrai donc de contredire un peu l'argument que l'honorable M. de Saint-Arnaud a apporté à cette tribune, et de dire que, si je de-

mande le renvoi pour cette partie de la loi, c'est parce que les combinaisons du Gouvernement peuvent être parfaitement exécutées par une société; et que cette société, avec les calculs dont elle a fait la preuve, donne plus aux blessés que le Gouvernement.

En outre, le reproche qu'on a fait à la société, est d'avoir demandé une subvention...

M. Lacaze. C'est cela.

M. le baron Brenier. Une subvention de 1 million et non de 1 500 000 fr. comme on l'a dit. C'est là la proposition qui a été soumise au Corps législatif. La société demandait cette subvention, pourquoi? Pour faire ce que le Gouvernement désire, et elle demande à le faire avec avantage pour tous les assurés et pour la classe ouvrière par conséquent, car le plus grand nombre des assurés appartient à cette classe. Elle demande 1 million, non comme une subvention permanente; du tout; elle soumet ses calculs au Gouvernement. Voici ses calculs :

Une société, pas plus que le Gouvernement, ne pourrait opérer sans subvention ; elle ne pourrait se hasarder à faire des assurances sur ce qu'on appelle les accidents extra-chanceux ; ces accidents, en effet, arrivent, par exemple, par masses de victimes dans les mines. Ils tuent cinquante, quatre-vingts personnes à la fois. Dans une des houillères de France, — je ne citerai pas le nom du propriétaire de la mine, car il n'est pas très-agréable d'entendre prononcer son nom à propos d'un accident aussi épouvantable, — dans une houillère, il s'est produit un accident où il y a eu, je crois, quatre-

ving-neuf morts à la fois, par le feu grisou. Or, la société dit : Comment voulez-vous que je fasse? Ce serait insensé de vouloir me hasarder pour le plaisir de faire de la bienfaisance aventureuse à faire un certain nombre de contrats d'assurance, pour arriver au moment où je serais obligée de payer pour cent morts, je suppose, une somme énorme. En effet, la société assure pour 5, 6, 10 000 fr. en cas de mort résultant d'accident ou de *suite d'accident*, c'est-à-dire, messieurs, que, s'il arrive que l'ouvrier blessé très-grièvement meure, la rétribution réglée sur le cas d'accident ayant causé une mutilation, cesse et sa famille, ses héritiers ou ayants-droit recevront la somme de 5, 6, ou 10 000 fr., stipulée en cas de mort.

La société dit donc : Comment voulez-vous que, s'il arive un cas d'accident où il y ait cent hommes tués dans une mine, et s'ils se sont assurés chacun pour 10 000 fr., je me hasarde à leur garantir 1 million?

Cela n'est pas possible, et vous, Gouvernement, vous n'osez entrer dans la voie de la garantie que parce que vous faites porter au budget 1 million, et qu'avec ce million vous pourriez certainement, en cas d'accident dans les mines, subvenir aux frais nécessaires pour payer les assurés.

La société vous dit encore : Vous demandez 1 million ; moi aussi! Vous, vous le demandez aux contribuables ; moi, je le demande au budget.... (*Hilarité*).

C'est évidemment la même chose ; mais la forme et les conséquences ne sont pas tout à fait les mêmes.

Je vous demande, dit la compagnie, 1 million ; mais je ne vous le demande pas d'une manière ferme ; je vous le demande en raison des difficultés des chances qu'offre cette combinaison, qui doit garantir les ouvriers des mines et tous ceux qui sont exposés à des risques extra-chanceux; je vous le demande avec la certitude que, lorsque je serai arrivée à un nombre de 100 000 assurés, je n'aurai plus rien à vous demander, et que sur les bénéfices vous vous récupérerez de l'avance que vous m'aurez faite.

Toutes les combinaisons de ce genre n'ont pas été examinées ; elles ne l'ont pas été par M. le rapporteur ; elles l'ont été peut-être par la commission du Corps législatif ; mais la commission a passé outre par des considérations que je ne me permettrai pas d'apprécier ici.

Je veux rétablir un fait : c'est que, dans la combinaison offerte par le Gouvernement, la société présenterait plus d'avantages en ce qui concerne les risques chanceux et très-chanceux, et permettrait au Gouvernement de ne faire qu'une dépense temporaire, en vue des risques extra-chanceux, dépense dont il se récupérerait au moyen de bénéfices que la société pourrait faire lorsque le chiffre de 100 000 assurés serait atteint, bénéfices que la compagnie partagerait avec lui.

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande plus la parole ?.... La discussion est close.

Le Sénat va voter au scrutin sur les conclusions de la commission, tendant à ce que la loi ne soit pas renvoyée à une seconde délibération du Corps législatif.

Le scrutin a lieu, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants.	83
Bulletins blancs.	83

En conséquence, le Sénat décide que la loi ne sera pas soumise à un nouvel examen du Corps législatif.

M. LE PRÉSIDENT. Le Sénat a maintenant à voter sur la question de promulgation. Je la mets aux voix.

Le scrutin a lieu, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants.	78
Bulletins blancs.	78

En conséquence, le Sénat déclare ne pas s'opposer à la promulgation de la loi.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le marquis de La Grange pour son rapport sur deux lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée ; 2° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer des Charentes.

MM. Jahan, Gaudin, Heurtier et de Franqueville, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE, *rapporteur*. Messieurs les Sénateurs, je demande au Sénat la permission de déposer sur le bureau de M. le Président le rapport de la commission chargée d'examiner les stipulations financières de conventions passées entre l'État et les compagnies des chemins de fer des Charentes et de Paris-Lyon-Méditerranée.

Quelques Sénateurs. Pourquoi ne pas lire le rapport? On l'aurait écouté avec un grand intérêt.

Un grand nombre de Sénateurs. Déposez-le! On l'étudiera après l'impression.

M. LE RAPPORTEUR. Il est très-long. Le Sénat en saisira mieux les détails à la lecture. (*Oui! Oui! Très-bien!*)

Voici le texte du rapport :

CHEMIN DE FER DES CHARENTES.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

A mesure que les chemins de fer se multiplient en France, ils modifient les conditions de la vie en substituant à l'ancien état de choses, pour les hommes, pour les denrées et pour les marchandises, des facilités de locomotion, des moyens de

transport d'une rapidité et d'une puissance jusqu'à présent inconnues. Les contrées délaissées demeurent, à l'égard des régions favorisées, dans un état d'infériorité préjudiciable à tous leurs intérêts : ce qui apporte la vie et la richesse, devient un sujet de ruine pour ceux qui en restent privés : les produits de leur sol et de leur industrie se trouvent sans débouchés, ou, ce qui revient au même, grevés de frais considérables; l'accès des marchés leur est interdit, le commerce les abandonne, leur population diminue avec la valeur des propriétés.

Tel a été le sort de plusieurs contrées, autrefois florissantes, abandonnées aujourd'hui par le mouvement du commerce et de l'industrie qui s'est porté ailleurs.

La loi de la justice distributive prescrit de les relever de cette déchéance; là où l'équilibre a été rompu, il faut le rétablir. Le progrès ne peut devenir un privilége que lorsqu'il est le résultat d'efforts individuels; mais lorsque l'État en distribue les bienfaits, il doit les répartir partout dans une équitable proportion. C'est là, messieurs les Sénateurs, ce que l'Empereur a bien compris, et ce que son Gouvernement n'a cessé de pratiquer dans la mesure des ressources dont il pouvait disposer.

Il a beaucoup fait jusqu'à présent; les projets soumis à votre examen témoignent qu'il veut faire encore davantage. Ils ont pour but d'étendre les réseaux, déjà existants, de les relier entre eux, et de faire disparaître les nombreuses lacunes qu'ils renferment; ils sont inspirés par une pensée unique, une pensée de justice et d'égalité, dont l'ac-

complissement sera poursuivi avec résolution : c'est de faire participer, autant qu'il se pourra, tous les Français aux avantages des chemins de fer.

Le Gouvernement aurait voulu concéder aux grandes compagnies tous les chemins de fer qui doivent servir de complément à leur réseau, et qui sont réclamés par les vœux des populations. C'est ce qu'il a fait le plus souvent. Mais il est arrivé quelquefois que les lignes sollicitées par les localités ne paraissaient pas toujours assez rémunératrices pour que les compagnies voulussent s'en charger; d'un autre côté, le fardeau qui pesait sur elles était déjà trop lourd : plusieurs chemins de fer furent mis en adjudication, et notamment un réseau de 296 kilomètres, composé des lignes de *Napoléon-Vendée* à *la Rochelle*, de *Rochefort* à *Saintes*, de *Saintes* à *Coutras* et de *Saintes* à *Angoulême*. Ce réseau fut adjugé le 16 juin 1862, avec une subvention de 20 495 000 fr., à MM. Guilhou; l'adjudication fut approuvée par décret du 6 juillet de la même année; mais la société ne fut définitivement fondée par l'homologation de ses statuts que le 30 mai 1863.

Que s'était-il donc passé pendant cet intervalle?

Des dissentiments s'étaient élevés sur la rédaction des statuts et sur le mode d'administration ; ils furent suivis de vives contestations sur les projets de tracé, qui amenèrent la démission de cinq des membres du conseil provisoire, représentant les populations intéressées. La marche de la compagnie fut entravée, et, bien que les trois premières sections de la ligne de Rochefort à Saintes, et de

Saintes vers Angoulême eussent été mises en adjudication et soumissionnées, on était arrivé au mois d'avril 1865 sans que l'exécution des travaux eût réalisé le progrès qu'on devait en attendre. Cet état de choses motiva la retraite du directeur, en désaccord avec le comité, et quoiqu'une balance de 6 millions restât au crédit de la compagnie, qu'une subvention de l'État de 1 300 000 fr. fût à la veille d'être encaissée, et que l'émission d'obligations eût été autorisée jusqu'à concurrence de 4 millions, on dut faire un nouvel appel de 75 fr. par action. Les actionnaires s'en émurent : ils envoyèrent des délégués près du conseil d'administration, qui obtinrent la convocation d'une assemblée extraordinaire. Le conseil, complété par l'élection, se mit à l'œuvre: avant son installation, une commission provisoire de trois membres était substituée au comité, et l'ancien directeur avait repris ses fonctions.

Une nouvelle ère s'ouvrit aussitôt pour la compagnie. Sa situation embarrassée devint nette et définie, l'administration marcha, avec un ensemble parfait, vers le but qui lui était tracé et exécuta avec une activité remarquable les clauses de son contrat. La confiance qu'elle inspirait aux actionnaires et au pays lui assura le concours du Gouvernement et fit disparaître les obstacles qui avaient entravé sa marche.

La haute situation que la compagnie des deux Charentes, avec un réseau restreint, occupe dans l'opinion publique, est due au désintéressement, à l'énergie et à l'intelligence de quelques hommes qui sont mis à sa tête et lui ont imprimé une excellente direction.

Grâce à leur initiative, la compagnie des deux Charentes a déjà terminé et livré à la circulation toutes les lignes qui lui avaient été attribuées par son cahier des charges, à l'exception d'une seule, celle de *Saintes à Coutras*, en cours d'exécution. Il est à désirer qu'elle hâte le plus possible les travaux de cette dernière ligne, qui doit être terminée en 1870, et n'offre d'ailleurs aucune difficulté d'exécution.

L'ouverture de cette grande section de la ligne de Bordeaux à Nantes est très-importante pour le commerce bordelais. En outre, elle établit par Périgueux des communications rapides entre l'Ouest et le Centre et un débouché facile pour les charbons de l'Aveyron qu'elle transportera sur le littoral de l'Océan. Elle acquiert encore un nouvel intérêt par l'embranchement de Libourne, qu'elle reçoit à Marcenais et qui raccourcit le trajet de Bordeaux à Nantes; et par l'embranchement de Blaye qui s'y relie également près de Saint-Mariens. Le Gouvernement, satisfait du zèle et de l'activité de cette jeune compagnie, lui a reconnu assez de puissance pour augmenter considérablement son réseau, en lui confiant l'exécution de plusieurs lignes qui étendront le cercle de son action et favoriseront son développement légitime.

La convention passée avec la compagnie des Charentes, comprend:

1° *Deux lignes concédées à titre définitif;*
2° *Quatre lignes à titre éventuel;*
3° *Enfin deux autres lignes, dont on prévoit l'exécution ultérieure.*

CONCESSIONS DÉFINITIVES.

I. — *Chemin de fer d'Angoulême à Limoges.*

Cette ligne est le prolongement du chemin de fer de Rochefort à Angoulême : deux tracés étaient en concurrence : *celui du Nord*, passant près la fabrique impériale de Ruelle, par les villes commerçantes de la Rochefoucault et de Saint-Jurien, et s'approchant de celle de Rochechouart; — *le tracé du Midi*, passant près de Montbrun et à 11 kilomètres de Nontron, pour se rallier à la ligne de Limoges à Périgueux.

Le Gouvernement, d'après l'avis du conseil des ponts et chaussées et du comité consultatif des chemins de fer, a adopté le tracé du Nord. On ne peut qu'approuver cette décision. En effet, le tracé du Nord est une de ces lignes transversales qui coupent en deux parties égales un grand espace vide : sur la carte des chemins de fer, il relie les deux lignes d'Orléans à Bordeaux et d'Orléans à Périgueux; elle se rattache plus naturellement à la ligne de Rochefort à Angoulême; elle rencontre sur son parcours des produits agricoles abondants, de nombreuses usines, telles que minoteries, moulins à pâte, filatures, papeteries, des minerais de fer dont la richesse facilitera l'exportation sur les gisements houlliers de Montluçon, de l'Auvergne et de l'Aveyron.

La longueur de cette ligne est de 103 kilomètres, et la subvention fixée par l'article 2 de la convention, d'après la loi de 1842, est de 16 millions.

II. — *Chemin de Saint-Savinien à Saint-Jean-d'Angély.*

Ce chemin est la première section de la ligne de Saint-Savinien à Niort, destinée à prolonger la ligne d'Angers à Bordeaux par Niort.

L'arrondissement de Saint-Jean-d'Angély est riche en produits agricoles : les vins, les eaux-de-vie et le bétail sont l'objet d'une circulation active et d'un commerce considérable. La ville de Saint-Jean-d'Angély ne pouvait rester en dehors du réseau des chemins de fer, et l'enquête ouverte dans les départements des Deux-Sèvres et de la Charente avait produit des adhésions unanimes.

Tels sont les motifs qui ont décidé le Gouvernement à concéder immédiatement et à titre définitif la section de Saint-Savinien à Saint-Jean-d'Angély.

La longueur de cette section est de 19 kilomètres, et la subvention de l'État de 1 800 000 fr.

CONCESSIONS ÉVENTUELLES N'AYANT PAS ENCORE ÉTÉ L'OBJET D'UNE INSTRUCTION RÉGULIÈRE ET DE TOUTES LES ENQUÊTES PRESCRITES PAR LA LOI.

I. — *Chemin de Nontron à la ligne d'Angouléme à Limoges.*

Le Gouvernement devait une compensation à l'arrondissement de Nontron délaissé par le tracé préféré. C'est le centre d'un commerce en fers, tissus, peaux et cuirs tannés; on y fabrique des étoffes de laine, des étamines et des toiles. Le Gouvernement propose de rattacher au réseau des

Charentes la ville de Nontron, en ouvrant à ses industries des débouchés sur le Nord, l'Ouest et les ports de l'Océan.

L'embranchement partirait de la ligne d'Angoulême à Limoges, à peu de distance de la première de ces deux villes, et suivrait la vallée du Bandiat jusqu'à Nontron.

La dépense pour les 35 kilomètres à construire est évaluée à 215 000 fr. par kilomètre, soit 7 500 000 fr., dont 115 000 à la charge de l'État, dans les conditions de la loi de 1842.

Cette ligne facilite d'ailleurs un raccordement sur Périgueux qui pourra être exécuté ultérieurement avec le concours de l'État, dans les mêmes conditions.

II. — *Chemin de Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, près Saint-Mariens*[1].

L'arrondissement de Blaye est une de ces régions déshéritées dont, après une longue attente, se préoccupe aujourd'hui la sollicitude du Gouvernement. Les chemins de fer lui ont enlevé tout ce qui le faisait prospérer. Le port de Blaye, qui rivalisait naguère avec celui de Libourne, a vu son commerce déchoir de jour en jour : il est réduit à un petit nombre de gabarres.

Blaye était traversé par une route impériale, l'un des chemins les plus fréquentés de Paris à

1. C'est par erreur que dans les pièces officielles on a mis Mariens au lieu de *Saint-Mariens*, qui est le seul et véritable nom de la commune où doit se rattacher le chemin de Blaye à la ligne de Saintes à Coutras.

Bordeaux; les messageries impériales, les malle-postes, les voitures des voyageurs qui se rendaient aux bains des Pyrénées, y répandaient la vie et le mouvement. Le courant du commerce de Bordeaux, desservi par un roulage considérable, parcourait les routes qui mettaient alors en communication les régions du Midi avec celles de l'Ouest. Le commerce a déserté ces voies; il a suivi les chemins de fer, en se dirigeant soit sur Libourne, soit sur Bordeaux. Toute cette prospérité du passé, toutes ces relations traditionnelles ont disparu par l'établissement des nouvelles voies de communication rapides, qui déplacent tous les intérêts au profit de ceux qui en sont favorisés.

Le transit des marchandises, si considérable autrefois, se borne au transport à Bordeaux des volailles et du gibier de la Saintonge. Le bateau à vapeur, seule voie qui a survécu aux messageries, ne dessert que des besoins locaux; les communications sont longues et incommodes, et cette situation détruit toute facilité dans les rapports réciproques de Blaye et de Bordeaux.

Et cependant Blaye est le chef-lieu d'un des arrondissements de la Gironde les plus riches en produits vinicoles : deux de ses cantons, Blaye et Bourg, produisent environ 300 000 hectolitres d'excellents vins rouges. Les deux autres cantons, Saint-Ciers-la-Lande et Saint-Savin produisent une grande quantité de vins blancs convertis en eaux-de-vie et achetés, pour la plus grande partie, par le commerce de Cognac, où ils sont transportés par terre, et où le réseau des Charentes les enlèvera rapidement et à moins de frais. Quant aux vins rouges, ils n'ont pour débouché que Bor-

deaux, où le fleuve les porte quelquefois avariés. Mais, comme Blaye est une impasse où personne ne vient, on n'y peut rencontrer cette concurrence sérieuse que peuvent seulement amener au profit de tous des relations fréquentes et rapides, soit avec la capitale, soit avec les centres de consommation. Les transports directs sont surtout avantageux, quand on est relié au grand réseau ; on entre en communication avec toute la France. Blaye sera en rapport étroit avec la Saintonge qui, comme l'annonce l'exposé des motifs, pourra transporter ses vins à Bordeaux, en concurrence avec ceux du Midi. Bordeaux, le plus grand marché du monde pour les vins, saura tirer parti, par ses nombreux débouchés, de tous les crûs qu'on lui enverra.

Blaye reprendra ses anciennes relations avec l'Ouest et avec le Nord de la France. La compagnie des Charentes se propose d'y créer une gare maritime. Elle desservira le transit qui s'établira du Médoc par cette voie beaucoup plus directe que celle de Bordeaux, pour atteindre la Saintonge, l'Anjou, la Bretagne et la Normandie. C'est ainsi que les chemins de fer ont le double résultat de centraliser le commerce sur certains points et de le décentraliser sur d'autres.

Des chemins de fer départementaux très-courts suffiront pour relier les chefs lieux de cantons de Saint-Ciers-la-Lande et de Bourg, soit à la ligne de Saintes à Coutras, soit à celle de Blaye à Saint-Mariens.

Nous croyons, messieurs les Sénateurs, avoir indiqué les heureux résultats que doit produire le rattachement de Blaye au réseau des Charentes.

Ils nous semblent suffisamment justifier le projet de loi. Mais il y a encore une considération de premier ordre que je ne dois pas omettre, parce qu'elle seule suffirait pour faire accepter le chemin qui vous est proposé : c'est la question de la défense du territoire et particulièrement de celle de Bordeaux. Cette belle cité, centre d'un si grand commerce, avec toutes les richesses qu'elle renferme, reste ouverte aux attaques d'un ennemi qui franchirait les passes de la Gironde. Il n'y a qu'un seul endroit où on pourrait arrêter l'envahissement d'une flotte à vapeur se portant rapidement sur Bordeaux : c'est à Blaye où le fleuve, déjà considérablement resserré, est encore divisé par une île où s'élève le fort du *Pâté*, qui croise ses feux avec le fort *Médoc* placé sur la rive gauche, et, sur la rive droite, avec la citadelle de Blaye, forteresse de Vauban, qui commande à la fois les deux bras du fleuve, tandis qu'elle présente, sous la protection de ses canons, un abri et un mouillage sûrs, dans les eaux profondes qui l'entourent, aux batteries flottantes et aux bâtiments de guerre de tout rang qui viendraient y stationner.

Mais, n'est-il pas nécessaire que ces remparts et leurs formidables batteries puissent, à un moment donné, recevoir les artilleurs avec les munitions de guerre utiles à la défense? Il était donc indispensable de mettre les artilleurs et les arsenaux de Rochefort en communication directe et rapide avec la citadelle de Blaye.

La satisfaction à laquelle Blaye avait des droits légitimes n'a été retardée, depuis 1862 jusqu'à présent, que par les difficultés qui se sont élevées sur

le tracé de la ligne de Saintes à Coutras. Deux directions avaient été étudiées; l'une suivait le cours du Lary; son exécution exigeait des travaux d'art très-coûteux, et son point le plus rapproché de Blaye s'en éloignait encore de 44 kilomètres.

L'autre tracé suivait le cours de la Saye et passait à Saint-Mariens, à 22 kilomètres de Blaye. Une autre variante du tracé de la compagnie, passant près de Donnezac, arrivait à Saint-Savin, ce qui réduisait l'embranchement sur Blaye à 18 kilomètres.

Le conseil général de la Gironde n'a cessé d'insister pour la ligne de la Saye. Cependant, ayant perdu l'espoir de l'obtenir, il avait fait faire les études d'un chemin de fer d'intérêt local qui, partant de Blaye et passant par Saint-Savin, devait atteindre Libourne, lorsque l'administration, prenant en considération les vœux manifestés par les populations, adopta tout à la fois le tracé de la Saye et le chemin de Libourne proposés par la compagnie des Charentes.

Le mérite de cette heureuse solution, qui a su concilier les intérêts les plus opposés, est, avant tout, l'œuvre de M. de Forcade. Il serait à désirer que la compagnie consentît sinon à reprendre son premier tracé qui était plus favorable à Blaye, du moins à le rapprocher le plus possible de Saint-Savin.

III. — *Chemin de Libourne à la ligne des Saintes, à Coutras près Marcenais.*

Le chemin de Libourne à Marcenais est une des combinaisons les plus heureuses. Il remédie aux inconvénients que l'on reprochait à la ligne de Saintes à Coutras, en abrégeant de 12 kilomètres

le trajet de Bordeaux ; il dessert toute une partie du riche territoire de Libourne qui était délaissée; il relie Blaye et Libourne, deux des arrondissements les plus productifs de la Gironde qui, sans communication par eau, en avaient de si difficiles par terre, que les habitants de ces deux villes qu'on appelait jadis les filleules de Bordeaux, ne se connaissaient même pas; il offre aux vins de la Pallud libournaise un débouché dans les Charentes et vers l'ouest de la Bretagne.

La compagnie trouvait ce chemin si avantageux pour le trafic qu'au lieu de demander, comme pour les autres lignes, une subvention de 90 000 fr. par kilomètre, elle a pris au rabais ce chemin d'une longueur de 19 kilomètres, avec une subvention de 1 100 000 fr.[1].

IV. — *Chemin de la Rochelle à Rochefort.*

Ce chemin a de commun avec celui de Libourne à Marcenais, qu'il améliore le parcours total de Nantes à Bordeaux, aussi bien que les relations si fréquentes de la Rochelle et de Rochefort, au moyen d'une communication plus directe par le littoral, qui abrégera de 8 kilomètres le parcours actuel. La nouvelle voie passe au pied de la poudrière de Vergeroux : elle desservira les nombreux forts de la côte, en même temps qu'elle

1. Il y avait dans l'exposé des motifs (page 11), après le chiffre 1 100 000 fr. : soit 63 000 fr. par kilomètre ; nous n'avons pas cru devoir reproduire cette appréciation, qui est erronée, et qui, quoique répétée dans le rapport de M. Roy de Loulay, ne se trouve pas d'ailleurs dans l'article 4 du texte de la convention.

fournira aux pêcheries un moyen de circulation. La longueur de la ligne directe sera de 27 kilomètres, et les dépenses évaluées à 4 050 000 fr. Les dépenses prévues par la loi de 1842 y entrent pour 1 100 000 fr. La compagnie demandait une subvention de 30 000 fr. par kilomètre ; le Gouvernement a jugé que l'exécution d'un chemin qui réunit deux des lignes qui lui appartiennent, en l'exonérant d'un péage à la compagnie d'Orléans sur la section de la Rochelle à Rochefort par Aigrefeuille, lui présenterait trop d'avantages pour réclamer le concours de l'État. La ligne directe de Rochefort à la Rochelle sera donc exécutée par la compagnie des Charentes, sans subvention et à ses risques et périls.

V. — *Chemin de Saint-Jean-d'Angély à Niort.*

Ce chemin est considéré comme la seconde section de Saint-Savinien à Saint-Jean-d'Angély : il complète la ligne directe d'Angers à Bordeaux ; la convention réserve donc à l'administration la faculté d'imposer à la compagnie l'exécution de ce prolongement, en se conformant aux dispositions de l'article 5 de la convention, dans un délai de quatre ans. La dépense à la charge de l'État peut être évaluée approximativement à 100 000 fr. par kilomètre : soit, pour 38 kilomètres, à 3 800 000 fr.

VI.—*Chemin de Marennes à la ligne de Rochefort à Saintes.*

Le projet comprend aussi la concession, à titre éventuel, d'un chemin de fer qui, partant d'un point à déterminer du chemin de fer de Rochefort

à Saintes, se dirigera sur Marennes et la pointe du Chapus.

Marennes est le centre de la plus grande saline de l'Ouest ; c'est le chef-lieu d'un arrondissement important par ses produits, non-seulement en sels, mais encore en vins, vinaigres, céréales, poissons, huîtres, etc. Depuis que des desséchements opérés par les propriétaires et les communes ont rendu à la production et à la salubrité les anciens marais de Brouage, on y élève avec succès une grande quantité de bœufs, ainsi que des chevaux dont la race s'est singulièrement améliorée depuis quelques années.

A tous ces points de vue, un chemin de fer était donc légitimement demandé par Marennes, qui, d'ailleurs, à ses productions, ajoute celle de la pisciculture et des produits chimiques appelés à prendre une grande importance.

Aussi, le besoin d'une voie ferrée avait-il paru si impérieux que les populations en avaient fait faire les études et avaient cherché, même au prix de grands sacrifices, à en obtenir la réalisation. Le projet soumis aux enquêtes avait réuni toutes les sympathies, toutes les adhésions.

Mais le Gouvernement a compris, devant les souffrances de la production salicole de l'Ouest, devant les réclamations unanimes présentées dans l'enquête sur les sels, enfin, lorsqu'une subvention de 2 millions avait été accordée à Dieuze, pour se réunir au chemin de l'Est, et qu'une subvention de 1 500 000 fr. était allouée au Croisic pour atteindre les rails du chemin d'Orléans, le Gouvernement, disons-nous, a compris qu'il ne pouvait laisser de côté Marennes et ses salines; et,

dans son esprit d'équité, dans sa bienveillance pour une population laborieuse, tout agricole, et aujourd'hui atteinte si péniblement par la concurrence rendue trop facile contre elle par les nouvelles voies de communication de l'Est et du Midi, il a voulu lui donner les moyens de se présenter sur les marchés avec des conditions semblables à celles données aux industries rivales. En prolongeant le chemin jusqu'à la pointe de Chapus, le Gouvernement s'est proposé d'assurer à l'île d'Oléron, qui ne renferme pas moins de 18 à 20 000 âmes, et dont le sol est d'une fertilité exceptionnelle, des moyens faciles pour faire parvenir ses riches produits dans les contrées de l'Ouest et du Centre. Le port de Chapus, placé à l'extrémité d'une pointe de terre, la plus rapprochée de l'île d'Oléron, n'offre sans doute pas aujourd'hui une importance considérable, car il ne peut guère servir actuellement qu'aux voyageurs qu'y apportent les bateaux à vapeur. Mais, transformé par le chemin de fer en véritable gare de marchandises et de voyageurs pour l'île d'Oléron, il devra bientôt absorber presque toute la partie du trafic de l'île avec l'intérieur de la France.

Les populations auraient désiré que le chemin de fer de Marennes se prolongeât jusqu'à Royan; cela était compris en effet dans le projet dont nous avons parlé, et de la sorte aurait été complétée la ligne si utile du littoral qui viendrait aboutir à l'embouchure de la Gironde. C'est une des choses les plus désirables, et les paroles de M. le ministre des travaux publics, qui a bien voulu déclarer au Corps législatif que l'embranchement de

Royan n'était qu'un ajournement momentané, peuvent faire espérer qu'aux yeux du Gouvernement cette ligne, quel qu'en doive être le mode d'exécution, sera comprise dans un nouveau projet.

Quant au point de départ du chemin de fer de Marennes, le Gouvernement a voulu le réserver. En effet, les études n'avaient pas suffisamment fait connaître s'il serait possible de faire franchir la Charente à Rochefort même, comme le demandait cette ville, ou sur un point rapproché. Le Gouvernement a donc voulu garder son entière liberté, et il a eu raison. Les bienfaits des chemins de fer, appelés partout à se substituer aux anciennes grandes voies de communication de l'État ou des départements, ne sont complets, aux yeux des populations, qu'autant qu'ils maintiennent les courants commerciaux déjà établis, et qu'en augmentant le trafic, la richesse du pays, ils ne portent pas atteinte aux situations acquises. Nous ne pouvons donc qu'approuver le Gouvernement d'avoir voulu que l'examen et l'étude la plus approfondie le missent à même de déterminer le point d'attache possible et le parcours le plus favorable aux intérêts auxquels il s'agit de donner satisfaction.

La longueur du chemin de fer qui, d'un point de la ligne de Rochefort à Saintes, se dirigerait sur Marennes et la pointe de Chapus, serait d'environ 30 kilomètres, et la dépense est évaluée approximativement à 4 200 000 fr.

Les concessions nouvelles faites à la compagnie des Charentes sont résumées dans le tableau suivant :

CHEMINS DE FER	LONGUEURS			SUBVENTIONS		
	définitives	éventuelles	totales	définitives	éventuelles	totales
	kilom.	kilom.	kilom.	francs	francs	francs
Angoulême à Limoges.....	103	»	103	16.000.000	»	16.000.000
St-Savinien à St-Jean d'Angély.	19	»	19	1.800.000	»	1.800.000
Angoulême à Nontron.....	»	35	35	»	4.000.000	4.000.000
Blaye à la ligne de Coutras.....	»	25	25	»	2.200.000	2.200.000
Marcenais à Libourne.....	»	19	19	»	1.100.000	1.100.000
La Rochelle à Rochefort.....	»	27	27	»	»	»
St-Jean-d'Angély à Niort.....	»	38	38	»	3.800.000	3.800.000
Rochefort à Marennes.....	»	30	30	»	4.200.000	4.200.000
TOTAUX.....	122	174	296	17.800.000	15.300.000	33.100.000

L'ancien réseau de la compagnie des Charentes, concédé en vertu de l'adjudication de 1862, était de 296 kilomètres, et la subvention de l'État de 20 495 000 fr.

La convention nouvelle passée avec la compagnie ajoute à ce réseau 296 kilomètres, et une subvention de 33 100 000 fr. ce qui élève l'ensemble des concessions faites à la compagnie à un réseau d'une longueur totale de 592 kilomètres, moyennant une subvention de 53 595 000 fr.

Un amendement, qui concernait le rachat du pont de Jarnac et régularisait les conditions acceptées par la compagnie, a motivé l'addition de l'article 2.

La compagnie des Charentes a reçu du Corps législatif les témoignagnes les plus sympathiques ; le projet de convention, chose rare, a été voté à l'unanimité.

Votre commission, en s'associant à cette adhésion, espère que, pour correspondre aux vœux des populations, et pour hâter la prompte exécution de ces lignes importantes, le Gouvernement consentira à abréger les délais qui ne sont que des termes extrêmes, et facilitera autant que possible à la compagnie des Charentes tous les moyens de crédit dont il peut disposer, sans sortir de cette sage réserve qui concilie les intérêts du Trésor avec ceux de la compagnie.

La commission vous propose, messieurs les Sénateurs, de décider :

1° Qu'il n'y a pas lieu de renvoyer la loi à une seconde délibération ;

2° Que le Sénat ne s'oppose pas à sa promulgation.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LION ET A LA MÉDITERRANÉE.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est une de celles dont le réseau est le plus vaste, le crédit le plus assuré et les travaux les plus considérables. Elle s'est formée, de Paris à Lyon et de Paris à la Méditerranée, d'une partie du réseau du Grand-Central et par la concession de nouvelles lignes; en 1859, elle a absorbé la compagnie du Dauphiné; divisée en ancien et nouveau réseau, elle a obtenu la garantie d'intérêt accordée à ce dernier; enfin, en 1866 et 1867, la concession de la partie située en France du réseau de Victor-Emmanuel a encore accru ses charges.

Cette grande compagnie, qui englobe dans son périmètre plusieurs régions montagneuses de la France, a surmonté et a encore à surmonter de sérieuses difficultés, ce qui ne l'empêche pas de se livrer résolûment à la tâche que lui imposent de nombreuses concessions; le chiffre de ses dépenses a dépassé 2 milliards et s'est élevé à plus de 100 millions de fr. par an, sans qu'elle ait jamais eu besoin de recourir à la garantie du Trésor.

Les stipulations financières de la convention qui est l'objet de ce rapport, peuvent se diviser en deux parties différentes :

1° Les concessions de lignes nouvelles qui don-

nent satisfaction aux vœux des populations, et qui correspondent à des intérêts publics d'une grande importance;

2° Les modifications jugées nécessaires à ajouter aux anciennes conventions pour assurer la complète exécution de l'œuvre entreprise par la compagnie.

Nous indiquerons rapidement l'objet de chaque article.

L'article 1er concède, à titre définitif, à la compagnie, les cinq lignes suivantes :

CONCESSIONS DÉFINITIVES.

I. — *Chemin de Salon à Miramas.*

Ce chemin avait déjà été compris dans les concessions du 11 avril 1857. La convention du 1er mai 1863 substitua à cette ligne celle de Salon à la ligne d'Aix à Arles, près de Rognac.

Ce nouveau chemin, combiné avec la ligne de Sorgues à Saint-Saturnin, devait abréger notablement le trajet de Marseille à Avignon; mais, sur les instances réitérées de cette dernière ville, le Gouvernement crut devoir renoncer à rendre définitive la concession éventuelle du chemin de fer de Sorgues à Saint-Saturnin. Dès lors, la modification du tracé entre la ligne d'Arles à Marseille ne présentait plus d'avantages et il a paru préférable de revenir à la direction primitive dont la longueur n'est que de 12 kilomètres et offre sur la dépense du tracé de Rognac une économie de plus de 3 millions de fr.

II. — *Chemin du Caylar à la ligne de Nîmes à Montpellier.*

La loi du 5 juin 1861 a autorisé la concession d'un chemin de fer d'Aigues-Mortes à un point à déterminer, de la ligne de Nîmes à Montpellier, près de Lunel; et, le 11 juin 1863, cette ligne a été concédée à la compagnie sans subvention ni garantie d'intérêt.

En 1864, la compagnie a soumis à l'administration un projet de tracé d'après lequel la ligne était dirigée sur la station d'Aymargues, où elle rencontrait la ligne de Lunel à Arles; la section de Lunel à Aymargues devait, dans cette hypothèse, former un tronc commun pour les deux lignes de Lunel à Arles et de Lunel à Aigues-Mortes.

Quant au prolongement sur la ligne de Montpellier à Nîmes, dans les termes de la loi de 1861, la compagnie proposait de le remplacer par une ligne nouvelle, empruntant le chemin de fer de Lunel à Arles, entre Aymargues et le Caylar, et se portant vers Nîmes par Vauvert et Saint-Cézaire.

Mais cette combinaison s'écartant des termes de la loi de 1861, l'administration a dû la soumettre à une enquête dans les départements de l'Hérault et du Gard.

La commission de l'Hérault a repoussé le projet de la compagnie et a réclamé nn tracé aboutissant à la gare de Lunel, ou à Marsillargues, sur le chemin de Lunel à Arles.

La commission du département du Gard, au contraire, a donné une entière adhésion à la nou-

velle combinaison projetée; et le ministre de la guerre s'y est montré favorable.

Le conseil général des ponts et chaussées consulté a exprimé l'opinion qu'il n'y avait pas lieu, quant à présent, de concéder un nouveau chemin du Caylar à la ligne de Nîmes à Montpellier, et qu'il fallait se borner à demander à la compagnie de nouvelles propositions sur le chemin concédé de Lunel à Aigues-Mortes.

Le comité consultatif des chemins de fer a, au contraire, émis l'avis qu'il convenait d'approuver le tracé de la section d'Aigues-Mortes à Aymargues, sous la réserve d'exécuter une courbe de raccordement vers Lunel, qui se détacherait de la section d'Aigues-Mortes et se souderait au chemin de Lunel à Arles en des points à déterminer par l'administration. Le comité a pensé, en outre, qu'il y avait lieu de déclarer d'utilité publique et de concéder sans subvention à la compagnie de la Méditerranée, la section du Caylar à la ligne de Montpellier à Nîmes.

Moyennant l'établissement aux abords d'Aymargues d'une courbe de raccordement dirigée vers Lunel, on donne une satisfaction suffisante aux observations du conseil général de l'Hérault.

Quant au chemin de fer du Caylar à la ligne de Montpellier à Nîmes, près de Saint-Cézaire, son utilité ne paraît pas contestable. Il traverse un riche vignoble qui ne fournit pas moins de 480 000 hectolitres par an. L'exécution de cette ligne ne porte aucun préjudice aux intérêts de la ville de Lunel; elle est vivement réclamée par le conseil général du Gard, et la ville de Nîmes, qui

lui ont témoigné leur intérêt en votant une subvention de 200 000 fr.

La longueur est de 19 kilomètres, et la dépense évaluée à 3 700 000 fr., soit environ 200 000 fr. par kilomètre.

III. — *Chemin d'Aix à la ligne de Toulon à Nice, près Carnoules.*

Ce chemin a un double caractère au point de vue des intérêts locaux et sous le rapport militaire.

Au point de vue des intérêts locaux, il dessert à la fois les départements du Var et des Bouches-du-Rhône, au centre desquels il traverse des contrées riches et industrieuses, en offrant à leurs produits des débouchés nouveaux; il ouvre une route plus facile et plus courte pour se rendre à Nice, à Cannes, à Fréjus, à Draguignan. Au point de vue militaire, son utilité n'est pas douteuse. Son exécution est réclamée depuis longtemps par le ministre de la marine. Dans le cas d'une expédition maritime, la route actuelle de Marseille à Toulon serait bientôt encombrée, elle ne pourrait suffire au mouvement des troupes, des chevaux, de l'artillerie, des bagages et des approvisionnements. De plus, cette même route, qui borde la côte, se trouverait exposée du côté de la mer, tandis que le nouveau chemin, placé dans l'intérieur du pays et à l'abri de toute attaque, devient un auxiliaire précieux pour la marche des troupes et des convois, pour la circulation générale et la défense du territoire.

Cette ligne irait se joindre à Gardane avec le

chemin direct de Marseille à Aix concédé par la convention de 1863, et dont l'exécution était retardée jusqu'à l'adoption du tracé définitif de la ligne de Carnoules. La convention actuelle fait disparaître toute cause de retard. Le ministre des travaux publics et le directeur de la compagnie ont promis d'accélérer, autant qu'ils le pourront, l'achèvement de la ligne d'Aix à Marseille, si vivement désirée par les populations intéressées.

La longueur du chemin d'Aix à la ligne de Toulon près Carnoules est de 90 kilomètres, et la dépense évaluée à 29 millions de fr., soit 320 000 fr. par kilomètre. La subvention allouée pour la construction de ce chemin est de 19 millions de fr.

IV. — *Chemin de Thonon à Saint-Gingolph.*

Le chemin de Thonon à Saint-Gingolph est une fraction d'un chemin de fer composé de plusieurs tronçons, les uns en Suisse, les autres en Savoie, concédé par le gouvernement sarde à la compagnie d'Italie. Ce chemin, partant de Genève, devait suivre dans le Chablais (aujourd'hui l'arrondissement de Thonon) la rive gauche du lac Léman, en passant par Évian, Thonon et Saint-Gingolph; entrer ensuite dans le Valais et remonter la vallée du Rhône jusqu'au Simplon.

En 1860, après l'annexion de la Savoie, le Gouvernement dut examiner les mesures à prendre pour relier les nouveaux départements au réseau de l'Empire. On décréta d'utilité publique un chemin de fer qui, partant de la ligne de Lyon

à Genève, près de Collonges, rejoindrait à Thonon la ligne concédée à la compagnie du chemin de fer d'Italie. Ce chemin de fer, d'une longueur de 62 kilomètres, fut concédé à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, moyennant une subvention de 13 millions.

La compagnie d'Italie, qui avait d'abord réclamé la concession de cette ligne, y renonça et abandonna en outre ses prétentions sur la concession du chemin de fer du Chablais, de Thonon à Saint-Gingolph, frontière du Valais. Par suite de cette renonciation, un décret prononça, en 1864, l'annulation de la concession faite par la loi sarde, en 1857, de la ligne de jonction entre le canton de Genève et le chemin de fer du Valais; et la compagnie de la ligne d'Italie fut remboursée du cautionnement de 1 million de fr. affecté à la garantie de cette ligne.

Le chemin de fer de Thonon à Saint-Gingolph ne fait plus partie d'aucune concession; cependant les populations que devait traverser cette ligne, peuvent être considérées comme y ayant une espèce de droit acquis. Il s'agit d'ailleurs, en reliant Thonon, de compléter notre réseau, et de combler une lacune préjudiciable à nos rapports internationaux. Enfin, ce tronçon côtoie le lac de Genève, dessert la ville d'Évian, dont les eaux thermales sont très-fréquentées. Le Gouvernement a donc cru devoir le comprendre dans les nouvelles concessions faites à la compagnie de Lyon-Méditerranée.

La longueur de ce chemin est de 27 kilomètres; la dépense évaluée à 8 500 000 fr., soit environ 315 000 fr. par kilomètre.

V. — *Embranchement d'Albertville à la ligne du Rhône à la frontière d'Italie.*

Cet embranchement faisait partie de la ligne d'Ayton à Annecy et avait été concédé à la compagnie du Victor-Emmanuel, par la loi sarde, en 1857. Après l'annexion, le chemin de fer d'Annecy à Aix-les-Bains ayant été décrété, cette ligne n'avait plus d'intérêt, et la compagnie en a été exonérée en 1863. Mais les populations de la vallée de l'Isère, privées d'une communication qu'elles considéraient comme leur étant acquise, ont demandé, à titre de compensation, l'exécution d'un embranchement dirigé d'Albertville sur la ligne du Victor-Emmanuel près de Chamousset.

Albertville, comme centre commercial et agricole, est d'une véritable importance; la vallée haute de l'Isère, la vallée de Beaufort et celle de l'Arly y aboutissent, toutes trois abondantes en richesses minéralogiques. Deux routes impériales presque achevées, l'autre, celle du Flumet, en exécution, y amèneront du val d'Aoste et de la Haute-Italie, de la Haute-Savoie et de la Suisse, les bienfaits du commerce. Les bains de Moutiers, de Brides et de Salins se développent rapidement; tout ce mouvement se concentrera à Albertville.

Un avant-projet, soumis à l'enquête, s'est prononcé pour la rive droite de l'Isère, le directeur des fortifications y adhère, enfin le conseil général des ponts et chaussées partage cette opinion et a été d'avis de déclarer l'utilité publique, et de

décider que le chemin de fer se détacherait de la ligne de Chambéry, en un point à déterminer, près le viaduc de l'Isère, pour aboutir à ou près Albertville. C'est le projet concédé à la compagnie.

La longueur de la ligne est de 21 kilomètres et la dépense peut être évaluée à 5 700 000 fr, soit 270 000 fr. par kilomètre.

L'article 2 de la convention résume ainsi les subventions pour les trois dernières lignes :

Ligne de Carnoules à Aix. . . .	19 000 000 fr.
Ligne de Thonon à Saint-Gingolph.	5 800 000
Ligne d'Albertville à la ligne du Rhône à la frontière d'Italie. . .	3 600 000
Total.	28 400 000 fr.

Ces subventions, en moyenne de 210 000 fr. par kilomètre, représentent approximativement les dépenses de l'État, dans les conditions de la loi de 1842, et se justifient par la difficulté d'exécution des chemins projetés.

L'article 3 concède à titre éventuel les lignes suivantes :

CONCESSIONS ÉVENTUELLES.

I. — *Chemin de Vichy à Thiers.*

La ville de Thiers est le chef-lieu d'un arrondissement où l'industrie de la coutellerie a une importance très-considérable. Les chemins de fer

ayant détourné les grands courants qui faisaient sa prospérité, les houilles et les aciers ne lui arrivent plus que dans des conditions défavorables. La situation de cette ville est intéressante; elle sollicite le prolongement du tronçon de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy. On s'occupe de l'avant-projet de cet embranchement; il est permis d'espérer que la dépense des 31 kilomètres à construire, s'élèvera, pour la plate-forme, à 4 millions environ, et, pour la voie, les stations et le matériel roulant, à 3400 000 fr., soit 240 000 fr. par kilomètre, pour le total de la dépense.

II. — *Chemin de Thiers à Ambert.*

L'arrondissement d'Ambert éprouve des souffrances analogues et excite le même intérêt. Il possède des richesses forestières, des mines, des carrières de granit, de la chaux, des troupeaux renommés : tout cela reste improductif, faute de débouchés et par la cherté des transports résultant de l'absence de toute voie rapide de communication.

Cette contrée possède encore des papeteries; des fabriques d'étamines, de couvertures, de toiles; des féculeries, des ateliers de moulinage pour la soie; mais toutes ces industries déclinent et ne peuvent soutenir la concurrence; un chemin de fer seul pourrait les maintenir et les développer.

Le prolongement de Thiers à Ambert relierait à la fois cette importante région avec Clermont, son chef-lieu; avec Paris, par Vichy, et enfin avec Saint-Étienne et Lyon, par Thiers et Montbrison.

Il résulte des études que l'on fait en ce moment que le chemin de Thiers à Ambert partirait de la station du Pont-de-Dore, sur la ligne de Montbrison, et suivrait la vallée de la Dore; il aurait 42 kilomètres. Les courbes minima de 200 mètres de rayon semblent commandées par la configuration du sol, et il est permis d'espérer que la pente ne dépassera pas 10 millimètres par mètre.

La dépense est évaluée, pour la plate-forme, à 10 millions de fr., et, pour la voie, les stations et le matériel roulant, à 5 400 000 fr., soit 310 000 fr. par kilomètre pour la dépense totale.

III, IV. — *Chemin d'Annemasse à Annecy; — D'Annemasse à la frontière suisse.*

Cette ligne relierait les arrondissements de Thonon, Saint-Julien et Bonneville à leur chef-lieu; elle rattacherait les vallées de la Dranse et de l'Arve à celles du Rhône et de l'Isère, et réunirait ensemble les parties les plus importantes de la Savoie; elle rendrait inutile l'établissement du chemin d'Annemasse à Collonges.

En effet, ce n'est plus vers Genève que devrait se diriger la branche qui doit rattacher la ligne d'Annecy à Thonon, à celle de Lyon à Genève, et desservir la ville de Saint-Julien. Mais l'établissement de cet embranchement ne saurait être décrété sans un accord préalable avec le gouvernement fédéral, sans une enquête régulière et une délibération du conseil général de la Haute-Savoie. C'est sous cette double condition, que devra être accomplie dans le délai de deux ans, stipulé par le projet, la substitution éventuelle, à la section

d'Annemasse à Collonges, d'un chemin dirigé d'Annemasse à Annecy, avec embranchement sur la frontière suisse. Les dépenses sont évaluées, pour le chemin, à 14 millions, et pour l'embranchement à 1 500 000 fr.

ART. 4. — Les dépenses des concessions éventuelles s'élèvent :

Pour le chemin de Vichy à Thiers, à.	4 000 000 fr.
— de Thiers à Ambert, à. . . .	10 000 000
— d'Annemasse à Annecy, à . .	14 000 000
— d'Annemasse à la frontière, à.	1 500 000
Total. . .	29 500 000 fr.

Après avoir réglementé les engagements de l'État relatifs à l'exécution de la loi de 1842, et les obligations corrélatives de la compagnie pour la part qui lui incombe, l'article 4 de la convention peut se résumer ainsi :

La compagnie s'engage, en outre, à faire l'avance de la somme à laquelle sont évaluées les dépenses à la charge de l'État, sauf à en être remboursée en annuités, suivant les formes déterminées par l'article 2 de la convention de 1863, et reproduites par l'article 2 de la nouvelle convention.

Ce système, déjà appliqué à plusieurs compagnies, assure la prompte exécution des travaux qui incombent à l'État.

L'article 6 règle définitivement la situation de la ligne de Bességes à Alais, concédée primitivement à MM. Devau de Robiac, Varin d'Ainvelle,

et Émile Silhol, et cédée, en 1865, à la compagnie de la Méditerranée.

L'article 7 a pour objet de pourvoir aux engagements résultant de la convention du 7 février 1868, entre les gouvernements français et italien, relativement au percement du tunnel des Alpes. Il a été stipulé que le Gouvernement français payerait, au lieu des intérêts, le capital même dépensé pour son compte, au fur et à mesure de l'accomplissement des travaux, et moyennant l'abandon par le gouvernement italien d'une somme de 900 000 fr. sur le montant des primes auxquelles il pourrait avoir droit, pour anticipation du délai assigné à la durée des travaux.

En raison de cette obligation, le Trésor doit, au 15 juillet 1868, la somme de 7 millions, et chaque année, à la même époque, il devrait payer 3600 fr. par chaque mètre de galerie exécuté.

La compagnie consent à faire les avances des sommes ainsi dues, sauf à les ajouter aux dépenses complémentaires à faire sur la ligne de Culoz à la frontière d'Italie (ancien Victor-Emmanuel), et de les rembourser par des annuités qui n'imposeront à l'État qu'une charge annuelle, compensée par les produits du prompt achèvement du tunnel des Alpes.

L'article 8 établit une nouvelle répartition des lignes accordées à la compagnie. Cette modification a pour effet de transporter à l'ancien réseau un ensemble de lignes au nombre de dix, dont la longueur totale est de 1564 kilomètres, et dont

l'évaluation s'élève aujourd'hui à 825 600 000 fr., savoir :

DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEUR	ÉVALUATION
	kilom.	francs.
Paris à Lyon, par Saint-Étienne, d'une part, et par Tarare, d'autre part. (Réseau du Bourbonnais).	689	568 500 000
Chagny à Nevers et Moulins. . . .	279	78 800 000
Santenay à Étang.	58	14 000 000
Mouchard aux Verrières et à Jougne.	89	34 200 000
Montbéliard à Delle et Audincourt.	26	7 000 000
Embranchement de Champagnole.	14	3 500 000
Ligne du Dauphiné.	257	99 200 000
Grenoble à Montmélian. . . .	50	7 000 000
Annecy à Aix.	40	6 400 000
Thonon à Collonges.	62	7 000 000
TOTAUX.	1 564	825 600 000

La longueur de l'ancien réseau, qui était de 2587 kilomètres, se trouve ainsi portée à 4151 kilomètres. Nous renvoyons au texte de la convention pour la composition de l'ancien et du nouveau réseau, telle qu'elle se trouve aujourd'hui. Par suite de cette modification, elle comprend, dans les mêmes réseaux, les deux routes de Paris à Lyon, elle réunit en outre les lignes à leurs réseaux géographiques. La plupart de ces lignes ne couvrent pas les dépenses de premier établissement. L'intérêt de 4,65 pour 100, garanti sur un capital de 825 600 000 fr., s'élève à 38 390 400 fr. C'est une somme très-considérable qui disparaît du revenu garanti par l'État, il en résulte encore que la longueur des lignes du nouveau réseau se trouve ramenée à 1643 kilomètres.

L'article 9 détermine le chiffre maximum du capital sur lequel doit porter la garantie d'intérêt attribuée par l'État à la compagnie.

Déduction faite, sur le maximum fixé par la convention de 1863, de la valeur des lignes qui passent dans l'ancien réseau, aux termes de l'article 8 précédent, ce capital reste à 578 millions.

Mais la compagnie réclame une augmentation de 43 200 000 fr. Cette augmentation, portant exclusivement sur les lignes du Grand-Central, a pour cause les insuffisances de produits qui ont dû être portées aux frais de premier établissement. Il faut encore joindre au capital de garantie l'évaluation des dépenses pour les lignes de Vichy à Thiers et de Thiers à Ambert, soit 8 800 000 fr.; ce qui porte ce capital à 630 millions, chiffre qui pourra être augmenté, dans un délai de dix ans, de 7 millions pour dépenses complémentaires préalablement approuvées par décrets. Le capital sera donc limité, dans tous les cas, à 637 millions.

L'article 10 prolonge à dix ans, au lieu de cinq, le délai dans lequel seront arrêtés tous les divers comptes de chacune des lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau.

L'article 11 a pour objet de mettre un terme à des difficultés d'interprétations soulevées dans le sein des commissions chargées de vérifier les comptes de premier établissement.

L'article 12 a pour objet de déterminer le chiffre du revenu net kilométrique au delà duquel les produits de l'ancien réseau doivent concourir

avec ceux du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Cette clause a une véritable importance, bien que la compagnie de la Méditerranée n'ait pas encore fait appel à la garantie, et qu'on puisse espérer qu'elle n'y aura jamais recours.

En 1863, le capital de premier établissement de l'ancien réseau avait été fixé à 1 milliard 15 millions; les lignes détachées aujourd'hui du nouveau réseau avaient alors une valeur de 677 millions. D'après ces bases, le capital de l'ancien réseau se trouverait porté à 1 milliard 692 millions. La compagnie établit que les dépenses réalisées et que les dépenses restant à faire excèdent de 309 millions les prévisions qui ont servi de base aux précédentes conventions. Ce chiffre n'a été accepté qu'après avoir été soumis à une commission composée de trois inspecteurs généraux des ponts et chaussées, qui l'ont jugé exact et admis dans un rapport du 25 mai 1867.

L'évaluation de l'ancien réseau se trouve donc porté à 2 001 500 000 fr. Ce chiffre doit s'augmenter des dépenses que la convention actuelle met à la charge de la compagnie pour les chemins du Caylar à Saint-Cézaire, d'Aix à Carnoules, de Thonon à Saint-Gingolph, et d'Albertville à la ligne de Chambéry.

La dépense de ces lignes pour la compagnie est de 18 500 000 fr. L'ancien réseau se trouve ainsi porté à 2 milliards 20 millions de fr., et sa longueur à 4308 kilomètres. D'un autre côté, le montant total du nouveau réseau vient d'être fixé à 630 millions.

Le maximum du dividende attribué aux actions par les conventions de 1859 et de 1863 était de

47 fr. D'après ces bases, il est facile de calculer le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau :

Ancien réseau, 800 000 actions représentant un capital de 345 millions, à 47 fr.	37 660 000 fr.
Capital de 1 milliard, réalisé en obligations et représentant une charge effective de.	54 950 000
Capital complémentaire de 675 millions à 5,75 pour 100. .	38 812 500
Nouveau réseau, 630 millions à 1,10 pour 100.	6 930 000
Total. . . .	138 292 500 fr.

soit, pour 4308 kilomètres, 32 100 fr. par kilomètre, sauf l'augmentation éventuelle de dépenses provenant de la substitution de la ligne d'Annemasse à Annecy à celle de Thonon à Collonges.

L'article 13 a pour objet de modifier les conditions du partage des bénéfices entre l'État et la compagnie : ces conditions varient, dans le même réseau, selon les concessions. La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est la seule qui soit soumise à ces dispositions diverses et d'une application difficile, car elles semblent exiger pour chaque ligne la recherche du taux des obligations dont le produit a été employé à sa construction. Pour remédier à ces inconvénients, les conventions passées en 1859 avec toutes les autres compagnies avaient stipulé que le nouveau réseau aurait droit à un prélèvement de 6 pour 100 pour intérêt et amortissement du capital de premier établissement.

Cette disposition a été adoptée, en 1863, pour

les lignes concédées à cette époque, à la Méditerranée. Le Gouvernement, d'après les évaluations de la compagnie et les études qu'il a faites de la question, a cru devoir arrêter avec la compagnie de la Méditerranée, par l'article 13 de la convention nouvelle, que, lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois 8 pour 100 du capital dépensé pour la construction de l'ancien réseau, et un intérêt de 6 pour 100 du capital dépensé soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

Cette clause aura pour effet d'élever de 3 millions de fr. la limite au delà de laquelle pourrait s'appliquer, s'il y a lieu, le partage des bénéfices; mais elle est équitable, puisqu'elle ne fait que placer la compagnie de la Méditerranée dans la même situation que toutes les autres compagnies. Et puis l'État ne trouve-t-il pas une compensation suffisante dans le concours que lui prête cette puissante et active compagnie, en prenant à sa charge près de 40 millions de l'intérêt garanti, et en faisant pénétrer à travers les régions montagneuses de l'Auvergne, du Dauphiné, des Alpes, de la Savoie et de la Suisse, les voies de fer, qui y portent, avec les produits de l'industrie, les progrès de la civilisation, et qui, par ces communications rapides, rapprochant les Français du Midi des Français du Nord, rehaussent partout le sentiment de notre nationalité ?

Telles sont, messieurs les Sénateurs, les clauses de la convention soumise à votre examen.

Leur but est l'exécution de nouvelles lignes importantes et réclamées par les populations.

Les stipulations nous paraissent équitables pour l'État et pour la compagnie.

Votre commission vous propose donc de déclarer :

1° Qu'il n'y a pas lieu de renvoyer la loi à une seconde délibération ;

2° Que le Sénat ne s'oppose pas à sa promulgation.

M. LE PRÉSIDENT. Je donne acte du dépôt du rapport, qui sera imprimé et distribué.

Je propose au Sénat de fixer la discussion à vendredi (*Assentiment*).

La discussion sera mise à l'ordre du jour de vendredi 10 courant.

L'ordre du jour appelle le rapport sur la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est.

M. Le Verrier a la parole.

M. LE VERRIER, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

La concession dont nous devons entretenir le Sénat aujourd'hui fait partie du nouveau réseau de chemins proposé par le Gouvernement, et qui tient compte des besoins les plus pressants des diverses parties du territoire de l'Empire. A l'occasion de la première des conventions, celle

qui concerne la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, le Sénat a pris connaissance de l'ensemble des projets et a pu en apprécier l'esprit. Nous nous bornons donc aujourd'hui à l'examen des conditions spéciales au traité passé avec la compagnie des chemins de l'Est.

Trois lignes ou portions de lignes nouvelles sont concédées, savoir :

De Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse;

De la Varenne à Boissy-Saint-Léger;

De Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert.

La première de ces lignes, celle de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse, répond à des intérêts nombreux et divers.

La chaîne des Vosges sépare l'Alsace de la Lorraine et limite le bassin du Rhin sur le territoire français. Deux voies de fer seulement, celle de Thionville à Niederbronn, actuellement en voie de construction, et celle de Paris à Strasbourg, réunissent ses deux versants. A l'extrémité sud de la chaine, le chemin de fer de Paris à Mulhouse passe au col de Valdieu, que l'on peut considérer comme le point de soudure des Vosges et du Jura. Mais entre Valdieu et Saverne, sur 150 kilomètres de développement, la chaine des Vosges n'est traversée par aucune ligne de fer, et les communications directes entre la Lorraine et l'Alsace ne se font que par des routes ordinaires à fortes déclivités et franchissant des cols très-élevés.

Il résulte de cet état de choses, pour des contrées importantes par l'agriculture, le commerce et l'industrie, une infériorité relative qui a pro-

voqué de nombreuses réclamations de la part des localités intéressées.

Mais cette question, dont le but est si bien défini, présente dans l'application des difficultés graves soulevées par la multiplicité même des intérêts à desservir. Des tracés nombreux sont mis en présence et réclamés avec une insistance égale.

Un premier examen, déjà très-approfondi, limite la question entre les divers tracés partant de Remiremont et aboutissant à Colmar ou à Mulhouse. Mais en présence de la gravité des intérêts engagés, et alors qu'il s'agit d'une ligne dont le tracé présente, au point de vue militaire, une si grande importance, cette première instruction n'a pas paru fournir des éléments suffisants de solution. En conséquence, l'article 2 du projet de convention se borne à concéder le nouveau chemin à titre éventuel, sous la dénomination générale de chemin de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse.

La portion de ligne de la Varenne à Boissy-Saint-Léger, et de Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert, prolongerait à travers les départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne le réseau des environs de Paris et comblerait une lacune.

La ligne des Vosges fera partie du nouveau réseau. Les travaux de terrassement et ouvrages d'art seront exécutés par l'État et livrés à la compagnie dans les conditions de la loi de 1842. Toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation, y compris la construction des bâtiments des stations, restent à la charge de la compagnie et seront faites par elle.

En considération de ces travaux, la somme de 865 millions, représentant le maximum du capital garanti en vertu de l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, sera augmentée, dans le cas où la concession du chemin de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse serait rendue définitive, de 150 000 fr. pour chaque kilomètre de longueur dudit chemin.

Les deux portions de ligne de la Varenne à Boissy-Saint-Léger et de Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert sont classées dans l'ancien réseau; leur construction est estimée à 10 millions, déduction faite de la dépense qu'exigerait le raccordement du chemin de fer de Vincennes avec celui de Mulhouse, raccordement concédé par la convention du 10 novembre 18 6, et de l'exécution duquel la compagnie est exonérée par la convention actuelle.

En raison de ces travaux, le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau est porté de 29 000 à 29 100 fr., à partir du 1er janvier 1868.

Votre commission fait remarquer que l'article 10 eût sans doute pu être rédigé autrement. Le nouveau revenu kilométrique est en effet calculé en tenant compte de la construction de la section de Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert, quoique cette section ne soit concédée qu'à titre éventuel; mais MM. les commissaires du Gouvernement nous ont donné l'assurance que la concession allait être rendue définitive. Si, par des circonstances qu'on ne peut prévoir, la concession n'était pas ratifiée, une mesure devrait intervenir pour réduire de 54 fr. le revenu kilométrique réglé par la présente loi.

Sous cette réserve, votre commission a l'honneur de proposer au Sénat :

1° De dire qu'il n'y a pas lieu de renvoyer la loi à une seconde délibération ;

2° De décider qu'il n'y a point lieu de s'opposer à sa promulgation.

Le Sénat passe immédiatement à la délibération.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE lit le texte de la loi, insérée au procès-verbal du 23 juin.

Il est procédé au vote sur le renvoi à une nouvelle délibération du Corps législatif, et le Sénat déclare qu'elle ne sera pas renvoyée.

Le scrutin est ensuite ouvert sur la promulgation, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants.	79
Bulletins blancs.	79

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le général de La Ruë, pour son rapport sur la loi relative à un appel de 100 000 hommes sur la classe de 1868.

M. le général Allard, président de section au Conseil d'État, est présent.

M. LE GÉNÉRAL COMTE DE LA RU¨, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

Il n'est pas nécessaire d'expliquer au Sénat pourquoi il est appelé dans la même session à sanc-

tionner de son vote deux lois de contingent pour les armées de terre et de mer : celle de l'appel de la classe de 1867 pour 1868, retardée en vue de permettre l'application de la loi nouvelle du recrutement, et celle actuelle comme mesure annuelle et normale devant recevoir son effet en 1869.

Il serait également sans utilité et sans intérêt, à propos de cette loi du contingent, de rentrer dans le détail des principes et des bases sur lesquels repose et d'après lesquels se divise notre organisation militaire : armée active et réserve. Ces deux parties n'en font qu'une et constituent, avec la garde nationale mobile derrière elles, l'armée française ne formant qu'un tout homogène uni par les mêmes principes d'organisation et dans un même sentiment d'honneur national pour le maintien de l'ordre à l'intérieur et pour la défense du pays.

En vue de ce grand but, qui doit sans cesse être présent aux yeux de tous les soldats, il convient de ne pas admettre ces appellations d'armée de la paix et d'armée de la guerre, distinction plus subtile que vraie, pouvant créer des catégories embarrassantes et fausser les idées des hommes appelés à l'honneur de faire partie de l'armée.

Sans s'arrêter à des éventualités de guerre possible, mais improbable, et ne considérant que l'état actuel de l'Europe, votre commission est restée convaincue que le chiffre de 800 000 hommes, indiqué par le Gouvernement lors de la discussion de la loi du 1er février 1868 comme l'effectif nécessaire de l'armée active, devait être maintenu, et avoir pour conséquence la fixation

du contingent de 1869 à 100 000 hommes, à peine suffisant pour l'entretenir à cet effectif.

Il convient d'ajouter que dans tous les départements, malgré bien des suggestions contraires, les populations mieux éclairées ont sainement apprécié que les charges du contingent seraient moins lourdes sous l'empire de la loi nouvelle de recrutement, et les trois épreuves qu'elle a déjà subies: formation de la garde nationale mobile, tirage de la classe de 1867, et révision du contingent de la même classe, se sont accomplis avec un ordre et un entrain que tous les rapports sont unanimes à constater. Toutes les appréhensions se sont calmées devant les dispositions si bienveillantes d'application de la loi. Mais le pays a pris acte des paroles prononcées ici, il y a quelques mois, par le ministre de la guerre, paroles récemment affirmées encore dans une autre enceinte, et donnant l'espérance que la durée de cinq ans de présence au corps sera le plus habituellement réduite à quatre ans et deux mois par un ajournement dans l'appel de la classe et une anticipation sur l'époque de sa libération, et même à trois ans par la déduction à faire de deux congés de sept mois que le Gouvernement serait dans l'intention d'accorder aux hommes sous les drapeaux.

En présence de mesures aussi libérales, mais qui ne seront peut-être pas sans danger pour la conservation de l'esprit militaire et pour la forte organisation des cadres, il ne peut échapper à la longue expérience pratique des membres de cette assemblée qu'il importe plus que jamais de se préoccuper du bon recrutement et de la solidité de nos cadres, surtout dans les armes spéciales. Il

est donc à désirer que des dispositions soient régulièrement et légalement prises pour assurer aux sous-officiers rengagés et n'arrivant pas à l'épaulette, des emplois d'une assimilation correspondante dans les services civils, moyen si fructueusement employé par d'autres puissances pour la bonne constitution de leurs cadres militaires et même des cadres des administrations civiles. Le ministre de la guerre, qui a attaché si habilement son nom à nos grandes et solides institutions militaires renouvelées cette année, voudra compléter son œuvre par quelques mesures capitales à cet égard.

Il voudra aussi assurer à la portion du contingent fourni par le remplacement des résultats exempts des inconvénients et des abus antérieurement signalés.

Il est un dernier point qui a paru devoir être mentionné, et qui concerne la réserve faite dans le rapport présenté le 20 mars dernier au Sénat sur le contingent de 1867, touchant l'application aux engagés volontaires et aux remplaçants de la disposition de l'article de la loi du 1er février 1868, qui fixe à 1 mètre 55 cent. le minimum de la taille

Cette réserve était ainsi formulée : « L'abaissement de taille relatif aux engagés volontaires et aux remplaçants se trouvant introduit d'une manière incidente dans l'article 4 de la loi du contingent ne doit pas créer un précédent pour l'avenir à l'égard d'une disposition ressortant essentiellement d'une loi organique. » Mais sur la question posée au sein de la commission du Corps législatif, si cette disposition devait être considérée comme spécialement applicable à la classe de 1867 ou admise comme un principe, le mi-

nistre de la guerre n'a pas hésité à déclarer que le Gouvernement optait pour cette dernière solution engageant l'avenir.

Telles sont les diverses considérations que votre commission a cru devoir vous soumettre en proposant au Sénat de déclarer qu'il n'y a pas lieu de renvoyer cette loi du contingent à un nouvel examen, et qu'en conséquence, il ne s'oppose pas à sa promulgation.

La délibération a lieu immédiatement.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE lit les articles de la loi, dont le texte a été inséré au procès-verbal du 30 juin.

M. LE VICOMTE DE BARRAL. Je ne viens pas défendre une loi qui n'a pas besoin d'être défendue, mais j'ai pensé qu'il me serait permis de saisir cette circonstance pour soumettre très-sommairement au Sénat quelques considérations qui s'adressent bien moins à notre législation militaire qu'à sa réglementation.

Voyons d'abord comment s'applique la loi sur le recrutement.

On sait qu'après les opérations du tirage et de la révision, les conscrits déclarés aptes au service sont classés par catégories ; que les plus grands, les mieux constitués, sont pris pour la cavalerie et les armes spéciales ; le reste pour l'infanterie. Il y aurait lieu, suivant moi, à procéder en sens inverse, par ce très-sérieux motif que les plus rudes fatigues du soldat sont dévolues au fantassin, ne fût-ce qu'en raison de sa charge (44 kilogrammes).

On a prétendu que le cavalier devait être d'une taille plus élevée, parce que autrement il ne parviendrait qu'avec difficulté à se mettre en selle à l'aide de l'étrier ; comme s'il n'était par reconnu que les plus petits soldats sont généralement plus agiles que les grands.

Ce n'est pas tout encore. On consulte d'ordinaire fort peu le précédent genre de vie du conscrit pour déterminer l'arme à laquelle il appartiendra, et tel homme qui, depuis son enfance, a soigné des chevaux se trouve encadré dans un régiment d'infanterie, tandis que tel autre qui a toujours vécu dans un atelier peut être déclaré propre au service de la cavalerie, uniquement parce qu'il paraît posséder les qualités physiques exigées pour cette arme. N'en doit-il pas résulter du dégoût pour tous les deux ? Ils seront bons soldats l'un et l'autre, je n'en doute nullement, mais je maintiens qu'ils se plieraient bien plus aisément aux exigences du métier, si leurs antécédents étaient pris davantage en considération.

Je voudrais donc que les hommes du contingent eussent le choix de l'arme à laquelle ils voudraient appartenir, pourvu bien entendu que cette option fût compatible avec les nécessités numériques des corps.

Ne serait-il pas aussi à désirer que la taille des officiers fût proportionnée à celle de leurs soldats, et qu'ils fussent pourvus d'une arme défensive?

Des critiques ont été dirigées dans une autre enceinte contre la variété de nos costumes militaires. S'il était vrai, comme cela s'est dit, que le Gouvernement eût l'intention de les simplifier jusqu'à réduire leur nombre à deux, je le trouve-

rais regrettable, car on ne peut se dissimuler l'influence de l'uniforme : celui qui le porte en est fier, comme le prouvent certains corps d'élite admirés à bon droit.

S'il m'était permis de donner ici mon avis sur la suppression des compagnies d'élite, je dirais qu'il y avait là une force morale qu'on a diminuée en l'éparpillant. Je ne nie pas que les compagnies du centre ne soient devenues plus solides par le fait de cette adjonction, mais il me semble qu'en thèse générale il n'y a pas compensation. Le regret que j'exprime ne va pas cependant jusqu'à désirer qu'on en revienne aux errements du premier Empire, où l'on vit tant de régiments décapités pour la formation des grenadiers Oudinot et de la *brigade infernale*.

Ainsi que ses apologistes, l'abolition des musiques de cavalerie a aussi ses détracteurs. Le but était très-louable sans doute, puisqu'il s'agissait d'utiliser pour le service effectif les 2500 chevaux que montaient les musiciens. Mais n'y aurait-il pas moyen de reconstituer ces musiques sans que la force numérique des escadrons en fût amoindrie? Il suffirait, je pense, pour cela, de n'admettre dans les musiques que des cavaliers de bonne volonté, de leur donner pour chef un artiste civil non gradé, avec un sous-chef militaire ayant rang de maréchal-des-logis, et de les assimiler aux trompettes, à cela près qu'en garnison ils seraient exemptés de service, mais non pas de panser leurs chevaux. En campagne, les musiciens ne seraient pas des *non-valeurs ;* ce serait un peloton de plus, qui pourrait être utilisé en tirailleurs, ou autrement. Je sais très-bien qu'au point

de vue de l'art ces musiciens n'égaleraient pas leurs devanciers, mais ils n'en feraient pas moins bonne figure à la tête des régiments, soit pour distraire le soldat, soit pour charmer les habitants des villes de garnison

Je termine ces considérations très-sommaires par une idée, futile en apparence, et qui cependant ne laisse pas, selon moi, que d'avoir son intérêt. Les suisses de nos églises sont revêtus des insignes de chefs de bataillon, voire même de colonel. C'est un abus que je signale et contre lequel je proteste.

Il ne me reste plus, avant de voter sur la loi, qu'à remercier le Sénat de sa bienveillante attention.

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande plus la parole?.... Je mets aux voix la question de savoir si la loi sera renvoyée à une nouvelle délibération du Corps législatif.

Le Sénat décide que la loi ne sera pas renvoyée.

Il est ensuite procédé au scrutin sur la promulgation, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants	83
Bulletins blancs.	83

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le comte de Salignac-Fénelon pour son rapport sur deux lois relatives : 1° à un emprunt et à une imposition

par la ville de Bayonne ; 2° à l'établissement d'une surtaxe à l'octroi de la même ville.

M. L'Hôpital, conseiller d'État, commissaire du Gouvernement, est présent.

M. LE COMTE DE SALIGNAC-FÉNELON, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

J'ai l'honneur de vous présenter, au nom de la commission, nommée le 3 de ce mois, le rapport sur un projet de loi qui concerne la ville de Bayonne.

Ce projet, déjà accepté par le Corps législatif, autorise cette ville à un emprunt de 1 million, ainsi qu'aux impositions extraordinaires nécessaires pour le rembourser, et il annule simultanément un autre emprunt et d'autres impositions, que la loi du 14 juillet 1860 avait créés.

Ce dernier emprunt était de 150 000 fr.; il devait servir à la construction d'un collége municipal d'externes, et on avait créé, pour en payer les intérêts et l'amortissement, une surtaxe d'octroi sur le vin, et la perception d'un certain nombre de centimes additionnels.

Mais, depuis 1866, le conseil municipal de Bayonne s'est décidé à ne pas le contracter, et il a constaté l'opportunité d'adopter un système plus vaste de constructions, de percement de rues, etc.

Ces travaux, plus considérables, ont parcouru la série régulière des contrôles administratifs et ont été reconnus d'utilité publique.

Il s'agit de construire et de meubler un collége secondaire spécial, sur une plus vaste échelle ; de

créer des voies qui relient les ponts sur la Nive et sur l'Adour à des routes qui ne communiquent point encore avec eux; de bâtir une école primaire, un asile, un abattoir; de percer ou d'élargir plusieurs rues, etc.

Pour satisfaire à ces diverses dépenses, on propose de prélever 5 centimes additionnels pendant huit ans ; de proroger, pour ce même délai, l'octroi actuel, qui expire à la fin de 1868, et d'établir une surtaxe de 1 fr. sur l'hectolitre de vin, surtaxe qui fait l'objet d'un projet de loi spécial, qui va vous être présenté.

Le montant de ces perceptions, qui sera de 51 000 fr., suffira pour solder les intérêts du nouvel emprunt jusqu'à la fin de 1876, et, comme la commune de Bayonne a un excédant de recettes ordinaires qui est engagé aujourd'hui, mais qui deviendra libre alors, cet excédant permettra de couvrir, à partir de cette dernière date, l'intérêt et l'amortissement échelonné sur quinze ans.

La ville de Bayonne justifie donc de toutes les ressources nécessaires, et les 5 centimes additionnels qui, ajoutés aux 8 qu'elle paye déjà, forment un total de 13 centimes à percevoir jusqu'à la fin de 1876, ne constitue pas une charge trop onéreuse pour ses finances.

La loi proposée n'étant ni contraire à la Constitution, ni de nature à conseiller un renvoi à une deuxième délibération du Corps législatif, la commission a l'honneur de proposer au Sénat de déclarer qu'il ne s'oppose point à sa promulgation.

La commission que vous avez nommée, le 3 de ce mois, m'a également chargé de l'honneur de

vous exposer un projet de loi qui se rattache à celui dont je viens de faire le rapport, et qui, en autorisant la ville de Bayonne à un emprunt de 1 million, classe parmi les recettes qui devront le rembourser le produit d'une surtaxe d'octroi de 1 fr. par hectolitre sur le vin.

Jointe aux 13 000 fr. que rapportera une imposition de 5 centimes additionnels, cette surtaxe, qui sera d'un revenu de 38 000 fr. environ, permettra de payer les intérêts de cet emprunt jusqu'à la fin de 1876, et, à partir de ce terme, la ville rentrera dans la libre disposition d'une recette ordinaire de plus de 100 000 fr., qui lui rendra facile de faire face dès lors aux intérêts et à l'amortissement de la dette qu'elle va contracter.

La loi qui autorise cette surtaxe, et que le Corps législatif a votée, n'exigeant pas le renvoi à une seconde délibération de celui-ci, et n'offrant d'ailleurs rien de contraire à la Constitution, la commission a l'honneur de proposer au Sénat de déclarer qu'il ne s'oppose point à sa promulgation.

La délibération est ouverte.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture des deux lois, qui ont été insérées au procès-verbal du 30 juin.

Personne ne demandant la parole, le Sénat est consulté sur le renvoi à une nouvelle délibération du Corps législatif, et décide que les lois ne seront pas renvoyées.

Le scrutin est ensuite ouvert sur la promulga-

tion, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants	77
Bulletins blancs	77

En conséquence, le Sénat ne s'oppose à la promulgation des deux lois.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE communique au Sénat une dépêche, en date de ce jour, par laquelle S. Ex. le ministre d'État transmet à S. Ex. le Président du Sénat cinq projets de lois adoptés par le Corps législatif dans les séances des 3 et 4 juillet, et relatifs :

1° A un emprunt et à une imposition par la ville d'Armentières (Nord);

2° A la prorogation et à l'établissement de surtaxes aux octrois des communes d'Irvillac, de Rumengol (Finistère) et de Haubourdin (Nord);

3° A la création, dans l'arrondissement de Trévoux (Ain), d'un canton dont le chef-lieu est fixé à Villars.

LOI

TENDANT *à autoriser la ville d'Armentières (Nord) à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

ARTICLE PREMIER.

La ville d'Armentières (Nord) est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas 5 pour 100, une somme de huit cent cinquante mille deux cent quarante-sept francs (850 247 fr.), remboursable en trente années, à partir de 1868,

pour le payement de diverses dépenses énumérées dans la délibération municipale du 18 juin 1867, notamment l'établissement d'un abattoir et d'un cimetière.

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations ou de la société du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

En cas de réalisation de l'emprunt auprès de la société du Crédit foncier, la commission accordée à cet établissement par l'article 4 de la loi du 6 juillet 1860 pourra être ajoutée aux taux d'intérêt ci-dessus fixé, jusqu'à concurrence de quarante-cinq centimes (0 fr. 45 cent.) pour cent francs par an.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré, seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

ART. 2.

La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant neuf ans, à partir de 1872, cinq centimes (0 fr. 05 cent.) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de quarante-cinq mille francs (45 000 fr.) environ.

Le montant de cette imposition servira à rembourser l'emprunt en capital et intérêts, concurremment avec des prélèvements sur les revenus

ordinaires et avec le produit de taxes d'abattage et de terrains à aliéner.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. le comte Treilhard et Migneret.

LOI

AUTORISANT *la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune d'Irvillac (Finistère).*

ARTICLE UNIQUE.

La surtaxe de six francs (6 fr.), établie à l'octroi de la commune d'Irvillac, département du Finistère, par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits en cercles, eaux-de-vie et esprits en bouteilles, liqueurs et fruits à l'eau-de vie, continuera d'être perçue jusqu'au 1er janvier 1874.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement chargés de soutenir la discussion, sont MM. Bataille et le baron Quinette.

LOI

AUTORISANT *la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Rumengol (Finistère).*

ARTICLE UNIQUE.

La surtaxe de vingt et un francs (21 fr.) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits en cercles, eaux-de-vie et esprits en bouteilles, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, établie à l'octroi de la commune de Rumengol

(Finistère) continuera d'être perçue audit octroi jusqu'au 1er janvier 1874.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Bataille et du Berthier.

LOI

RELATIVE *à l'établissement de surtaxes à l'octroi de Haubourdin (Nord).*

ARTICLE UNIQUE.

A partir du 1er janvier 1869, et jusqu'au 31 décembre 1874 inclusivement, les surtaxes ci-après déterminées seront perçues à l'octroi de Haubourdin, département du Nord, savoir :

Trois francs cinquante centimes (3 fr. 50 cent.) par hectolitre de vins en cercles et en bouteilles.

Cinq francs (5 fr.) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits en cercles, eaux-de-vie et esprits en bouteilles, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie.

Ces surimpositions sont indépendantes du droit principal de un franc vingt centimes (1 fr. 20 cent.) fixé par le tarif pour les vins et de quatre francs (4 fr.) afférent à l'alcool.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Goupil et du Berthier.

LOI

PORTANT *création dans l'arrondissement de Trévoux (Ain) d'un nouveau canton dont le chef-lieu serait fixé à Villars.*

ARTICLE UNIQUE.

Il est créé, dans l'arrondissement de Trévoux

(Ain), un nouveau canton composé : 1° des communes de Saint-Germain, Saint-Paul-de-Varase, Marlieux, distraites du canton de Chalamont; 2° des communes de Bouligneux, La Peyrouse, Monthieux et Villars, distraites du canton de Saint-Trivier; 3° de la commune de la Chapelle-du-Chatelard, distraite du canton de Châtillon-sur-Chalaronne; et 4° de la commune de Birieux, distraite du canton de Meximieux.

Le chef-lieu de ce nouveau canton est fixé à Villars.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. de Vallée et Lenormant.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de confier à une seule commission l'examen des cinq lois qui viennent de lui être transmises (*Adhésion*).

Le Sénat se réunira dans ses bureaux vendredi, avant la séance, pour nommer cette commission.

MM. Gaudin et L'Hôpital, conseillers d'État, siégent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle les rapports de pétitions.

La parole est à M. le marquis de La Grange.

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE, *rapporteur*.

(N° 643). Messieurs les Sénateurs, le sieur Guérard, de Paris, demande :

1° Que les commerçants en vins soient astreints

à se servir de fûts ayant une capacite fixée suivant les crûs, et en harmonie avec le système métrique;

2° Que des vérificateurs s'assurent en outre de la contenance de ces fûts.

Il existe un grand nombre d'abus dans les mesures locales pour les vins :

La barrique bordelaise, de 228 litres autrefois, est cotée encore ainsi. Réduite dans la pratique à 225 litres et livrée pour telle, le commerce s'est aperçu qu'il payait les droits sur ce qui ne lui était pas livré; il a réclamé à la régie, qui n'exige plus aujourd'hui de droits que pour 223 litres. Mais en réalité les fûts ne contiennent maintenant, grâce à l'art du tonnelier, que 220 litres. Quelques propriétaires plus avancés les font payer encore pour 228 litres.

Dans le Cher, le fût est supposé de 250 litres, mais, au dépotage, il ne donne guère que 243 ou même 240 litres.

En basse Bourgogne, les feuillettes contenaient 140 litres : elles ne figurent plus dans les cotes du cours que pour 136 litres, qu'on ne trouve jamais, mais sur lesquels la régie perçoit des droits; de manière que le consommateur paye à la fois la marchandise qui ne lui est pas livrée, et des droits sur le déficit.

Les abus sont plus grands encore dans les petits vignobles où le vin se consomme sur place et où on ne fabrique pas de futailles. Le vin y est vendu futailles rendues, et ces futailles, qui se transmettent de père en fils, rebattues tous les ans aux vendanges, finissent, avec le temps, par subir une réduction considérable. La feuillette n'y contient guère que de 120 à 125 litres.

Une pareille tolérance a trop longtemps subsisté; il faut y mettre un terme par l'application réelle du système métrique.

Le pétitionnaire propose de ramener la barrique bordelaise à 225 litres; le fût du Cher, à 250 litres; la feuillette de basse Bourgogne à 125 litres, et les autres fûts, dans une proportion relative, avec une légère tolérance.

Des vérificateurs s'assureraient annuellement de l'exactitude de la contenance et leur appliqueraient une marque.

Tout cela est fort difficile; le Gouvernement et les chambres de commerce s'en occupent sans grands résultats. Mais, comme le but proposé est légitime, il ne faut pas cesser d'y tendre, afin de s'en rapprocher le plus possible, en détruisant des abus qui ne sont que trop réels. C'est pourquoi nous demandons le double renvoi de la pétition aux ministres du commerce et des finances.

M. LE GÉNÉRAL MARQUIS DE LAPLACE. Je demande la parole.

Messieurs, des pétitions analogues à celle qui vient d'être rapportée par l'honorable marquis de La Grange sont souvent adressées au Sénat pour demander que, dans la vente des vins et autres liquides dont le commerce se fait en gros, l'on emploie des récipients de dimension uniforme et métrique, sur lesquels serait apposée une marque en indiquant la contenance.

Toutes ces pétitions se ressemblent assez, mais elles ont eu divers sorts. Les unes ont été renvoyées par le Sénat au ministre du commerce, les autres ont été écartées par l'ordre du jour.

Je demande la permission de présenter au Sénat quelques observations sur cette question qui se reproduit assez fréquemment. Dans les rapports adressés à l'Empereur sur les pétitions renvoyées par le Sénat, rapports qui nous sont distribués annuellement, voici ce qu'on lit au sujet d'une pétition sur le même sujet rapportée par l'honorable M. Lefebvre-Duruflé, dans la session de 1863 :

« La section de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au Conseil d'État consultée, est d'avis qu'il n'y a lieu de modifier ni la législation sur les poids et mesures, ni celle relative aux marques de fabrique par une disposition qui rendrait obligatoire tout à la fois la marque des fûts et futailles, et l'indication de la capacité des récipients. »

Puis, à propos d'une autre pétition renvoyée sur le rapport de l'honorable M. Larabit, dans la session de 1861, on lit :

« La question a été soumise au comité consultatif des arts et manufactures. Ce comité a pensé : 1° en ce qui concerne la question générale d'uniformité des fûts, que la mesure, théoriquement désirable en soi, ne paraissait pas devoir présenter, dans la pratique, des avantages susceptibles de balancer les difficultés et les inconvénients qui pourraient résulter de son application, et l'administration partage entièrement cet avis ; 2° en ce qui concerne la marque de contenance à apposer sur les fûts et futailles, le comité des arts et manufactures a pensé qu'il y aurait avantage à la

rendre obligatoire dans le commerce ; mais à cet égard l'administration croit que la solution admise par le comité présente encore de très-sérieuses difficultés. »

Il résulte de ces citations, que l'administration, dans la crainte très-legitime de gêner le commerce, voit de sérieux et graves inconvénients à mettre en pratique une mesure dont elle ne conteste pas précisément les avantages, mais qu'elle ne croit pas en rapport avec les difficultés à surmonter pour les réaliser.

Les pétitionnaires tiennent peu de compte de ces difficultés ; ils n'envisagent jamais les questions que d'un seul côté, et exagèrent volontiers les avantages qu'ils poursuivent. D'ailleurs les illusions sont faciles en cette matière ; de bons esprits souvent n'ont pas su s'en défendre. Citerai-je un exemple ?

Lors de la discussion de la loi du 4 juillet 1837, qui consacra l'uniformité des mesures en France par l'établissement définitif du système métrique décimal, un amendement fut proposé à la Chambe; des pairs par un homme assurément de mérite, qui s'occupait avec distinction des questions économiques, pour que toutes les choses destinées à la vente fussent en rapport exact avec les mesures et poids métriques.

La généralité d'une telle disposition en était évidemment la condamnation, et conduisait à des impossibilités. Je ne veux pas dire par là que les propositions faites au Sénat ne soient pas sérieuses ; elles ne peuvent d'ailleurs manquer de l'être, puisque le Sénat les a prises quelquefois en con-

sidération. Il vaudrait mieux, sans doute, que le muids de Bourgogne et la feuillette de Bordeaux eussent la même capacité que le poinçon d'Orléans par exemple, et que cette capacité fût métrique, que la bouteille de vin de Champagne et la bouteille de Bordeaux fussent ramenées l'une et l'autre au litre et à ses subdivisions décimales. Mais songe-t-on bien, pour obtenir ces avantages, à l'immense matériel qui existe en tonneaux, barriques, fûts, futailles pour les vins, cidres et bières, car, si la mesure est bonne pour le vin, elle doit l'être également pour les autres liquides? Songe-t-on bien à cet immense matériel qui serait mis au néant et qu'il faudrait remplacer?

Et comment encore le remplacer ? On voit dans les documents relatifs à une enquête que, sur 76 départements dont l'administration avait recueilli les avis en 1847, — car la question est déjà vieille, — 63 s'étaient, il est vrai, prononcés pour des futailles uniformes, mais chacun en se plaçant au point de vue de ses convenances particulières pour la forme et la contenance à leur donner. L'uniformité, on le voit, n'admet pas tout à fait l'accord (*Sourires*).

Mais supposons que l'on s'entende sur la forme à donner à ces récipients, et sur leur contenance. Il ne faut pas s'y méprendre, si je comprends bien le but qu'on a en vue, ces récipients auront le caractère de véritables mesures ; ce seront de véritables mesures livrables avec la marchandise, créées à côté des mesures consacrées par la loi de 1837, afin de suppléer celles-ci, et d'éviter d'y avoir recours dans la vente en gros des vins et autres liquides. Eh bien ! dès lors, il devient indis-

pensable que ces nouvelles mesures présentent les mêmes garanties que les autres, qu'elles soient surveillées de la même façon, qu'elles soient soumises, comme celles-ci, à une vérification périodique de la part des agents de l'administration. Or, là, messieurs, se présentent des difficultés d'exécution presqu'insurmontables.

M. LE VERRIER. Otez le *presque*.

M. GAUDIN, *commissaire du Gouvernement*. Insurmontables !

M. LE GÉNÉRAL MARQUIS DE LAPLACE. Insurmontables, soit.

Après le vote de la loi de 1837, une commission, composée de M. Mathieu, rapporteur de la loi à la Chambre des députés, de MM. Thénard, Savard et Dulong, de l'Académie des sciences, de M. Laplagne-Barris, de la Cour de cassation, et d'autres membres dont les noms ne me reviennent pas en ce moment à la mémoire, fut nommée pour rédiger, sous la présidence de M. Martin (du Nord), alors ministre du commerce, l'ordonnance pour la mise à exécution de la loi.

J'avais l'honneur de faire partie de cette commission, comme rapporteur de la loi à la Chambre des pairs, et je puis affirmer les soins qu'elle a apportés à rendre son application aussi commode et aussi profitable que possible aux commerçants et aux consommateurs.

L'uniformité métrique des récipients pour les liquides n'avait pas échappé à son attention, et, après mûr examen, elle reconnut que, si l'idée

pouvait être bonne ou plutôt suffisante, elle n'était pas susceptible d'une solution pratique. La commission fut surtout frappée de la tâche et de la responsabilité qui incomberait à l'administration pour la surveillance de la fabrication et la vérification de cette quantité énorme de récipients de toutes dimensions, tout en restant métriques, et de toute nature, en bois, en métal et en d'autres matériaux dont fait usage le commerce, se renouvelant sans cesse par l'effet de l'usure, par les transports, passant de mains en mains, quand déjà la surveillance et la vérification des simples instruments de mesurage que comporte la loi de 1837 exigent, de sa part, tant de peines et tant de soins.

Cependant, sans cette garantie, qui peut seule résulter de l'action vigilante de l'administration, sans cette sécurité que donneraient les récipients pour leur contenance, à quoi serviraient les sacrifices considérables, les gênes incontestables imposés au commerce, si on doit retomber dans l'obligation qui est imposée aujourd'hui, pour être assuré de ne pas être trompé, d'avoir à mesurer, avec les instruments légaux, la quantité de la chose vendue.

Si on ne veut avoir que des récipients qui aient l'avantage, avantage à mon avis insignifiant, d'être d'un type métrique, on peut laisser faire le temps.

Les vieilles coutumes de province, quand elles n'ont pas leur raison d'être, disparaissent rapidement de nos jours, grâce à la fréquence et à la multiplicité des communications.

Si je suis bien informé, des transformations de

ce genre se sont déjà opérées tout naturellement dans certaines localités pour certains produits. Mais si l'on veut que ces formes et ces capacités métriques offrent en réalité des garanties semblables à celles que présentent, par exemple, le décalitre et le demi-hectolitre dans la boutique du grènetier, on ne peut plus se passer du concours de l'administration ; une surveillance incessante de sa part devient indispensable, et dès lors surgissent toutes les difficultés dont je viens d'avoir l'honneur de vous parler (*Assentiment sur quelques bancs*).

Or, la loi et des décrets ne sauraient imposer à l'administration des devoirs, des obligations qu'elle serait dans l'impossibilité de remplir.

Je suis donc de l'avis du comité des arts et manufactures quand il considère l'uniformité métrique des récipients comme théoriquement désirable, mais comme à peu près et même comme complétement impraticable. C'est également l'avis, que partage la section de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au Conseil d'État, et auquel s'est ralliée complétement l'administration.

Puisque le Sénat veut bien me prêter son attention bienveillante, je demande à compléter mes observations par quelques considérations sur la marque à poser extérieurement sur les récipients pour en garantir la contenance, parce que bien que la pétition qui vient d'être rapportée n'en fasse pas mention, toutes les pétitions précédentes en ont parlé.

Dans l'hypothèse de l'uniformité métrique des récipients, cette marque en est la conséquence

toute simple et toute naturelle ; mais dans l'état actuel des choses, si on laisse au commerce la liberté de confectionner ses récipients comme il l'entend, selon ses convenances, selon la nature des liquides ; si on lui laisse la faculté de les remanier par le rebattage quand ils se font vieux, comment la marque de la contenance pourra-t-elle mériter la même confiance qu'inspirent les mesures actuelles qui sont poinçonnées, vérifiées, surveillées incessamment par les agents de l'administration, confiance qui est telle qu'il ne vient à personne l'idée, en faisant un achat, d'en suspecter l'exactitude?

Pourra-t-on assujettir les vérificateurs des poids et mesures à aller dans toutes les caves, dans tous les selliers, dans tous les magasins, opérer le jaugeage et le poinçonnage de ce nombre prodigieux de fûts, et s'assurer que la marque reste toujours en parfaite concordance avec la contenance? Évidemment non ; cela n'est pas admissible ; il faudrait une armée d'employés.

Se bornera-t-on à ce que la marque de contenance tienne lieu de la déclaration de la contenance sur la facture, que l'acheteur a toujours la faculté de se faire délivrer, qu'il a le droit d'exiger, et qui lui donne le moyen de poursuivre pour fraude, d'après les articles du Code pénal, le vendeur, si, après vérification faite, la contenance déclarée ne s'y trouve pas, en sorte qu'une marque inexacte ou fausse donnerait lieu aux mêmes poursuites ?

Ce serait ce qu'il y aurait de plus raisonnable, de plus praticable, à la rigueur. Il y a lieu de penser que le comité consultatif des arts et manufac-

tures le comprenait ainsi quand il décidait que la marque pouvait être rendue obligatoire. Mais, comme j'ai dit en commençant, l'administration entrevoit encore là de grandes difficultés d'exécution.

Je termine par une dernière considération : ce n'est, en fin de compte, qu'un très-petit nombre de pétitionnaires qui réclament ces mesures; ils en calculent peu les conséquences et se laissent entraîner à une idée séduisante. Ce n'est pas comme en 1789, quand une opinion générale, une opinion universelle, demandait l'uniformité des mesures dans le pays, alors qu'il y avait un pied, une pinte, un boisseau différents pour chaque province, d'une localité à une autre : on comptait même, je crois, 300 à 400 perches différentes. Le système métrique décimal, le plus parfait que les hommes ont imaginé, l'un des plus beaux résultats des sciences exactes, et qui fait maintenant le tour du monde, est venu donner satisfaction à ce besoin si généralement, si universellement senti; mais après combien de temps, après combien de résistances vaincues? Il a fallu presque un demi-siècle pour l'impatroniser en France. Je sais bien qu'il ne s'agit ici que d'une simple application de ce système à quelques usages du commerce; mais, j'en ai la conviction, cette application, sous sa forme simple, modeste, entraînerait des complications presque aussi grandes et sans certitude d'un résultat satisfaisant. Aussi je ne voudrais pas, pour mon compte, engager le Gouvernement à entrer dans cette voie, s'il en avait jamais l'intention, et je voterai, pour cette raison, l'ordre du jour sur la pétition (*Mouvement marqué d'approbation*).

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE, *rapporteur*. Je vais répondre en peu de mots au discours du marquis de Laplace, en lui disant qu'il a certainement raison dans une grande partie de sa discussion, celle qui a rapport à la pratique du système métrique. Mais ce n'est pas la pensée qui exerçait la plus grande influence sur la commission. La pensée qui l'a préoccupée davantage c'est le sentiment de la fraude qui existe.

En effet, il y avait une grande quantité de mesures commerciales courantes ou réputées pour telles, et ces mesures étaient tellement adoptées, qu'elles ont préoccupé particulièrement toutes les chambres de commerce ; celles-ci réglementaient, par exemple, à diverses reprises, la contenance de la barrique.

Si c'était une chose aussi futile, aussi impossible et aussi illusoire, pourquoi des hommes sérieux, qui ont pour mission d'assurer la loyauté et le maintien de l'honorabilité du commerce, se seraient-ils occupés si longtemps, ou avec tant de peine, de réglementer cette partie?

Voilà ce qu'ils ont fait pour la barrique bordelaise. La barrique bordelaise était couramment de 228 litres; mais, comme l'a très-bien dit l'auteur de la pétition, les tonneliers ont trouvé moyen de réduire cette barrique en mettant des bois plus minces, en prenant certaines mesures de construction, qui ont réduit de deux, trois ou quatre litres le contenu de la barrique.

Ne peut-on prendre quelques mesures contre cette fraude qui se fait tous les jours et partout? Ce n'est pas là une question de mathématiques, c'est un peu une question de légalité.

Ainsi, par exemple, en supposant que la barrique ait une valeur légale, admise par les chambres de commerce, de 225 litres aujourd'hui, elle en avait une de 228 litres auparavant; si par adresse on l'a faite d'une contenance de 220 ou de 222 litres, il y a là une fraude évidente, dont le commerce est la victime.

Est-ce que le Gouvernement, et surtout le ministère du commerce, ne peut pas s'entendre avec les chambres de commerce et donner quelques moyens de réprimer cette fraude? Je sais que c'est difficile, mais enfin, en définitive, on peut toujours s'assurer du contenu d'une barrique; le dépotage en rend parfaitement compte, c'est le meilleur procédé. On arrive à des faits patents et clairs.

Est-ce que la vente seule d'une contenance qui a une valeur courante, fixée, je suppose, à 225 litres, n'équivaut pas à la marque? En d'autres termes, quand on me livre telle barrique, je crois acheter 225 litres, et, si elle ne les contient pas, après avoir fait dépoter pour vérifier, ai-je le droit de vous poursuivre en vertu de la loi ?...

M. Le Verrier. Mais vous l'avez, ce droit.

M. Gaudin, *commissaire du Gouvernement*. Évidemment!

M. le Rapporteur. Permettez, je ne sais pas; on le conteste. M. le marquis de Laplace disait tout à l'heure qu'il y avait la responsabilité de la marque; mais moi, je ne demande pas la marque, je demande la responsabilité basée sur la notoriété de la contenance de la barrique.

M. LE GÉNÉRAL MARQUIS DE LAPLACE. Comment la vérifierez-vous? C'est là la difficulté.

Un Sénateur. Ce sera inscrit sur la barrique.

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE. Je voulais dire que c'étaient ces motifs de probité, d'honneur, de facilité du commerce que la commission avait en vue en proposant le renvoi de la pétition au Gouvernement, et en lui demandant de s'occuper de cette question à ce point de vue-là, et non au point de vue du système métrique, qu'elle est d'accord avec le marquis de Laplace de regarder comme très-insuffisant en cette matière. Voilà dans quel but de moralité, et pour mettre obstacle aux faits de fraude parvenus à sa connaissance, la commission vous propose de renvoyer la pétition au Gouvernement.

M. GAUDIN, *commissaire du Gouvernement*. Messieurs, le Sénat pense bien qu'après les explications si nettes, si lumineuses données par l'honorable marquis de Laplace, je n'aurais pas pris la parole s'il ne s'était agi de constater un point de droit et un point de fait. La satisfaction demandée au nom de la commission par son rapporteur a été donnée, et de la manière la plus complète, par une loi récente dont je demande la permission de mettre le texte sous les yeux du Sénat. C'est la loi du 13 juin 1866 sur les usages commerciaux. Je me borne à lire le premier article de cette loi.

« Dans les ventes commerciales, les conditions, tares et autres usages indiqués dans le tableau an-

nexé à la présente loi sont applicables dans toute l'étendue de l'Empire, à défaut de convention contraire. »

Maintenant, que dit la loi au sujet des vins ?

« *Vins* : La contenance de la futaille dite bordelaise est en minimum de 225 litres; la contenance de la bouteille dite de Bordeaux est en minimum de 80 centilitres.

Il ne peut donc y avoir aucun doute. Lorsqu'il n'y a eu aucune convention contraire, toute personne qui a vendu une futaille dite bordelaise a vendu en minimum 225 litres. Les allégations du pétitionnaire sont donc absolument erronées ; il ne connaît pas la loi du 13 juin 1866 ; et quand il signale les propriétaires du Bordelais comme ayant successivement réduit les dimensions de la futaille bordelaise de 225 à 223, 220, 218 litres, il ne fait pas attention qu'il les signale comme ayant, à défaut de convention contraire, commis une fraude formelle, une fraude qui peut être atteinte en vertu de la loi que je viens de citer.

Ainsi, messieurs, le Gouvernement s'associe pleinement à la pensée de l'honorable rapporteur ; et, s'il combat le renvoi qui a été proposé, c'est uniquement parce que la satisfaction, demandée dans un grand intérêt de moralité, a déjà été donnée par la loi dont j'ai eu l'honneur de vous faire connaître les dispositions. (*Très-bien! Très-bien! Aux voix!*)

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix l'ordre du jour proposé par M. le marquis de Laplace.

L'ordre du jour est prononcé.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de terminer ici sa séance, et de s'ajourner à vendredi prochain (*Adhésion*).

La séance est levée à cinq heures.

Le Président du Sénat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : CHAIX D'EST-ANGE

DE MENTQUE,

Le général comte DE LA RÜE.

PROCÈS-
VERBAL
N° 59.
—
1868.

Séance du vendredi 10 juillet 1868.

PRÉSIDENCE
DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPLONG.

SOMMAIRE. — Commission chargée d'examiner cinq lois d'intérêt local transmises à la dernière séance. — Transmission de sept lois relatives : 1° à la cession par l'État au sieur Antonioz de parcelles de la forêt domaniale de Bellevaux (Savoie); 2° à un échange de terrains entre l'État et le sieur Lechauff; 3° à l'ouverture au ministre de l'instruction publique, sur l'exercice 1867, d'un crédit de 300 000 fr. applicable aux dépenses de l'instruction primaire; 4° à l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères; 5° à un emprunt et à une imposition par la ville de Bordeaux; 6° à la prorogation par la ville de Mulhouse (Haut-Rhin) de l'amortissement de sommes à réaliser sur deux emprunts antérieurement approuvés; 7° aux nouveaux suppléments de crédits de l'exercice 1867. — Délibération sur deux lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; 2° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer des Charentes : MM. Michel Chevalier et Heurtier,

commissaire du Gouvernement. Vote.—Rapport, par M. le marquis de La Grange, sur une pétition relative aux tarifs d'importation des vins étrangers en France : MM. Gaudin, *commissaire du Gouvernement*, le baron de Butenval et le rapporteur. Ordre du jour sur une partie de la pétition ; renvoi au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics d'une autre partie. — Rapport, par M. le marquis de La Grange, sur une pétition demandant que les droits perçus à l'octroi de Paris sur l'entrée des vins soient réduits au moins de moitié ; M. Le Verrier. Ajournement de la délibération. — Suite des rapports de pétitions. Par M. de Marnas.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. CHAIX D'EST-ANGE, *sénateur-secrétare*, communique au Sénat le résultat du travail des bureaux, réunis avant la séance :

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner cinq lois relatives à un emprunt et à une imposition par la ville d'Armentières (Nord) ; à l'établissement de surtaxes à l'octroi de Haubourdin (Nord) ; à des prorogations de surtaxes aux octrois des communes d'Irvillac et de Rumengol (Finistère), et à la création d'un nouveau canton dans le département de l'Ain.

1er BUREAU. M. le vicomte de Barral, *rapporteur*.

2e Bureau. M. le général comte de La Ruë.
3e — M. de Mésonan, *président*.
4e — M. Mérimée, *secrétaire*.
5e — M. de Vuillefroy.

M. le Sénateur-Secrétaire lit deux dépêches, en date des 9 et 10 juillet, par lesquelles S. Ex. le ministre d'État a transmis à S. Ex. le Président du Sénat sept projets de lois adoptés par le Corps législatif dans ses séances des 6 et 7 juillet, et relatifs :

1° A la cession par l'État, au sieur Antonioz, de parcelles de la forêt domaniale de Bellevaux (Savoie);

2° A un échange de terrains entre l'État et le sieur Lechauff;

3° Aux nouveaux suppléments de crédits de l'exercice 1867;

4° A l'ouverture au ministre de l'instruction publique, sur l'exercice 1867, d'un crédit de 300 000 fr., applicable aux dépenses de l'instruction primaire;

5° A l'approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères;

6° A un emprunt et à une imposition par la ville de Bordeaux;

7° A la prorogation, par la ville de Mulhouse (Haut-Rhin), de l'amortissement de sommes restant à réaliser sur deux emprunts antérieurement approuvés.

LOI

Relative *à la cession par l'État, au sieur Antonioz, de parcelles de la forêt domaniale de Bellevaux (Savoie).*

ARTICLE UNIQUE.

Le préfet de la Savoie est autorisé à céder, au nom de l'État, au sieur Antonioz, moyennant le prix de deux mille neuf cent soixante francs (2960 fr.), et sous les conditions ordinaires de la vente des biens de l'État, les parcelles de la forêt domaniale de Bellevaux, commune d'École (Savoie), d'une contenance totale de cinq hectares quarante ares soixante-dix-sept centiares (5 h. 40 a. 77 c.), désignés par les lettres A, B, C, F, G, H, I, J, K, L, et par les nos 772, 577, 575 et 576 sur le plan dressé par les agents forestiers, les 28 mars, 3 avril 1862.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Lestiboudois et Riché.

LOI

Ayant *pour objet d'approuver un échange de terrains entre l'État et le sieur Lechauff (Vosges).*

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvé, sous les conditions stipulées dans l'acte passé le dix-sept août mil huit cent soixante-sept, entre le préfet des Vosges, agissant au nom de l'État, et le sieur Lechauff, l'échange sans soulte

de cinq îlots dans la rivière la Vologne et d'une lisière de bois, le tout d'une contenance de un hectare soixante-trois ares quatre-vingt-neuf centiares (1 h. 63 a. 89 c.), à détacher de la forêt de Gérardmer, contre la ferme dite des Petites-Royes, d'une contenance de soixante-quatorze ares, enclavée dans la forêt et située commune de Gérardmer.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. L'Hôpital et le baron Quinette.

LOI

SUR *les suppléments de crédits de l'exercice* 1867.

ARTICLE PREMIER.

Il est accordé sur l'exercice 1867, au delà des crédits ouverts par les lois de finances du 18 juillet 1866 et 31 juillet 1867, pour le budget ordinaire de cet exercice, des crédits montant à la somme de quinze millions trois cent quatre-vingt-dix-sept mille huit cent six francs (15 397 806 fr.).

Ces crédits demeurent répartis par ministères et par sections, conformément à l'état A ci-annexé.

ART. 2.

Les crédits ouverts par la loi précitée du 18 juillet 1866 au budget ordinaire du Gouvernement général de l'Algérie, pour l'exercice 1867, sont

réduits d'une somme de deux cent soixante-trois mille trois cent vingt-cinq francs (263 325 fr.), conformément à l'état B ci-annexé.

ART. 3.

Les crédits ouverts par les lois du 31 juillet 1867 au budget extraordinaire du ministère de la guerre, pour le même exercice 1867, sont réduits d'une somme de treize millions cinq cent mille francs (13 500 000 fr.), répartie conformément à l'état C ci-annexé.

ART. 4.

Il sera pourvu provisoirement à l'excédant de dépense de un million six cent trente-quatre mille quatre cent quatre-vingt-un francs (1 634 481 fr.), résultant de la présente loi, au moyen des ressources de la dette flottante.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. L'Hôpital, Goussard, Darricau, Alfred Blanche, de Boureuille, de Franqueville, Gautier, Dupuy de Lôme, Barbier, Vandal, Anselme Petetin, Lenormant, Haudry de Janvry, Guillemot, Ozenne, de Saint-Paul, Ch. Robert, de Bosredon, Faré, Grandperret, Desprez et le général de division vicomte Dejean.

ETAT A.

ÉTAT, par ministères et par sections, des nouveaux suppléments de crédits accordés pour le budget ordinaire de l'exercice 1867.

MINISTÈRES	DÉSIGNATION des SECTIONS		MONTANT. DES CRÉDITS ACCORDÉS par sections	p. ministères
			fr.	fr
Intérieur.		6e *section.* Subventions et secours. .	142 291	142 291
Guerre et gouvernement général de l'Algérie.	Dépenses du ministère de la guerre.	3e *section.* Solde et entretien des troupes	11 984 905	12 244 905
	Dépenses du gouvernement général de l'Algérie.	2e *section.* Administration générale. . . 110 000 f	260 000	
		4e *section.* Colonisation, travaux publics. . 150 000 f.		
Marine et colonies.		2e *section.* États-majors, équipages, troupes, corps entretenus, hôpitaux et vivres.	1 810 610	3 010 610
		3e *section.* Salaires d'ouvriers, approvisionnements généraux, travaux hydrauliques.	1 200 000	
		TOTAL.		15 397 806

ÉTAT B.

ÉTAT, par ministère et par section, de l'annulation de crédits proposée sur le budget ordinaire de l'exercice 1867.

MINISTÈRE	SECTION	MONTANT DU CRÉDIT ANNULÉ	
		par section	par ministère
Guerre et gouvernement général de l'Algérie. . . Dépenses du ministère de la guerre	3e *section*. Services de la justice, de l'instruction publique et des cultes. — Services financiers.	263 325	263 325

ÉTAT C.

État, par ministère et par section, des annulations de crédits proposées sur le budget extraordinaire de l'exercice 1867.

MINISTÈRES	DÉSIGNATION des SECTIONS	MONTANT DES CRÉDITS ANNULÉS	
		par sections	par ministère
Dépenses du gouvernement général de l'Algérie.	3e *section* (2e partie). Solde et entretien des troupes. . .	2 500 000	13 500 000
Dépenses du ministère de la guerre.	4e *section* (2e partie). Matériel de l'artillerie et du génie. .	11 000 000	

LOI

PORTANT *ouverture au ministre de l'instruction publique, sur l'exercice* 1867, *d'un crédit de* 300 000 *fr., applicable aux dépenses de l'instruction primaire.*

ARTICLE UNIQUE.

Il est ouvert au ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique, pour l'exercice 1867, un crédit extraordinaire de trois cent mille francs (300 000 fr.), applicable aux dépenses de l'instruction primaire.

Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources afférentes audit exercice.

Le conseiller d'État, commissaire du Gouvernement, chargé de soutenir la discussion, est M. Charles Robert.

LOI

APPROUVANT *les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères.*

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvés les articles 2 et 3 de la convention ci annexée, passée le
entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Vernier et de Franqueville.

CONVENTION

PASSÉE *entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères.*

L'an mil huit cent soixante-huit, et le

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères, ladite compagnie représentée par MM. de Dalmas et Thomas de Bojano, président et membre du conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite société, à Paris, rue de la Tour-des-Dames, n° 16, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 23 mai 1868, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai d'un an au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage à concéder à la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, un chemin de fer de Fougères à la baie du Mont-Saint-Michel, en un point à déterminer d'Avranches à Pontorson.

L'engagement ci-dessus énoncé sera considéré comme nul et non avenu, dans le cas où l'exécution n'en aurait pas été

réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'en aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à dater de la même époque.

La compagnie s'engage à exécuter ledit chemin dans un délai de huit ans, à dater du 1er janvier qui suivra la concession définitive à intervenir.

ART. 2.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution du chemin de fer ci-dessus énoncé, une somme de trois millions cinq cent mille francs (3 500 000 fr).

Ladite subvention sera versée en seize termes semestriels égaux, échéant le 15 janvier et le 15 juillet de chaque année, et dont le premier sera payé le 15 janvier de l'année qui suivra la concession définitive, et au plus tôt le 15 janvier 1870.

Sera compris dans les sommes énoncées au présent article le montant des subventions qui seraient fournies, soit en terrains, soit en argent, par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Le Gouvernement aura la faculté de substituer à la subvention précitée la livraison par l'État des terrains, terrassements et ouvrages d'art du chemin concédé en vertu de la présente convention, et de ses stations, ainsi que des maisons de gardes des passages à niveau. La compagnie s'engage, dans ce cas, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation du chemin précité, y compris la construction des bâtiments des stations; le tout conformément aux dispositions stipulées par le cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

L'option qui sera faite par le Gouvernement devra être notifiée à la compagnie avant l'époque fixée par le présent article pour le payement du premier terme de la subvention.

ART. 3.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage à payer à la compagnie, à titre de subven-

tion, une somme de six cent mille francs (600 000 fr.) pour le chemin de fer de Vitré à Fougères. Cette subvention sera versée en quatre termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 15 janvier 1870.

ART. 4.

Le chemin de fer de Fougères à la baie du Mont-Saint-Michel sera soumis aux dispositions du cahier des charges annexé à la présente convention.

A partir du 1er janvier 1870, le chemin de Vitré à Fougères sera soumis aux dispositions du même cahier des charges.

ART. 5.

La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

LOI

AYANT *pour objet d'autoriser la ville de Bordeaux (Gironde) à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

ARTICLE PREMIER.

La ville de Bordeaux (Gironde) et autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas 5 pour 100, une somme de quatre millions six cent mille francs (4 600 000 fr.), remboursable en vingt années, pour l'exécution de différents travaux énumérés dans la délibération municipale du 28 février 1868, notamment le dégagement de la cathédrale et l'agrandissement de la place de Pey-Berland, l'amélioration de la voirie dans les quartiers annexés, la construction d'écoles primaires et l'achèvement de la voie nouvelle de la vallée du Peugue.

L'emprunt pourra être réalisé soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription,

soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

ART. 2.

La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement, pendant vingt ans, à partir de 1869, quatre centimes (0 fr. 04 c.) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de deux millions huit cent mille francs (2 800 000 fr.) environ.

Le produit de cette imposition servira, concurremment avec d'autres ressources, tant ordinaires qu'extraordinaires, à rembourser l'emprunt en capital et intérêts.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Migneret et le baron Jeanin.

LOI

AYANT *pour objet d'autoriser la ville de Mulhouse à proroger jusqu'au* 31 *décembre* 1885 *l'amortissement de sommes restant à réaliser sur deux emprunts antérieurement approuvés.*

ARTICLE UNIQUE.

La ville de Mulhouse (Haut-Rhin) est autorisée

à proroger, jusqu'au 31 décembre 1885, l'amortissement de la somme de quatre cent cinquante mille francs (450 000 fr.) restant à réaliser sur les deux emprunts approuvés par les lois des 6 juillet 1862 et 23 mai 1863, pour l'élargissement d'un canal de décharge contre les inondations, l'ouverture d'un chemin vicinal et la construction d'une église catholique, d'un temple protestant et d'une maison d'école.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion, sont MM. Genteur et le baron Jeanin.

M. LE PRÉSIDENT. Je propose au Sénat de confier l'examen de ces lois à quatre commissions :

La première examinerait la loi qui ouvre un crédit applicable aux dépenses de l'instruction primaire ;

La deuxième, la loi relative à la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères ;

La troisième, les lois relatives à une cession et à un échange d'immeubles ;

La quatrième, les deux lois d'intérêt local.

En ce qui concerne la loi relative aux suppléments de crédits pour 1867, si le Sénat n'y voit pas d'inconvénient, j'en proposerai le renvoi à la commission, qui sera chargée d'examiner les suppléments de crédits de 1868 et les budgets de 1869. Cette marche est, du reste, conforme à ce qui s'est pratiqué les années précédentes (*Adhésion*).

M. LE PREMIER PRÉSIDENT DE ROYER. Ainsi, il est

bien entendu que la commission qui sera chargée d'examiner les lois relatives aux suppléments de crédits de 1867 et de 1868, ne sera nommée dans les bureaux qu'au moment où le Sénat sera saisi de la loi portant fixation du budget général de 1869 ?

M. LE PRÉSIDENT. Évidemment, elle sera nommée à cette époque et elle examinera les suppléments de crédits de 1867, de 1868, et les budgets ordinaire et extraordinaire de 1869.

L'ordre du jour appelle la délibération sur deux lois relatives : 1° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; 2° à l'approbation des stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer des Charentes.

S. Ex. M. de Forcade La Roquette, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, MM. Jahan, Gaudin, Heurtier, Vernier et de Franqueville, conseillers d'État, siégent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture du texte des lois, insérées au procès-verbal de la séance du 16 juin.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. Michel Chevalier.

M. MICHEL CHEVALIER. Messieurs les Sénateurs,

je viens soumettre à votre sagesse un petit nombre d'observations relatives, non pas exclusivement au projet de loi dont il s'agit en ce moment, mais à un grand ensemble dont ce projet forme une partie. J'entends par là le bloc des projets de lois concernant les chemins de fer, dont, depuis quelques semaines, vous avez été saisis, et dont même quelques-uns ont déjà reçu la sanction de vos votes. Cet ensemble de projets de lois a pour objet de faire établir sur la surface de l'Empire, en les distribuant entre les différentes compagnies, c'est-à-dire entre les différentes sections du territoire, un total de 3245 kilomètres. C'est un quatrième réseau. Ils ne figureront pas au même titre dans les lois ; il y a même à cet égard de grandes différences. Il y a d'abord une catégorie d'environ 1500 kilomètres, exactement 1464, qui forment l'objet de concessions aux compagnies existantes, et même ces 1464 kilomètres ne sont pas tous, dans les projets de lois, traités de la même manière, car il y a 803 kilomètres qui sont concédés à titre définitif, et 661 qui sont concédés sous cette forme qu'on appelle éventuelle, c'est-à-dire que le Gouvernement reste libre de les imposer ou de ne pas les imposer aux compagnies pendant un délai fixé par les projets de lois. D'ailleurs les conditions sont préalablement établies et acceptées dès à présent par les compagnies, de telle sorte qu'il ne restera plus à l'État qu'une chose à faire, si, après mûre réflexion, il est d'avis qu'on les construise. Ce sera de dire aux compagnies : vous procéderez à l'exécution de la convention passée entre vous et moi. Il y a 661 kilomètres dont il est disposé ainsi

dans les divers projets de lois. Mais, d'après les précédents, on doit considérer que c'est à peu près comme s'ils étaient concédés à titre définitif; il n'y a plus à déterminer que l'époque à laquelle ils seront commencés.

Indépendamment de ces 1464 kilomètres qui, quoique différenciés de la manière que je viens de dire, peuvent être cependant regardés comme faisant l'objet de concessions positives, il y a d'autres chemins formant ensemble dix-sept lignes, d'un développement total de 1781 kilomètres, qui ne sont pas concédés, mais dont l'État décide l'exécution par des motifs qu'il juge d'utilité publique.

Ces chemins de fer ne sont attribués à aucune compagnie; le Gouvernement va les commencer, il les poussera plus ou moins activement, jusqu'à ce que vienne le moment qu'il jugera opportun de les concéder soit à quelqu'une des compagnies existantes, soit à d'autres compagnies.

Il n'en résulte pas moins que l'ensemble des projets de lois sur lesquels vous avez à délibérer, et dont, je le répète, vous avez déjà voté deux, comprend 3245 kilomètres, ajoutés ainsi au réseau que possédait déjà la France, ou du moins qu'elle était en voie d'acquérir et dont plus des quatre cinquièmes étaient achevés.

Vous savez tous mieux que moi que, depuis l'établissement de l'Empire, l'exécution des chemins de fer a reçu en France une impulsion qu'elle n'avait pas connue auparavant. Un grand nombre de lignes a été concédé; le total des concessions forme 20 548 kilomètres, ce qui est certainement un beau développement. Sur ces 20 548 kilomè-

tres, 15 689 sont en exploitation, si bien qu'il n'en reste plus à ouvrir que 4859.

Je n'ai pas l'intention d'examiner en détail ce quatrième réseau de 3245 kilomètres ; ni même les chemins qui sont compris dans les deux lois sur lesquelles vous êtes appelés à voter aujourd'hui. C'est sur la généralité du nouveau réseau que je me propose d'appeler votre attention. Et d'abord voici le point essentiel que je remarque, et sur lequel je voudrais que vous réfléchissiez et que le Gouvernement réfléchît lui-même : c'est le moyen de les exécuter.

Les voies et moyens nécessaires pour ces 3245 kilomètres sont peu indiqués dans les projets de lois qui vous sont soumis. En général, cependant, il est de bonne règle, en finances, que lorsqu'un gouvernement entreprend des travaux dispendieux, il fasse connaître, en même temps que la volonté de les exécuter, les ressources avec lesquelles l'exécution sera accomplie. Ceci n'a pas lieu en cette circonstance. L'oubli est réparable, à court délai, lorsque commencera la session prochaine dont nous ne sommes peut-être pas éloignés de plus de six mois. Ainsi l'absence, que je signale, d'indication des voies et moyens, n'est pas un gros péché que je reproche au Gouvernement. Seulement il est indispensable qu'une des premières lois qui seront apportées au Corps législatif et au Sénat, à la session prochaine, ait pour objet d'assurer les ressources financières à l'aide desquelles cette nouvelle catégorie de chemins de fer se construira. Il ne faut pas nous le dissimuler, ce n'est pas peu de chose que d'entreprendre 3245 kilomètres de chemins de fer.

On peut dire que la moyenne des chemins de fer en France coûte, tout compté, 400 000 fr. par kilomètre. Par conséquent, les 3245 kilomètres coûteraient très-près de 1 milliard 300 millions. On est habitué, à l'époque où nous sommes, à compter pour peu les centaines de millions; mais les gouvernements sages et prévoyants, et j'espère que le Gouvernement impérial continuera de mériter ces qualifications, les gouvernements sages et prévoyants non-seulement ne s'abandonnent pas à ces faiblesses de l'opinion publique qui traitent légèrement des sommes considérables, mais ils ont à cœur de bien affermir leur terrain financier, quand ils font des entreprises. C'est pourquoi j'attends, pour le commencement de la session prochaine, un plan financier pour l'exécution de ces vastes travaux.

Dans le plan financier dont il est, dans mon opinion, indispensable que vous soyez bientôt saisis, le Gouvernement ne devra pas se borner à régler ce qui concerne ce long ruban de chemins de fer, ces 3245 kilomètres. Il y a d'autres travaux qui sont en cours d'exécution depuis un certain nombre d'années, qui se font avec trop peu de rapidité, et dont la marche excessivement lente est une cause d'aggravation dans la dépense. Je signalerai ainsi l'amélioration des voies de navigation et les travaux des ports. Certes les chemins de fer ont leur utilité; elle est grande, et il est évident surtout que les chemins de fer qui ont été exécutés jusqu'à ce jour ont rendu au pays des services considérables, qu'ils ont contribué à l'enrichir; qu'en l'enrichissant, ils ont servi à faire entrer dans les caisses du Trésor, par la

voie de l'impôt, des revenus beaucoup plus forts. On doit attribuer aux chemins de fer, pour une bonne part, l'augmentation presque continue et si remarquable qu'ont éprouvée les revenus indirects. Ainsi les chemins de fer, à tous les points de vue, pour les manufactures et le commerce, pour l'agriculture, et pour l'approvisionnement du Trésor, sont des instruments très-puissants, très-féconds.

Je ne suis pas sûr cependant que les 3245 kilomètres nouveaux rendent des services comparables à ceux des lignes antérieurement votées. Du reste, ce n'est pas un reproche à faire à l'administration ; il est tout simple qu'elle ait commencé par entreprendre les lignes qui devaient être les plus productives, et c'eût été même une faute de faire le contraire. Mais, parmi ces nouveaux chemins de fer, dont je ne m'exagère pas la fécondité, il en est, j'en suis convaincu, qui rendront à peine leurs frais d'exploitation. Or, il y a des travaux d'un autre genre, ceux précisément que je viens de nommer, qui détermineraient pour les revenus publics, pour la prospérité agricole et manufacturière, pour l'activité du commerce, un progrès plus marqué que tout ce qui pourra résulter des 3245 kilomètres de chemins de fer dont il est question en ce moment.

Si vous remontiez à cinquante ans en arrière, vous verriez combien les ingénieurs étaient embarrassés de résoudre le problème de rendre parfaitement navigable un fleuve ou une rivière, qui l'était peu. Aujourd'hui, grâce aux progrès de l'art, à certaines inventions qui sont dues, il

faut le dire, à des ingénieurs du corps des ponts et chaussées, et en particulier à un inspecteur général retiré du service, mais jouissant encore d'une verte vieillesse, M. Poirée, l'art d'améliorer les fleuves et rivières est parfaitement acquis. Aujourd'hui, on opère à coup sûr. Malheureusement, l'État applique des fonds insuffisants à ces travaux. Il y aurait lieu d'en augmenter la dotation, et, par là, on donnerait à l'agriculture, aux manufactures, au commerce, des facilités nouvelles et grandes, plus grandes, je le répète, parce que c'est important, que celles qui résulteront de la moyenne de ces nouveaux chemins de fer.

A côté des fleuves et des rivières, il y a un ordre de travaux qui a une grande influence sur la prospérité nationale et qui se recommande aujourd'hui plus qu'il y a dix ans, je veux parler de ceux de nos ports. Un port est un mécanisme par lequel un pays tel que le nôtre effectue, indépendamment du cabotage, la majeure partie de son commerce extérieur, tant d'exportation que d'importation. Comme notre commerce extérieur a beaucoup augmenté, nous avons des raisons plus fortes que par le passé pour nous occuper de nos ports.

Avec la connaissance incomplète, j'en conviens, que j'ai de nos ports et de ceux de l'Angleterre, je crois pouvoir dire que, par leur outillage et leurs dispositions, nos grands ports de commerce ne sont pas à la hauteur des principaux ports de la Grande-Bretagne.

C'est une question de dépense. Là aussi, comme pour les rivières, les procédés sont connus. On sait très-bien aujourd'hui, l'expérience du monde

entier le montre aux ingénieurs, qui, par leurs études sont cosmopolites, ce qu'il faut faire pour qu'un port soit en état de rendre de grands services au commerce, pour qu'on y entre et pour qu'on en sorte bien, pour qu'on s'y meuve commodément, pour qu'on y charge et décharge facilement, pour qu'on expédie et qu'on reçoive les marchandises avec rapidité. Tout cela est connu. Désormais, ce n'est plus qu'une affaire d'argent.

Cependant, en ce qui concerne nos ports, lorsque je jette les yeux sur le budget extraordinaire, je remarque avec chagrin que des travaux de ce genre, très-utiles, et dont la dépense n'est pas excessive, qui sont commencés dans nos ports même les plus fréquentés, marchent, faute d'argent, avec une lenteur désespérante.

Il faudrait donc qu'en même temps que le Gouvernement ferait un projet de loi financier destiné à assurer l'exécution des 3245 kilomètres de chemins de fer nouveaux, il soumit au pouvoir législatif le moyen de doter de fonds suffisants tous les autres travaux qui ne sont pas d'une moindre urgence, c'est-à-dire le perfectionnement des fleuves et rivières, l'achèvement des travaux des ports et l'achèvement des canaux.

Je viens de nommer l'achèvement des canaux : j'ajouterai, sur ce point, un détail propre à montrer comment, sur ces voies de transport, on peut, dans certains cas, au moyen d'une dépense modique, retirer de grands résultats. Vous avez d'assez nombreux canaux en France. On les a améliorés petit à petit. Cependant, sur quelques lignes magistrales, vous trouvez encore des imperfections très marquées. Par exemple, les écluses

ne sont pas toutes de la même dimension. Lorsque sur un canal, quelque long qu'il soit, il y a deux ou trois écluses, même une seule, dont les dimensions soient plus exiguës que celles des autres, la conséquence est forcée : le commerce est obligé de se comporter comme si toutes les écluses avaient la dimension de celle qui est la plus étroite ou la plus courte. Par exemple, de Paris au département du Nord et à la Belgique, il y a des écluses qui laissent à désirer. Il faudrait que sur cette ligne il y eût des écluses très-grandes, comme celles qui existent sur l'Oise, parce qu'alors on arriverait très-aisément du Nord dans cette ville de Paris qui est encore une grande ville manufacturière, quoiqu'on fasse beaucoup d'efforts pour l'empêcher de le rester; il y aurait bientôt, sur les canaux, un mouvement plus grand de matières, de charbons entre autres, à destination de Paris, et le transport s'effectuerait avec une économie très-sensible, en comparaison de ce qui a lieu aujourd'hui.

Voilà donc, messieurs, un premier point sur lequel j'avais à vous soumettre quelques observations; c'est la nécessité de saisir promptement le pouvoir législatif d'une loi spéciale qui pourvoie le Trésor des fonds nécessaires à l'exécution des chemins de fer qui auront été votés cette année, et de même qui permette de mettre rapidement en bon état nos fleuves et nos rivières qui rendent de si grands services, pareillement de perfectionner nos canaux, et enfin de terminer les travaux de nos ports, qu'il est urgent de porter à la même perfection que les ports étrangers.

Quant à ces chemins de fer composant le ré-

seau nouveau de 3245 kilomètres, je n'ai guère d'autre observation à vous faire, si ce n'est qu'il eût été bon que, parmi ces lignes assez nombreuses, formant un grand développement, il y en eût un plus grand nombre qui fussent destinées à remplir une des promesses que le Gouvernement a faites en 1860, à l'époque du traité de commerce.

Il a été dit, à cette époque, et avec beaucoup de raison, que pour mieux placer l'industrie française dans de telles conditions qu'elle pût lutter contre l'industrie étrangère, on lui donnerait des facilités nouvelles par le développement et le perfectionnement des voies de communication.

Je suis loin de dire qu'on n'ait pas fait quelque chose, et beaucoup ; mais il est clair qu'il y a encore à faire. Certains de nos centres houillers, par exemple, et de nos centres métallurgiques, de ceux qui font du fer, ont encore fort à désirer à l'égard des voies de communication. Il est possible que, parmi les 3245 kilomètres, il y en ait une certaine quantité qui ait cette destination. Mais les exposés des motifs, qui sont un peu laconiques en général, ne donnent pas à ce sujet les renseignements qui pourraient nous édifier. Cependant le Gouvernement se serait fait honneur et profit en signalant, même avec un peu de détail, ceux de ces travaux nouveaux qui auraient pour objet de prêter assistance à l'industrie française, afin qu'elle fût en mesure de résister énergiquement au choc de l'industrie étrangère, choc du reste, que, dans la plupart des cas, elle n'a pas énormément à redouter ; les relevés commerciaux le démontrent.

Après ces observations, messieurs, il en est

une d'un autre genre, que je crois devoir vous présenter. Les chemins de fer, en général, coûtent beaucoup d'argent ; les chemins de fer nouveaux coûteront presque autant que les anciens, et ils doivent rapporter très-notablement moins. A cet égard-là, il n'y a pas d'illusion à se faire. Il serait donc utile de prendre tous les moyens légitimes pour que les chemins de fer nouveaux qui sont à construire ne coûtassent que juste ce qui sera indispensable, et qu'ils rendissent tous les services qu'il est possible d'attendre d'eux. La construction des chemins de fer en France ne coûte pas plus qu'ailleurs, mais elle ne se fait pas non plus à meilleur marché. Certains peuples, comme les Anglais, payent cette construction plus cher. D'autres, les Américains, la font à moins de frais. Mais sans entrer dans le détail des procédés de construction, ce qui ne serait pas à sa place ici, on peut signaler des mesures législatives qui en restreindraient la dépense. Il en est une que je crois devoir indiquer et recommander, parce que je ne la prends pas sous mon autorité ; je l'emprunte au rapport d'une commission nommée il y a six ans, en 1862, et présidée par M. Rouher, alors ministre des travaux publics, pour examiner les changements qu'ils serait possible d'introduire utilement dans la construction et dans l'exploitation des chemins de fer.

Cette commission fit un rapport, que je n'ai pas la prétention de vous lire, quoique je l'ai apporté avec moi à la tribune, et dans lequel elle exposa ses opinions qui avaient été adoptées par ses membres à l'unanimité. En ce qui concerne la diminution des frais de construction, elle porta

son attention spécialement sur l'acquisition des terrains. Il lui fut signalé une chose, qui est devenue plus vraie encore depuis, c'est que les prix des terrains étaient exorbitants, que le jury d'expropriation abusait des pouvoirs qu'il possède pour fixer des prix trop au-dessus de la valeur vénale du sol.

Il a été cité, à cette époque, des chemins de fer qui traversaient des pays médiocrement peuplés et médiocrement riches, pour lesquels les terrains coûtaient 70 000 ou 80 000 fr. par kilomètre. La commission se demanda donc s'il ne serait pas possible, tout en respectant le principe du jury d'expropriation, de réduire ces frais reconnus pour fort exagérés.

Ce qui s'est passé depuis, en dehors des chemins de fer, ne diminue pas l'importance d'une réforme pareille. Par exemple, dans cette grande ville de Paris, si vous lisez les comptes rendus publiés par les journaux sur les expropriations, vous êtes frappés, étonnés, quelquefois indignés des sommes énormes allouées par le jury à des propriétaires ou à des locataires.

Il y a donc là quelque chose à faire. La commission de 1862, après avoir beaucoup examiné la question sous ses différentes faces, trouva la combinaison suivante, qui respecte entièrement le principe de l'intervention du jury : La loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation, a ordonné qu'il y eût un magistrat, soit un juge de première instance, soit un conseiller de cour impériale, qui présidât les débats devant le jury; il est qualifié de magistrat directeur du jury. Mais en examinant ce qui se passe à son égard, on con-

state que ce magistrat directeur ne dirige guère rien, et qu'il est réduit à une ombre de pouvoir et d'influence. Et cependant, disait-on, dans la commission, il serait bien utile que dans le sein de ce jury, dont tous les membres sont ardemment sollicités par les intérêts privés qu'ils ont à apprécier, il y eût quelqu'un qui fût l'organe de l'intérêt public, qui fût désintéressé, qui, par sa position d'indépendance et la considération acquise à sa position et à ses lumières, pût garantir l'intérêt général et avertir les jurés de ne pas se laisser aller à des fixations exagérées.

En un mot, la commission de 1862 pensa qu'il serait très-convenable que le magistrat directeur du jury fût réellement magistrat directeur; ce qu'il n'est pas du tout, quoiqu'il en ait le nom, car la Cour de cassation, interprétant la loi dans un esprit que je ne représenterai pas comme contraire à celui du législateur, a réduit à une ombre les attributions de ce magistrat directeur. En vertu de la jurisprudence existante, il suffit qu'il ait assisté aux délibérations du jury, alors que le jury discute les sommes à allouer à celui-ci ou à celui-là, pour que la décision du jury soit cassée. Le magistrat directeur n'a pas le droit non plus de se rendre avec les jurés sur les lieux, et, par conséquent, de chercher à les édifier sur les fraudes qui s'y commettent quelquefois et qui ont eu lieu à Paris, dans le but de donner au jury une idée exagérée de certain local ou de certain commerce.

La commission de 1862, après avoir longuement examiné les choses, pensa donc que sans blesser aucunement le principe du jury, on pour-

rait très-bien établir par la loi que le magistrat directeur assisterait à toutes les opérations du jury, et, de plus, qu'il aurait droit de vote (*Dénégation*). Je vois mon honorable collègue, M. Lacaze, qui se récrie. Quant à moi, qui faisais partie de la commission, je dois dire que cette double proposition ne me paraît avoir rien que de naturel, et qu'elle fut appréciée de même par la commission tout entière. Mais je ferai remarquer qu'il y avait là deux clauses bien distinctes. Il y avait la faculté d'assister à toutes les opérations du jury, il y avait ensuite celle de prendre part au vote. On peut les séparer, mais la commission pensa que l'une entraînait l'autre.

Voilà ce que la commission proposait. Il n'y a pas eu de décision à cet égard de la part du Gouvernement. Les opinions de cette commission sont jusqu'à présent restées à l'état d'expectative; je crois devoir profiter de la présence du ministre des travaux publics pour le prier d'y réfléchir.

Il y a un autre point moins important sur lequel la même commission proposa quelque chose qui n'a pas été pratiqué davantage, et qui serait d'une exécution plus facile encore.

La commission se dit : les chemins de fer, en France, coûtent beaucoup d'argent à l'État. Il y a des pays dans lesquels les chemins de fer sont abandonnés complétement à l'industrie privée, qui en fait toute la dépense; le Gouvernement n'a par conséquent alors aucun conseil, aucun ordre à leur donner, ni aucune pression à exercer sur eux. Mais, en France, ils s'exécutent avec le

concours financier de l'État, à grands frais pour les contribuables. Par conséquent, le Gouvernement a le droit de donner aux compagnies des conseils et de les presser même de prendre des mesures qui seraient favorables à l'intérêt public, alors surtout que ces dispositions ne coûteraient rien aux compagnies, et tout au plus froisseraient l'amour-propre de quelques-uns de leurs administrateurs.

Dans cette grande ville de Paris, qui est le centre et l'extrémité tout à la fois de presque toutes les grandes compagnies, — de toutes, excepté une, — les compagnies ont des administrations séparées, des locaux absolument distincts. Par suite, toutes les fois que les commerçants de Paris ont des envois à faire à la fois dans la direction du Nord, à Marseille, Toulouse, Bordeaux, Brest, Metz, etc., il faut qu'ils aillent, en traversant Paris en diagonale, d'une gare à l'autre, ce qui est très-incommode pour eux, et peut déterminer de fausses manœuvres. Celui qui a à envoyer dans toutes les directions à la fois est obligé de charger de ses affaires, dans quelques-unes des gares, des émissaires médiocres ou inhabiles, parce qu'il n'aura qu'un seul employé qui soit intelligent. Ce sont, en outre, d'énormes pertes de temps.

Pourquoi ces compagnies ne seraient-elles pas provoquées à s'organiser pour avoir dans l'intérieur de Paris un bureau central, une factorerie générale, où le commerce pourrait apporter les colis, prendre des renseignements et régler les affaires contentieuses qu'il aurait avec les chemins de fer?

Les compagnies, par les moyens de l'organisation qui existerait dans ce local, se répartiraient entre elles les différents objets à transporter.

En un mot, il y aurait par là une tendance à fonder un syndicat des différentes compagnies sur un point central de Paris. Ce serait à la fois dans l'intérêt des compagnies et dans celui du public.

Comme les compagnies viennent sans cesse trouver le Gouvernement pour lui demander telle ou telle faveur, le ministre des travaux publics, sans abuser de sa position, a le moyen de leur faire accepter des combinaisons telles que celle-ci, qui seraient avantageuses au public et qui le seraient pour elles-mêmes, puisque par les facilités qui en résulteraient pour les affaires, elles en détermineraient un plus grand courant d'affaires.

Cette recommandation de la commission de 1862 est également restée sans effet; je la livre à l'attention de MM. les Sénateurs et de M. le ministre des travaux publics.

Quand on a réuni une commission, quand celle-ci a délibéré pendant soixante séances, quand elle a pris la peine d'écouter les délégués de tout le commerce de France, quand son rapport a eu, à l'époque où il a été fait, l'assentiment des membres du Gouvernement, il est cependant assez singulier que le résultat de tout ce labeur ne soit plus que du papier bon à envoyer chez l'épicier.

Il y a dans ce rapport un certain nombre d'autres propositions qui eurent alors l'approbation

de tous les membres de la commission, y compris M. le ministre, qui en était président, et ces propositions sont sans effet.

Il n'y a rien d'excessif à demander, maintenant que nous allons construire des chemins de fer dont la dépense sera grande et l'utilité médiocre le plus souvent, s'il n'y a pas quelque chose à faire pour en diminuer les dépenses et pour augmenter les services qu'ils rendront au public. Tel est l'objet des observations que la loi en discussion me fournit l'occasion de présenter au Sénat et au Gouvernement.

M. Heurtier, *commissaire du Gouvernement.* Messieurs les Sénateurs, à propos des projets de lois qui sont soumis à votre sanction, l'honorable préopinant a jugé convenable de présenter des observations générales touchant non-seulement les questions de chemins de fer, mais encore les autres questions de travaux publics, tels que les canaux, les rivières et les ports maritimes; puis de donner quelques indications au Sénat sur les mesures qu'il y aurait à prendre pour fournir l'exécution à certaines délibérations d'une commission spéciale qui avait été nommée pour assurer une bonne et sérieuse exploitation des chemins de fer.

Je demande la permission d'examiner en très-peu de mots les observations présentées par l'honorable M. Michel Chevalier.

D'abord, j'ai l'honneur de connaître depuis trop longtemps M. Michel Chevalier pour n'être pas convaincu qu'en ce qui concerne l'extension de nos voies ferrées et spécialement les dispositions

des deux lois qui vous sont soumises, il veuille contester les propositions faites par le Gouvernement et acceptées par le Corps législatif.

Ses observations n'ont qu'un but, c'est de généraliser le bienfait de la rapidité et du bon marché des transports, en accélérant les améliorations des voies navigables et de nos grands ports de commerce, afin de favoriser nos relations extérieures et de susciter à l'intérieur une utile concurrence.

Que M. Michel Chevalier me permette de lui dire que pour les canaux, il sait aussi bien que moi que le Gouvernement s'attache à les perfectionner, comme il s'attache à compléter nos voies navigables. Depuis l'établissement du second Empire, des sommes considérables, se chiffrant par des centaines de millions, ont été dépensées pour l'exécution, la réparation ou le complément des voies de toutes natures qui constituent le système de notre navigation intérieure. L'honorable M. Michel Chevalier ne pourrait donc, sans injustice, faire le reproche au Gouvernement de s'être montré retardataire, en présence d'un devoir d'autant plus impérieux que, par suite du traité de 1860, il importait aux commerçants, aux industriels, aux producteurs, de se mettre en mesure de pouvoir lutter contre les produits étrangers.

Il faut donc dire que le programme des travaux publics s'est maintenu à la hauteur des circonstances et des possibilités financières, et qu'il a été poursuivi avec énergie dans la mesure des crédits accordés par le Corps législatif.

Sans doute, pour les ports maritimes, nous sommes tous de l'avis de l'honorable M. Michel

Chevalier. Il serait désirable, pour les améliorer et en compléter les bassins et les installations de tout genre, d'appliquer à chacun successivement la somme nécessaire afin de ne pas ralentir les travaux qui dépérissent parfois par une fâcheuse interruption ; mais, les allocations budgétaires étant relativement minimes, on se fonde sur le principe de la justice distributive pour donner à chaque port une part du crédit annuel, tout en tenant compte néanmoins des circonstances et des exigences qui peuvent se produire. Quoi qu'il en soit, les sommes affectées aux ports depuis une quinzaine d'années forment un total considérable, et si l'honorable préopinant ne peut être satisfait dans toute sa légitime impatience, il reconnaîtra au moins que le Gouvernement n'a rien négligé dans la mesure des moyens qui ont été mis à sa disposition.

En tout cas, il nous est permis de dire que l'un des vœux exprimés par l'orateur sera satisfait par les lois proposées, puisque, par l'extension de notre réseau ferré, l'accès de nos ports deviendra plus facile et plus économique.

Serait-il vrai maintenant qu'il existerait certains centres industriels qui ne seraient pas suffisamment reliés à notre grand système de voies ferrées.

Je regrette que l'honorable orateur n'ait pas fait quelques indications; j'ai beau chercher ces centres industriels qui seraient restés en dehors des grandes voies, je n'en trouve aucun. Il se peut que quelques voies ne soient pas encore achevées, mais je ne crois pas qu'on se soit mépris au point de ne pas desservir un foyer quelconque de grande industrie.

L'honorable M. Michel Chevalier s'est ensuite préoccupé de la question des voies et moyens, et il a trouvé très-laconiques les observations présentées sur ce point au Corps législatif. J'en demande pardon à l'honorable préopinant, non-seulement les voies et moyens sont développés dans l'exposé des motifs, mais ils sont exprimés dans les conventions elles-mêmes.

Ces voies et moyens sont très-simples : si le Gouvernement discute dans les conditions de la loi de 1842, les compagnies font les avances et sont remboursées au choix de l'État, soit par un capital fractionné en plusieurs termes, soit par une annuité échelonnée sur un long temps se chiffrant par 4 1/2 pour 100, et comprenant l'intérêt et l'amortissement, de manière que l'État sera complétement libéré après l'échéance de la dernière annuité.

Le système des annuités, qui, d'ailleurs, ne lie point l'État d'une manière absolue, présente cet avantage qu'il permet d'espacer le remboursement, qui, sans cela, eût pesé d'une manière trop lourde sur nos budgets annuels.

C'est donc un système ingénieux qui a reçu la sanction du Conseil d'État et du Corps législatif, et qui nous paraît mériter la vôtre.

Quant aux chemins de fer dont l'exécution doit être poursuivie par l'État en dehors des compagnies, ces chemins de fer sont laissés entièrement à la disposition du Gouvernement, qui accomplira les travaux suivant l'importance des crédits ouverts annuellement au budget. On peut donc dire que le Corps législatif tient les cordons de la bourse, et, suivant qu'il accordera des crédits plus

ou moins considérables, on pourra poursuivre l'exécution de ces chemins avec plus ou moins d'activité. Il ne peut donc y avoir aucun doute sur les intentions du Gouvernement et l'économie des conventions, en ce qui touche les voies et moyens.

Mais l'honorable M. Chevalier voudrait aller plus loin ; il désirerait qu'il y eût un programme des travaux publics et un budget spécial qui leur serait exclusivement affecté.

S'il ne fallait que notre assentiment pour réaliser ce vœu, nous le donnerions volontiers. Ce serait une heureuse combinaison que de pouvoir donner une impulsion très-vive aux travaux publics qu'il importe de développer, alors qu'ils sont rémunérateurs et qu'ils impriment l'essor à la prospérité générale, et cela au moyen de ressources spéciales et formant comme une dotation indispensable pour tout autre objet que celui-là. Mais il y a toujours le problème des éléments de ce budget spécial. S'il n'est entretenu que par les excédants de recettes, je doute que M. Chevalier se contente de la solution, puisqu'il veut faire vite ; s'il est alimenté par l'emprunt, quelle que soit sa forme, je place de suite mon honorable contradicteur en présence de M. le ministre des finances, que je n'ai pas mission de représenter ici, et qui nécessairement doit avoir quelques observations à faire à ce sujet.

Dans les conditions actuelles, nous sommes donc obligés de demander chaque année au budget les moyens de pourvoir aux besoins généraux ; et cependant, quand on jette un regard sur ce qui s'est passé depuis quinze ans, on est heureux de cons-

tater que l'administration publique a fait de grandes choses.

Le pays est là pour témoigner que ses efforts n'ont pas été stériles, et que, notamment depuis 1860, quand il s'est agi de mettre la France industrielle en mesure de lutter avec les nations étrangères, les travaux ont redoublé d'activité et ont amené des résultats qui méritent les sympathies et l'approbation de tous. Pour donner encore une satisfaction plus complète à l'intérêt public, le Gouvernement a pensé que ce qu'il avait fait n'était pas suffisant, qu'il fallait cette année augmenter le réseau des voies ferrées. Nous avons plus de 20 000 kilomètres de chemins de fer, les trois quarts exécutés et un quart restant à construire; ce n'est point assez pour ce grand et riche pays, comparé aux pays voisins, la Belgique et l'Angleterre, qui ont sur nous, à cet égard, une véritable supériorité. Les régions privées de voies de communication de cette nature réclament avec instance, et le Gouvernement, dont le premier devoir est la justice, a saisi les pouvoirs publics des projets que nous discutons et auxquels il a la confiance qne vous vous associerez.

Ce qui doit d'ailleurs rassurer le Sénat, c'est que les chemins nouveaux ont été pour la plupart recommandés par des commissions du Corps législatif lui-même, il y a quelques années, comme une légitime satisfaction à donner à des intérêts respectables.

Il me reste à dire quelques mots sur une observation qui vous a été présentée à propos de la loi de 1841, sur l'expropriation. M. Michel Chevalier voudrait qu'on donnât plus d'action sur les

opérations du jury au magistrat directeur de ce jury, afin de rendre ces opérations moins onéreuses pour les compagnies et pour l'État.

L'honorable Sénateur trouve que les terrains qui doivent servir d'assiette aux chemins de fer sont évalués à des prix exagérés. Je ne sais pas si le remède proposé serait efficace ; ce que je sais, c'est que la commission dont M. Michel Chevalier faisait partie a demandé, en effet, une part plus active pour le directeur du jury dans les opérations préliminaires et dans la décision définitive.

Cette question est grave, messieurs les Sénateurs; le jury de la loi de 1841 en matière d'expropriation est à peu près calqué sur le jury en matière criminelle, et le magistrat directeur n'a pas d'autres fonctions à remplir que de veiller à l'accomplissement des conditions exigées par la loi. Il n'est pas membre du jury d'expropriation, il en est le directeur, et j'avoue qu'il serait bien grave d'en faire un élément intrinsèque de ce même jury. Heureusement la question ne se pose pas autrement qu'à titre d'étude dans la pensée de l'honorable M. Chevalier.

Quant au système de la factorerie générale, que l'honorable M. Michel Chevalier me permette de lui dire que s'il est vrai que ce système ait été indiqué dans le sein de la commission dont il faisait partie, je lis dans les procès-verbaux que les compagnies ont déclaré qu'il suffisait au public d'avoir recours aux succursales établies dans les centres industriels, et qu'en conséquence on pouvait, au lieu d'aller à la gare, présenter les colis dans les différents bureaux. L'intérêt public paraît donc suffisamment satisfait sur ce point.

Peut-être serait-il plus utile d'organiser, par voie de syndicat des compagnies ou par des sociétés particulières, un entrepôt des colis refusés par les destinataires pour les causes les plus variées et qui forme pour les compagnies un stock encombrant, indépendamment des difficultés que soulèvent, soit le retrait, soit le renvoi, soit l'appréciation des causes de refus. De nombreux procès seraient évités ou transigés probablement par une mesure de ce genre ; mais ces questions, il faut le reconnaître, ne sont point assez mûrement étudiées, et quand le moment de l'application en sera venu, on peut se fier aux suggestions de l'intérêt privé pour être sûr qu'elles recevront une solution conforme aux besoins généraux.

Quant aux lois sur lesquelles vous délibérez, messieurs les Sénateurs, et qui ont été l'occasion plutôt que le motif des observations de l'honorable M Chevalier, j'ai l'espoir que vous adopterez sans hésitation les conclusions qui vous sont proposées par votre commission. (*Très-bien ! Très-bien !*)

M. Michel Chevalier. J'ai une très-courte réponse à faire, messieurs, aux questions que m'a adressées M. le commissaire du Gouvernement. L'honorable orateur a remarqué qu'au sujet des chemins de fer qui sont destinés à mettre l'industrie française à même de mieux supporter la concurrence étrangère, concurrence à laquelle elle est soumise, non sans beaucoup de tempéraments, en vertu du traité du 23 janvier 1860, je m'étais tenu dans les généralités, et que j'aurais dû spécifier les omissions dont je m'étais plaint

Je me suis tenu dans des généralités, parce que j'ai voulu être bref.

J'ai dit pourtant que je ne remarquais pas dans les exposés des motifs qu'on eût fait valoir le mérite qu'aurait tel ou tel chemin de venir en aide à tel ou tel des centres manufacturiers qui en avaient besoin. A l'égard d'aucune ligne à peu près, il n'y a d'indications de ce genre dans les exposés des motifs, ce qui porterait à croire que les chemins de fer proposés ont peu ce genre de mérite.

Puisqu'on me presse afin que je précise davantage, voici ce que je dirai au Sénat : C'est pour un petit nombre d'industries qui emploient des matières en très-grande quantité, c'est pour celles-là surtout que les chemins de fer doivent être d'une très-grande assistance, parce que le mérite des chemins de fer est de faciliter, pour les matières brutes, les transports à bas prix. Parmi ces industries, la première de toutes au point de vue de la masse et du poids des matières qu'elle emploie, c'est la métallurgie.

Notre industrie métallurgique produit de la fonte, des fers forgés, quelquefois de l'acier; elle les produit en consommant des quantités considérables de minerai de fer, de charbon de terre, quelquefois de fonte brute. Un tarif réduit relativement au minerai ou au charbon, peut faire une différence très-notable dans le prix de revient, et par conséquent, procurer à un chef d'industrie la possibilité de résister à la concurrence étrangère, qui sans cela le gênerait fort.

On a calculé qu'une barre de fer, avant d'être élaborée définitivement, réclamait huit ou dix fois

son poids de charbon et quatre fois son poids de minerai. De telle sorte que, pour faire un bloc qui pèse 1, il a fallu 12 ou 14 de matières. Ceci dit clairement quelle peut être l'importance des voies ferrées pour la métallurgie, et de quelle utilité il est pour cette industrie d'être bien pourvue de chemins de fer, non-seulement d'en être pourvue, mais d'y rencontrer des conditions particulières qui lui assurent, pour les matières toutes spéciales et à vil prix dont elle se sert, des prix favorables.

Eh bien! nous avons des centres métallurgiques qui ont souffert et qui souffrent encore, qui cependant pourraient se maintenir, et dont les souffrances seraient fort amoindries, s'ils avaient des chemins de fer, avec de bas tarifs établis en leur faveur.

Il y a un groupe ancien, renommé dans l'industrie métallurgique de la France, qui est situé à l'Est, dans la Haute-Marne et dans la Meuse, et qui a des gisements très-beaux de minerai. Il faudrait là des houilles transportées à bon marché. Les maîtres de forges de cette région se plaignent de payer cher le transport des charbons. Ils disent que si le Gouvernement avait négocié avec la compagnie des chemins de fer de l'Est, il aurait pu, en retour de quelques sacrifices médiocres, obtenir d'elle un tarif très-modéré qui leur permettrait de vivre.

La même chose se dit pour une partie des forges qui sont dans le département du Nord, — celles-là sont placées sur le charbon, — qui ont besoin de faire venir le minerai. Je pourrais multiplier des exemples semblables.

Il y a aujourd'hui un très-grand mouvement dans l'industrie métallurgique ; on a trouvé un procédé nouveau de fabrication qui produit de grands résultats pour le consommateur. C'est un procédé qui a été très-justement récompensé à l'Exposition universelle. On l'appelle le procédé Bessemer. Par ce moyen et par quelques autres procédés analogues, on obtient, avec une dépense qui est à peu près la même que celle d'auparavant, des produits d'une valeur beaucoup plus grande, et d'une telle qualité, qu'on peut, par exemple, réduire la masse du métal qu'on emploie du cinquième ou du quart, en conservant cependant une puissance de résistance au moins égale, la même durée et la même solidité.

Ces procédés exigent qu'on mêle au minerai de fer ordinaire une certaine proportion d'un minerai dont la qualité est bien connue, c'est le minerai qui renferme du manganèse ; ce minerai a la puissance, la vertu, de donner du fer aciéreux. En mêlant un cinquième ou un sixième de ce minerai à du minerai ordinaire, on relève considérablement la valeur du fer, parce qu'on en change la nature. De là une ressource pour les forges qui pourront se procurer de ce minerai.

Or, il est connu qu'il y a tel gisement de ce minerai qui aurait pu être, par les lois nouvelles, rattaché directement, depuis l'orifice de la mine, à des localités dans lesquelles il y a des forges importantes, des forges qui ne demandent qu'à se relever, et qui se relèveraient certainement, si on les assistait par la construction de chemins de fer les mettant en rapport direct avec un gisement de minerai manganésifère. Il y a tel tronçon

très-court, qui aurait pu être ajouté au nouveau réseau, qu'il était d'autant plus naturel d'y comprendre qu'il serait rémunérateur. Et pourtant, ce tronçon ne figure pas dans le nouveau réseau.

Voilà sur ce premier point ma réponse aux observations que m'a fait l'honneur de m'adresser M. le commissaire du Gouvernement.

Quant à la question financière, qu'il me permette de lui dire que, franchement, je ne puis me déclarer satisfait de la réponse qu'il m'a faite, parce que cette réponse revient à ceci : « Assurément l'intention du Gouvernement est d'exécuter rapidement, non-seulement les chemins de fer, mais tous les travaux nécessaires à l'achèvement ou à l'amélioration de nos canaux, de nos fleuves et rivières et de nos ports, mais, faute de fonds, nous ne le pouvons pas. » A quoi je réplique : Si vous ne le pouvez pas, pourquoi entreprenez-vous tant de choses à la fois? Comment, vous avouez que vous n'avez pas de voies et moyens, vous dites que vous n'avez pas d'argent, et puis vous entreprenez de toutes parts des travaux considérables; non contents de toutes les entreprises antérieures, vous tracez sur la carte 3245 kilomètres de chemin de fer nouveaux! Mais si, réellement, vous n'avez de ressource que pour exécuter 500 kilomètres, contentez-vous d'en entreprendre 500. Il vaut mieux employer ainsi votre argent, si vous n'en avez que pour exécuter 500 kilomètres, que de l'éparpiller sur 3245 que vous n'êtes pas assuré de faire. Il n'y a pas un commerçant, pas un manufacturier, pas un homme d'affaires qui procéderaient de la même manière que vous.

Mais je conteste hautement que le Gouverne-

ment manque de ressources pour faire les travaux qu'il a entrepris. La France n'est pas un pays sans crédit. Elle en possède un des plus étendus; quand elle s'est mis dans la tête de faire quelque chose, elle trouve toujours de l'argent pour le faire, surtout si la chose est raisonnable. Or, quoi de plus raisonnable que d'accélérer le réseau des diverses voies de communications avec les ports, surtout si le choix de ces travaux a été judicieusement fait?

Je dirai donc à M. le commissaire du Gouvernement: Procurez-vous les fonds qu'exige l'achèvement, d'ici à un délai médiocre, de tous les travaux entrepris et posez-vous-en le problème. Le résoudre est l'affaire de très-peu de temps; avec la sagesse du Prince, celle de ses conseillers, et celle des corps délibérants auxquels vous êtes tenus de vous adresser pour obtenir des voies et moyens, il n'y a rien d'ardu dans un problème pareil; car il ne s'agit pas de sommes indéfinies, il s'agit seulement de finir, dans un délai de quatre ou cinq ans, les travaux des rivières, des canaux et des ports, indépendamment des chemins de fer. Ceux-ci non compris, il ne faudrait peut-être que 300 millions; on n'excéderait pas 400 millions.

Quant aux chemins de fer, il faudrait une somme un peu plus forte.

D'après les projets de lois, la part du Gouvernement dans les chemins de fer nouveaux serait de 483 millions.

Je crois que ce n'est pas assez. On a omis un élément important, la somme nécessaire pour couvrir, pendant l'exécution, la différence entre les produits des chemins et les intérêts à servir. Ad-

mettons qu'au lieu de 483 millions, cela fasse 600 millions : c'est une somme qui paraît probable. Vous auriez donc besoin de vous procurer extraordinairement 600 millions d'un côté et 400 millions de l'autre, soit 1 milliard, en quatre ou cinq ans pour des travaux qui, M. le commissaire du Gouvernement en est d'avis, seront profitables. Ce n'est pas une dépense perdue, celle-là ; c'est une dépense dont, pour une bonne partie au moins, on peut dire qu'elle enrichit le pays, et qu'on en retrouvera les intérêts à un taux très élevé.

Voilà ce qui est à faire, et il serait surprenant qu'on ne le fît pas, car, tant qu'on ne le fera pas, les populations pourront s'écrier : Ces promesses dont on nous a comblées, ces promesses de chemins de fer, ces promesses d'achèvement des travaux des rivières, des canaux et des ports, tout cela est hypothéqué sur des brouillards !... Nous voulons du positif ; le Gouvernement de l'Empereur est un Gouvernement sérieux, la France est un peuple sérieux, employons des moyens sérieux.

Or, le moyen sérieux, c'est, quand on a fait une promesse, de la tenir ; c'est, quand on a dit qu'on ferait tant de kilomètres de chemins de fer, tant d'améliorations de rivières, de canaux et de ports, de se procurer, par le crédit, si on ne le peut par l'impôt, les sommes nécessaires pour l'exécution dans un délai raisonnable.

On a d'ici à la session prochaine pour délibérer et prendre un parti digne du Gouvernement et du pays.

M. Heurtier, *commissaire du Gouvernement*. Je

demande à répondre quelques mots aux dernières paroles de M. Michel Chevalier. J'aurai d'abord l'honneur de lui faire remarquer que, sur les questions financières, ce n'est pas à moi, c'est à M. le ministre des finances qu'il appartiendrait de répondre. Mais, en ce qui concerne les omissions qui, suivant M. Michel Chevalier, auraient été commises, soit dans l'exposé des motifs présenté au Corps législatif, soit dans la convention elle-même, qu'il me permette de lui dire qu'il est dans l'erreur quand il suppose qu'on n'a pas prévu la question de défaut d'équilibre entre les revenus ou produits des chemins et les intérêts à servir. Cette question a trait à la garantie. Or, pour la garantie, le procédé est simple : si les revenus sont insuffisants pour indemniser la compagnie, la somme qui lui revient, toute déduction et imputation faites, est portée au budget comme dette de l'État.

Quant aux voies et moyens nécessaires pour l'exécution des chemins, j'ai dit au Sénat comment ils sont assurés, aux termes de l'exposé des motifs et de la convention. J'ai rappelé que c'étaient les compagnies elles-mêmes qui devenaient nos banquiers, qui faisaient l'avance de tous les fonds; et comment, au moyen d'une annuité de 4 et demi pour 100, y compris l'amortissement, échelonnée sur une longue période de temps, nous venions ainsi à bout, sans excès, sans fatigue pour nos finances, de libérer l'État.

Voilà le procédé que je qualifiais d'*ingénieux* et qui a été approuvé par le Corps législatif et par le Sénat lui-même.

Quant aux foyers industriels qu'on aurait né-

gligé de desservir au moyen de petites lignes se rattachant au grand réseau, je dirai que j'appartiens à un pays industriel où se rencontrent un nombre d'embranchements pour le service des industries locales, telles que houillères, hauts-fourneaux, etc. Généralement ces embranchements sont établis par les industriels eux-mêmes, et des clauses du cahier des charges règlent les conditions de la soudure, à défaut d'accord avec les compagnies.

M. Michel Chevalier. Ils demandent des lignes grandes ou moyennes et non de petits embranchements ; ceux-ci, ils les feront eux-mêmes. Quant à l'expédient qu'admire M. le commissaire du Gouvernement, et qui consiste à faire prêter par les compagnies au Gouvernement l'argent qu'il s'est engagé à leur fournir, je n'y puis voir qu'un expédient passager et étrange. Je demande même la permission de dire que cette manière d'agir ne me paraît ni économique, ni digne d'un grand gouvernement (*Réclamations. — Aux voix! Aux voix!*)

M. le Président. Personne ne demandant plus la parole, je consulte le Sénat pour savoir si la loi sera soumise à une seconde délibération du Corps législatif.

Le Sénat décide que la loi ne sera pas renvoyée.

Il est procédé au scrutin sur la promulgation.

En voici le résultat :

Nombre de votants. . . .	95
Bulletins blancs.	95

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation des deux lois.

MM. Manceaux, Gaudin et L'Hôpital, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle les rapports de pétitions.

La parole est à M. le marquis de La Grange.

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE, *premier rapporteur*.

(N° 644). Messieurs, vingt-six membres du comice viticole des Pyrénées-Orientales se plaignent que les tarifs d'importation des vins étrangers en France, notamment des vins d'Espagne, étant très-faibles, et au contraire les droits dont les vins français sont frappés à l'étranger étant très-élevés, le commerce national subit une concurrence nuisible.

L'oïdium sévissant en France, pour en atténuer les effets et remédier à la disette des vins, un décret impérial, rendu le 31 août 1854, fixa les droits de l'importation de tous les vins étrangers, en cercles et en bouteilles, à 25 centimes par hectolitre.

C'était l'abolition de l'impôt, car cette taxe minime n'est pour ainsi dire qu'un droit de vérification et de contrôle.

Cette mesure était considérée comme provisoire; elle ne pouvait se prolonger que pendant la durée du fléau. Quand il aurait disparu, on devait s'attendre à voir encourager l'exportation de nos excédants en vins, non par la protection,

mais par l'application de la réciprocité, ou d'une base équitable des échanges.

Cependant, l'abondance ayant reparu, le droit provisoire de 25 centimes par hectolitre a été maintenu à l'importation, tandis que nos vins continuaient à être soumis à l'étranger à des droits considérables.

Plus tard, des traités de commerce avec toutes les nations ont généralement allégé nos charges. Mais la convention conclue avec l'Espagne, le 18 juin 1865, n'a rien changé à l'égard de nos vins. Depuis sa promulgation, les vins espagnols de toutes natures ne sont astreints, à leur importation en France, qu'au droit de 25 centimes, tandis que nos vins continuent à payer à leur entrée en Espagne (non d'après des traités antérieurs, mais d'après le règlement douanier régissant tous les vins étrangers en cercle) sous pavillon espagnol, 42 fr. l'hectolitre; par terre ou sous pavillon étranger, 50 fr. l'hectolitre.

Les vins des deux versants pyrénéens étant similaires par le degré alcoolique dont la moyenne est de 14°, les pétitionnaires des Pyrénées-Orientales ne sont pas atteints par l'élévation du droit d'entrée en Espagne, où on n'a pas besoin de leurs vins. Ils sont lésés par la faveur accordée aux vins espagnols, qui leur disputent le marché français, favorisés qu'ils sont, non-seulement par l'insignifiance du droit, espèce de franchise, comme nous l'avons dit, mais encore parce qu'en France, dans leur état naturel, ils arrivent renforcés artificiellement à 18°, limite réglementaire admise par la régie des contributions indirectes; tandis que les viticulteurs français ne

peuvent élever leurs vins à 18° que par l'addition, pour chaque hectolitre, de quatre litres d'alcool, ce qui, au droit de 90 cent. par litre, leur coûte 3 fr. 50 cent.

Ainsi, les Espagnols profitent par hectolitre de. . . . . 3 fr. 60 c.

Ils payent de droit. 0 25

ce qui leur constitue à l'importation de leurs vins, par chaque hectolitre, une prime nette de. . . . . 3 fr. 85 c.

C'est donc avec un avantage de 3 fr. 85 cent. par hectolitre que les vins d'Espagne nous font une concurrence ruineuse, sans parler des réductions dont ils seraient favorisés dans certaines gares, par les compagnies de chemins de fer.

Pour remédier à cette situation, les pétitionnaires demandent la réciprocité; ils affirment que les tarifs des vins espagnols et français n'ont été l'objet d'aucun traité; la convention du 18 juin 1865 ne les a point fixés, elle ne les vise même pas; chaque pays les a établis par des décrets.

Des décrets peuvent donc modifier la situation d'un côté comme de l'autre. Une convention réciproque peut également remplir la lacune qui existe aujourd'hui, mais ils n'insistent pas sur ce point.

Si l'égalité n'est pas rétablie, les pétitionnaires se contentent d'une modification dans la réglementation des contributions indirectes, pour que les vins d'Espagne ne soient admis en France, au droit de 25 cent., que jusqu'à 18° d'alcoolisation, chiffre représentant la moyenne des vins des Pyrénées, et qu'ils soient frappés d'une surtaxe de 1 fr. par chaque degré excédant 14°.

La commission, croyant devoir satisfaire à une partie de cette demande, qui lui paraît équitable, vous propose, pour ce qui concerne seulement les réclamations des pétitionnaires contre le vinage gratuit dont jouissent les Espagnols, de renvoyer cette pétition au ministre des finances et au ministre de l'agriculture, des travaux publics et du commerce.

M. Gaudin, *commissaire du Gouvernement.* Je désirerais indiquer au Sénat, en quelques mots, dans quelles limites le Gouvernement croit qu'il lui est possible d'accepter le renvoi proposé par la commission. Le Sénat comprend, sans qu'il soit nécessaire d'insister sur ce point, qu'il ne peut en aucun cas s'agir ici, ni de la part de la commission, ni de la part du Gouvernement, d'une question de protection pour l'industrie vinicole en France. S'il y a une industrie qui depuis quelque temps ait donné des résultats favorables, assurément c'est celle dont nous parlons; et quand les traités de commerce ont diminué la protection accordée jusque-là et à l'industrie et même à l'agriculture, on ne pourrait venir demander aujourd'hui, à aucun point de vue, une protection bien superflue, pour cette industrie si florissante, vis-à-vis des produits étrangers.

Les chiffres répondent d'une manière plus nette et plus éloquente qu'il ne serait possible de le faire à toutes les demandes qui seraient adressées sur ce sujet.

Quel est, en effet, le maximum de l'importation des vins étrangers qui a pu avoir lieu depuis quelques années? Ce maximum s'est élevé en

1861, année de l'oïdium, à 232 170 hectolitres, pour tomber à 51 970 hectolitres en 1866, et se relever exceptionnellement, en 1867, à 170 390 hectolitres.

Que sont ces chiffres, si on les compare à ce qu'est l'exportation française, et surtout aux valeurs considérables que représentent les vins exportés?

Nos exportations ont été : en 1861, de 1 781 000 hectolitres ; en 1862, de 1 812 000 hectolitres; en 1863, de 2 880 000, pour s'élever en 1866, à 3 163 000 hectolitres.

Quel est l'ensemble de la production de la France? Elle a été, en 1866, année qui n'a pas été d'une fertilité exceptionnelle, de 63 838 000 hectolitres. Qu'est-ce donc, en présence de ces chiffres, qu'une importation qui, pour l'ensemble des vins qui pénètrent en France, et il y aura des vins de liqueurs qui pénétreront nécessairement dans tous les cas, représente un maximum de 232 170 hectolitres et un minimum de 51 970?

Il est évident, et je n'ai pas besoin d'insister, qu'au point de vue d'une protection quelconque, il ne peut y avoir rien à faire. Mais si la question générale ne peut en aucune façon être engagée, le Gouvernement croit qu'il peut y avoir pour certains départements limitrophes des conditions spéciales résultant, non pas de la loi ni des termes des traités qui ont décidé que des vins de certains pays entreraient à droits réduits, 30 centimes par hectolitre, mais de certains avantages particuliers que la commission a pu chiffrer à une somme de 3 fr. ou 3 fr. 60 cent., avantages qui tiennent à ce que certains vins, et notamment

ceux d'Espagne, peuvent être alcoolisés dans une proportion considérable.

Faut-il toucher aux traités? faut-il recourir à la loi pour chercher éventuellement un remède à cette circonstance qui peut, dans certaines limites, influer sur les conditions de concurrence pour quelques localités placées sur le bord de la frontière? Le Gouvernement ne l'a pas pensé; il a estimé qu'il y avait seulement lieu d'étudier la question de savoir jusqu'à quel point on peut considérer comme des vins compris dans les termes des traités et de la loi, celui qui, avant d'être importé, a été alcoolisé dans une proportion exceptionnelle, qui pénètre lorsqu'il est alcoolisé dans d'aussi grandes proportions. La question fait dans ce moment même l'objet d'une étude particulière au ministère de l'agriculture.

On se demande si le maximum à 18° n'est pas exagéré, et s'il n'y aurait pas lieu de réduire à 14° la quantité d'alcool que pourraient contenir les vins introduits en France. Il peut y avoir dans ce sens des études à faire; le Gouvernement l'a reconnu, puisqu'il a nommé une commission chargée d'examiner la question. La commission continue son travail.

C'est dans ces limites que le Gouvernement croit devoir accepter le renvoi proposé par la commission, mais, je n'ai pas besoin de le répéter, il ne l'admet pas en tant que l'on pourrait croire que la question des traités ou des douanes pourrait se trouver engagée.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Me rapportant à toutes les considérations que vient de faire valoir

M. le commissaire du Gouvernement, et constatant avec lui que la seule partie pratique de la pétition est en ce moment l'objet d'études, j'ai l'honneur de proposer au Sénat de passer à l'ordre du jour.

M. le Rapporteur. Vous êtes alors en différend avec M. le commissaire du Gouvernement.

M. le baron de Butenval. M. le commissaire du Gouvernement nous ayant expliqué que la seule partie pratique et intéressante des propositions de la commission est l'objet d'une enquête de la part de l'administration, je ne vois nullement la nécessité de renvoyer cette pétition au Gouvernement; je dirai plus: ce renvoi, s'il était prononcé, aurait un côté dangereux; en effet, il pourrait donner le change à l'opinion publique et faire croire que le Sénat demande l'intervention du Gouvernement dans les transactions commerciales, tandis que M. le commissaire du Gouvernement, avec autant de bon sens que de modération et de bonheur dans son argumentation, a pleinement repoussé le renvoi entendu en ce sens.

Il reste un autre côté de la question : à savoir si on a un moyen d'empêcher un vin frelaté, additionné d'alcool, de passer la frontière impunément. Si cette question fait l'objet d'une étude, à quoi bon renvoyer la pétition ? Il y a des inconvénients sans aucun avantage.

Quant à moi, je voterai l'ordre du jour.

M. le Rapporteur. Si la commission avait présenté, dans ses conclusions, toutes les demandes

des pétitionnaires, vous auriez parfaitement le droit de lui opposer les raisonnements que vous venez de faire, raisonnements qui sont justes à un certain point de vue; mais ce n'est pas ce que la commission a fait; elle a réduit les prétentions des pétitionnaires dans une mesure pratique, elle a écarté tout d'abord la demande de réciprocité, elle est restée en dehors de la question des traités et de la nécessité d'une loi.

Ce n'est qu'une mesure administrative qu'elle recommande à l'examen du Gouvernement. Eh bien! il se trouve que dans ce moment-ci le Gouvernement examine une chose analogue. Si le Gouvernement adopte le renvoi restreint aux conditions qu'il vient de faire connaître, je ne vois pas pourquoi le Sénat ne l'adopterait pas aussi.

M. LE BARON DE BUTENVAL. Je persiste à ne pas voir d'utilité dans le renvoi.

M. LACAZE. On devrait diviser le vote; la commission aurait dû proposer : l'ordre du jour sur la première partie, le renvoi sur la seconde.

M. LE RAPPORTEUR. La commission accepte la division, puisqu'elle-même repousse la première partie de la pétition.

M. LE PRÉSIDENT. Il y a alors deux conclusions différentes : l'ordre du jour sur la première partie, et le renvoi sur la seconde partie de la pétition.

Je mets aux voix l'ordre du jour qui a été demandé par M. le baron de Butenval, et accepté par la commission, sur la première partie de la pétition.

L'ordre du jour est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. Je mets aux voix la seconde partie à laquelle s'applique également l'ordre du jour demandé par M. le baron de Butenval.

Après une première épreuve douteuse, l'ordre du jour n'est pas adopté.

Le Sénat ordonne le renvoi de la seconde partie de la pétition au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et au ministre des finances.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le marquis de La Grange, pour continuer la lecture de ses rapports.

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE, *rapporteur*, continue :

(N° 645). Messieurs, le sieur Viala, à Paris, ne s'occupe pas de la question du principe des octrois, ni même de leur opportunité, il les considère comme un accessoire obligé des ressources municipales; il se borne à examiner une question de tarif particulier et local, celui qui règle les droits divers perçus sur les vins à l'entrée de la ville de Paris.

La taxe paraît au pétitionnaire exorbitante et inique aujourd'hui comme n'étant pas en proportion avec la valeur de la majorité des vins qui y sont assujettis.

Arrivé aux portes de Paris, l'hectolitre de vin revient généralement au prix de 20 fr., savoir : 17 fr. d'achat et 3 fr. de port; pour l'introduire dans la capitale, il faut payer en sus 20 fr. 60 cent. : on voit que l'accessoire dépasse le principal.

Quant aux vins vieux et de qualité supérieure, la taxe est la même que pour les vins tout à fait inférieurs; jusqu'à présent, il n'a pas été jugé possible d'établir une échelle de droits *ad valorem*.

Du moment où l'on admettait l'impossibilité d'une taxe différentielle, quelle devait en être la conséquence? Au nom de la plus rigoureuse équité, ne devait-on pas prendre pour base le minimum de la valeur des vins?

Un tarif adoptant une moyenne ne peut se justifier, autrement ce serait diviser le fardeau également entre les qualités supérieures et inférieures, c'est-à-dire faire peser sur ces dernières une partie des droits auxquels on n'a pas pu ou voulu soumettre les vins supérieurs.

Ainsi l'hectolitre acheté 17 fr. paye un droit qui excède 100 pour 100 de sa valeur, tandis que l'hectolitre acheté 50 fr. ne paye qu'un droit qui n'atteint qu'à 30 pour 100 de sa valeur.

Le pétitionnaire ajoute que, dans un temps où la cherté des vivres et des loyers rend les conditions de la vie plus difficiles pour les classes laborieuses, l'usage du vin leur est presque interdit, lorsque l'intérêt de leur santé leur en fait ressentir un besoin réel. Les droits excessifs qui pèsent sur eux les réduisent à consommer des vins fabriqués et falsifiés, et par conséquent insalubres, tandis qu'il serait si facile, par l'abaissement des tarifs d'octroi, de mettre à leur portée des vins naturels au grand avantage des contrées viticoles.

Le pétitionnaire conclut en demandant la réduction à moitié de la taxe des vins à l'octroi de Paris, mesure qui, si elle était adoptée, serait con-

sidérée comme un grand bienfait par la population parisienne.

La taxe unique du vin, à Paris, est par hectolitre de 20 fr. 60 cent., dont 9 fr. 60 cent. au Trésor, pour le droit d'entrée, et 11 fr. à la caisse municipale pour l'octroi.

En 1865, le vin seul a produit 60 650 804 fr., dont, pour le Trésor, 30 594 549 fr., et, pour la ville, 35 054 254 fr.

Si, sans compromettre les finances de l'État et de la ville, on pouvait tenter une réduction considérable, l'augmentation de la consommation compenserait bientôt l'abaissement du tarif.

M. le préfet de la Seine n'était point opposé[1] à ce système; il insistait seulement pour que la réduction fût considérable, et supportée également par l'État et par la caisse municipale; enfin, il exigeait que les revenus de la ville de Paris fussent maintenus jusqu'en 1869, époque présumée de l'achèvement de ses grandes entreprises.

Un amendement dans ce sens a été présenté, en 1867 et en 1868, à la commission du budget. Accueilli favorablement, on en renvoya l'examen au budget de 1869, afin qu'il pût être étudié par le Gouvernement.

La réduction proposée était celle de la moitié de la taxe unique ; les droits s'abaissaient donc :

Pour un hectolitre de vin, à 10 fr. 30 cent. au lieu de 20 fr. 60 cent, et pour une barrique de 225 litres, à 23 fr. 18 cent. au lieu de 46 fr. 35 cent.

---

1. Budget de la ville de Paris pour 1867, voir *le Moniteur* du 15 décembre 1866, p. 1412.

Toutes nos cités populeuses, se trouvant dans des conditions analogues, ne tarderaient pas, si cette réduction était adoptée, à suivre l'exemple de la ville de Paris.

Votre commission a pensé, messieurs les Sénateurs, que, puisque cette réduction était en ce moment l'objet d'études sérieuses, elle devait renvoyer cette pétition au ministre des finances, au ministre de l'intérieur et au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

M. Le Verrier. Le rapport ayant analysé la pétition, je ne demande pas l'impression de celle-ci; pour le rapport, l'impression dans *le Moniteur* suffit; mais il est indispensable que nous en ayons pris connaissance avant la discussion.

M. le premier vice-président Boudet. Tout cela est connu.

M. Le Verrier. L'honorable M. Boudet peut être parfaitement renseigné, il était membre de la commission....

M. le premier vice-président Boudet. Pas du tout.

M. Le Verrier. Il a probablement assisté à toutes ses délibérations, et il a eu le temps de se faire une opinion. Pour nous, qui avons entendu seulement le rapport, il y a là, messieurs, de très-grosses questions : la part de l'État et la part des communes. Les autres villes interviendront; il faut que nous sachions à quoi cela nous entraînera en ce qui concerne les finances générales de l'Empire. C'est une des questions les plus dignes

d'examen qui puisse être traitée au Sénat; je demande donc l'ajournement de la discussion.

M. LE RAPPORTEUR. La commission est aux ordres du Sénat.

M. LE PRÉSIDENT. S'il n'y a pas d'opposition, la discussion aura lieu à la séance de mardi prochain (*Assentiment*).

La parole est à M. de Marnas

M. DE MARNAS, *deuxième rapporteur*.

(N° 734). Messieurs, le sieur Degouve-Denuncques, demeurant à Paris, signale au Sénat les incertitudes de la jurisprudence sur une question, suivant lui, d'un grand intérêt pour la presse, celle de savoir si les journaux peuvent publier les débats qui ont lieu au sein des commissions du Corps législatif; il demande qu'une loi tranche formellement la question dans le sens de la libre reproduction.

Voici les faits qui ont amené le pétitionnaire à s'adresser à vous :

L'Ordre, journal qui s'imprime à Arras, a, dans les numéros du 30 juillet dernier, fait connaître l'opinion émise dans son bureau par M. le marquis d'Havrincourt, lors de l'examen de la loi relative à la réorganisation des forces militaires de la France.

L'article fut poursuivi, mais acquitté par jugement du tribunal correctionnel d'Arras. Les motifs de cette décision d'une grande sobriété se réduisent à ceci : en matière criminelle, tout ce qui n'est pas défendu est permis; or, si l'article 7 de la loi du 9 juin 1819 protége par une sanction

pénale le secret des séances législatives déclarées non publiques, on cherche vainement la même protection lorsqu'il s'agit des séances des commissions.

Cette décision était-elle bien réfléchie? La déconsidération était-elle moindre suivant qu'on l'empruntait à des opinions publiquement émises ou restreintes à l'enceinte des bureaux? Était-ce bien aller au fond des choses? Était-ce toucher aux véritables raisons de décider? Le ministère public ne le pensa pas; la cour de Douai fut saisie et le jugement réformé. La Cour de cassation, appelée à statuer à son tour, a posé les vrais principes.

Dans son audience du 4 avril dernier, contrairement, on le reconnait et le pétitionnaire y insiste, aux conclusions du ministère public, elle a rejeté le pourvoi du gérant de *l'Ordre*: la doctrine de la cour régulatrice, nette et ferme, s'explique en quelques mots :

La Constitution du 14 janvier 1852 a réglé le mode de reproduction des séances législatives; des comptes-rendus analytiques ou *in extenso* sont autorisés à l'exclusion de tous autres : d'où la conséquence que ces discussions seules, qui peuvent être l'objet d'un compte-rendu officiel, appartiennent à la publicité. Or, les séances secrètes et les séances de commissions échappent à tout compte-rendu. Qu'on ne dise pas que c'est là une loi nouvelle; le principe est vieux. On le rencontre dans l'article 7 de la loi de juin 1819, loi citée par le tribunal d'Arras, qui interdit la reproduction des débats des Chambres constituées en comité secret; le travail des commissions

est-il autre chose qu'une modalité du pouvoir législatif délibérant à huis-clos?

Votre commission a vainement cherché quelles objections sérieuses peuvent être faites à une solution à la fois si utile et si juridique; elle ne pense pas, comme le sieur Degouve-Denuncques, que la jurisprudence soit incertaine; elle la croit fixée et parfaitement fixée.

Mais le pétitionnaire va plus loin. Si la Cour de cassation a dit le dernier mot d'une question controversée, c'est une raison de plus, à l'entendre, pour que le législateur avise et qu'il fasse disparaître une réglementation excessive.

Une loi nouvelle fût en effet devenue nécessaire dans une éventualité donnée, on le reconnaît, mais dans un sens inverse des désirs du sieur Degouve-Denuncques. Si la jurisprudence avait failli à son œuvre, si aucun texte de loi n'avait interdit les appréciations capricieuses des opinions émises au sein des commissions, les pouvoirs publics eussent dû sans doute veiller et intervenir pour combler une lacune manifeste.

Il n'en est pas heureusement ainsi; les institutions impériales donnant une énergie nouvelle à des textes anciens ont mis un terme à des errements intolérables.

Avant elles, on s'en souvient, il n'était pas une opinion sincèrement exposée, équitablement appréciée, pas un caractère respecté au milieu de ces jugements inspirés par l'esprit de dénigrement, on ne reconnaissait ni les doctrines ni les hommes. Les lois livrées au mépris, ceux qui les défendaient perfidement attaqués, on est arrivé où l'on devait fatalement aboutir, à une chute

complète; n'est-il pas naturel que, les fondations étant minées, l'édifice s'écroule, et n'y aurait-il pas à s'en étonner une grande naïveté politique?

Votre commission en croit une expérience qui, pour elle, a des enseignements sérieux; elle repousse le retour à un état de choses si tristement jugé par ses fruits.

En résumé, qu'attaque le sieur Degouve-Denuncques?

Une loi sage, sagement interprétée.

L'ordre du jour est la réponse nécessaire à de pareilles critiques, et c'est l'ordre du jour que votre septième commission m'a chargé de vous proposer sur la pétition n° 734.

L'ordre du jour est adopté.

— (N° 705). Le sieur Latapie, directeur de la compagnie des moulins de Moissac, demeurant à Moissac (Tarn-et-Garonne), demande la modification des articles 5 de l'arrêté du 24 floréal an VIII et 29 de la loi du 21 avril 1832.

Voici succinctement dans quelles circonstances:

La compagnie des moulins de Moissac a dû soutenir une instance administrative sur le chiffre de l'impôt qui était exigé d'elle; conformément aux dispositions des lois précitées, une expertise étant demandée, la compagnie a désigné un expert et le sous-préfet un autre. Le double rapport déposé, le conseil de préfecture a rendu sa décision et la compagnie a perdu son procès.

Le sieur Latapie attribue ce résultat aux formes de procéder introduites par la loi de floréal et par celle du 21 avril 1832; il y a là, suivant lui, un défaut de garanties.

L'expert désigné par la partie ne saurait avoir l'autorité de celui nommé par l'administration ; la lutte n'est ainsi pas égale. Les experts devraient être nommés ou par le président du tribunal civil de l'arrondissement, ou par le conseil de préfecture, mais choisis, dans l'une ou l'autre de ces éventualités, parmi les experts inscrits au tribunal civil, et, en cas de contestation comme en cas de divergence des experts, il y aurait lieu de se conformer aux dispositions du Code de procédure civile, titre XIV, articles 302 et suivants.

On ne saurait s'associer aux critiques du sieur Latapie ; la procédure en matière de réclamation fiscale est, comme elle doit l'être, simple, rapide et peu coûteuse ; elle est réglée par l'article 29 de la loi du 21 avril 1832, ainsi conçu :

« La pétition sera renvoyée au contrôleur des contributions directes, qui vérifiera les faits et donnera son avis après avoir pris celui des répartiteurs. Si le directeur des contributions directes est d'avis qu'il y a lieu d'admettre la demande, il fera son rapport et le conseil de préfecture statuera. Dans le cas contraire, le directeur exprimera les motifs de son opinion, transmettra le dossier à la préfecture et invitera le réclamant à en prendre communication et à faire connaître, dans les dix jours, s'il veut fournir de nouvelles observations ou recourir à la vérification par voie d'experts. Si l'expertise est demandée, les deux experts seront nommés, l'un par le sous-préfet, l'autre par le réclamant, et il sera procédé à la vérification dans les formes prescrites par l'arrêté du Gouvernement du 24 floréal an VIII. »

Attribuer la désignation des experts au président du tribunal, recourir au besoin au choix d'un tiers-expert, admettre la récusation, le débat juridique sur cette récusation, l'appel, en un mot, suivre pas à pas les règles tracées par les articles 302 à 323 du Code de procédure, serait substituer au litige le plus simple un litige dispendieux et compliqué.

Si le sieur Latapie croit mal rendue la décision dont il se plaint, la loi lui ouvre le recours au Conseil d'État, dont la haute juridiction est de nature à lui offrir toute garantie. Le Conseil d'État du reste paraît saisi.

Dans cette situation, votre septième commission m'a chargé de vous proposer l'ordre du jour sur la pétition n° 705.

Le Sénat passe à l'ordre du jour.

— (N° 706). Les sieurs Duperron père et fils, négociants, à Chaufailles (Saône-et-Loire), vous adressent une pétition si brève qu'elle semble devoir être textuellement mise sous vos yeux.

« Duperron, père et fils, négociants, à Chaufailles (Saône-et-Loire), demandent que les effets de commerce, chèques, billets à ordre, mandats et traites *sans frais* ne soient pas présentés au payement par les huissiers, et que les effets avec frais soient préalablement présentés par les porteurs avant la présentation faite par les huissiers. »

Des instructions émanées de la chancellerie ont, depuis longtemps, mis un terme aux abus que signalent les pétitionnaires; elles interdisent à l'huissier, sous peine de poursuites disciplinaires, de

présenter le jour de l'échéance les effets au payement, restreignant leur action à ce que la loi l'a faite : à la présentation le lendemain de l'échéance et au protêt en cas de non payement.

Ces sages mesures donnent satisfaction à la seconde partie de la supplique des sieurs Duperron; elles répondent aussi et a plus forte raison à la première, car tout effet de commerce stipulé sans frais ne doit pas, aux termes d'une jurisprudence constante, être suivi d'un protêt en cas de non payement, et, par conséquent, pas plus le lendemain que le jour même de l'échéance, il n'y a lieu à l'intervention d'un huissier.

Ces diverses considérations conduisent votre septième commission à vous proposer l'ordre du jour.

L'ordre du jour est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. Je dois informer le Sénat que j'ai reçu une lettre contenant une demande d'autorisation de poursuites dirigée contre un de nos collègues.

Aux termes du sénatus-consulte du 4 juin 1858, la poursuite ne peut avoir lieu qu'en vertu de l'autorisation du Sénat. Le Sénat sera en conséquence convoqué dans ses bureaux pour examiner la demande, et chaque bureau nommera un commissaire pour former la commission chargée de faire le rapport.

Je propose au Sénat de se réunir mardi prochain, à une heure, dans ses bureaux pour la nomination de cette commission et pour la nomination des quatre commissions chargées d'examiner

les lois qui vous ont été présentées au commencement de la séance (*Assentiment*).

Il y aura séance générale à deux heures pour des rapports sur différentes lois, et pour la délibération sur la pétition relative aux droits d'entrée sur les vins à l'octroi de Paris.

La séance est levée à quatre heures et demie.

Le Président du Senat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : CHAIX D'EST-ANGE,
DE MENTQUE,
Général comte DE LA RUË.

Séance du mardi 14 juillet 1868.

PRÉSIDENCE

DE S. EX. LE PREMIER PRÉSIDENT TROPLONG.

SOMMAIRE. — Excuse. — Commission chargée d'examiner une demande en autorisation de poursuites contre un Sénateur. — Commissions chargées d'examiner les lois transmises à la dernière séance. — Rapport, par M. Béhic, sur la loi relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer : M. Le Verrier. Vote. — Rapport, par M. le vicomte de Barral, sur cinq lois relatives à un emprunt et à une imposition par la ville d'Armentières (Nord); à l'établissement de surtaxes à l'octroi de Haubourdin (Nord); à des prorogations de surtaxes aux octrois des communes d'Irvillac et de Rumengol (Finistère), et à la création d'un nouveau canton dans le département de l'Ain. Vote. — Délibération sur une pétition demandant que les droits perçus à l'octroi de Paris sur l'entrée des vins soient réduits au moins de moitié : MM. le marquis de La Grange, *rapporteur*, Le Verrier, Hubert-Delisle et L'Hôpital, *commissaire du Gouvernement*. Ordre du jour.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

M. DE MENTQUE, *l'un des secrétaires élus*, donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. Dumas s'excuse, pour cause de santé, de ne pouvoir prendre part aux travaux du Sénat.

M. CHAIX-D'EST-ANGE, *sénateur-secrétaire*, fait connaître au Sénat le résultat du travail des bureaux, réunis avant la séance :

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner une demande en autorisation de poursuites contre un Sénateur.

1er BUREAU. M. le vice-amiral comte Cecille.
2e — M. le premier vice-président Boudet, *président*.
3e — M. le premier président de Royer, *rapporteur*.
4e — M. le vicomte de La Guéronnière, *secrétaire*.
5e — M. le comte de Grossolles-Flamarens.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à l'ouverture au ministre de l'instruction publique, sur l'exercice 1867, d'un crédit de 300 000 fr., applicable aux dépenses de l'instruction primaire.

1er BUREAU. M. Silvestre de Sacy.
2e — M. Le Verrier, *rapporteur*.
3e — M. Dariste.
4e — M. Quentin Bauchart, *secrétaire*.
5e — M. Chaix d'Est-Ange, *président*.

COMMISSION

CHARGÉE d'examiner la loi relative à l'approbation des stipulations financières contenues dans

une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères.

1er Bureau. M. Béhic.
2e — M. le général comte de La Ruë, *secrétaire*.
3e — M. le général marquis de Laplace, *président* et *rapporteur*.
4e — M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez.
5e — M. le duc Cambacérès.

COMMISSION

Chargée d'examiner deux lois relatives : 1° à la concession par l'État au sieur Antonioz de parcelles de la forêt domaniale de Bellevaux (Savoie); 2° à un échange de terrains entre l'État et le sieur Lechauff.

1er Bureau. M. Suin.
2e — M. de Mentque, *rapporteur*.
3e — M. Blondel, *président*.
4e — M. le comte Clary, *secrétaire*.
5e — M. le vice-amiral vicomte de Chabannes.

COMMISSION

Chargée d'examiner deux lois relatives : 1° à un emprunt et à une imposition par la ville de Bordeaux; 2° à la prorogation, par la ville de Mulhouse (Haut-Rhin), de l'amortissement de

sommes restant à réaliser sur deux emprunts antérieurement approuvés.

1er Bureau. M. le vicomte de Barral.
2e — M. Lebrun, *président*.
3e — M. Reveil, *rapporteur*.
4e — M. le général comte Gudin.
5e — M. de Vuillefroy, *secrétaire*.

LL. EEx. MM. Baroche, ministre de la justice et des cultes, et de Forcade La Roquette, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics; MM. Cornudet, président de section au Conseil d'État; Heurtier, Gaudin et de Franqueville, conseillers d'État, siégent au banc des commissaires du Gouvernement.

M. le Président. L'ordre du jour appelle le rapport sur la loi relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer.

La parole est à M. Béhic.

M. Béhic, *rapporteur*.

Messieurs les Sénateurs,

Des décrets de l'Empereur rendus en Conseil d'État ont déclaré l'utilité publique de dix-sept lignes de chemins de fer, dont voici la nomenclature :

1° De Lérouville à Sedan, sur la ligne des Ardennes;

2° D'Épinal à Neufchâteau;

3° De Besançon à la frontière suisse, par Morteau;

4° D'Orléans à Châlons-sur-Marne, par Montargis, Sens, Troyes et Arcis-sur-Aube;

5° De Clermont-Ferrand à Tulle, avec embranchement sur Vendes ;

6° D'Aurillac à Saint-Denis lez-Martel, sur la ligne de Périgueux à Figeac ;

7° De Niort à Ruffec, sur la ligne de Tours à Bordeaux ;

8° De Bressuire à Poitiers ;

9° De Bressuire à Monts, près Tours, sur la ligne de Tours à Bordeaux ;

10° De Saint-Nazaire au Croisic ;

11° De Sottevast, sur la ligne de Paris à Cherbourg, à Coutances ;

12° D'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et sur Abbeville ;

13° De Lyon à Montbrison ;

14° De Cercy-la-Tour à Gilly-sur-Loire;

15° D'Auxerre à la ligne du Bourbonnais, en un point à déterminer de Gien à Briare;

16° De Tours à Montluçon, par la vallée de l'Indre;

17° De Gravelines à la ligne de Lille à Calais, en un point à déterminer d'Audruicq à Watten.

Par un projet de loi que le Corps législatif a déjà voté, et dont la promulgation est subordonnée à votre approbation, le Gouvernement demande l'autorisation de principe nécessaire pour que les travaux de ces chemins puissent être entrepris avec les fonds de l'État jusqu'à concurrence du montant des dépenses mises à la charge du Trésor par les lois des 11 juin 1842 et 10 juillet 1845, sous déduction des subventions volontaires qu'ont offertes ou que pourront offrir, soit en terrains, soit en argent, les propriétaires, les communes ou les départements intéressés (Art. 1^er^).

Deux de ces lignes pourraient être toutefois

concédées dès à présent, savoir : celle de Lérouville à la ligne des Ardennes, moyennant une subvention qui ne pourrait excéder 13 500 000 fr. ; celle de Saint-Nazaire au Croisic, au prix d'un concours maximum de 1 500 000 fr. (Art. 6 et 7).

Pour les quinze autres lignes, les concessions à intervenir devraient être soumises par des projets de lois spéciaux au Corps législatif, qui aurait à approuver les clauses financières qui serviraient de base à ces projets (Art. 4).

Une somme de 500 000 fr., imputable sur les crédits ouverts à la 7e section du budget extraordinaire des travaux publics, serait affectée pour 1869 à l'étude définitive des projets (Art. 3).

Chaque année, la loi des finances déterminerait la somme à affecter par l'État aux dépenses des chemins dont la construction est autorisée en principe, et la nature des ressources au moyen desquelles ces dépenses seraient couvertes (Art. 2).

Enfin, un compte spécial de ces dépenses et de ces ressources serait annexé à la loi de règlement de chaque exercice (Art. 5).

Les dix-sept chemins de fer dont le classement est demandé présentent-ils des caractères d'utilité générale suffisants pour justifier l'intervention de l'État dans leur exécution ?

Les charges que le classement de ces dix-sept lignes doivent faire peser un jour sur le Trésor, et ultérieurement sur les concessionnaires, excèdent-elles les ressources du crédit public et privé?

Telles sont, messieurs les Sénateurs, les questions que votre commission s'est posées et qu'elle a pour devoir de discuter devant vous.

La première de ces questions ne peut se ré-

soudre qu'après un examen rapide, mais aussi complet que possible, des motifs qui ont appelé l'attention du Gouvernement sur chacune des dix-sept lignes comprises dans le projet de loi, et qui l'ont déterminé à en déclarer l'utilité publique et à en proposer en principe, et à une échéance plus ou moins rapprochée, l'exécution.

Nous allons procéder à cet examen en ménageant autant que possible le temps et l'attention du Sénat.

I. — *Ligne de Lérouville à Sedan.*

Compléter et rectifier une grande voie destinée à rattacher, par l'est, la mer du Nord à la mer Méditerranée, Anvers et Dunkerque à Marseille ; — rapprocher sensiblement notre frontière septentrionale, en face de Namur, de notre frontière maritime méridionale, et provoquer ainsi plus énergiquement le transit de la Hollande et de la Belgique avec nos ports du midi ; — rendre plus rapides et par cela seul plus économiques les relations que les contrées industrieuses de l'est de la France entretiennent avec la Hollande, la Belgique et l'Angleterre ; — contribuer, avec deux autres embranchements en projet, l'un de Colmar à Remiremont, compris dans les concessions proposées en faveur de la compagnie des chemins de fer de l'Est ; l'autre de Neufchâteau à Épinal, dont nous aurons à parler plus tard, à diminuer, en l'abrégeant, les frais de la route entre Dunkerque, d'une part, et Bâle, la Suisse du nord, Mulhouse et les laborieuses vallées de l'Alsace, d'autre part ; — appeler dans le bassin métallurgique des Ardennes, de la Meuse et de la Haute-

Marne dont la production, en dépit de quelques échecs partiels, augmente chaque jour, les houilles belges de Namur et celles de Liége si recherchées pour le travail de la forge, en concurrence avec la houille du Hainaut et de la Prusse; — réexporter en retour les minerais et les produits agricoles aussi variés qu'abondants de la vallée de la Meuse; — relier entre elles, sur cette partie trop découverte de nos frontières, les forteresses de Sedan, Longwy et Montmédy, et leur donner pour point d'appui le centre et le midi de la France; — suppléer, s'il venait à être détruit, le chemin de fer de Mézières à Thionville; — tels sont les intérêts de premier ordre, économiques, internationaux et stratégiques auxquels répond la ligne de Lérouville à Sedan, dont le classement est demandé.

Le décret qui a déclaré l'utilité publique de ce chemin en a dès à présent déterminé la direction, sauf pour la partie qui se développe entre Sedan et Verdun. Ce tronçon qui, au point de vue de la défense du territoire, a motivé des réserves de la part de la commission mixte des travaux publics, devra faire l'objet d'une étude ultérieure. Mais quel que soit le résultat de cette étude qui conduira seulement à décider si le chemin empruntera la rive droite ou la rive gauche de la Meuse, la longueur de cette nouvelle ligne peut être évaluée à 130 kilomètres.

La dépense est estimée devoir atteindre 246 000 fr. par kilomètre, soit en tout 32 millions, ainsi répartis :

Pour la plate-forme, c'est-à-dire pour ceux des travaux qui, dans le système des lois de 1842 et

de 1845, doivent rester à la charge de l'État, 18 millions.

Et pour la superstructure, c'est-à-dire pour le ballast, les stations, le matériel roulant et les autres dépenses qui, dans ce système, retombent à la charge du concessionnaire de l'exploitation, 14 millions.

Aucune donnée bien exacte n'existe sur les produits probables du chemin de Lérouville à Sedan. Tout ce qu'on peut dire, c'est que dès 1861 une compagnie se proposait pour l'entreprendre sans aucun concours financier de l'État, et que le conseil général des ponts et chaussées donnait un avis favorable à cette occasion.

Dans cet état de choses, il est à croire que l'État non-seulement pourra assurer l'exécution de la ligne de Lérouville à Sedan au prix de sacrifices moindres que ceux que lui imposerait l'application du système inauguré par la loi de 1842, mais même que l'administration pourra trouver un concessionnaire sans épuiser le crédit de 13500000 fr. dans les limites duquel elle demande l'autorisation d'engager, dès à présent, le Trésor pour cette entreprise.

En outre des avantages d'économie que cette combinaison comporte, elle assurerait une plus rapide exécution de la ligne. Votre commission ne peut donc que faire des vœux pour qu'elle arrive à réalisation.

II. — *Ligne d'Épinal à Neufchâteau.*

Comme la ligne de Lérouville à Sedan, la ligne d'Épinal à Neuchâteau forme l'un des anneaux de la chaîne destinée à rattacher à Mulhouse, par la

voie de l'Est, les ports qui s'ouvrent sur la mer du Nord et qui fournissent aux tissages des vallées des Vosges et du Rhin, le coton, principal aliment de leur fabrique.

Entre Paris et Épinal, la nouvelle voie abrége le parcours de 32 kilomètres et épargne les frais que ce parcours entraîne, épargne qui n'est pas sans importance si l'on considère que, sur les marchés où s'exerce la concurrence internationale, la préférence se détermine, à qualité égale, par des différences de prix qui peuvent sembler insignifiantes à qui n'est pas versé dans les procédés du commerce. Une variation de quelques centimes dans le taux auquel une marchandise est offerte suffit souvent pour en fermer ou pour en élargir indéfiniment le débouché. Dans tous les cas, une économie de 32 kilomètres sur les frais de transport équivaut à la faculté de prolonger d'autant le rayon de vente sans rien changer aux conditions dans lesquelles le produit peut être livré. Or, le succès de toute industrie est proportionnel à l'étendue de ses débouchés, une grande production permettant seule de réaliser dans le prix de revient la plus désirable des économies, celle qui consiste à réduire, au point de les rendre presque insensibles par une division infinie, les frais fixes et généraux.

D'autres avantages non moins appréciables, quoique d'un intérêt plus local, s'attachent à la ligne d'Épinal à Neufchâteau et en recommandent le classement.

Sans parler de l'utilité qu'il y aura pour les relations journalières tant privées qu'administratives, à rattacher par une voie de fer à la principale

ville du département deux chefs-lieux d'arrondissement (Neufchâteau et Mirecourt), et de relier cette dernière ville ainsi que plusieurs établissements importants, tels que les thermes de Contrexéville, au réseau général, on remarque que la nouvelle voie doit traverser une contrée quant à présent isolée et dépourvue de tout moyen de traction économique, bien qu'elle soit le centre de production de richesses considérables légitimement avides de débouchés nouveaux.

L'excédant des produits agricoles de cette région, appelée à s'accroître sous l'influence des engrais et des amendements que le chemin de fer lui apportera à peu de frais, se compte déjà par 60 000 tonnes.

Les produits des belles et vastes forêts qui couronnent la chaîne des Vosges s'ouvriraient par le chemin de fer un accès sur la Champagne et sur Paris.

Non moins riche en gisements géologiques qu'en produits agricoles et forestiers, le pays entre Neufchâteau et Épinal n'attend que des moyens économiques d'exportation pour voir s'ouvrir les exploitations les plus utiles. Il est probable que la ligne de Neufchâteau à Épinal, combinée avec le tronçon projeté de Remiremont à Colmar, permettra à la houille des Vosges de faire concurrence au combustible tiré de la Prusse dans des conditions de prix très-favorables dont l'industrie alsacienne profitera.

La ligne de Neufchâteau à Épinal a un développement de 71 kilomètres ; elle est estimée devoir coûter 248 000 fr. par kilomètre, soit en tout 17 500 000 fr.

Savoir :

Dépense de la plate forme. . . .	10 000 000 fr.
Dépense de la superstructure. .	7 500 000 fr.
Somme égale	17 500 000 fr.

Le produit probable est évalué à 18 000 fr. par kilomètre.

III. — *Ligne de Besançon à la frontière suisse par Morteau.*

La ville de Besançon est le nœud d'un réseau de lignes de fer rayonnant dans diverses directions, et le point de rencontre extrême de deux grandes lignes partant l'une de la frontière du nord, en face de Luxembourg, l'autre du Pas-de-Calais et de la frontière de Belgique. Mais ce système de voies de communication, qui semble si complet, a néanmoins manqué jusqu'à ce jour d'un élément essentiel, à savoir d'un chemin établissant une communication directe et abrégée entre Besançon et ses tributaires commerciaux, et la Suisse.

Entrevu dès l'origine, le besoin de cette communication s'est surtout fait sentir depuis que la Suisse centrale et Neufchâtel ont été mis en relation avec la frontière française par un embranchement du chemin de fer du Jura industriel aboutissant au Locle, et depuis que le grand conseil de Berne (février 1867) a encouragé, par une subvention, l'exécution d'un chemin de fer de la Chaux-de-Fond à Bienne par le val de Saint-Imier.

La jonction de Besançon au Locle par Morteau s'est imposée, à partir de ce moment, de la façon

la plus impérieuse au nom des intérêts généraux et locaux.

Il n'était pas possible, en effet, de repousser, pour ainsi dire, la main que nous tendait la Suisse et de se refuser à la rattacher par un point de plus au système général des lignes françaises, et à ouvrir ainsi une communication économique entre les départements du Doubs, de la Haute-Saône, de la Meurthe et de la Haute-Marne, et les cantons de Fribourg, Berne et Soleure, relations aujourd'hui détruites ou déplacées au profit d'autres régions moins favorablement situées pour les desservir.

Deux industries locales très-dignes de sollicitude réclamaient l'ouverture de cette nouvelle voie. L'industrie horlogère, qui entretient avec le Locle, la Chaux-de-Fond et le val de Saint-Imier, des rapports actifs et importants ; l'industrie fromagère, qui se croit menacée par le traité de commerce récemment signé avec la République helvétique, et qui aperçoit dans l'établissement de la ligne en projet une économie de transport suffisante pour rétablir l'équilibre dans les conditions de la concurrence. Ce chemin était appelé de plus à ouvrir un débouché d'une valeur incontestable aux produits des forêts qui couvrent les plateaux supérieurs de cette région.

Au point de vue stratégique, la ligne de Besançon à Morteau aurait pour avantage de faciliter les mouvements d'une armée opérant aux environs de Morteau, que les hommes du métier considèrent comme une position militaire importante.

Ces diverses considérations ont motivé l'assen-

timent unanime qu'a rencontré le projet d'exécution du chemin de fer dont il s'agit, assentiment qui s'affirme et se démontre par la subvention de plus de 2 millions qu'ont spontanément offerte les localités intéressées. Le dissentiment ne s'est produit que sur la direction qui devait être donnée à la ligne dont il s'agit.

Trois tracés sont en présence : le tracé par les plateaux qui, offrant l'avantage d'une abréviation de parcours de 31 kilomètres et d'une exécution plus économique, semblerait mieux répondre aux exigences des relations internationales; le tracé par la vallée de la Loue, réclamé par l'industrie assise dans cette vallée, et qui promettrait à la ligne un trafic local plus important; enfin, un tracé intermédiaire qui, passant par les plateaux, se rattacherait à la vallée par un embranchement.

L'administration n'a pas encore fait son choix entre ces diverses hypothèses au sujet desquelles le département de la guerre, au nom des intérêts de la défense nationale, demande à être entendu. En conséquence, la demande d'utilité publique réserve la détermination ultérieure du tracé à un nouveau décret à rendre en Conseil d'État.

Le chemin de Besançon à Morteau se développerait sur 90 kilomètres.

La dépense, évaluée à 200 000 fr. par kilomètre, s'élèverait en totalité à 18 millions, savoir :

Pour la plate-forme.	10 000 000 fr.
Pour la superstructure. . . .	8 000 000
Somme égale.	18 000 000 fr.

Le revenu brut du chemin serait de 11 000 fr. par kilomètre.

On rappelle que le département du Doubs s'est engagé pour 1 million, la ville de Besançon pour 500 000 fr., et diverses communes pour 568 720 fr.

IV. — *Ligne d'Orleans à Châlons-sur-Marne.*

L'utilité d'une voie ferrée partant d'Orléans pour aboutir au chemin de Paris à Strasbourg s'est depuis longtemps révélée. Deux avantages d'un ordre général devaient découler de la construction de cette ligne : établir, en premier lieu, une communication abrégée et plus directe entre l'est et les contrées situées à l'ouest et au sud-ouest de la France; compléter ensuite une voie de grande ceinture enveloppant Paris et mettant en rapport, sans passer par cette capitale, tous les chemins de fer qui en partent et qui rayonnent autour d'elle; le chemin d'Orléans à la ligne de Paris à Strasbourg devait en outre se proposer pour but de relier aussi immédiatement que possible le camp de Mourmelon avec l'arsenal central situé à Bourges, et d'apporter la vie et le mouvement dans les plaines déshéritées de la Champagne, après avoir rencontré dans son parcours des vallées fertiles et industrieuses.

Acceptée dès l'origine avec empressement par les populations, il ne s'éleva de dissentiment que sur la direction que cette ligne devait recevoir. A la suite de laborieuses enquêtes, qui mirent en présence les plus ardentes rivalités, le tracé par Montargis, Sens et Troyes fut préféré au tracé opposé aboutissant à Épernay par Malesherbes, Moret et Provins, lequel, plus court, il est vrai, et moins coûteux, offrait l'inconvénient de chevaucher sur des fractions de lignes appartenant à des

compagnies différentes. Ce dernier tracé laissait en outre de côté de vastes espaces privés, quant à présent, de voies rapides, et qui se seraient vu enlever tout espoir d'en obtenir un jour. Défavorablement placé enfin pour les rapports qu'on tenait à établir entre le camp de Mourmelon et Bourges, il se prêtait moins bien que le tracé de Châlons au rôle de chemin de grande ceinture que la ligne était destinée à remplir.

C'est dans ces conditions que le chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne par la Champagne fut concédé, en 1864, à une compagnie anglo-française, qui en avait sollicité l'entreprise sans réclamer de l'État aucun concours sous forme de subvention ni de garantie d'intérêts.

Mais cette compagnie, ainsi qu'il n'est que trop souvent arrivé, avait mal calculé ses forces. Elle ne put se constituer dans les délais imposés par le cahier des charges, et sa déchéance a été prononcée au cours de l'année 1868. C'est la ligne ainsi délaissée que le Gouvernement propose de reprendre dans les conditions des lois de 1842 et de 1845, sans s'arrêter aux efforts qui ont été faits pour le faire revenir au tracé aboutissant à Épernay.

C'est avec raison que l'administration a résisté à la pression qu'on a cherché à exercer sur elle. En outre des motifs qu'il y a de décider en faveur de la direction vers Châlons-sur-Marne, que nous venons d'exposer tout à l'heure, le décret de concession de 1864 a créé, en faveur des populations assises sur le tracé qui a prévalu à cette époque, une sorte de droit impossible à méconnaître; il est, d'ailleurs, plus que probable que, dans un

avenir plus ou moins prochain, les intérêts des contrées qui réclament le tracé aboutissant à Epernay recevront satisfaction, soit par l'exécution d'un embranchement spécial, soit par la création d'un chemin de fer départemental entrepris dans les conditions de la loi de 1865.

Le chemin d'Orléans à Châlons-sur-Marne a une longueur de 247 kilomètres.

Il est estimé devoir coûter 245 000 fr. par kilomètre, soit 60 millions, savoir :

Pour la plate-forme.	36 000 000 fr.
Pour la superstructure. . .	24 000 000
En total.	60 000 000 fr.

Les précédents de la concession de 1864, bien que cette concession n'ait pas abouti, ne permettent pas de douter que le chemin qui nous occupe ne puisse être exécuté dans des conditions beaucoup moins onéreuses pour le Trésor, que ne le serait l'application pure et simple du système des lois de 1842 et 1845.

V. — *Ligne de Clermont-Ferrand à Tulle avec embranchement sur Vendes.*

Le principal objet de la ligne de Clermont-Ferrand à Tulle, dont le classement est proposé, est de rétablir la communication abrégée et directe que la route impériale n° 89 avait ouverte entre le port de Bordeaux et la Suisse par Clermont-Ferrand, Lyon et Genève. Ce tracé répond à des besoins commerciaux manifestes et incontestés, et si les voies de fer actuellement existantes s'en sont écartées, soit pour remonter au nord à Limoges et Montluçon, soit pour descendre au sud

par Figeac et Saint-Étienne, ce n'a pu être qu'en vue d'éviter les difficultés que présentait la nécessité de franchir les hauts faites des montagnes du Forez et de l'Auvergne.

L'expérience acquise et les progrès réalisés dans la construction des chemins de fer permettent aujourd'hui de tenir moins de compte de cette nature d'obstacles.

Il suffit, pour rendre évidente la haute importance de la voie projetée entre Clermont Ferrand et Tulle d'établir que, par comparaison avec la direction par Limoges et Montluçon, que suit aujourd'hui la voie ferrée, elle raccourcira de 39 kilomètres le trajet entre Bordeaux et Lyon, et de 96 kilomètres celui entre la première de ces villes et Clermont-Ferrand.

Au point de vue des intérêts locaux, il y avait à tenir compte des besoins d'un département complétement isolé du système des voies rapides, bien que riches en éléments variés et intéressants d'exportation.

C'est en effet dans cette région que se trouvent les carrières de Volvic, les mines de Pontgibaud, les gîtes calcaires de Savenne et de Ruère dont les produits, transportés à bon marché, pourraient être si utiles pour amender les terrains granitiques de la contree; les mines de houille de Meisseix, de Singles et de Champagnac, répandues sur un site de 3352 hectares, et qui seraient en mesure, au dire des ingénieurs des mines, d'extraire 80 000 tonnes par an si une voie de fer directe et économique leur rendait accessible le marché de Bordeaux et des localités environnantes.

C'est enfin sur le parcours de la ligne projetée que se trouvent les thermes du Mont-Dore et de la Bourboule, fréquentés chaque année par un grand nombre de voyageurs.

Mais si les quatre départements qui ont été consultés sur la valeur du chemin de Clermont-Ferrand à Tulle ont été unanimes pour en reconnaître l'utilité, il n'en a pas été de même pour ce qui concerne la direction que ce chemin devra suivre.

Tandis que le Puy-de-Dôme et la Corrèze recommandaient vivement le tracé direct aboutissant à Tulle par les plateaux avec un embranchement destiné à desservir la rive gauche de la vallée de la Dordogne, les départements du Lot et du Cantal demandaient que la ligne, à partir d'Eygurandes, abandonnât la direction de Tulle, s'infléchît à gauche et vînt se souder par la vallée de la Dordogne au chemin de fer de Brives à Figeac.

L'administration, avec raison, selon votre commission, a adopté le tracé direct, dont les avantages se résument ainsi : 28 kilomètres de plus dans le raccourci du parcours entre Lyon et Bordeaux; économie de 8 millions dans la dépense, même en y comprenant l'embranchement de Vendes; plus-value de 9 pour 100 dans le produit espéré; utilisation beaucoup meilleure pour les relations administratives du département avec l'un de ses chefs-lieux d'arrondissement et plusieurs de ses chefs-lieux de canton.

La longueur du chemin à construire est de 225 kilomètres, y compris les 53 kilomètres de l'embranchement de Vendes.

On évalue la dépense à 360 000 fr. par kilomètre, soit 81 millions ainsi divisés :

Pour la plate-forme. . . .	56 000 000 fr.
Pour la superstructure. . .	25 000 000
Total égal. . .	81 000 000 fr.

VI. — *Ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel.*

Bien que la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel ne se recommande pas par des considérations aussi impérieuses que les cinq lignes dont nous venons de terminer l'examen, elle n'est cependant dépourvue d'intérêt ni au point de vue général, ni au point de vue local.

Il faut rappeler d'abord que le projet de loi relatif aux concessions à faire à la compagnie du chemin de fer d'Orléans, prévoit à titre éventuel le prolongement jusqu'au Buisson, sur la ligne de Périgueux à Agen, du chemin de Libourne à Bergerac. Ce prolongement tend la main à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel, et ne laisse subsister entre ces deux points qu'une courte lacune que la force des choses amènera promptement à combler.

Dans cette hypothèse, qui seule peut expliquer le classement des deux tronçons de Bergerac au Buisson, et de Saint-Denis-lez-Martel à Bergerac, on aura créé une nouvelle voie abrégée de Bordeaux à Lyon par le Cantal, passant au sud du plateau central de la France, et à grande distance de la ligne de grand transit par la Corrèze, qui passe, ainsi qu'il vient d'être exposé, au nord de ce même plateau, par Tulle et Clermont-Ferrand.

Considérée isolément et en elle-même, la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel, formant la corde de l'arc qui descend d'Aurillac à Figeac pour remonter à Saint Denis, offre l'incontestable avantage d'abréger de 44 à 51 kilomètres, selon le tracé qui sera adopté, la distance qui sépare le chef-lieu du département du Cantal et ses tributaires commerciaux, des contrées productives que baigne la Dordogne. Elle confirme et développe les relations anciennement desservies par les routes impériales nos 20 et 120; elle assure au département du Cantal une voie sur Paris au cas où la ligne d'Aurillac à Arvant, qui s'élève jusqu'aux plus hauts faîtes des montagnes du Cantal, se verrait obstruée par les neiges.

Ici, encore, deux tracés rivaux se sont trouvés en présence.

L'un de ces tracés passe par la vallée de la Cère; l'autre par les plateaux qui dominent cette vallée.

Le premier, beaucoup plus coûteux, quoique moins long, et qui offre plus de difficultés pour la construction et pour l'exploitation, est vivement réclamé par les départements de la Corrèze et du Cantal. Le département du Lot, au contraire, se prononce en faveur de la direction par les plateaux et insiste avec quelque raison sur la question d'économie, qui est d'autant plus à considérer qu'il s'agit ici d'une ligne à très-petit trafic.

A défaut d'études suffisantes, le Gouvernement a jugé qu'il convenait d'ajourner le choix à faire entre les deux tracés, sur lesquels il sera ultérieurement statué par un décret rendu en Conseil d'État.

Le chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel, passant par les plateaux, aurait un développement de 83 kilomètres. Il coûterait 275 000 fr. par kilomètre, soit en tout 16 millions, dont 9 pour la plate-forme et 7 pour la superstructure.

La direction par la vallée de la Cère n'exigerait la construction que de 62 kilomètres; mais le coût de chaque kilomètre étant de 345 000 fr., la dépense totale s'élèverait à 21 400 000 fr. divisés ainsi qu'il suit : 14 millions pour la plate-forme, 7 400 000 fr. pour la voie et les stations.

VII. — *Ligne de Niort à Ruffec.*

La ligne de Niort à Ruffec est destinée, avec la ligne de Laval à Angers, concédée par une loi récente à la compagnie de l'Ouest, à devenir partie intégrante d'une grande voie rectifiée de Bordeaux à la Manche par Caen. Elle diminue de 68 kilomètres, c'est-à-dire de la moitié, la distance de Niort à Angoulême et à Ruffec, et de 34 kilomètres la distance de ces villes à Angers.

Elle rapproche sensiblement Angoulême et le sud du département des Deux-Sèvres, des ports de la Rochelle et des Sables-d'Olonne.

Les vins, les eaux-de vie, les amendements calcaires, la houille nécessaire pour fabriquer ces amendements assurent à cette ligne un trafic abondant, tandis que les frais d'établissement, eu égard aux conditions topographiques dans lesquelles elle se trouve placée, seront très-peu élevés.

Entre deux directions proposées, l'une par Brioux, l'autre par Melle, l'administration n'est pas encore en mesure de faire un choix. La fixation définitive du tracé est réservée à un décret à

rendre ultérieurement en Conseil d'État ; ce décret aurait aussi à se prononcer sur une variante qui ferait aboutir à Moussac, au sud de Ruffec, le tracé par Brioux.

Ce dernier tracé offre un développement de 68 kilomètres.

Il comporte une dépense de 11 millions de fr., soit 161 000 fr. par kilomètre, divisée comme suit :

5500000 fr. pour la plate-forme ;
5500000 fr. pour la superstructure.

Le tracé par Melle coûterait 12 millions de fr., soit 164400 fr. par kilomètre, dont 6 millions pour la plate-forme et 6 millions pour la superstructure.

VIII. — *Ligne de Bressuire à Poitiers.*

IX. — *Ligne de Bressuire à Tours sur la ligne de Tours à Bordeaux.*

La ligne des Sables-d'Olonne à Bressuire par Napoléon-Vendée, concédée à la compagnie des chemins de fer vendéens, en tant qu'elle restait privée d'issue vers Poitiers et Limoges au sud-est, et vers Tours et Paris au nord-est, n'avait pour ainsi dire nul horizon, et présentait tout au plus la valeur d'un chemin d'intérêt local. Les deux lignes projetées partant l'une et l'autre de Bressuire pour aboutir, la première à Poitiers et la seconde à Tours, restitueront à la ligne des Sables à Bressuire, en la rattachant au grand réseau de la viabilité sur rails, son caractère d'intérêt général.

La première de ces lignes, réclamée depuis douze ans par le vœu des populations, était désignée, dès 1860, dans un rapport au Corps législatif, comme l'une de celles qui se recommandaient le plus à

l'attention du Gouvernement. Elle abrégera de 50 kilomètres la distance entre Nantes et Limoges. Sous le bénéfice de l'exécution sans doute prochaine d'un embranchement de 33 kilomètres entre Chollet sur la ligne d'Angers à Niort et Clisson sur la ligne de Nantes à Napoléon-Vendée, elle complétera une grande voie transversale rattachant Saint-Nazaire, Nantes et les Sables-d'Olonne à Poitiers, puis à Limoges, à Clermont, à Lyon et à la Suisse par Genève.

Ce nouveau tronçon, d'une exécution d'ailleurs facile et peu coûteuse, servirait en outre d'intermédiaire économique aux échanges que rend si fréquents et si profitables la différence qui existe dans la constitution géologique du département de la Vienne et de la contrée dite la Gatine des Deux-Sèvres.

Tandis qu'il apporterait dans cette dernière région des amendements calcaires évalués dans les enquêtes à 40 000 tonnes par an, des pierres de taille et des vins qui manquent dans les pays que dessert le chemin actuel de Bressuire, il en rapporterait en échange des bestiaux, des céréales, des bois de merrain et la houille nécessaire pour cuire la chaux.

Le tracé du chemin de Bressuire à Poitiers partirait d'un point situé à proximité de la première de ces villes, et se souderait, entre Chasseneuil et Poitiers, à la ligne de Poitiers à Bordeaux.

Quant au prolongement jusqu'à Tours de la ligne des Sables à Bressuire, il avait été prévu dès la concession de cette ligne. Un article de la convention passée à ce sujet avec la compagnie des chemins de fer de la Vendée assurait à cette compagnie un

droit de préférence pour l'exécution de ce prolongement. Il y avait donc une sorte d'engagement pris tant envers les concessionnaires que vis-à-vis des populations intéressées.

Le port des Sables, pour le développement de ses opérations avec l'intérieur et notamment pour faciliter l'écoulement du produit de sa pêche, Napoléon-Vendée pour ses relations avec Paris, insistent vivement et à bon droit pour que se réalisent les espérances qu'on leur a laissé concevoir.

La ligne de Bressuire à Tours est destinée à compléter une ligne de grand transit entre les ports du sud-ouest et le nord-est de la France ; elle coupe en deux parties égales les populations qu'elle traverse, et peut être considérée comme l'artère principale du réseau vendéen. Elle parcourt une contrée remarquablement productive, et dessert, en outre de plusieurs villes importantes, deux chefs-lieux d'arrondissement, Loudun et Chinon.

La direction à donner au chemin de Bressuire à Tours a soulevé des contestations dont l'ardeur peut donner la mesure de l'intérêt qui s'attache à l'exécution de cette voie.

La ville de Saumur, au nom de sa propre importance, et en s'appuyant sur des motifs d'économie dans les frais de construction de la ligne à contruire, dont le parcours se fût ainsi trouvé notablement abrégé, demandait que cette ligne se rattachât dans ses murs à la ligne d'Angers à Tours.

Le département de la Vienne insistait pour que le tracé, au lieu de se diriger sur Tours, s'infléchît vers l'est et vînt épouser, à la gare de Port-de-Piles, au sud de la ville de Tours, le chemin de Tours à Bordeaux.

Derrière ces deux prétentions principales, se groupaient plusieurs variantes destinées à donner satisfaction à des intérêts plus ou moins bien justifiés.

Le département d'Indre-et-Loire et le département de la Vendée, d'accord avec la compagnie concessionnaire éventuelle du chemin à construire, insistaient pour que la ligne projetée aboutît le plus directement possible à Tours et arrivât ainsi à constituer la voie la plus abrégée entre la Vendée et Paris.

C'est à ce dernier tracé que le décret d'utilité publique a donné la préférence. Votre commission n'a pu, messieurs les Sénateurs, qu'approuver cette décision. Pour les chemins de fer d'utilité générale, dont l'établissement réclame et obtient un large concours de l'État, les questions de tracé doivent se résoudre par des considérations supérieures à celles qui s'agitent dans le cercle des intérêts locaux. Il n'est pas nécessaire d'insister pour démontrer qu'en première ligne de ces considérations générales se présente l'abréviation, c'est-à-dire l'économie dans les parcours.

Les deux lignes destinées à servir de débouché au chemin de fer de la Vendée, auraient l'importance qui résulte du tableau suivant :

	Chemin de Bressuire à Poitiers.	Chemin de Bressuire à Tours.	Total.
Longueur de la voie.....	80 kil.	114 kil.	194 kil.
Coût par kilomètre.....	190 000 fr.	276 000 fr.	»
Plate-forme...	7 500 000	17 500 000	25 000 000 fr.
Superstructure.	8 000 000	13 500 000	21 500 000
Total....	15 500 000 fr.	31 000 000 fr.	46 500 000 fr.

X. — *Ligne de Saint-Nazaire au Croisic.*

Le petit port du Croisic est trop peu important en lui-même pour motiver, au seul nom de l'intérêt maritime, l'établissement aux frais de l'État d'un chemin de fer destiné à le relier au grand réseau de la France. Mais le chemin de Saint-Nazaire au Croisic, qui ne serait que le prolongement de la ligne de Tours à l'Océan par Angers et Nantes, répond à des besoins tout spéciaux et à une situation digne à tous égards de la sollicitude des pouvoirs publics.

Tout le monde connaît le désastreux état de marasme et de décadence dans lequel est tombé l'industrie salicole de l'Ouest. Serrés de près par la concurrence des salins du Midi et de l'Est favorisés, les premiers par un incomparable climat, les autres par de meilleures conditions de viabilité, les sels de l'Ouest se voient peu à peu repoussés des marchés qu'ils étaient en possession d'alimenter. Le groupe de marais salans, dont le Croisic est le centre, produisait jadis 55 000 tonnes de sel; il n'en exporte aujourd'hui que 35 à 40 000. L'aire des marais salans (6 ares 6/10es), qui valait naguère de 4 à 500 fr., en vaut à peine à présent 50. La population des paludiers et des sauniers, autrefois si prospère, est maintenant plongée dans la misère, et se voit menacée d'une ruine d'autant plus complète qu'aucune industrie ne saurait se substituer, dans ces malheureuses localités, à celle qui a pour objet la production du sel.

L'enquête organisée en 1866, sur les instances des représentants de l'industrie salicole, n'est point

encore terminée; mais, au point où elle est arrivée, elle a suffi pour révéler que l'amélioration des voies de communication était le meilleur, sinon le seul moyen de venir en aide à des souffrances dont tous les pouvoirs publics, et le Sénat en particulier, se sont montrés souvent, et à bon droit, préoccupés.

En l'état actuel des voies de communication, le prix du transport des sels par voie de terre du marais à Saint-Nazaire est en moyenne de 6 à 7 fr. la tonne, qui ne représente elle-même qu'une valeur de 10 fr. L'établissement du chemin de fer réduirait ces frais de 4 à 5 fr. Relativement au prix du transport par mer, qui est de 4 fr., la réduction serait encore de moitié.

Le chemin de Saint-Nazaire au Croisic serait en même temps avantageux à la pêche côtière, et faciliterait l'accès des plages de sable que leur aspect pittoresque et le climat favorable dont elles jouissent rendent si propres à l'établissement des bains de mer.

La longueur du chemin de Saint-Nazaire au Croisic est de 31 kilomètres.

Il coûterait 141 000 fr. par kilomètre, soit, en totalité, 5 500 000 fr., savoir :

Plate-forme, 3 000 000 de fr.
Superstructure, 2 500 000 fr.

Le conseil général de la Loire-Inférieure offre de fournir gratuitement les terrains, ce qui semble équivaloir à une subvention de 500 000 fr.

Deux soumissionnaires se sont présentés pour obtenir la concession de ce chemin, moyennant une subvention de 1 100 000 fr. pour l'un, et de

1 500 000 fr. pour l'autre, en outre de la cession des terrains.

Le Gouvernement demande à être autorisé à engager, dès à présent, l'État pour un concours maximum de 1 500 000 fr.

XI. — *Ligne de Sottevast à Coutances.*

Un intérêt militaire de premier ordre, depuis longtemps reconnu, s'attache à la réunion des deux grands arsenaux de Cherbourg et de Brest par la voie la plus directe et la moins exposée aux insultes de l'ennemi. Cette réunion comblerait la seule lacune qui existe dans la ligne côtière de chemins de fer qui relie entre eux tous nos ports et qui, sur la Méditerranée, s'étend de Nice à Port-Vendres, tandis que, sur l'Océan, à partir de Bayonne, elle embrasse les deux côtés de la Gironde, traverse la Charente et la Vendée, fait le tour de la Bretagne pour revenir jusqu'à Rennes, puis repart de Cherbourg pour suivre successivement toutes les côtes de la Manche jusqu'aux frontières de la Belgique.

Pour combler cette lacune, il suffit de relier, par une voie plus abrégée, Cherbourg, ou un point de la ligne de Cherbourg, à Caen, avec un point de la ligne de Brest à Rennes. Trois tracés différents, aboutissant tous les trois à Coutances, ont été proposés pour effectuer cette réunion, l'un ayant son point de départ à Saint-Lô, déjà rattaché par un embranchement au chemin de Caen à Cherbourg, l'autre partant de Carantan, situé sur ce même chemin, plus près de Cherbourg, le troisième se détachant de Sottevast, station très-voisine de Cherbourg, en arrière de Valognes.

La ligne de Saint-Lô à Coutances répondait mieux que les deux autres aux intérêts commerciaux, en ce qu'elle rapprochait notablement la Bretagne des parties les plus riches de la Normandie. Elle donnait, de plus, satisfaction aux convenances administratives, en réunissant le chef-lieu du département de la Manche, peu important d'ailleurs, au point de vue du commerce, à Coutances, ville épiscopale et chef-lieu d'arrondissement.

Préférée dans les enquêtes par la presque unanimité des représentants des populations, la ligne de Saint-Lô à Coutances a dû être adoptée, et elle a servi de base à la convention récemment passée avec la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'exécution d'un chemin de fer de Saint-Lô à Lamballe, point de jonction avec la grande artère de Rennes à Brest.

Mais si le tracé partant de Saint-Lô satisfait dans la plus grande mesure possible aux exigences des transactions civiles, il est loin, par contre, de tenir un compte suffisant des intérêts militaires. Ce tracé allonge, en effet, très-notablement le parcours entre Cherbourg et Brest, en même temps qu'il présente plusieurs points vulnérables et qu'il s'éloigne sensiblement de la partie de la côte qui fait face aux grands établissements militaires et maritimes que l'Angleterre a accumulés dans les îles situées à portée et dans le voisinage de nos rivages.

Si cette grave considération, sur laquelle les ministères de la guerre et de la marine et la commission mixte des travaux publics n'ont pas cessé d'insister, n'avait pas dû prévaloir pour faire

écarter le tracé de Saint-Lô, reconnu le plus conforme aux intérêts généraux de la circulation et du commerce, elle devait tout au moins conduire le Gouvernement à se poser la question de savoir si l'intérêt supérieur de la défense du territoire n'exigeait pas l'exécution, concurremment avec la ligne de Saint-Lô à Coutances, d'une ligne mieux appropriée aux convenances stratégiques.

La ligne de Sottevast à Coutances rentre complétement dans ce programme. Elle offre un trajet beaucoup plus court, puisque la distance entre Cherbourg et le point commun de Coutances ne sera plus que de 76 kilomètres, au lieu de 113, qu'exigera le passage par Saint-Lô. Aucun point vulnérable n'existe dans son parcours; elle suit la côte d'assez près pour qu'une troupe arrivée par la voie ferrée n'ait qu'une faible distance à parcourir à pied pour se rendre sur le point menacé; d'assez loin cependant pour être à l'abri du canon des vaisseaux ennemis, et pour qu'une troupe de débarquement ne puisse se risquer à la couper.

Le chemin de Sottevast à Coutances, quoique essentiellement stratégique, n'en favorisera pas moins des intérêts commerciaux d'une certaine importance. Son tracé rencontre dans son rayon d'influence des centres de population et de production très-développés :

Bricquebec (11 900 habitants);

Barneville (10 256 habitants) et le port de Carteret;

Saint-Sauveur-le-Vicomte (12 782 habitants), les carrières de Berneville et le petit port de Port-Bail, dont les relations avec les îles anglaises

comme celles de Carteret tendent chaque jour à s'accroître.

La Haye du Puits (15535 habitants).

Lessay (13800 habitants).

Saint-Malo de la Lande (10798 habitants).

Le chemin de fer de Sottevast donnera un débouché considérable aux productions de cette contrée qui se substitueront avec avantage pour es approvisionnements de la ville de Cherbourg, et pour ceux de la guerre et de la marine, aux denrées provenant de Caen et de la Normandie.

La ligne projetée aurait un développement de 60 kilomètres.

Elle est évalue à 320000 fr. le kilomètre, soit en tout 19 millions de fr., savoir :

Pour la plate-forme. . . .	12000000 fr.
Pour la superstructure. . .	7000000
Somme égale. . . .	19000000 fr.

L'ingénieur qui a fait l'étude de ce chemin en a estimé le produit à 15 ou 16000 fr. le kilomètre.

XII. — *Ligne d'Arras à Étaples avec embranchements sur Béthune et sur Abbeville.*

Un décret du 25 novembre 1864 a concédé à une compagnie locale, après déclaration d'utilité publique, un chemin de fer d'Arras à Étaples, avec deux embranchements partant l'un et l'autre de Saint-Pol et se dirigeant, le premier vers Béthune, sur la ligne d'Arras à Calais, le second, en impasse sur Frévent.

Cette concession, faite à la suite d'une adjudication publique, n'impliquait d'autre concours

financier qu'une subvention de 1 million offerte par le département du Pas-de-Calais. Mais la compagnie adjudicataire étant tombée en déchéance, faute d'avoir pu se constituer, le Gouvernement a cru devoir reprendre, dans les conditions de la loi de 1842, l'exécution de cette ligne que recommandaient à sa sollicitude les avantages généraux et locaux qu'elle promet. Il en a même amélioré et complété le système en donnant à l'embranchement de Saint-Pol à Frévent une issue sur Abbeville, c'est-à-dire jusqu'au chemin de Paris à Saint-Valéry-sur-Somme.

Le département du Pas-de-Calais qui, jusqu'ici, a été enserré dans une ceinture de chemin de fer, dont aucun rayon ne se projetait vers son centre, se trouvera ainsi coupé en croix, au grand profit de ses intérêts de toute sorte, par deux voies ferrées se rencontrant à Saint-Pol, l'une se dirigeant de l'est à l'ouest, entre Arras et Étaples, l'autre marchant du nord au sud, de Béthune à Abbeville.

La première de ces voies, qui emprunte la vallée de la Ternoise, desservira une population agglomérée de plus de 400 000 âmes; elle reliera à leur chef-lieu les deux sous-préfectures de Saint-Pol et de Montreuil; elle abrégera de 65 kilomètres le trajet d'Arras à Boulogne-sur-Mer; elle rapprochera sensiblement de la mer le système des canaux du Nord, et permettra aux houilles du Pas-de-Calais, au moyen d'une réduction de prix qui ne sera pas moindre de 1 fr. 50 cent. par tonne, d'alimenter les industries locales, à l'exclusion des houilles anglaises.

La seconde voie projetée, celle de Béthune à

Abbeville, outre qu'elle traverse, comme celle d'Arras à Étaples, un territoire exceptionnellement riche et peuplé et qu'elle dessert des marchés fréquentés et des usines importantes, outre qu'elle aboutit à Abbeville, que sa situation de point de jonction de la navigation maritime et fluviale de la Somme fait le centre d'un commerce actif, la voie de Béthune à Abbeville, disons-nous, doit être considérée comme l'un des principaux tronçons d'une ligne à grande portée destinée, au moyen d'un prolongement jusqu'au Havre par Gamaches et Dieppe, à relier un jour, par une voie directe, Lille et les centres manufacturiers qui l'entourent, avec le Havre, c'est-à-dire le lieu de transformation et de production avec le lieu d'approvisionnement et d'expédition. Cette voie magistrale ainsi complétée ouvrirait de plus aux charbonnages du Pas-de-Calais et du Nord le marché de la Seine-Inférieure, exclusivement alimenté aujourd'hui par la houille anglaise, et qui n'absorbe pas moins de 7 à 800 000 tonnes.

Les chemins d'Arras à Étaples et de Béthune à Abbeville ont ensemble un développement de 186 kilomètres.

A raison de 145 300 fr. le kilomètre, ils sont estimés devoir coûter 27 750 000 fr., dont :

Pour la plate-forme.	14 500 000 fr.
Pour la superstructure	13 250 000 fr.
Somme égale	27 750 000 fr.

Le produit de ces chemins est supposé devoir atteindre 16000 fr. le kilomètre. Les localités se sont engagées à contribuer à leur exécution

par des subventions qui montent à plus de 1 600 000 fr.

Les lignes d'Arras à Étaples et l'embranchement de Béthune à Abbeville sont compris dans le projet de loi relatif aux conventions à passer par l'État avec la compagnie du Nord. Cette compagnie se chargerait de l'exécution de ces chemins dans les conditions de la loi de 1842.

XIII — *Ligne de Lyon à Montbrison.*

Le principal caractère d'utilité générale que nous semble présenter la ligne de Lyon à Montbrison consiste en ce que cette ligne, qui abrégera de 20 kilomètres le parcours entre Clermont-Ferrand et Lyon, est le complément et le corollaire de la pensée qui a conduit à créer, par l'exécution de la ligne de Clermont à Tulle, dont il a été question ci-dessus sous le n° V, une voie directe de grand transit entre Bordeaux, Clermont, Lyon et Genève. Le bienfait qu'on se promet de cette création resterait imparfait si la partie de cette voie, qui court entre Montbrison et Lyon, devait continuer à subir la déviation que lui impose le passage par les lignes actuellement ouvertes, c'est-à-dire au nord par Roanne, ou au sud par Saint-Étienne.

La ligne de Lyon à Montbrison offrira de plus, au point de vue des intérêts locaux, des avantages positifs et qui peuvent se résumer comme suit :

Desservir les riches contrées qui s'étendent sur la rive droite de la Saône et du Rhône jusqu'à la ligne ferrée de Roanne à Andrézieux ; — abréger de moitié le parcours entre la première de ces

villes et Lyon ; — rapprocher considérablement le marché déjà important de Montbrison de celui de Lyon, au grand profit des débouchés du premier et des approvisionnements du second ; — appeler dans les plaines du Forez les calcaires inépuisables de l'Arbresle, de Saint-Bel et de Bully, qui y arriveront avec un avantage de 5 fr. par tonne sur les chaux de Roanne, les seules dont il puisse être fait usage aujourd'hui ; — contribuer au développement d'industries importantes établies soit à Lyon, soit dans les localités traversées, telles que les carrières de pyrite de Sourenix et de Saint-Pierre et les mines de charbon de Sainte-Foy ; — faciliter enfin les échanges qui ont lieu constamment entre le Beaujolais, Saint-Étienne et tout le département de la Loire.

Ces considérations expliquent l'assentiment unanime donné par les populations intéressées au classement de la ligne de Lyon à Montbrison, qu'une compagnie locale serait, d'ailleurs, assure-t-on, disposée à entreprendre à des conditions avantageuses pour l'État.

Le parcours de cette ligne serait de 71 kilomètres.

Elle est réputée devoir coûter environ 297 740 fr. par kilomètre, soit, en tout, 21 millions, savoir :

Plate-forme	14 500 000 fr.
Superstructure	7 000 000 fr.
Somme égale	21 500 000 fr

XIV. — *Ligne de Gilly-sur-Loire à Cercy-la-Tour.*

La ligne de Gilly-sur-Loire à Cercy-la-Tour est l'un des tronçons d'une ligne à longue portée au-

trefois projetée et destinée à établir une troisième communication entre Paris et Lyon par Auxerre, Clamecy et Cercy-la-Tour. Un autre des tronçons de cette même ligne, entre Paray-le-Monial et Mâcon, ayant été entrepris par le département de Saône-et-Loire à titre de chemin de fer d'intérêt local, dans les conditions de la loi de 1865, il ne reste plus à combler que la lacune de Cercy-la-Tour à Gilly-sur-Loire pour arriver à la réalisation du projet primitif, dont l'utilité s'affirme de plus en plus par le développement continu du trafic sur la grande artère de Paris à Marseille, et par les perspectives indéfinies d'activité qu'assure à cette voie la prochaine ouverture du canal maritime de Port-Saïd à Suez.

A ce seul point de vue, le classement du chemin de Cercy-la-Tour à Gilly-sur-Loire se trouverait justifié. Il faut mettre de plus en ligne de compte que le prolongement, facile à prévoir, de cette ligne jusqu'à Roanne, par la vallée de la Loire, créera une nouvelle route abrégée entre Paris et Saint-Étienne, en même temps qu'elle rapprochera des bassins houillers les grandes usines de la Bourgogne.

Le développement du chemin de Gilly-sur-Loire à Cercy-la-Tour n'excédera pas 40 kilomètres, et le coût de premier établissement 175000 fr. par kilomètre, soit, en tout, 7 millions, savoir :

Plate-forme.	3000000 fr.
Superstructure	4000000
Somme égale.	7000000 fr.

XV. — *Ligne d'Auxerre à Gien.*

Lors de la mise aux enquêtes du chemin de fer

projeté entre Orléans et Châlons-sur-Marne, dont il a été parlé au quatrième paragraphe de ce rapport, une variante, partant de Gien pour aboutir à Auxerre, avait été proposée et soutenue avec la plus ardente conviction par les représentants du département de l'Yonne; mais cette variante dut être écartée comme ne répondant pas aussi bien que le tracé par Montargis à la direction normale de la ligne en projet. Les études approfondies qui furent faites à cette époque ne laissèrent cependant aucun doute sur la valeur intrinsèque qu'aurait une ligne spéciale et indépendante du chemin d'Orléans à Châlons-sur-Marne, dirigée de la ligne du Bourbonnais sur Auxerre qui est rattaché, comme on sait, par l'embranchement de la Roche à la grande ligne du Midi et à tout le réseau de l'Est.

Cette ligne relierait en effet entre eux les trois réseaux d'Orléans, de Lyon et de l'Est, et ouvrirait une nouvelle communication entre l'ouest et l'est de la France.

D'un autre côté, si l'on considère le département de l'Yonne en particulier, on voit que les arrondissements de Sens et de Tonnerre sont traversés par la grande ligne de Paris à Lyon; que celui d'Avallon l'est par la ligne d'Auxerre à Nevers et par celui d'Avallon aux Laumes; que l'arrondissement d'Auxerre seul n'est et ne doit être traversé jusqu'à présent par aucune voie ferrée dans la direction de l'ouest, et qu'il ne dispose même dans cette direction que d'une seule grande voie de communication, la route impériale n° 65.

On ne saurait donc contester au tronçon dont

il s'agit, qu'on le considère soit comme point de soudure d'une grande ligne courant de l'est a l'ouet, soit comme appelé à desservir des intérêts locaux de premier ordre, un caractère d'utilité générale suffisant pour lui faire attribuer une place dans le classement des chemins de fer à construire, plus ou moins prochainement, avec le concours de l'État.

Il y a encore incertitude sur le point où la voie nouvelle devra se rattacher au chemin du Bourbonnais, et sur le tracé à suivre jusqu'à Bléneau. Un décret rendu en Conseil d'État statuera ultérieurement sur ce point, et décidera si le lieu de raccordement sera Gien ou Briare.

Si cette dernière solution, qui semble peut-être la mieux justifiée au point de vue des intérêts généraux, devait prévaloir, la longueur du chemin à construire atteindrait 92 kilomètres. Il coûterait 180 000 fr. par kilomètre, soit, en tout, 14 700 000 fr., savoir :

Plate-forme.	5 800 000 fr.
Superstructure.	8 900 000
En tout. . .	14 700 000 fr

XVI. — *Ligne de Tours à Montluçon.*

La pensée de relier Nantes et la partie occidentale du bassin de la Loire avec le centre de la France, Lyon, Genève et le nord de l'Italie par une voie plus directe que celle qui remonte de Tours jusqu'à Orléans, pour redescendre ensuite d'Orléans à Vierzon, puis à Montluçon, devait se présenter et s'est, en effet, imposée à tous

les esprits aussitôt que le réseau général de la viabilité sur rails a été soumis à une étude systématique.

Ce problème comportait deux solutions. L'une consistait à rattacher la station de Tours à celle de Vierzon par une voie directe qui, empruntant la vallée du Cher, formerait la base du triangle dont Orléans est le sommet, réalisant ainsi une abréviation de parcours de 82 kilomètres sur 194; l'autre consistant à suivre la vallée de l'Indre et à gagner en ligne droite Montluçon situé plus au sud, ce qui, comparativement au premier tracé, fournissait un supplément de raccourci de 24 kilomètres.

Sans tenir compte de ce dernier avantage, et malgré la préférence que le chemin de Tours à Montluçon avait obtenue dans les enquêtes, auprès des départements de l'Indre, d'Indre-et-Loire et de l'Allier, la ligne de Tours à Vierzon, appuyée par le département du Cher et vivement soutenue par la compagnie du chemin de fer d'Orléans, fut déclarée d'utilité publique. La voie de Tours à Montluçon dut être au moins momentanément écartée, et cette solution laissa dépourvu de voies rapides autres que la grande ligne de Paris à Périgueux qui le traverse de Vierzon à Guéret, le grand quadrilatère fermé au nord par la ligne de Tours à Bourges, à l'est par celle de Poitiers à Tours.

Les départements intéressés n'ont pas cessé depuis cette époque, c'est-à-dire depuis 1861, de réclamer contre cette isolement. Ils ont fait valoir :

Au point de vue agricole : qu'il était nécessaire d'amener à bas prix les houilles de Commentry sur les bancs de pierre calcaire qui abondent

dans cette région, afin d'y établir, tout le long de la ligne, des fours à chaux, et d'obtenir ainsi un amendement indispensable à l'amélioration des terres argilo-siliceuses à sous-sol imperméable qui constituent le caractère géologique de la contrée; — que la ligne projetée, qui coupe le département de l'Indre en deux portions à peu près égales dans sa plus vaste étendue, faciliterait l'écoulement des produits déjà abondants de la vallée de l'Indre, ouvrirait des débouchés indispensables aux contrées déshéritées de la Brenne et du Boischaud, et donnerait une nouvelle impulsion, par l'apport à prix réduits d'engrais et d'amendements appropriés, aux progrès remarquables réalisés depuis vingt ans sous l'influence des routes agricoles dues à la sollicitude de l'Empereur et à la munificence de l'État ;

Au point de vue industriel : que le chemin de fer projeté de Tours à Montluçon, en même temps qu'il donnerait aux maîtres de forges dont les établissements sont échelonnés dans la vallée de l'Indre, un moyen moins coûteux d'exporter leurs produits, leur procurerait une économie qui est évaluée à 14 fr. la tonne sur le prix de la houille, cette matière première, devenue d'autant plus nécessaire à leur production qu'elle semble devoir se substituer de plus en plus, pour le travail de l'affinage, au bois dont les forges du Berri ont fait jusqu'à ce jour presque exclusivement usage; — que l'industrie métallurgique n'est pas la seule qui serait appelée à bénéficier de ce progrès; mais qu'il est également réclamé par les fabrique de porcelaines et de draps, par les filatures de laines, les tanneries, les moulins, etc., qui se trou-

veront en grand nombre dans le rayon d'influence du chemin de Tours à Montluçon ;

Au point de vue commercial : que ce chemin favoriserait les échanges des vins dont la production est devenue la plus importante du pays, des blés, du bois de charpente et de marine, et le commerce des bœufs maigres, des bestiaux de toute sorte et des poulains entretenus par le Berri avec la Normandie, la Touraine et l'Auvergne.

On a fait valoir enfin, au nom de l'intérêt administratif et gouvernemental, que le chemin projeté mettrait en rapport direct des centres de populations importants, faciliterait l'exploitation de plus de 10 000 hectares de forêts appartenant au Domaine et de 100 000 hectares de bois appartenant aux communes et aux particuliers, et relierait par une ligne stratégique le parc de construction des équipages situé à Châteauroux, à Tours, chef-lieu de l'un des grands commandements militaires.

Tels sont les intérêts auxquels le projet de loi propose de donner satisfaction. Ces intérêts sont en effet nombreux et importants, et justifient le classement que le Gouvernement propose d'assigner à cette ligne.

Le chemin de Tours à Montluçon, dont la concession paraît devoir se faire, du reste, dans des conditions avantageuses pour l'État, aura une étendue de 208 kilomètres.

Il est estimé devoir coûter 250 000 fr. par kilomètre, soit 52 millions, dont :

26 millions pour la plate-forme;
26 millions pour la superstructure.

L'étude définitive du tracé, soit sur la rive gauche, soit sur la rive droite de l'Indre, reste à faire, et les résultats devront en être arrêtés par un nouveau décret rendu en Conseil d'État.

XVII.— *Ligne de Gravelines à la ligne de Lille à Calais en un point à déterminer d'Audruicq à Watten.*

Le port de Gravelines tient de sa situation sur la mer du Nord une importance réelle qui est destinée à s'accroître par suite des travaux d'amélioration qu'une loi récemment votée va mettre l'administration en mesure d'y entreprendre. La ligne projetée de Gravelines au chemin de Lille à Calais, a pour objet de rattacher ce port au système de la viabilité sur rails. Elle aura un autre avantage, celui de donner un débouché au marché déjà très-fréquenté dont la ville de Bourbourg est le siége.

Le point de rattachement de cette petite ligne est encore incertain. Un décret rendu ultérieurement en Conseil d'État fera un choix entre Audruicq et Watten, en faveur de chacun desquels les voix se sont à peu près partagées dans la commission d'enquête du Pas-de-Calais et du Nord.

L'exécution du chemin de Gravelines à la ligne de Calais paraît devoir être confiée à la compagnie du Nord dans les conditions de la loi de 1842.

Son parcours aura une longueur, selon le tracé qui sera adopté, de 18 ou de 19 kilomètres.

La dépense est évaluée à 150 000 fr. par kilomètre, soit, dans l'hypothèse du tracé par Watten, 2 900 000 fr., dont 1 million pour la plate-forme;

et 2 700 000 fr., dont 900 000 pour la plate-forme, si le chemin aboutit à Audruicq.

Si sommaires que soient les explications qui précèdent, elles suffiront peut-être pour faire partager au Sénat cette conviction que les dix-sept chemins dont le classement est proposé, et dont le Gouvernement demande l'autorisation de commencer les travaux dans les conditions de la loi de 1842, possèdent le caractère d'utilité générale à un dégré suffisant pour justifier l'application qui leur sera faite des deniers ou du crédit de l'État. On jugera aussi sans doute que ces chemins méritent la préférence qu'ils ont obtenue sur un grand nombre d'autres, suggérés par des intérêts de localité, si l'on considère que, parmi les soixante-sept amendements qui se sont produits à propos de la loi qui nous occupe, aucun ne s'est imposé à l'attention du Corps législatif au point d'entraîner une prise en considération. De ces amendements, en effet, plusieurs ne portaient que sur des variantes d'une importance secondaire ; et parmi ceux qui s'appliquaient à des lignes d'un caractère général, on en compte peu dont l'omission dans la nomenclature des chemins à classer révèle une lacune réellement regrettable.

Or, si l'on admet que les soixante sept amendements déposés expriment les aspirations les plus accentuées des diverses portions de l'Empire en matière de chemins de fer, ne peut-on pas conclure, du peu d'empressement avec lequel ils ont été accueillis, que l'ensemble des lignes préférées par le Gouvernement et adopté par le Corps législatif répond aux exigences tout au moins les plus im-

périeuses et les plus actuelles de la circulation et du commerce, et que, ces lignes une fois achevées l'œuvre de la viabilité sur rails, pour ce qui concerne les chemins d'intérêt général, sera très avancée?

Au 31 décembre 1867, la longueur des chemins concédés, sur toute la surface de l'Empire, était de 20548 kilomètres, déduction faite de 472 kilomètres qui, ayant été abandonnés, ainsi qu'on l'a vu dans le cours de ce rapport, par des compagnies concessionnaires tombées en déchéance, ont été repris pour être commencés selon le système de la loi de 1842.

Sur cette quantité, 15 750 kilomètres étaient livrés à l'exploitation et 4798 restaient à achever en avril 1868.

La série des lois soumises à la législature dans le courant de la session de 1868, pour l'extension de notre réseau de chemins de fer, ajoutera à cette statistique les quantités suivantes :

1° Chemins concédés à diverses compagnies à titre définitif ou éventuel :

Ouest	345 kil.
Orléans	180
Lyon	249
Midi	327
Est	67
Charentes	296
Nord	257
Fougères	45
Total (dont 1033 à titre définitif et 733 à titre éventuel);	1766 kil.
A reporter	1766 kil.

Report. . .	1 766 kil.
2° Chemins à entreprendre dans les conditions de la loi de 1842 (déduction faite de 205 kilomètres attribués à la compagnie du Nord après avoir été compris dans la loi des dix-sept chemins de fer) . . .	1591
Total.	3357 kil.

Le chiffre des chemins concédés ou classés à la fin de la présente session se trouvera ainsi porté à 23905 kilomètres, et la longueur de ceux qui resteront à terminer à 8155 kilomètres.

Un réseau de 23905 kilomètres ne saurait paraître excessif pour un pays aussi étendu, aussi peuplé et aussi commerçant que lenôtre.

Tandis que, avec un territoire de 534000 kilomètres carrés, et pour une population de 38 millions d'habitants, nous ne disposons à l'heure actuelle que de 15750 kilomètres de voies ferrées en exploitation, l'Angleterre, avec un territoire de 313000 kilomètres, et pour une population qui n'excède pas 30 millions d'âmes, en possède depuis longtemps déjà 22000.

A supposer que l'Angleterre n'ajoute rien à son réseau, il ne faudra pas à la France moins de dix années pour rétablir la balance. Or, messieurs les Sénateurs, le moment est loin de nous où des esprits éminents, mais moins portés à l'innovation qu'à la critique, mettaient en doute l'avenir des chemins de fer, leur utilité journalière et pratique, et l'heureuse et énergique action qu'ils étaient appelés à exercer sur la civilisation et sur la fortune publique (*Approbation*).

Personne n'oserait contester désormais l'influence considérable que ces instruments merveilleux possèdent sur les mœurs, par la fréquence et la facilité des contacts; sur les intérêts, par la commodité des échanges et l'économie des transports. A l'époque où nous sommes, la nation qui, à territoire et à population égaux, possède le plus de chemins de fer, est assurée, par rapport aux nations moins bien pourvues, d'une suprématie commerciale très-difficile à contrebalancer par d'autres avantages, et l'on ne risquerait pas de s'écarter beaucoup de la vérité en mesurant, par la quantité proportionnelle de chemins de fer qui sillonnent les divers pays, le degré relatif de prospérité, d'activité et de richesse de chacun d'eux. (*Très-bien ! Très-bien !*)

Compléter par un effort décisif notre réseau de voies ferrées était donc un acte de bonne politique et de sage prévoyance ; c'était en même temps un acte de justice et l'acquittement d'une dette contractée envers l'industrie et le commerce du pays, dès le jour où avait été fait le premier pas dans le nouveau régime économique.

On vient de voir que, sur l'ensemble des chemins concédés à titre définitif ou éventuel, soit en vertu des lois antérieures à 1868, soit en vertu des lois votées dans le cours de la présente session, ou à entreprendre selon le système de la loi de 1842, conformément au projet qui nous occupe, 8155 kilomètres restent à terminer à partir du mois d'avril 1868.

Si l'on admet, comme il paraît sage de le faire, et comme le propose le Gouvernement, une période maximum de dix années pour l'accomplis-

sement de ce programme, les 8155 kilomètres à achever ou à entreprendre, équivaudraient à une moyenne annuelle de 815 kilomètres. Or, la somme d'activité imprimée chaque année aux travaux de cette nature, depuis une période déjà longue, a toujours été supérieure à 815 kilomètres. Elle a même atteint 1200 kilomètres en 1867. Il est donc hors de doute, non-seulement que le nouveau programme s'accomplira facilement, mais qu'il n'apportera dans les conditions de répartition de la main d'œuvre, telles qu'elles résultent d'un état de choses déjà ancien, aucune perturbation regrettable.

Sur les 4798 kilomètres, imputables aux concessions antérieures à 1868, qui restent à achever, la portion des dépenses incombant aux compagnies s'élève, d'après les renseignements contenus dans le plus récent *Exposé de la situation de l'Empire*, à . . . . . 1 354 000 000 fr.

A cette somme doit s'ajouter le montant des dépenses complémentaires prévues par les nouvelles conventions pour les lignes déjà concédées, ci . 366 000 000

Les 1766 kilomètres à exécuter en vertu des concessions définitives ou éventuelles sanctionnées par la série des lois votées en 1868, exigeront une mise dehors à la charge des compagnies d'environ. 280 000 000

Enfin, la portion de dépense qui, dans le système de

A reporter. . . 2 000 000 000 fr.

Report. . .	2 000 000 000 fr.
la loi de 1842, devra revenir aux concessionnaires, pour les 1591 kilomètres à entreprendre selon ce système, est estimée à	200 000 000
En tout . . .	2 200 000 000 fr.

Répartie sur dix années, cette somme représente, pour la part incombant aux compagnies, un budget de dépense montant à 220 millions par an, dont les voies et moyens devront être demandés sous formes d'emprunt à l'épargne publique.

Cette demande semble devoir peser bien légèrement sur le marché, si l'on considère que l'appel fait au crédit par les compagnies de chemins de fer n'a pas été depuis plusieurs années moindre de 350 à 400 millions par an, que ces emprunts n'ont jamais rencontré la moindre difficulté, et qu'ils se sont réalisés d'une manière continue et presque insensible dans des conditions telles que non-seulement le crédit des compagnies n'en a pas été affecté, mais que les titres créés par elles, de plus en plus appréciés, ont suivi, tout au contraire, dans le taux de leur négociation, une progression constamment ascendante.

A voir l'empressement avec lequel le public recherche et se dispute presque les obligations de chemins de fer, ne semble-t-il pas, messieurs les Sénateurs, que l'argent, moins aveugle et moins égoïste qu'on ne le suppose, reconnaisse qu'il n'y a pas de plus sûr ni de plus patriotique usage à faire des ressources accumulées par l'économie

générale, que de les verser dans le fonds commun où les capitaux se reconstituent, et où les entreprises nationales, appelées à accroître indéfiniment la fécondité du pays, vont puiser les moyens d'action qui leur sont nécessaires. Ce n'est qu'à défaut de ces emplois solides et judicieux que l'argent consent à s'expatrier, pour rechercher au loin des placements usuraires et reposant presque toujours sur des bases tout au moins hasardées (*Vif mouvement d'adhésion*).

Le crédit n'a jamais manqué en France à l'appel qui lui a été fait par l'État dans un but d'intérêt général. Le bon sens public, en dépit de théories stériles et surannées, admet ce que le moindre industriel sait mettre en pratique, c'est que, à côté des dépenses de consommation qui, étant destructives de valeurs, devraient être invariablement imputées sur le revenu, il y a les dépenses de capital, qui étant, au contraire, productives de valeurs, et devant profiter à l'avenir plus encore qu'au présent, peuvent être légitimement faites, à défaut des capitaux accumulés, avec l'aide du crédit. Le public accueillera toujours avec faveur les emprunts intelligents dont le produit doit servir à améliorer les conditions et à perfectionner les procédés de travail. Il se rend facilement compte que les ressources demandées à l'épargne publique, lorsqu'elles sont reversées sur le champ de l'activité nationale, ont pour effet de solliciter et de multiplier cette épargne, et agissent sur la prospérité générale selon une loi et un mouvement analogues à ceux que suit la marche de l'intérêt composé. (*Très-bien! Très-bien!*)

On peut donc tenir pour certain que les compagnies concessionnaires n'éprouveront aucune difficulté à accomplir le nouveau programme pour la portion qui leur est réservée, et que la situation du marché des capitaux n'aura nullement à en souffrir.

Les charges incombant à l'État, dans l'exécution de ce programme, et le poids dont elles pèseront sur nos finances, doivent être examinés sous le double rapport des subventions en argent ou en travaux que le Gouvernement prend à son compte, et des garanties d'intérêt qu'il s'est engagé ou qu'il devra s'engager à servir.

En ce qui concerne les subventions, l'*Exposé de la situation de l'Empire* pour 1867, fait connaître que, au commencement de 1868, l'État, en raison des concessions faites antérieurement, restait débiteur des compagnies, en outre d'une somme de 61 millions payable en capital, mais dont les ressources sont déjà assurées, de 401 millions, payables en quatre-vingt-douze annuités à partir de 1865, ci. . . . . 401 000 000 fr.

Les subventions stipulées, en raison des concessions sanctionnées par les lois votées dans la session de 1868, s'élèvent à. . . 258 000 000

Les dépenses qui resteront à la charge de l'État, soit sous forme de subvention, soit sous forme de travaux pour les 1591 kilomètres à entreprendre dans les conditions de la loi de 1842, atteignent au maximum le chiffre de

A reporter. . . . 659 000 000 fr.

Report.	659 000 000 fr.
240 millions qui, au moyen des rabais à espérer et des subventions à attendre des intéressés, n'excèderont probablement pas.	200 000 000
Total.	859 000 000 fr.

Échelonnée en dix années, cette somme exigerait une mise dehors annuelle de 86 millions. Dans le cas où elle devrait être demandée intégralement au crédit, sous une forme ou sous une autre, elle viendrait s'ajouter aux 220 millions que les compagnies, ainsi qu'il résulte des calculs qui précèdent, auront à emprunter de leur côté pour faire face à la portion de dépense qui leur incombe. Or, ces deux sommes réunies, loin d'épuiser les possibilités de l'épargne publique annuelle, resteraient encore au-dessous des ressources offertes par cette épargne, puisque, ainsi que nous le rappelions tout à l'heure, le marché des capitaux est accoutumé depuis longtemps de faire à l'industrie des chemins de fer un crédit de 350 à 400 millions par an.

Convertie en annuités, au taux de 4,60 pour 100 reconnu suffisant pour servir les intérêts et assurer l'amortissement en quatre-vingt-dix ans du capital emprunté, la somme de 860 millions exigerait l'inscription au budget de l'État d'une annuité de 39 568 000 fr., dans laquelle se trouve comprise celle de 18 250 000 fr. qui figure déjà au budget ordinaire de 1869, pour durer jusqu'au jour où, les concessions étant expirées et les emprunts remboursés, les chemins de fer rentreront quittes et nets entre les mains de l'État.

Cette charge est considérable sans doute, mais elle est encore inférieure aux engagements qui, en l'état actuel des choses, pèsent sur le Trésor, du chef des chemins de fer. Elle n'est nullement en disproportion avec les excédants de recettes du budget ordinaire, et elle trouve d'ailleurs sa compensation dans le montant des profits directs qui seront la conséquence certaine de l'extension donnée au réseau de nos voies ferrées, profits qui se sont élevés en 1867, pour une longueur exploitée de 15 000 kilomètres à 110 millions de fr.

Quant aux garanties d'intérêts que l'État a déjà consenties et qu'il devra consentir encore, on sait qu'elles ne constituent qu'une avance remboursable. La Caisse d'amortissement, à laquelle a été attribuée, entre autres ressources spéciales, le produit du dixième sur certaines recettes des chemins de fer, est chargée du jeu de ces avances et des recouvrements auxquels elles doivent donner lieu. La situation prévue à l'époque de l'institution de cette caisse s'est singulièrement améliorée sous l'influence du développement inattendu qui s'est produit dans les recettes des anciens réseaux, développement que ne peuvent manquer d'exciter encore les nombreux affluents créés à ces réseaux par les concessions nouvelles. C'est ainsi que les garanties d'intérêts qui avaient été supposées devoir s'élever à 31 millions en 1867, n'atteindront pas 27 millions. L'une des compagnies même, celle du Midi, entrant déjà pour 1868 et 1869, dans le mouvement inverse, voit arriver, bien avant l'époque prévue, la période du remboursement; il y a tout lieu d'espérer, par suite, que le surcroît de garanties que la Caisse d'amortisse-

ment aura à servir par suite des concessions nouvelles faites ou à faire et qui, du reste, ne devra commencer à se faire sentir que dans huit années, n'aggravera pas sensiblement les conditions du fonctionnement de cette caisse, et, dans tous les cas, ne les aggravera que pour un temps assez court.

D'ailleurs, le projet de loi qui nous occupe, en subordonnant au contrôle législatif la concession définitive de chacune des dix sept lignes, dont il autorise en principe le classement, a donné au Gouvernement et à la législature le moyen de modérer le mouvement en avant imprimé à la construction des chemins de fer, dans la mesure que pourraient rendre nécessaire les circonstances ou la situation financière. Le Sénat approuvera certainement cette réserve, qui répond à toutes les éventualités.

En résumé, messieurs les Sénateurs, votre commission estime que le classement des dix-sept chemins proposés par le projet de loi que nous avons eu l'honneur de discuter devant vous se justifie par des considérations incontestables d'intérêt public;— que les charges que ce projet impose au Trésor à une échéance plus ou moins lointaine ne sont pas en disproportion avec ses ressources, et n'excèdent pas les forces du crédit public et privé;— que ce projet contient enfin toutes les réserves que comportent les ménagements dus à la situation financière de l'État. — En conséquence, elle vous propose de décider :

1° Qu'il n'y a pas lieu de le renvoyer à une autre délibération;

2° Qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à sa pro-

mulgation. (*Ce rapport, écouté avec l'attention la plus soutenue, est suivi d'un mouvement très-vif et général d'approbation. — Le rapporteur reçoit à son banc les félicitations d'un très-grand nombre de ses collègues.*)

Le Sénat passe immédiatement à la délibération.

M. Chaix d'Est-Ange, *sénateur-secrétaire*, lit les articles de la loi, qui a été insérée au procès-verbal du 23 juin.

M. Le Verrier. Messieurs, nous avons tous entendu, avec une attention facilement soutenue, le difficile, le très-remarquable et très-lumineux rapport qui nous a été fait par notre éminent collègue, M. Béhic. Ce lucide exposé nous donne une connaissance précise de l'ensemble du réseau des chemins de fer français et des besoins auxquels il doit donner satisfaction. Et, s'il m'était permis d'ajouter encore un mot d'éloge, je dirais que l'œuvre de notre éminent collègue jouit entre autres d'une de ces qualités que les géomètres aiment à trouver dans leurs formules, l'élégance. (*Très-bien ! Très-bien !*)

Je saisis cette occasion de présenter une demande au sujet d'une des lignes les plus importantes, qui intéresse à la fois la défense de nos frontières maritimes et la prospérité d'un beau pays, la ligne de Sottevast à Coutances : cette section fait partie de la ligne de Cherbourg à Brest, et elle en est un élément essentiel, puisque chacun convient que la ligne qui a été tracée par Saint-Lô ne remplit pas les conditions nécessaires à une voie stratégique maritime.

Assurément, ainsi qu'il est dit dans l'exposé des motifs, nous devons à MM. les ministres de la guerre et de la marine une grande reconnaissance pour l'appui qu'ils ont donné à cette section de Sottevast à Coutances, et c'est surtout à leur légitime influence qu'il faut rapporter son introduction dans la loi.

On n'est point insensible aux nécessités et aux avantages d'un chemin stratégique défensif sur un littoral qui a si souvent, dans le passé, été exposé aux coups de l'ennemi, là où la population ne peut jamais attendre l'arrivée du secours de troupes régulières pour obliger l'étranger à se rembarquer.

Aujourd'hui, les conditions sont changées. Chacun sait que les moyens d'attaque sont devenus tellement formidables que c'est seulement avec des moyens de défense et de répulsion régulièrement organisés qu'on pourrait résister à l'ennemi. Ainsi que le dit M. Béhic, le chemin proposé serait indispensable pour amener rapidement des troupes régulières capables de repousser une descente momentanée.

Il s'est toutefois glissé dans l'exposé des motifs une erreur qui, reproduite dans le rapport fait au Corps législatif, pourrait peser désavantageusement sur la situation.

Le conseil général de la Manche, est-il dit, aurait toujours énergiquement réclamé le tracé par Saint-Lô, ville située à 40 kilomètres dans l'intérieur des terres. C'est cette assertion qui n'est pas exacte. Le conseil général, au contraire, a, dès l'origine, demandé comme satisfaisant le mieux aux intérêts commerciaux et agricoles de la con-

trée une route passant par les pays intermédiaires entre le chemin récemment concédé à la compagnie de l'Ouest et la ligne de Sottevast. Lorsque ce conseil fut obligé, au dernier moment, de choisir entre les deux directions extrêmes, l'intermédiaire étant exclu par l'administration supérieure, il choisit le chemin qui donnait satisfaction au chef-lieu. Mais le conseil général n'en a pas moins toujours porté le même et ardent intérêt à toutes les parties de la contrée. Et du moment que l'intérieur du pays et avec lui le chef-lieu ont reçu la satisfaction à laquelle ils avaient droit, le conseil général de la Manche, vous n'en pouvez douter, réclamera avec la même sollicitude et avec la même énergie la prompte exécution de l'autre ligne, celle du littoral.

De ce côté aussi se trouvent une agriculture et un commerce puissants et des besoins impérieux, nous en avons la preuve.

L'exposé des motifs de la loi que nous sommes appelés à valider porte qu'assurément on n'imposera pas aux contrées traversées un concours pécuniaire; mais que cependant on ne le refusera pas et qu'on y verra même une indication de l'importance des voies qu'il conviendra d'exécuter par préférence.

Or, M. le ministre des travaux publics ne doit pas ignorer qu'une souscription communale ayant été ouverte, les subventions se sont en peu de jours élevées à une somme très-considérable.

L'administration supérieure ne peut d'ailleurs douter que, dans sa session prochaine, le conseil général de la Manche apportera son puissant concours.

Je demande donc que la section importante de Sottevast à Coutances, complément indispensable de la ligne de Cherbourg à Brest, la vraie voie stratégique, soit établie par préférence et dans le plus bref délai. (*Très-bien!*)

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande la parole pour demander le renvoi au Corps législatif?... Il va être procédé au vote.

Le Sénat décide que la loi ne sera pas renvoyée à une nouvelle délibération.

M. LE PRÉSIDENT. Il n'y a pas d'observation relativement à la promulgation?... Il va être procédé au scrutin.

Le scrutin a lieu, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants. . . .	87
Bulletins blancs	87

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le vicomte de Barral pour son rapport sur cinq lois relatives à un emprunt et à une imposition par la ville d'Armentières (Nord); à l'établissement de surtaxes à l'octroi de Haubourdin (Nord); à des prorogations de surtaxes aux octrois des communes d'Irvillac et de Rumengol (Finistère), et à la création d'un nouveau canton dans le département de l'Ain.

MM. Migneret, Goupil, Du Berthier, Bataille et

Oscar de Vallée, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE VICOMTE DE BARRAL, *rapporteur*.

MESSIEURS LES SÉNATEURS,

La commission, dont j'ai l'honneur d'être l'organe, m'a chargé de vous présenter le rapport de cinq lois d'intérêt local.

I. — *Loi relative à un emprunt et à une imposition, extraordinaire par la ville d'Armentières, déparment du Nord.* — C'est surtout au tissage du lin qu'il faut attribuer les rapides progrès de cette ville essentiellement manufacturière, et par suite l'accroissement de sa population. Cette prospérité, qui augmente de plus en plus, a fait naître des nécessités auxquelles il s'agit de pourvoir.

Amélioration et développement des voies de communication urbaines; régularisation du cours de la Lys dans le parcours de cette rivière à travers la cité; translation du cimetière, devenu insuffisant et trop rapproché de l'agglomération; enfin, construction d'un abattoir, telles sont les impérieuses exigences auxquelles il serait pourvu par une dépense de 850 083 fr. 25 cent. se décomposant ainsi :

Voirie et chaussées. . . .	200 000 fr.	» c.
Cimetière	74 360	25
Abattoir.	376 723	»
Rectification du cours de la Lys	125 000	»
Deux ponts sur la Lys. . .	74 000	»
	850 083 fr.	25 c.

La dérivation de la Lys est autorisée par un décret du 12 février dernier. Quant aux deux ponts, l'avant-projet dont ils ont été l'objet a reçu l'approbation du conseil général des ponts et chaussées.

Au moyen d'un emprunt de 850083 fr. 25 cent., la transformation d'Armentières, commencée en 1859 et poursuivie au moyen de combinaisons financières autorisées, pourrait se compléter.

Les ressources de cette ville lui permettent de supporter les charges du nouvel emprunt. Ses recettes annuelles dépassent d'environ 100000 fr. ses dépenses; elle dispose en outre de 475000 fr. provenant d'aliénations de terrains; et de plus l'abattoir lui produirait annuellement 10000 fr.

L'emprunt dont il s'agit serait remboursable en trente ans.

La convenance et l'utilité des travaux à exécuter, ainsi que les avantages devant en résulter pour la population qui les réclame, ont été constatées par le préfet, dont le rapport a reçu l'approbation du ministre de l'intérieur.

II.— *Loi relative à un établissement de surtaxes à l'octroi de la commune de Haubourdin (Nord).* — La ville de Haubourdin, département du Nord, se trouve dans la nécessité de reconstruire son église, celle qu'elle possède étant devenue absolument insuffisante : cet ancien édifice, qui date de 1513, a, en effet, été bâti en vue d'une population d'un millier d'âmes, et le chiffre des habitants de Haubourdin s'élève aujourd'hui à 4200.

La reconstruction dont il s'agit doit occasionner

une dépense de 158 000 fr. La commune n'a pu réaliser encore que 140 000 fr., et elle sollicite, pour combler ce déficit, l'autorisation de percevoir deux surtaxes à son octroi.

Aux termes du projet de loi, ces deux surtaxes seraient établies pour une période de six ans (du 1er janvier 1869 au 31 décembre 1874), et porteraient :

La première sur les vins en cercles et en bouteilles : 3 fr. 50 cent. par hectolitre ;

La seconde sur les alcools : 5 fr. par hectolitre.

Le produit annuel de ces surtaxes est évalué à 3000 fr., soit en six ans 18 000 fr., somme qui compléterait les 158 000 fr. nécessaires pour la reconstruction de l'église.

Il est établi par les pièces du dossier que la dépense projetée est essentiellement utile, et que la ville de Haubourdin ne saurait avoir recours à d'autres ressources extraordinaires, car elle supporte le maximum des contributions directes.

III. — *Loi autorisant la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune d'Irvillac, département du Finistère.* — Les dépenses obligatoires de la commune d'Irvillac rendent ses revenus insuffisants, et ce n'est qu'au moyen d'une surtaxe que depuis plusieurs années, elle maintient l'équilibre dans son budget; si cette ressource venait à lui manquer, le déficit budgétaire serait de 200 fr. par an, déficit qui s'accroîtrait encore par l'obligation que la loi du 10 avril 1867 sur l'instruction primaire im-

pose à toutes les communes de l'Empire. De là, délibération du conseil municipal d'Irvillac demandant, d'une part, l'autorisation de proroger pour dix ans la surtaxe de 6 fr. reconnue indispensable et, d'autre part, d'en élever le chiffre à 11 fr. par hectolitre d'alcool.

Le but était très-louable sans doute, puisqu'il s'agissait de doter largement les services municipaux, et l'administration supérieure des finances avait donné son approbation à cette demande. Le Conseil d'État en a jugé différemment : il approuve la prorogation de la surtaxe telle qu'elle a été précédemment autorisée, mais refuse d'en élever le chiffre à 11 fr., limitant de plus à cinq années la perception de la surtaxe de 6 fr. par hectolitre d'alcool, pour se conformer à la lettre de la nouvelle loi municipale.

La commission du Corps législatif, tout en regrettant, par de sérieux motifs, que la délibération du Conseil d'État n'ait pas été conforme en tout point aux vœux manifestés par la commune d'Irvillac, n'en a pas moins été d'avis qu'il fallait s'en tenir à proroger jusqu'au 1er janvier 1874 la surtaxe de 6 fr.

IV. — *Loi autorisant la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de la commune de Rumengol (Finistère)*. — La petite commune de Rumengol, arrondissement de Brest (Finistère), est une des plus pauvres de l'Empire; son budget se solderait par un déficit de 692 fr. 10 cent., si son octroi, grâce à une surtaxe de 21 fr. par hectolitre d'alcool, ne produisait une somme de 692 fr. 40 cent.

C'est en s'imposant des centimes extraordinaires qu'elle pourvoit à l'entretien des chemins vicinaux et aux besoins de l'instruction primaire; mais, sur ce dernier point, ses charges doivent augmenter encore, car, comme elle compte 542 habitants, elle se trouve, aux termes de la loi du 10 avril 1867, dans l'obligation de posséder une école pour les filles, institution dont elle est jusqu'à présent dépourvue.

Cependant, les tarifs et règlement de son octroi prennent fin au 1er janvier 1869.

Si cette ressource était supprimée, la situation financière de Rumengol, déjà fort difficile, deviendrait donc totalement impossible. Aussi, le conseil municipal de cette commune a-t-il demandé la prorogation, pour une période de six ans, des taxes et de la surtaxe de l'octroi. Le Conseil d'État, tout en émettant un avis favorable sur le principe de la prorogation, a cru devoir proposer de la limiter à cinq années.

V. — *Loi portant création, dans l'arrondissement de Trévoux (Ain), d'un nouveau canton dont le chef-lieu serait fixé à Villars.* — Messieurs les Sénateurs, la création d'un nouveau canton dans l'arrondissement de Trévoux (Ain), est sollicitée depuis longtemps. En 1851, le conseil général du département a émis sur cet objet un vœu qu'il a renouvelé en 1854.

Le projet en question a subi un arrêt momentané; mais le besoin de tirer de son isolement une contrée qui en est arrivée à compter 4935 habitants, se fait de plus en plus sentir.

Le chef-lieu du canton à créer serait Villars, point central de la Dombes.

Jusqu'à ces dernières années, la Dombes a été un pays déshérité, couvert d'eaux stagnantes et tout à fait insalubre. Ses rares habitants ne formaient nulle part une agglomération susceptible d'être érigée en chef-lieu de canton.

Cette situation a changé.

De grands travaux d'assainissement ont rendu déjà une partie du territoire à l'agriculture. Les miasmes disparaissent, la population augmente, et la Dombes, qu'on appelait le pays des étangs, se transforme avec rapidité; une ligne de fer la traverse; mais elle ne possède pas encore une ville qui soit dotée des administrations et des services administratifs et judiciaires.

Ces rapides considérations suffisent pour démontrer la nécessité de créer un canton dans ces contrées arrachées à l'inondation. La situation de Villars au centre du pays, et le chiffre de sa population qui, en 1824, n'était que de 400, mais qui est de 1304 aujourd'hui, désignent évidemment cette ville, laquelle, et depuis longtemps, se trouve de fait la capitale de la Dombes. Sur ce point,aucune objection ne s'est élevée.

Le nouveau canton se composerait de neuf communes:

Trois (Saint-Germain, Saint-Paul-de-Varase et Marlieux) seraient distraites du canton de Chalamont;

Quatre (Villars, Bouligneux, la Peyrouse et Monthieux), du canton de Saint-Trivier-sur-Moignons;

Une (la Chapelle-du-Chatelard), du canton de Châtillon-sur-Chalaronne;

Une enfin (Birieux), du canton de Meximieux.

Cet ensemble comprendrait une population de 4935 habitants, avec une superficie territoriale de 14450 hectares.

Il résulte de l'enquête administrative que le projet de créer un nouveau canton avec les éléments ci-dessus, a généralement été bien accueillie par les populations intéressées.

Cependant, le canton de Chalamont, auquel trois communes seraient enlevées, qui ne compte que 7154 habitants, et qui en perdrait ainsi 1641, a protesté. C'est particulièrement aux officiers ministériels établis à Chalamont, notaires, greffiers de justice de paix et huissiers, que l'amoindrissement du canton porterait préjudice. Mais la situation doit être appréciée au point de vue de l'intérêt général; or, — et cela ressort des pièces jointes au dossier, notamment du rapport adressé, sous la date du 13 mars 1868, à M. le garde des sceaux par les chefs de la Cour impériale de Lyon, — les trois communes à distraire de Chalamont trouvent de si sérieux avantages à être rattachées à Villars qu'elles-mêmes l'ont demandé.

Après l'accomplissement de toutes les formalités légales, le Conseil d'État et le Corps législatif ont reconnu l'utilité des cinq lois soumises à votre examen.

Votre commission, messieurs les Sénateurs, s'étant assurée que ces lois ne contiennent aucune disposition contraire à la Constitution, vous propose d'autoriser leur promulgation, en décla-

rant qu'il n'y pas lieu de les renvoyer au Corps législatif.

Le Sénat passe immédiatement à la délibération.

M. LE SÉNATEUR-SECRÉTAIRE donne lecture du texte des lois, insérées au procès-verbal du 7 juillet.

Personne ne demandant la parole, il est procédé au vote sur le renvoi des lois à une nouvelle délibération du Corps législatif, et le Sénat décide qu'elles ne seront pas renvoyées.

Le scrutin est ensuite ouvert sur la promulgation, et son dépouillement donne pour résultat :

Nombre de votants.	83
Bulletins blancs.	83

En conséquence, le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation des cinq lois.

MM. Manceaux, Gaudin et L'Hôpital, conseillers d'État, prennent place au banc des commissaires du Gouvernement.

M. LE PRÉSIDENT. L'ordre du jour appelle la délibération sur les conclusions d'un rapport présenté par M. le marquis de La Grange, dans la séance du 10 juillet, sur la pétition n° 645, demandant que les droits perçus à l'octroi de Paris sur l'entrée des vins soient réduits au moins de moitié.

La commission conclut au renvoi au ministre des finances, au ministre de l'intérieur et au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

M. L'Hôpital, *commissaire du Gouvernement*. Je demande la parole.

M. le marquis de La Grange, *rapporteur*. Je désirerais auparavant donner une explication.

M. le Commissaire du Gouvernement. Si M. le rapporteur veut donner une explication, j'en serai très-heureux.

M. le Président. Monsieur le marquis de La Grange, vous avez la parole.

M. le marquis de La Grange, *rapporteur*. Messieurs, je crois devoir une explication au Sénat. Comme le rapport n'a pas été imprimé à part, un certain nombre de membres qui sont ici n'était pas présents à la fin de la dernière séance, lorsque j'ai donné lecture du rapport, pourraient ignorer l'objet de la pétition. Il me paraît donc utile de la définir de nouveau.

Quel est le but de la pétition? A-telle un caractère radical? Demande-t-elle qu'on change les bases de l'impôt sur les vins? il n'en est pas question. Le pétitionnaire ne s'occupe que du droit d'octroi. En propose-t-il l'abolition? Au contraire, loin *d'en nier le principe ou l'opportunité, il considère les octrois comme un accessoire obligé des ressources municipales. Il se borne à examiner une question de tarif particulier et local*, celui qui règle les droits divers perçus sur les vins à l'entrée de la ville de Paris.

J'ai voulu, messieurs, donner ces explications sur le but de la pétition, afin que la discussion pût se restreindre dans les limites que le pétitionnaire s'est tracées lui-même.

M. Le Verrier. Je demande la parole.

M. le Commissaire du Gouvernement. Si M. le sénateur Le Verrier a l'intention de prendre la parole contre les conclusions du rapport de la commission, je serai très-heureux de l'attendre et de l'entendre, me réservant d'insister auprès du Sénat sur la pensée du Gouvernement, soit après M. Le Verrier lui-même, soit après l'orateur qui lui aura répondu.

M. Le Verrier. Je suis aux ordres du Sénat; je prendrai aussi bien la parole après M. le commissaire du Gouvernement.

M. le Président. Monsieur Le Verrier, vous avez la parole.

M. Le Verrier. Messieurs les Sénateurs, vous avez entendu l'explication que vient de donner l'honorable marquis de La Grange, et de laquelle notre éminent collègue voudrait induire que le débat doit être circonscrit. Je n'estime pas que cela soit possible.

Il est trop évident que si la demande faite par le pétitionnaire entraîne avec elle des conséquences tout autres que celles qui paraissent d'abord y être impliquées, il sera impossible d'accepter cette restriction du débat à laquelle M. le rapporteur nous invite; et il sera, au contraire, indispensable d'examiner avec soin les différents aspects de la question.

Je réclame d'autant plus cet examen approfondi que le rapport de M. le marquis de La Grange a été excessivement court et sommaire.

Après avoir analysé la pétition, dans laquelle se trouvent des appréciations excessives et injustes et qu'on ne devrait pas, je le crois, apporter à cette tribune pour les réfuter, alors surtout qu'elles sont de mauvais arguments pour la thèse que soutient le pétitionnaire, M. le marquis de La Grange a purement et simplement conclu dans ces termes :

« Votre commission a pensé, messieurs les Sénateurs, que, puisque cette réduction était en ce moment l'objet d'études sérieuses, elle devait renvoyer la pétition au ministre des finances, au ministre de l'intérieur et au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. »

C'est une forme de conclusion timide et insuffisante que je ne saurais accepter et qui ne peut, ce me semble, convenir au Sénat.

Je la comprendrais si, ayant pris la pétition sans l'avoir discutée et sur son titre, vous nous eussiez dit : « Elle concerne l'impôt sur les boissons, question dont s'occupe le Gouvernement. Nous vous demandons de la lui renvoyer. » Mais quand, après avoir cité le texte, sans en avoir combattu les doctrines, après l'avoir rapidement mais fortement appuyée, vous venez nous dire : « Renvoyons-la au Gouvernement qui s'occupe de la question, » je suis obligé de vous poser cette alternative :

Ou bien vous n'attribuez à ce renvoi qu'une modeste signification, la remise au Gouvernement d'une pièce à consulter, et, dans ce cas, il nous faut bien remarquer que la pétition n'a aucune

valeur sérieuse, qu'elle se borne à demander une diminution des droits d'octroi, question qui n'est pas nouvelle, diminution qu'assurément tout le monde regarderait comme désirable ;

Ou bien vous admettez qu'il s'agit d'un renvoi par lequel le Sénat recommande la mise à exécution d'une mesure importante. Si c'est là ce que vous proposez, comme je pense, sans vouloir m'opposer à vos désirs, je demande, de mon côté, qu'il soit fait d'abord, et avant de prononcer, une discussion et un examen attentifs des divers intérêts engagés.

Tels sont les motifs qui m'ont porté, dans la dernière séance, à demander au Sénat de vouloir bien renvoyer à une séance ultérieure la discussion de cette importante affaire. Elle repose en entier sur un certain nombre de points à l'égard desquels je voudrais être éclairé et que je vais exposer ici.

L'auteur de la pétition demande la réduction de moitié des droits d'octroi.

M. DE CHABRIER. De moitié, au moins!

M. LE VERRIER. Oui, *au moins*, et à l'égard de cet *au moins* il aurait raison.

M. DE CHABRIER. C'est celà! Très-peu de recettes et beaucoup de dépenses.

M. LE VERRIER. Le pétitionnaire, disais-je, demande la réduction de moitié au moins des droits d'octroi, sans distinguer la partie afférente à l'État de celle concernant la caisse de la ville. Le dégrèvement devra atteindre les deux quotités, et en cela le pétitionnaire me paraît avoir raison. S'il

demande la réduction à moitié d'une partie, il doit demander la réduction à moitié de l'autre partie, comme nous le mettrons en lumière dans un instant.

Permettez-moi de fixer, dès à présent, un chiffre qui nous servira dans la discussion. De combien est le droit total perçu sur les vins?

M. LE RAPPORTEUR. C'est cela, la taxe unique!

M. LE VERRIER. Il est de 11 fr. au profit de la ville et de 9 fr. 60 cent. au profit de l'État : total 20 fr. 60 cent.

Avant d'entrer dans le débat, je voudrais qu'on me permît de réfuter deux erreurs qui ont trop cours dans le public.

La première, c'est que le droit d'octroi serait exorbitant, et aurait été sans cesse accru pour subvenir aux dépenses occasionnées par les grands et magnifiques travaux qu'a exécutés la ville de Paris.

Il n'en est rien, loin de là; le droit perçu à l'entrée des vins dans Paris est depuis de longues années stationnaire ; il faudra s'en souvenir dans cette discussion.

En l'année 1840, le droit perçu par la ville de Paris sur les vins, en ne comptant pas le décime, était par hectolitre de 10 fr. 50 cent. Il a été un peu plus tard réduit à 10 fr., et, depuis vingt ans, ce taux n'a pas été changé. Si la perception a donné pour les finances de la ville de Paris des produits importants, c'est tout simplement parce que la population s'est accrue, et aussi parce que la richesse du pays s'étant augmentée, un des résultats que les pétitionnaires souhaitaient, il y a vingt ans, s'est

accompli : la consommation est devenue plus considérable. C'est un point sur lequel nous reviendrons.

Deux mots seulement sur une autre erreur, pour ne pas nous détourner du but principal. Si l'on a pas imprimé la pétition, on l'a lue à la précédente séance; j'ai entendu à cette occasion plus d'une épithète excessive. Les droits sont traités d'odieux, d'iniques (*Mouvement*). Oui, tous ces mots ont été prononcés dans la lecture de la pétition et en particulier à l'égard de ce fait que les vins fins étaient taxés identiquement comme les vins ordinaires. Cela est vrai dans une certaine limite, quand on ne peut pas faire autrement, mais ce n'est pas un parti pris d'en agir ainsi, et, tout au contraire, pour tous les vins fins qui entrent en bouteilles, la perception est juste le double pour la même quantité de ce qu'elle est pour les vins ordinaires. Vous me permettrez de ne pas en faire ici le calcul.

M. LE BARON HAUSSMANN. C'est très-exact.

M. LE VERRIER. M. le préfet de la Seine me donne son assentiment.

Il ne faut donc pas dire que la ville de Paris taxe les vins de haute qualité comme les gros vins, comme ceux qui peuvent être consommés par la masse des honorables, des très-honorables travailleurs. Non! cela n'est pas. Et toutes les fois que la ville de Paris le peut, elle atteint les vins fins dans une proportion plus considérable, puisque, vous le voyez, le droit sur les vins fins en bouteilles est du double au total de ce qu'il est sur

les vins ordinaires. Il n'est pas inutile de le dire. Qu'on donne à la ville un moyen pratique d'en agir pareillement avec les vins en cercles et suivant leur valeur, et il n'est pas douteux qu'elle en profitera avec empressement.

Mais laissons de côté ces questions subsidiaires, et voyons maintenant les conséquences financières de la demande qui nous est adressée.

Je ne prendrai pour exemple ni l'année 1868, qui n'est pas terminée, ni l'année 1867, qui est une année exceptionnelle à cause de l'Exposition universelle. Je m'arrêterai à l'année 1866. Du reste, tout le monde sait que les recettes vont toujours en s'accroissant, et l'on comprendra facilement que mon argumentation n'aurait que plus de force si elle était appliquée aux dernières années, où les résultats sont plus considérables.

Eh bien! en 1866, il est entré à l'octroi de Paris ou sorti de l'entrepôt, ce qui revient au même, 3 485 000 hectolitres. Il faut citer ces chiffres, messieurs, parce que nous arriverons à cette conséquence que les pétitionnaires d'il y a vingt ans ont reçu bien au delà de toutes les satisfactions qu'ils ambitionnaient à cette époque, et que, par conséquent, ce qu'on demande aujourd'hui a été accompli.

En 1866, disons-nous, il est entré 3 485 000 hectolitres, qui ont donné lieu à une perception totale de 72 300 000 fr., dont 33 700 000 fr. pour le Trésor et 38 700 000 fr. pour la ville. J'ôte les fractions qui n'ont aucun intérêt dans la discussion. Comme vous le voyez, la moitié des 72 millions, soit 36 millions, est la somme dont on de-

mande de dégrever l'octroi de Paris. D'ailleurs la perception va sans cesse croissant.

Vous le voyez donc, messieurs, en chiffres ronds, c'est, sinon aujourd'hui, du moins dans un avenir très-peu éloigné, un sacrifice de 20 millions environ qu'on demande à la ville de Paris, d'une part; un sacrifice de 20 autres millions qu'on demande à l'État.

Ici se présente précisément cette question que j'indiquais il y a un moment : ne pourrait-on pas prendre un moyen terme; et si les pétitionnaires demandent l'abandon de la moitié des droits *au moins*, ne pourrait-on pas leur répondre : non, la moitié est impossible; mais nous vous concéderons le quart; c'est un dégrèvement qui pourra vous satisfaire?

Cette réponse, messieurs, n'est pas admissible, il est nécessaire de le bien comprendre.

M. DE CHABRIER. Une demande de dégrèvement aussi considérable est absurde à l'heure qu'il est.

M. LE VERRIER. Quand on demande un dégrèvement sur les vins, ce n'est pas pour les tables de luxe qu'on le réclame, c'est avec la pensée que les effets de ce dégrèvement se feront sentir dans les ménages des plus modestes travailleurs. Voilà le but qu'on se propose d'atteindre.

Or, pour qu'il en soit ainsi, il faut que le dégrèvement soit assez considérable pour que l'économie produite sur l'achat de 100 hectolitres, par exemple, quand on vient à la fractionner et à l'appliquer aux plus minimes mesures, aux dépenses des plus modestes ménages, à l'achat d'un

simple litre, par exemple, soit encore quelque chose de sensible; sans quoi la trace du dégrèvement s'efface, et tout le bénéfice reste dans les mains de l'intermédiaire. (*Très-bien! Très-bien!*)

Le Sénat, par les marques d'assentiment qu'il veut bien me donner, me montre qu'il n'est pas nécessaire d'insister sur la démonstration. Il faut que le dégrèvement soit assez considérable pour qu'il se représente à l'égard des plus faibles mesures de vins par des fractions de monnaie non-seulement perceptibles, mais habituelles et pratiques; et si l'on n'arrivait qu'à une diminution de 1 centime ou 2, pour un verre, par exemple, comme ce n'est pas une division monétaire usuelle, on n'en obtiendrait pas un résultat utile pour la population.

Or, c'est en examinant la mesure à ce point de vue qu'on reconnait que si un dégrèvement concédé n'était pas de la moitié du droit à très-peu près, on n'arriverait à rien dans le détail, et ainsi le but qu'on se serait proposé ne serait pas atteint.

Tout le monde paraît être du reste d'accord à ce sujet. En effet, si nous lisons le rapport de l'éminent préfet de la Seine, nous voyons que rien ne le préoccupe plus que la possibilité de donner à la population de Paris la satisfaction d'un dégrèvement.

M. DE CHABRIER. La possibilité!

M. LE PRÉSIDENT. N'interrompez donc pas, monsieur de Chabrier.

M. Le Verrier. Rien ne le préoccupe plus que la *possibilité* de donner à la population cette satisfaction. Nous examinerons tout à l'heure cette question de la possibilité, si on le veut. Il faut chercher à éclairer la population, lui montrer si les avantages qu'on fait miroiter à ses yeux, comme aux yeux des pays viticoles, sont aussi considérables qu'on veut bien le dire; il faut examiner s'il n'est pas indispensable que l'entreprise soit conduite avec une grande prudence, une grande sagesse, et ne soit pas introduite par ceux qui ne peuvent considérer à la fois toutes les faces de la situation présente.

Mais si le préfet de la Seine est disposé à concéder un dégrèvement sur les droits de la ville de Paris, il y met cette condition, que l'État abandonne aussi la moitié de ses droits, afin que l'abandon total monte à 10 fr. par hectolitre.

Or ceux-là se tromperaient qui ne verraient pas, dans cette prétention de la ville de Paris vis-à-vis de l'État, une demande d'une grande portée, et nécessaire pour donner au dégrèvement toute son importance. Il faut, avons-nous dit, pour produire un effet utile, que ce dégrèvement soit de 10 fr. au moins par hectolitre. Mais, si la ville perçoit 11 fr. par hectolitre, comment pourrait-elle en abandonner 10 à elle seule? Il faut évidemment que l'État vienne à son aide, et de son côté renonce à la moitié de sa propre perception.

Ainsi donc, de ce côté, nous trouvons un assentiment. Quant à l'honorable rapporteur, M. le marquis de La Grange, qui s'occupe depuis longtemps de ces questions économiques, il a aussi tenu

le même langage. Notre éminent collègue, avec une persistance qui l'honore, a poursuivi la réduction des octrois, et s'il me permettait de lui faire un reproche amical et respectueux, ce serait peut-être de n'avoir pas assez considéré que, dans ces dernières années, il a, sans s'en être aperçu, obtenu ce qu'il a justement poursuivi et demandé.

Eh bien! M. le marquis de La Grange, en 1844, à une époque où la valeur de l'argent était plus élevée qu'aujourd'hui, ne voulait pas entendre parler d'un dégrèvement de 5 à 6 fr.; cela n'eût pu rien produire suivant lui; c'était trop peu de chose. Il voulait que le dégrèvement pût profiter aux moindres fractions de détail, sans quoi, disait-il, on n'arriverait à aucun résultat utile et sérieux, et tout l'avantage resterait dans les mains des intermédiaires.

Vous voyez si j'avais raison de dire que tout le monde est à peu près du même avis sur ce point. Ce que M. le marquis de La Grange disait en 1840, à plus forte raison il le répéterait aujourd'hui que l'argent a une valeur moindre.

Puis, ne peut-on pas citer des exemples frappants?

On a essayé, en 1830, je crois, d'une réduction de 5 fr. 50 cent. par hectolitre. Qu'a-t-elle produit? rien! On ne s'en est point aperçu dans le détail, de sorte qu'au bout d'un certain temps on a rétabli le droit sur l'ancien pied.

Si nous voulions introduire ici une digression, nous pourrions nous livrer à un examen très-curieux à propos des dégrèvements en général.

En 1848, on avait dégrevé la viande à Paris; pendant un certain temps, on ne paya que 4 cent.

de droit au lieu de 12 cent. Cela ne produisit rien pour le détail.

La ville, assurément, perdit 8 cent., mais sans que le consommateur les gagnât, les prix de détail n'ayant pas diminué; si bien qu'au bout d'un certain temps, on rétablit le droit à son taux primitif. Mais alors le résultat de cette restitution du droit ne fut pas insensible, et le prix du détail qui n'avait pas baissé lors de la première mesure, s'éleva à la suite de la seconde (*Rires d'approbation*).

On pourrait dire, en général, que toutes les fois que l'on fait un léger dégrèvement, il ne se produit aucun changement dans les prix de détail, tandis que, au contraire, toutes les fois qu'il y a un accroissement de droits, si petit soit-il, il produit de suite son effet, et plus encore sur le prix de détail.

Concluons donc, messieurs, que, s'il faut établir un dégrèvement sur les vins, ce dégrèvement doit être effectivement de moitié, sans quoi il sera inutile.

Mais alors la question est de savoir si l'État est en mesure d'abandonner les 20 millions qu'on lui demande de rendre aux contribuables, et si la ville de Paris, de son côté, est en mesure de faire le même sacrifice.

A l'égard de l'État, il me semble que nous nous hasarderions beaucoup si nous supposions que l'honorable ministre des finances, quelque peu *féroce* qu'il soit, se croit en mesure de sacrifier ces 20 millions (*Signe d'assentiment de M. le commissaire du Gouvernement*); d'autant plus qu'à l'égard de l'État il ne s'agirait pas seulement d'un abandon de cette somme. Il faudrait évidem-

ment faire jouir de la même faveur toutes les autres communes qui ont des octrois; et, en effet, M. le rapporteur ne le cache pas, puisqu'il dit, je crois, en propres termes, que la mesure une fois prise pour Paris, les demandes des autres villes ne sont pas douteuses. Il serait absolument impossible que l'État se refusât à cette extension.

Je ne veux citer à cet égard qu'un exemple à l'appui. Voici une petite ville des environs de Paris dans laquelle le débit des boissons, étant placé dans les conditions générales de la loi, un débitant paye 10 fr. 87 cent. par hectolitre de droits à l'État.

Or, la même quantité de vin débité à Paris paye à l'entrepôt 9 fr. 60 cent. seulement à l'État, tandis que, si le calcul était fait sur ce qui devrait être payé d'après la législation générale, cet hectolitre aurait payé 11 fr. 76 cent. En sorte que les habitants de la ville de Paris se trouvent payer déjà 2 fr. 16 cent. de moins que ceux des petites villes des environs qui sont soumises à l'action directe de la loi, et qui ne sont pas régies par un tarif spécial.

M. Hubert-Delisle. Ceux-ci mettront un peu plus d'eau.

M. Le Verrier. Je crois que les pétitionnaires, eux, feraient bien de mettre un peu d'eau dans leur vin.

M. Hubert-Delisle. Je demande la parole.

M. Le Verrier. Nous y arriverons, d'ailleurs, à la question de l'eau, et vous verrez, messieurs, qu'elle n'est pas claire (*Hilarité*).

Je reviens à mon petit négociant fort intéressant des environs de Paris qui paye 10 fr. 87 cent. à l'État, tandis que son collègue de Paris ne paye que 9 fr. 60 cent.

Or, je vous le demande, messieurs, quand l'État viendrait à réduire son droit de moitié pour Paris et à le ramener à 4 fr. 80 cent. au lieu de 9 fr. 60, lui serait il possible de continuer à exiger de ces petits négociants des petites villes des environs de Paris 10 fr. 87 cent. ?

Évidemment non ! cela ne se pourrait pas; et lorsque l'honorable marquis de La Grange montait à la tribune et nous disait : « Je circonscris la question ; il ne s'agit que de Paris; » je comprends qu'il avait ses raisons pour le désirer ainsi. Il ne voulait pas que nous sortissions de Paris, parce qu'il savait que la question s'agrandirait, et qu'on serait en présence de difficultés telles, qu'on serait obligé, je ne dis pas de reculer devant cette question, ce n'est pas le rôle que je veux remplir ici, mais de l'examiner plus à fond et sous toutes ses faces.

Il ne me paraîtrait pas convenable que le Sénat renvoyât au Gouvernement une question grosse et considérable, sans l'avoir étudiée à fond, sans en avoir pesé les conséquences, sans savoir quels résultats il en adviendra pour les finances de l'État, ni s'il a les moyens de remplacer les impôts qu'on abandonne, ni quels sont ces moyens.

J'en dirai autant à l'égard de la ville de Paris, qui devrait sacrifier la moitié de son droit de 11 fr., c'est-à-dire 5 fr. 50 cent. Avons-nous donc examiné ici les finances municipales pour

savoir si nous pouvons leur imposer cette réduction? Est-ce que nous connaissons les engagements de la ville? Est-ce que nous pouvons savoir si elle n'aurait pas, pour procéder à une telle réduction, besoin de prendre des précautions particulières que l'administration et le Gouvernement seuls peuvent peser? Si nous voulons recommander le dégrèvement, il faut d'abord se livrer à l'examen de ces graves questions à l'égard de la ville de Paris, et savoir où et à quoi cela peut la conduire (*Approbation*).

Je ne blesserai personne en disant que ni les finances de l'État ni celles de la ville ne sont obérées, mais que les unes et les autres demandent de l'attention et des précautions, sans qu'on en puisse faire reproche ni à l État ni à la ville.

L'État a voulu doter la génération actuelle de ces magnifiques réseaux de chemins de fer, et d'autres travaux d'intérêt public que nous connaissons. Toutes ces grandes entreprises n'ont pas pu s'effectuer sans recourir au crédit public.

Il en a été de même de la ville de Paris. Son active administration a démoli toutes ces rues insalubres dans lesquelles l'air ne circulait pas, où l'on ne voyait pas le soleil. Elle y a introduit la lumière, et elle a donné de l'eau et de l'air en telle abondance qu'il en est résulté pour la population parisienne un accroissement surprenant de la vie moyenne.

Or, quel est celui des habitants, des ouvriers de la ville de Paris qui, si on lui disait que l'amélioration du logement qu'il habite, l'amélioration de sa nourriture, ont augmenté sa vie de plusieurs années, trouverait que c'est trop de payer de tels

avantages de quelques centimes ajoutés au prix du litre de vin?

On assure, il est vrai, qu'il suffira d'exécuter le dégrèvement pour arriver immédiatement à d'importantes compensations. La consommation doublera, on ne falsifiera plus les vins, et dès lors le Trésor et la ville retrouveront et au delà tout ce qu'ils auront momentanément abandonné. Le dégrèvement sera un avantage immense pour les habitants de Paris, en même temps qu'une source de prospérité considérable pour les pays viticoles; pays que nous devons assurément, messieurs, considérer avec une très-grande attention, car la culture de la vigne est une des sources les plus grandes de la richesse nationale.

Ces divers points de vue doivent être examinés avec un intérêt très-scrupuleux.

Mon honorable collègue, M. Hubert-Delisle m'ayant interrompu pour m'assurer que si l'on diminuait les droits d'octroi, on ne mettrait plus d'eau dans le vin, je dois m'arrêter quelques instants à cette observation. Je n'aurais pas pris sur moi d'aborder cette question; il faut tâcher cependant de la rendre limpide (*Hilarité*), puisque nous y sommes sollicités.

Eh bien! je ne crois pas du tout que quand on aura fait le dégrèvement demandé, cela amènera à mettre un seul litre d'eau de moins dans le vin, si l'on y en met; restriction par laquelle je veux me mettre en règle avec une classe nombreuse de commerçants qui, j'en suis convaincu, ne pratiquent pas le mouillage autant qu'on le dit (*On rit*).

Le mouillage, c'est, je crois, le terme technique.

M. LE RAPPORTEUR. Il y mettent bien autre chose que de l'eau.

M. LE VERRIER. Nous examinerons aussi cette question, si vous le voulez. Mais je ne puis tout traiter à la fois; actuellement, je parle de l'eau, et je prétends vous démontrer de la manière la plus catégorique qu'en toute hypothèse on n'y mettra ni un litre d'eau de plus ni un de moins.

Supposons en effet que demain l'octroi ait perçu 10 fr. de moins sur un hectolitre : voilà le négociant en détail en possession de ses cent litres, qu'il a payés 10 fr. de moins; il lui reste en main 10 fr. de plus que la veille.

De deux choses l'une :

Ou vous admettez que ces 10 fr. que le marchand a payés de moins lui resteront; qu'il n'en fera pas bénéficier le consommateur, et alors la réforme est parfaitement inutile;

Ou bien vous supposez que les 10 fr. profiteront au consommateur, et alors le détaillant se trouvera dans cette situation qu'il n'aura rien gagné à la réforme. Il continuera, dès lors, à mouiller son vin, afin que sa situation ne diminue pas et pour conserver son même bénéfice illicite.

M. LE RAPPORTEUR. Il vendra davantage, s'il vend de bon vin.

M. LE VERRIER. Mais, dès à présent, il peut vendre davantage s'il vend de bon vin.

Je ne comprends pas qu'on insiste sur un pareil

argument, et qu'on me fasse une réponse aussi générale.

Je crois avoir ainsi suffisamment répondu aux remarques de M. Hubert-Delisle sur ce point.

Je répète, du reste, que je suis convaincu que les commerçants en vins sont beaucoup plus honnêtes qu'on ne nous le dit, et je n'ai raisonné que dans une hypothèse qui est celle de M. Hubert-Delisle et qui n'est pas mienne.

Nous arrivons, messieurs, à un point essentiel, au point capital de cet examen.

On assure que si l'on réduisait l'impôt de moitié, la consommation doublerait, et que, par conséquent, les habitants de Paris se trouveraient dans une situation plus avantageuse, plus favorable pour leur santé. De leur côté, les pays vinicoles auraient à fournir à la capitale, leur marché le plus considérable, une quantité double de produit.

Examinons cette affirmation.

Ce raisonnement, quand il était présenté en 1844, était excellent. Aujourd'hui, il est faux, parce que la situation a complétement changé, ce que les anciens pétitionnaires demandaient ayant été obtenu. Voilà ce qu'il nous faut établir.

En 1840, il y avait à Paris 868000 habitants qui consommaient 859000 hectolitres de vin; par conséquent, la consommation était de 99 litres par tête.

En 1850, la consommation montait à 109 litres par tête;

En 1860, à 176 litres;

En 1865, à 185 litres;

Et enfin, en 1866, je m'arrête là, à 194 litres.

Ainsi, depuis l'époque où les pétitionnaires disaient : l'octroi agit d'une manière déplorable sur la consommation; elle n'est que de 99 litres par tête, tandis qu'en 1805 et en 1808 elle était arrivée jusqu'à 181 litres par tête; depuis lors, ce raisonnement, qui était vrai, a cessé d'avoir une valeur réelle. puisque la consommation par tête s'est élevée de 99 litres à 194 litres en 1866, résultat le plus considérable qu'on ait jamais connu.

Pendant le même temps, la fourniture des vins sur le marché de Paris est passée de 859 000 hectolitres à 3485000; elle a quadruplé. Voilà un résultat considérable qu'il faut que nous examinions, et d'où nous devons tirer quelques conséquences.

Mais, auparavant, je ne puis véritablement accepter l'insertion au *Moniteur* de phrases telles que celles-ci, sans me considérer comme obligé de les combattre.

« Le pétitionnaire, est-il dit, ajoute que, dans un temps où la cherté des vivres et des loyers rend les conditions de la vie plus difficiles pour les classes laborieuses, l'usage du vin leur est presque interdit, lorsque l'intérêt de leur santé leur en fait ressentir un besoin réel.

« Les droits excessifs qui pèsent sur eux les réduisent à consommer des vins fabriqués et falsifiés, et par conséquent insalubres, tandis qu'il serait si facile, par l'abaissement des tarifs d'octroi, de mettre à leur portée des vins naturels, au grand avantage des contrées viticoles. »

M. LE RAPPORTEUR. Je demande la parole.

M. Le Verrier. Non, rien de tout cela n'est exact. Comment! quand, sous le Gouvernement de l'Empereur, depuis 1850 jusqu'en 1866, la consommation par tête est passée de 109 litres à 194, on peut avancer de tels faits d'une fausseté aussi flagrante! et vous ne combattez pas des assertions de cette nature, qui tendent à faire croire que les classes ouvrières ne peuvent pas boire le vin nécessaire à leur santé et à leur subsistance!

Mais examinons ceci d'un peu plus près.

Quand on demandait, en 1850, des dégrèvements qui permissent aux classes laborieuses, aux travailleurs, de boire plus de vin, savez-vous à quelle quantité on portait les prétentions les plus élevées? On disait : il faut arriver à ce qu'on boive par tête, dans la ville de Paris, 200 litres, beaucoup de vin, trop de vin!...

Et comment fixait-on ainsi cette quotité? Par une raison bien simple. C'est que deux hectolitres font à peu près le maximum de ce qui se boit dans les pays les plus favorisés, à Bordeaux, par exemple, au centre d'un pays riche en vins, où tout le monde a la facilité de consommer ce qui lui est nécessaire.

La perception totale n'est que de 3 fr. 46 cent. à Bordeaux ; et en 1866, d'après la reconnaissance régulière faite à l'octroi, d'après le relevé régulier de la population, la consommation a été par tête de 204 litres.

Mais vous le voyez aussi, si en 1866 la consommation de Paris est arrivée à 194 litres par tête, et si elle va toujours en s'élevant, il est très-clair que la capitale de la France n'a plus sous ce rapport rien à envier à celle de la Guyenne.

Marseille, Lyon, le Loiret, l'Anjou nous conduiraient à des conséquences pareilles.

Et c'est dans de telles conditions qu'on vient nous dire que dans la capitale de la France l'usage du vin est presque interdit aux classes laborieuses!

Cette phrase est inexacte, elle est injuste pour le Gouvernement de l'Empereur, et il fallait qu'elle fût réfutée, car si la consommation s'est ainsi élevée, ne remarquez-vous pas que cet effet s'est produit sans que le droit d'octroi ait été diminué, et que dès lors un tel résultat ne peut être dû qu'à la confiance et à la sécurité qui règnent dans notre pays et à la richesse générale qui en est une conséquence, parce qu'elles en sont une condition essentielle.

En même temps le total de l'introduction des vins à Paris a quadruplé; en sorte que si l'on a demandé, dans l'intérêt des populations des pays viticoles, que leur marché fût doublé, on a obtenu, dès à présent, un résultat beaucoup plus favorable.

Il est évident qu'un pareil résultat vient de la confiance, de la sécurité, de la richesse qui a pénétré dans toutes les classes de la population, et qui a fait qu'un véritable dégrèvement s'est produit de lui-même. En même temps que le prix de toutes choses s'élevait, le droit d'octroi restant stationnaire, diminuait par cela même.

Il n'est pas possible que le Sénat ne soit pas frappé de ce résultat. Ce qui était sollicité en 1850 est obtenu; la consommation (je demande pardon de le répéter encore, parce que c'est le point important), la consommation par tête a doublé, et

comme la population a doublé de son côté, le marché a quadruplé, en sorte que les pays viticoles ont eu toutes les satisfactions possibles. Aussi je ne vois pas qu'ils réclament; je vois bien la pétition d'une seule personne, mais je ne vois pas que les habitants des pays viticoles réclament, et, suivant moi, ils font preuve de sagacité et de prudence.

Il y a dans les questions physiques une règle ; c'est que quand un phénomène se développe bien dans le sens que l'on désire, il faut le laisser marcher et se garder d'y toucher. Je me persuade qu'il en doit être de même dans les questions économiques.

Or, chaque année, au point de vue de la population de Paris, la dépense, la consommation en vin s'accroissent de 8 à 10 litres. Tous les ans, le marché de la capitale s'accroît pour les pays viticoles de 300 000 hectolitres. Que peut-on désirer de mieux, et pourquoi toucher à ces résultats? Je n'en vois pas de motifs sérieux, surtout quand il n'est pas certain que le dégrèvement profiterait aux classes laborieuses, tandis qu'il est au contraire indubitable que la suppression des 20 millions à l'octroi de Paris entraînerait l'ajournement annuel de 40 millions de travaux.

Quoi qu'il en soit, trouvant la situation actuelle bonne à l'égard des travailleurs et à l'égard des pays viticoles, — ce qui constitue les deux éléments qu'on doit considérer dans cette discussion, —trouvant qu'au point de vue de l'État, il y a, dans l'abaissement des droits, de sérieuses difficultés; trouvant également, qu'au point de vue de la ville, ces difficultés ne sont pas moins grandes, j'ai voulu

poser ici ces questions devant le Sénat, afin de provoquer un débat qui puisse nous éclairer complétement sur le parti qu'il convient de prendre.

M. LE PREMIER PRÉSIDENT DE ROYER. Alors, c'est l'ordre du jour que vous demandez.

M. LE PRÉSIDENT. M. le rapporteur a la parole.

M. HUBERT-DELISLE. Monsieur le Président, j'avais demandé la parole avant M. le rapporteur.

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE, *rapporteur*. Je voulais simplement réfuter ce que vient de dire M. Le Verrier.

M. HUBERT-DELISLE. Il me semble qu'il vaudrait mieux, pour M. le rapporteur, entendre toute la discussion afin de la résumer.

M. LE RAPPORTEUR. Je suis à la disposition du Sénat; cependant, j'aurais préféré répondre de suite à M. Le Verrier....

M. LE PRÉSIDENT. M. Hubert-Delisle ayant demandé le premier la parole, je la lui donne.

M. HUBERT-DELISLE. Mon intention, messieurs les Sénateurs, n'est pas d'occuper longtemps la tribune.

Il ne peut être question dans cette discussion du régime des octrois en général, de l'abolition de droits dont l'existence ou même la diminution pourrait être subordonnée à la situation financière des municipalités à octroi. La pétition se li-

mite aux perceptions élevées faites par la ville de Paris, réunies au droit d'entrée pour le Trésor.

Je ne parlerai donc, et en très-peu de mots, que de cette question.

Lorsque l'honorable M. Le Verrier prétend qu'on a appliqué justement le droit *ad valorem* toutes les fois que cela a été possible, par exemple, sur les vins en bouteilles, qu'on a fait une différence entre les vins supérieurs à la bouteille d'avec les vins ordinaires, il peut alléguer une vérité, mais qu'il me permette de lui dire que, lorsqu'il s'agit de la grande consommation, on ne doit pas prendre les quantités fournies en bouteilles comme un élément très-sérieux.

Il ne faut pas comparer ces quantités en bouteilles aux consommations qui se font chez les débitants. C'est là que se font les ventes les plus fréquentes de vins aux classes laborieuses. Or, j'invoquerai, messieurs, votre expérience personnelle, quand une famille dans l'aisance achète une pièce de Bordeaux ou de Bourgogne, elle paye bien moins de droits que le consommateur qui va prendre un verre de vin sur le comptoir du marchand de boisson, puisque ce consommateur acquitte une série de droits considérables et accumulés.

Comment! est-ce que nous reviendrons aujourd'hui à examiner encore la question d'inégalité, à nier cette différence de droit, différence que payent les classes ouvrières. C'est une question aujourd'hui généralement, universellement acceptée.

Lorsqu'il s'agit d'un tonneau de vin contenant près de 10 hectolitres, d'un de ces vins qui se

payent 6500 fr., comme le Laffitte, dont on met aujourd'hui les vignes en vente au prix de 5 millions, n'y a-t-il pas à faire une différence avec ces simples tonneaux contenant des vins d'une nature excessivement commune, et qui sont soumis aux mêmes droits que les premiers vins, à des droits aussi élevés que ceux perçus en Angleterre!

En effet, messieurs, les droits payés à l'entrée de Paris sont égaux à ceux qu'acquittent les vins entrant en Angleterre. Reconnaissons donc l'inégalité comme un fait réel.

Mais quant au droit *ad valorem*, vous dites qu'il y a des impossibilités de l'établir. J'admets jusqu'à un certain point la difficulté, mais il est incontestable que les classes peu aisées sont frappées de droits plus forts que le consommateur dans une position meilleure. Aussi cette élévation conduit à la fraude, aux sophistications qui se pratiquent tous les jours.

M. Le Verrier apprend pour la première fois, j'en suis enchanté pour lui, qu'on adjoint aux vins entrant dans Paris une certaine quantité d'eau pour compenser les droits. Pourquoi M. Le Verrier n'a-t-il pas consulté les travaux faits au Sénat même, la discussion du budget de 1866, où on a défendu l'alcoolisation, parce qu'on a trouvé que c'était là un moyen trop facile d'éluder les droits. Une barrique arrive à Paris, c'est du vin du midi qui est coloré; en y ajoutant une quantité d'alcool ne payant pas de droits, le vin était enrichi d'alcool, et, au moyen de cette addition, on le faisait entrer, puis on y mettait la moitié ou un quart d'eau, et cette moitié ou ce quart d'eau ne payait pas d'entrée. Voilà la fraude; on

a défendu l'alcoolisation pour éviter cette fraude à l'Etat.

Ne soyons pas assez jeunes, et je dirai assez innocents, pour croire à la non existence de ce qui se faisait habituellement, d'une fraude contre laquelle l'État a réagi.

M. Le Verrier. Je n'ai dit en aucune façon ce que vous me prêtez : vous ne m'avez nullement appris l'existence de cette fraude.

M. Hubert-Delisle. Alors le mouvement oratoire m'a trompé, car M. Le Verrier a semblé dire : M. Hubert Delisle fait une observation sur un point que je n'ai pas médité, mais j'y réponds à l'instant.

Je pouvais donc croire que c'était là un mouvement spontané.

M. Le Verrier. Je n'ai pas dit davantage que je ne me fusse pas fait moi-même une réponse à votre difficulté.

M. Hubert-Delisle. J'en suis charmé, votre interruption prouve que je vous ai mal compris et que nous sommes d'accord sur ce point.

M. Le Verrier. Je vous en demande bien pardon, nous ne sommes pas d'accord du tout !

M. Hubert Delisle. L'honorable M. Le Verrier a établi un principe que je tiens à combattre : à savoir que partout où il y a une diminution de droits, suivant notre honorable collègue, il y a toujours une fraude, parce que l'intermédiaire a tout pris, et que le consommateur n'en a pas profité. Oui, dans quelques circonstances, admet-

tons-le; mais ne l'admettons pas d'une manière générale, car alors je demanderai pourquoi on s'occupe de faire des diminutions de droits; pourquoi des nations qui ont une haute expérience sous ce rapport, ont toujours persisté dans cette voie, et même quand elles ont diminué les droits très-peu élevés, n'ont pas calculé le droit lui-même, mais la diminution opérée, persuadées qu'elles sont que le consommateur en profitera tôt ou tard, et que la condition des classes laborieuses, toute la population enfin, en bénéficiera.

L'honorable M. Le Verrier porte ses observations sur les réclamations du midi, et dit : Voyez comme vous êtes ingrats! vous, pays vinicoles, vous aviez demandé, il y a de cela vingt ou trente ans, une augmentation à Paris de la consommation de vos vins. Eh bien! cette augmentation a été obtenue. Pourquoi donc venez-vous aujourd'hui nous faire les mêmes réclamations? Vos prétentions n'allaient pas au delà de 3 millions d'hectolitres, ce chiffre est atteint.

Indépendamment du chiffre des quantités introduites, M. Le Verrier fait le calcul par tête, et dit : Ce que l'on demandait avant tout, c'était une consommation de vins égalant celle de Bordeaux. Eh bien! messieurs, la consommation de Bordeaux est de 225 litres, je crois, par tête.

M. Le Verrier. 204 litres.

M. Hubert-Delisle. Je serais désolé de résister aux calculs de l'honorable M. Le Verrier, mais je me souviens très-bien, si mes souvenirs ne sont pas infidèles, qu'au conseil général, l'année dernière, on examina de très-près la question, et on

trouva 220 litres, ce qui fait à peu près la barrique bordelaise. Du reste, c'est un détail sans grande importance.

M. Le Verrier. Voulez-vous me permettre un seul mot? La consommation officielle, calculée sur les quantités reconnues par l'octroi de Bordeaux, est de 204 litres. Je n'ai cité que celle-là parce que j'en ai agi de même à l'égard de Paris. Mais en tenant compte de la consommation effectuée dans les entrepôts fictifs, et prélevée sur les 8 pour 100 de tolérance accordée par l'administration, la consommation totale s'élève en réalité à 211 litres. Tels sont les chiffres officiels.

M. Hubert-Delisle. 211, 220, nous sommes à peu près d'accord. Voilà, dit M. Le Verrier, ce qu'on demandait pour Paris, c'était une consommation correspondant à la consommation qui doit être la plus grande, c'est-à-dire à la consommation placée au centre de production, comprenant le vin blanc comme le vin rouge, le vin de qualité très-supérieure et de qualité très-inférieure. Les populations du midi demandaient la même abondance de consommation à Paris, elles l'ont obtenue et doivent être satisfaites; puis l'honorable M. Le Verrier ajoute qu'indépendamment de l'augmentation générale, celle par tête s'est élevée d'une centaine de litres à 194 litres : augmentation de toute manière.

Je répondrai d'abord à M. Le Verrier que si, sans diminution de droits, on est arrivé à trois millions d'augmentation, il serait assez singulier que, par la diminution des droits, on n'arrivât pas à une consommation beaucoup plus forte, car ce

serait là la contradiction la plus extraordinaire du principe économique le plus vrai et le plus incontesté, à savoir que, toutes les fois qu'il s'opère une diminution assez notable sur les droits qui pèsent sur une matière de grande consommation, l'on obtient un résultat favorable.

M. Le Verrier s'est livré à des calculs, je ne doute pas qu'il n'y ait apporté tous ses soins, mais je voudrais savoir si nous nous entendons bien sur les chiffres ; et, sous ce rapport, je crains bien de me heurter contre mon honorable collègue.

La population a augmenté considérablement ; sur ce point, nous sommes d'accord. La consommation a augmenté dans une certaine proportion ; mais cette proportionnalité a-t-elle été bien déduite ? C'est là la question, et j'avoue qu'il faudrait un peu plus d'études spéciales, un examen plus attentif pour en juger. Pour ma part, je suis pris à l'improviste, je dois le reconnaître.

M. Le Verrier. C'est préciséme.t toutes ces données dont je demande un examen attentif.

M. Hubert-Delisle. Il faut un examen bien approfondi pour statuer sur des questions de ce genre, qui, il faut le dire, sont capitales. Quant à moi, je crois que ces calculs proportionnels n'ont pas été faits avec une rigoureuse exactitude ; vous n'aviez pas des documents irréfragables. Ce ne sont donc que des à-peu-près que je ne saurais accepter.

Mais quant à l'estimation de la consommation par tête, je soutiens que M. Le Verrier est complétement dans l'erreur ; je fais appel à tous ceux qui ont quelque expérience de ce qui se passe en

ce genre de matière. J'ai été amené à faire quelques études relatives à la question du pain, et j'ai constaté qu'un grand mouvement s'effectuait de la population de l'extérieur à l'intérieur, et que l'on mettait sur le compte de la population stable à l'intérieur, l'augmentation qui est le résultat du mouvement de la population extérieure.

Ainsi, autrefois, sous le système de la compensation de la caisse de la boulangerie, il y avait une moyenne très-difficile à établir, parce que cette population extérieure, quand le pain était à un prix élevé, venait profiter de la baisse factice qui était créée à Paris; quand au contraire le pain était à bon marché à l'extérieur, le mouvement opposé se produisait. Ainsi, un certain trouble avait lieu dans la caisse de la boulangerie.

Mais ce qui se constate le mieux et tout de suite, et ce qui est positif, c'est qu'il y a une population sur laquelle on ne compte pas, une population flottante d'ouvriers qui se transporte avec une facilité très-grande, grâce aux moyens extraordinaires de locomotion. Par suite de cette population flottante, un nombre considérable de personnes viennent à Paris et consomment d'autant plus qu'elles sont dans la force de l'âge et qu'elles s'y livrent à un travail qui nécessite une consommation abondante; elles retournent chez elles, hors barrière, après la journée terminée.

Je demanderai donc s'il est possible de faire un calcul avec quelque probabilité lorsqu'il s'agit d'un élément si incertain; malgré toutes les lumières de la statistique, et je crois à la statis-

tique, elle serait probablement en défaut sur ce point spécial.

C'est dans ce sens que nous ne pouvons pas apprécier exactement ces évaluations de consommation, et évaluer avec certitude la consommation par tête, quand ces calculs peuvent être démentis par les faits. Quoi qu'il en soit de la consommation par tête, rien ne sera changé pour cela à la catégorie des vins qui arrivent dans les centres et à la catégorie des personnes qui les consomment : cette plus ample consommation vient de l'aisance accrue depuis l'Empire, mais elle ne fait pas que des vins inférieurs, purs et de peu de valeur, puissent entrer avec des droits élevés. De même bien des classes de la population ouvrière n'ont pu se procurer habituellement une substance saine par suite de cette même élévation de droits, et cela malgré l'augmentation par tête qui, d'ailleurs, constitue une illusion par suite du déplacement des ouvriers des banlieues.

M. Le Verrier dit avec raison que le jour où ont été exécutés ces grands travaux de Paris, où l'on a donné partout de l'air, de la lumière, de l'eau (non sans doute pour la mettre dans le vin) à la population, l'existence moyenne a été augmentée. Mais je crois pouvoir ajouter que le vin pur contribue aussi à augmenter la vie moyenne des classes travailleuses : c'est là un résultat digne d'être apprécié par ces classes elles-mêmes.

En somme, la question incessamment soumise au plus sérieux examen et depuis bien longtemps, est de concilier les intérêts des populations et ceux du Trésor, l'intérêt de la production, celui des

municipalites et des classes nombreuses de consommateurs. Ces questions sont de la plus haute importance pour le Gouvernement lui-même, dont la mission est de pondérer les charges et de les répartir équitablement. Sans doute il y a une circonstance favorable à l'augmentation de la consommation par l'augmentation du prix de l'argent; car la somme fixée il y a longtemps est moins élevée relativement aujourd'hui; il y a donc diminution par cela seul qu'on n'a pas augmenté les droits. On a facilité l'acquisition des aliments à beaucoup d'êtres dans Paris, à cette nombreuse population à laquelle l'honorable M. Le Verrier s'intéresse comme nous tous, et qui profite aujourd'hui, alors qu'elle ne profitait pas autrefois, par l'augmentation naturelle du mouvement de l'argent. Mais cette circonstance favorable ne suffit plus. Enfin le problème est posé : si nous en étions à nous demander si ces questions devaient être agitées, il en serait autrement; mais actuellement, ces questions sont étudiées dans le sein même du Gouvernement, non pas dans une vaine pensée de popularité, mais dans la pensée sérieuse qui convient à un Gouvernement ayant l'intention de répartir d'une manière équitable les charges comme les bienfaits sur toute la population.

Quant à M. le préfet de la Seine, qui a fait de si grandes, de si belles choses dans Paris, je suis persuadé que la solution de ce problème est une de ses plus grandes préoccupations, et qu'il n'a pas cessé de porter son attention sur ces diminutions qui sont nécessaires et qui seront un véritable et précieux progrès.

Je ne demande pas qu'il soit apporté aucune perturbation dans les finances de l'État, ni qu'on change légèrement le système des octrois; je demande seulement que le Gouvernement examine ce problème avec tout le soin possible.

Croyez-le bien, messieurs, lorsque vous pourrez opérer une diminution raisonnable sur ces droits, il y aura par cela même une facilité plus grande pour les approvisionnements. Car, s'il fallait traiter cette question un peu à fond, je tâcherais de vous prouver, malgré ma faiblesse, que ce que vous devez chercher, c'est, non pas la consommation dans les cabarets, consommation fallacieuse, qui perd l'esprit des hommes, mais la possibilité d'augmenter certains approvisionnements, de les faciliter aux familles, de manière que le profit existe pour la santé de la famille et non pour le vice de l'individu dont l'esprit va se troubler au cabaret.

Pour que ce résultat soit obtenu, il nous suffira d'encourager le Gouvernement dans ses propres idées et dans les efforts qu'il a déjà tentés, sans qu'il faille pour cela lui recommander la pétition, qui paraît avoir des côtés fâcheux.

Laissons donc de côté les exagérations : le point capital, c'est de demander au Gouvernement d'examiner avec sollicitude la question qu'il a déjà étudiée l'an dernier.

M. Le Verrier. Cet examen, chacun sait que le Gouvernement s'y livre avec la plus grande sollicitude.

M. Hubert-Delisle. Demandons-lui de persister dans cette voie. Le devoir du Sénat est de recom-

mander l'examen approfondi et incessant des matières après les avoir étudiées, comme il l'a déjà fait, avec tout le soin imaginable.

N'admettons pas surtout et ne cherchons pas à nous persuader à nous-mêmes que nous sommes arrivés à l'égalité du droit.

La première question pour nous, ce que nous avons toujours voulu, c'est d'arriver le plus possible à l'égalité des charges. Telle a été l'aspiration de tous les hommes politiques et de tous les esprits véritablement financiers. En étudiant l'impôt dont il s'agit actuellement, reconnaissons que c'est un des impôts les plus ingénieux, et le Gouvernement, avec son grand dévouement, avec sa sollicitude pour les intérêts de tous, doit employer tous ses efforts pour admettre, sinon un droit *ad valorem*, — ce qui serait peut-être difficile aujourd'hui, — du moins des abaissements qui puissent permettre le développement des approvisionnements pour la consommation d'une nombreuse classe de la société, sans qu'il en résulte aucun trouble, aucun embarras dans les finances de la ville et de l'État.

C'est en ce sens que je demande le renvoi de la pétition, avec la distinction que je viens d'établir. (*Aux voix! Aux voix! — L'ordre du jour!*)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.

M. L'HÔPITAL, *commissaire du Gouvernement*. Messieurs les Sénateurs, l'heure est avancée et le Sénat sait que je n'ai pas l'habitude d'abuser de ses instants.

Cependant il comprend aussi la grande impor-

tance, qui, au point de vue général des finances et particulièrement au point de vue des finances de l'État, s'attache à la très-grosse question que le sieur Viala, dans sa pétition, a soulevée sans l'avoir suffisamment étudiée, je crois pouvoir le dire. Votre commission, au contraire, l'a étudiée avec un grand soin, vous avez entendu des observations sérieuses dont, quant à moi, je suis heureux d'avoir tiré profit.

Il m'est impossible cependant de ne pas demander au Sénat la permission d'insister vis-à-vis de lui, pendant quelques instants, pour donner la pensée du Gouvernement; car il ne se désintéresse ni du côté économique, qui a été signalé par le rapport et présenté par l'honorable M. Hubert-Delisle, ni du côté financier, toujours capital, et qui implique l'examen de l'opportunité.

Le rapport a commencé à faire la lumière, et l'honorable M. Le Verrier l'a jetée tout entière sur le sens de la pétition.

Il est très-vrai, comme l'a fait remarquer l'honorable marquis de La Grange, que le pétitionnaire déclare ne pas combattre l'institution des octrois en elle-même; mais je crois incontestable qu'il attaque du même coup, et les droits qui sont perçus à l'entrée de Paris pour le compte de la ville de Paris, et les droits qui sont perçus à l'entrée de Paris pour le compte de l'État. Voici dans quels termes il s'exprime : il demande que « la taxe des vins à l'octroi de Paris soit réduite à la moitié de son chiffre au moins. »

La taxe des vins, messieurs, qu'est-ce à dire? Ce n'est pas le droit d'octroi seul, ce n'est pas le droit d'entrée seul; cela veut dire l'ensemble des

droits d'octroi et d'entrée qui sont perçus aux portes, aux barrières de Paris, tant pour une caisse que pour une autre caisse.

M. LE COMTE DE SALIGNAC-FÉNELON. C'est ce qu'on appelle la taxe unique.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Je dirai tout à l'heure ce qu'est cette taxe unique, qui, pour le Trésor, représente plusieurs taxes, à savoir toutes celles qu'il reçoit ailleurs qu'à Paris ; mais il faut distinguer l'impôt de l'État et la taxe municipale d'octroi, qui ne concerne en rien le Trésor, et qui seulement est perçue comme l'impôt du Trésor, par les mêmes agents, par les mêmes procédés et sur les mêmes objets.

Je ne tarderai pas à arriver à cette distinction que ne fait point la bourse des contribuables, mais que doivent faire les hommes de science et les hommes d'Etat, et je ne serai pas long.

La commission a parfaitement compris la complexité de la question ; je n'en veux pour preuve que ceci, qu'elle vous propose de renvoyer la pétition au ministre du commerce, au ministre de l'intérieur, et au ministre des finances. Je comprendrais, à la rigueur, le renvoi au ministre du commerce, surtout en sa qualité de ministre de l'agriculture. L'intérêt de la production viticole se croit engagé, et je ne nierai pas qu'il ne le soit dans une certaine mesure. Je demande seulement la permission de rappeler ce qu'a déjà dit l'honorable M. Le Verrier, pour prouver que peut-être on s'exagérait l'importance de cet intérêt.

Il n'est pas exact de dire que les droits d'octroi et d'entrée à Paris sont tels qu'ils empêchent

la consommation de se développer ; non ! La consommation se développe et progresse d'une façon considérable et continue ; des chiffres ont été donnés tout à l'heure, et sur ce qu'était la consommation par tête en 1850, et sur ce qu'elle est en 1868. Je remonterai moins haut, mais seulement jusqu'en 1860. En 1860, la consommation était de 1 hectolitre 14 ; en 1867, elle était de 1 hectolitre 97. Si vous voulez, ne tenons pas compte de 1867, c'est l'année de l'Exposition ; supprimons le chiffre de 1 hectolitre 97 ; ne tenons pas compte non plus de l'année 1866, c'est celle où se faisaient les approvisionnements en vue de l'Exposition.

Mais, pour l'année 1865, nous trouvons le chiffre de 1 hectolitre 73 ; donc, la consommation par tête, de 1860 à 1865, en cinq ans, malgré l'octroi, a progressé dans une proportion considérable. La population flottante a augmenté aussi, je ne le méconnais pas ; mais enfin il n'est pas contestable que le développement de la consommation a été sérieux, progressif et continu.

C'est une statistique, me dira-t-on, et les statistiques sont toujours périlleuses ; il ne faut pas y croire, elles ne font que traduire des moyennes. Messieurs les Sénateurs, à ceux qui voudraient médire des statistiques, je répondrais que ce n'est pas là une statistique ; c'est un compte fait sur des produits reçus ; c'est le simple résultat d'une division par individu, opérée sur le nombre d'hectolitres perçus à l'entrée. La base du calcul est incontestable et inconstestée, puisqu'il se traduit en beaux et bons deniers entrés dans les caisses de la ville et dans les caisses de l'État.

M. Hubert-Delisle. Mais vous ne connaissez pas le nombre des individus entre lesquels se répartit la consommation.

M. le Commissaire du Gouvernement. Voilà donc déjà une exagération.

Je n'irai pas, comme l'honorable M. Le Verrier, jusqu'à dire que la production viticole a obtenu sous ce rapport tout ce qu'elle demandait; je ne crois même pas qu'elle obtienne jamais tout ce qu'elle demandera (*Sourires*). Je comprends à merveille qu'elle demande et demandera sans relâche un dégrèvement total ou tout au moins très-considérable. Je ne l'en blâme pas, sauf à expliquer au Sénat pourquoi cette voie ne doit pas s'ouvrir aujourd'hui.

L'autre exagération, c'est de croire que, quand on aura supprimé ou diminué les droits d'octroi et d'entrée, on aura diminué les falsifications dans la même proportion.

Oui, sans doute, il y aura alors un intérêt de moins à la falsification; mais je crains bien que tant que l'humanité sera l'humanité, la fraude ne subsiste dans une large et déplorable mesure.

On a pu le dire en matière de douanes : supprimez les droits, et vous supprimez du même coup les contrebandiers, parce qu'en effet la contrebande n'a plus d'objet si ces droits ne sont plus et si les produits de l'étranger entrent en franchise.

Mais pensez-vous qu'à Paris ou partout ailleurs, la falsification des vins, la tromperie en matière commerciale sur les vins n'aura plus de

raison d'être lorsque l'on aura diminué les droits d'octroi et d'entrée? Est-ce que vous n'aurez pas toujours à compter avec la cupidité, avec les tentations malhonnêtes, avec l'expérience malsaine du triste profit que l'improbité peut procurer au commerçant que ne défendent pas la conscience et le sentiment de l'honneur?

Je crois, messieurs les Sénateurs, qu'il est grandement à désirer que le commerce des pays producteurs eux-mêmes prêche d'exemple, et j'espère qu'il n'y a pas manqué et qu'il n'y manquera pas.

Je désire beaucoup que ce bon exemple soit suivi ou continue d'être suivi par le commerce de détail de Paris.

Mais tant que nous ne serons pas arrivés à ce *desideratum* absolu, je ne compterai que dans une certaine mesure sur la police elle-même pour prévenir la fraude et sur la justice elle-même pour la réprimer.

Un Sénateur. Il y a peut-être de l'exagération dans tout cela.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Ce qui n'empêche pas que les pays viticoles ne soient très-bien venus à exprimer leur désir d'une grande modération, ou même de la suppression des droits. Ils croient plaider pour eux-mêmes. Donc, à ce point de vue, si M. le ministre du commerce était seul en cause, il pourrait se demander s'il y a lieu pour lui d'accepter ou de décliner le renvoi proposé par la commission. Mais lorsque vous lui aurez renvoyé cette pétition, que fera-t-il? Il trouvera la question posée dans les

conseils du Gouvernement, où siégent à côté de lui et M. le ministre de l'intérieur, qui a la tutelle des villes de l'Empire, et M. le ministre des finances, d'une part, comme préposé à la direction générale des octrois, d'autre part et surtout, comme gardien des intérêts et des nécessités du Trésor public. C'est à ce dernier point de vue, messieurs les Sénateurs, qu'il y a lieu de ne pas prononcer le renvoi.

Je voudrais tout de suite isoler le droit d'octroi, c'est-à-dire la question municipale. La ville de Paris perçoit, comme on vous l'a dit, un droit qui est de 10 fr., plus un décime, ce qui fait 11 fr.

Vous avez tous, messieurs, eu sous les yeux, et vous avez dans vos souvenirs le très-remarquable mémoire qui a été dernièrement publié au *Moniteur*, après avoir été adressé à l'Empereur par votre éminent collègue, M. le sénateur préfet de la Seine. Dans ce mémoire, après une analyse développée et très-précise en même temps des immenses travaux faits à Paris depuis quinze ans, de l'immense extension donnée à tous les services, vous avez vu la pensée très-nettement affirmée que la ville de Paris songe à entrer dans la voie des dégrèvements pour son octroi. Cette pensée, d'ailleurs, n'était pas nouvelle; ce n'est pas dans le mémoire publié en 1868 qu'on peut la trouver exprimée pour la première fois : elle l'avait déjà été dans un précédent mémoire de 1866. M. le préfet déclare que, pour 1871, la ville étudiera, dans le cours de l'année 1870, ce projet, qui est assurément des plus difficiles, et qui, en même temps, sera des plus glorieux si, comme je le crois,

et comme je n'en doute pas, il arrive à un résultat sérieux et satisfaisant.

Est-ce qu'en juillet 1868 il est possible d'indiquer dans quelles limites, sur quelles bases, dans quelle proportion sera réalisé le bienfait que la ville de Paris prépare à ses contribuables? Cela est impossible. La ville de Paris et le Gouvernement ont annoncé une intention qui sera suivie. Ils l'ont annoncée dans l'entière liberté de leur initiative. Ils doivent garder une réserve complète sur la solution à intervenir, jusqu'à ce qu'elle soit mûrie.

Mais, nous dit l'honorable M. Hubert-Delisle, puisque la question est à l'étude, quel danger y a-t-il à un renvoi? Il y a un danger énorme. C'est quelque chose de très-grave qu'un renvoi au Gouvernement par le Sénat. C'est une recommandation puissante que celle qui émane de votre haute autorité et de votre expérience. Rien, j'ose le dire, n'est plus pénible au Gouvernement, quand il vous présente ses explications sur la suite par lui donnée aux renvois par vous prononcés durant la session précédente, que d'avoir à vous faire une réponse qui n'en est pas une.

Je suppose que le renvoi ait lieu, que répondra le Gouvernement à la session prochaine? Il répondra : nous étudions la question. Mais vous le savez bien; mais le public le sait bien; cela est acquis, en dehors de la pétition Viala, qui n'introduit dans l'affaire rien, absolument rien de nouveau. L'invitation du Sénat aura donc été ou surabondante, ou inefficace.

Eh bien! je demande que le Gouvernement n'ait point à répondre au Sénat d'une manière qui

ne serait ni digne du Sénat, ni digne de lui. (*Très-bien ! Très-bien !*)

Je n'insisterai pas davantage sur la ville de Paris. Il me faut serrer de plus près la question qui concerne l'État. L'État perçoit aux barrières de Paris des droits d'entrée. Admettons, ce que je n'ai ni à concéder ni à contester, que l'ensemble des droits perçus aux barrières de Paris puisse paraître à la production viticole un peu lourd, qu'il y ait convenance de les dégrever dans une certaine mesure, s'ensuit-il que la portion perçue pour le compte de l'État soit trop considérable? S'ensuit-il que l'État doive ou puisse l'abaisser? Je dis non, je répète non avec la conviction la plus entière ; j'espère qu'il ne me faudra pas beaucoup de temps, si je sais mettre à profit celui que vous voulez bien m'accorder, pour vous démontrer ce que j'avance.

J'entreprends de dire en peu de mots que les recettes du Trésor, perçues sur une base exceptionnelle et d'après un tarif spécial, n'ont cependant rien d'excessif, qu'elles sont au contraire modérées, lorsqu'on les compare soit avec celles que fait la ville, soit avec celles que le Trésor fait ailleurs, soit avec celles que la ville et le Trésor ont faites à Paris même dans le passé. Je tâcherai de ne pas trop revenir sur les chiffres. Je fais cependant mes excuses au Sénat pour le cas où il me faudrait citer encore ceux qui ont été déjà indiqués. Pour mon argumentation, je ne saurais les supprimer toujours, et il n'est au pouvoir de personne de les modifier.

M. Le Verrier. Cela prouve qu'ils étaient exacts.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. L'octroi rapporte à la ville par hectolitre de vin (je laisse de côté ce qui est spécial aux vins en bouteilles) 11 fr., soit pour 3575559 hectolitres qui sont entrés l'an dernier, (c'est la quantité recensée, au ministère des finances, quantité approximative, mais très-approximative) ; soit, dis-je, pour 3575559 hectolitres, une somme de 39537856 fr. Le droit d'entrée à Paris ne rapporte à l'État que 9 fr. 60 par hectolitre, soit 8 fr. de principal, et 1 fr. 60 pour le double décime; c'est-à-dire que pour 3581347 hectolitres, quantité plus approximative encore qui résulte des dernières écritures du ministère des finances, la recette a été de 34380931 fr. 20 cent. Ainsi, vous le voyez, les droits perçus pour le Trésor sont inférieurs aux droits perçus pour la caisse municipale.

Mais qu'est-ce donc que ce droit d'*entrée* perçu par le Trésor aux portes de Paris? Oh! ce n'est pas seulement ce que l'on appelle partout ailleurs le droit d'entrée ; ce n'est pas du tout ce droit d'entrée qui, dans toutes les villes au-dessus de 4000 âmes varie entre 30 cent. et 2 fr. 40 cent., d'après un tarif composé suivant une double base, à savoir la population de la ville et la classe du département dans lequel la ville se trouve, car les départements sont divisés en quatre classes au point de vue non pas seulement du droit d'entrée, mais d'un autre droit, le droit de circulation.

Le droit d'entrée à Paris, c'est tout autre chose; c'est une taxe unique qui représente tous les droits de différente nature qui, ailleurs, sont perçus sur les vins pour le compte du Trésor.

Ainsi dans toute localité qui n'est pas une ville de 4000 âmes et au-dessus, il y a le droit de circulation et le droit de détail dont le cumul ne s'opère jamais ; dans toutes les villes de 4000 âmes et au-dessus autres que Paris, il y a, indépendamment du droit de circulation et du droit de détail, qui ne se cumulent jamais, le droit d'entrée ordinaire qui se cumule soit avec l'un, soit avec l'autre, de sorte qu'à Paris chaque contribuable ne paye jamais au Trésor qu'un droit d'entrée de 9 fr. 60 cent., tandis que, dans les autres villes, chaque contribuable paye toujours deux droits différents.

On pourrait traduire ainsi ces observations :

A Paris, si on envisage l'impôt au regard du contribuable, un droit en paye deux; si on envisage l'impôt au regard du Trésor, un droit en vaut trois.

Ce sont là des détails peu utiles pour le Sénat, composé d'hommes d'affaires et de science, mais plus utiles sans doute pour le public. Car voici ce qui arrive :

Un consommateur en gros, c'est-à-dire celui qui achète par quantité excédant 25 litres, sait parfaitement qu'on lui fait payer un droit d'entrée ; mais on ne lui dit pas assez que moyennant le payement de ce droit d'entrée unique, il a acquitté tout ce qu'il devrait ailleurs, c'est-à-dire le droit d'entrée et le droit de circulation, qui ne sont pas équivalents à ce que l'on paye à Paris sous le nom de droit d'entrée, mais qui, du moins, ne sont pas cumulés avec celui-là.

Quant aux débitants, assujettis partout ailleurs qu'à Paris au droit de détail, qui est fort considérable, ils savent parfaitement à quoi s'en tenir.

Le débitant n'ignore pas qu'à Paris, moyennant le payement du proit d'entrée unique, il est dispensé de payer et le droit d'entrée ordinaire et le droit de détail, *ad valorem*, de 15 pour 100, c'est-à-dire environ un septième du prix de vente. Il sait aussi qu'il est (toujours moyennant ce payement) dispensé de l'exercice et de la gêne contre laquelle il réclamerait très-vivement s'il était astreint à les subir ; mais il n'est peut-être pas fâché de faire ou de laisser croire qu'il subit l'exercice et qu'il paye deux droits, comme tout débitant non parisien, et de plus un droit spécial, et qu'il est bien obligé de faire retomber sur le consommateur le poids de ce triple impôt, dont, en réalité, le cumul n'existe pas. (*Très-bien ! Très-bien ! — C'est cela !*)

J'espère que le Sénat me pardonnera d'avoir mis en relief le caractère complexe sous une forme unique du droit d'entrée à Paris.

Ce qui me reste à établir, c'est que l'État ne gagne rien à cette espèce d'unification de sa créance, si ce n'est moins de fraude et une perception plus facile, ce qui est beaucoup sans doute, mais enfin, l'État n'est intéressé que sous ce rapport à percevoir sous une forme unique plutôt que sous trois, et le procédé, imaginé surtout pour ménager la liberté d'allure et les susceptibilités locales du contribuable, ne se traduit pas pour lui en un surcroît de charges quelconques.

Supposons qu'il n'y ait rien de spécial pour Paris et que le contribuable y ait à compter avec le droit de circulation, avec le droit de détail, avec le droit d'entrée ordinaire.

Si tous les vins qui entrent à Paris, c'est-à-dire les 3581347 hectolitres, étaient destinés à la con-

sommation en gros, c'est-à-dire devaient payer le droit de circulation de 1 fr. et le droit d'entrée de 2 fr., plus le double décime, combien cela produirait-il?

En principal	10744041 fr.
En double décime.	2148800 fr.
En totalité	12892841 fr.

Disons 13 millions, nombre rond. Ce serait là une somme très-inférieure à la somme de 34 millions et quelques centaines de mille francs que j'accusais tout à l'heure comme étant celle qui est perçue à Paris pour droit d'entrée unique.

Mais il n'échappera pas au Sénat que dans ces 3 581 347 hectolitres dont je parlais, il y en a une proportion très-considérable qui est entrée pour la vente au détail et qui aurait été passible :

1° Du droit d'entrée de 2 fr. ;

2° Du droit de détail de 15 pour 100 ou du septième du prix de vente.

Donc, pour suivre l'hypothèse, il faudra affaiblir sans doute quelque peu la recette que je supposais provenir du droit de circulation, mais, par contre, porter au compte de la recette à provenir du droit de détail, tous les hectolitres que le droit de circulation n'aurait pas atteints.

Quelle est la proportion d'hectolitres destinés à la vente au détail ?

Ici je suis d'accord avec l'un des honorables préopinants pour reconnaître qu'elle ne peut pas être déterminée avec une précision mathématique. Comme la perception du droit se fait d'une façon uniforme sur tout ce qui entre à Paris, je ne con-

nais pas de statistique qui fasse avec certitude la part de la consommation en gros et celle de la consommation en détail.

Mais est-il téméraire de croire que sur ces 3581347 hectolitres, la moitié, 1790673, est destinée à la vente en détail?

Je ne crois pas que ce soit téméraire. En effet, la vente en détail n'est pas seulement celle qui se fait chez les débitants, dans les établissements ouverts au public, c'est aussi celle qui se fait à domicile, dans une proportion moindre de 25 litres à la fois; de sorte qu'elle s'applique à un très-grand nombre de petits ménages. Par conséquent, supposez que la moitié environ de ce qui entre à Paris est destinée à ce que l'on nomme la vente en détail et serait susceptible de payer le droit de détail et non pas le droit de circulation, c'est atténuer plutôt qu'exagérer, il ne sera pas exagéré non plus de porter la moyenne du prix de vente en détail dans Paris à 70 cent. le litre.

Si ces prémisses me sont accordées, voici ce qui en résulte.

Le droit de 15 pour 100, c'est-à-dire le septième du prix de vente serait de 10 cent. par litre ou 10 fr. par hectolitre; donc, pour 1 790 673 hectolitres de vin vendus en détail, le Trésor percevrait 17 906 730 fr.; soit, en chiffre rond, 18 millions; pour le double décime, il percevrait 3 606 000 fr.; ensemble, il toucherait, rien que pour la représentation du droit de détail, 21 600 000 fr. Et cela est calculé en atténuant certainement et le prix moyen de la vente et le nombre moyen des hectolitres vendus en détail.

Si vous ajoutez les sommes qui seraient dues

à titre de droit de circulation pour tout ce qui n'est pas vendu en détail, et à titre de droit d'entrée ordinaire, il vous apparaîtra que le Trésor à Paris ne perçoit pas, sous forme unique de droit d'entrée, plus qu'il ne percevrait au triple titre de droit de détail, de droit d'entrée et de droit de circulation.

Je sens combien sont arides ces chiffres et ces rapprochements de chiffres. Je dois pourtant me demander encore si l'État perçoit plus à Paris que dans les autres grandes villes.

C'est là un des éléments de la discussion, et j'en tirerai des déductions qui ne me paraissent pas sans importance. Prenons pour exemple la ville de Rouen. Si je la choisis, ce n'est pas qu'elle présente un cas particulièrement favorable à mon argumentation; mais la ville de Rouen est voisine de Paris, elle est le centre d'un commerce de vins assez considérable; elle est éloignée des pays de production, plus éloignée même que Paris, puisque le département de la Seine-Inférieure est placé dans la quatrième classe, tandis que celui de la Seine se trouve dans la troisième, de sorte que le droit de circulation dans la Seine-Inférieure est plus considérable que dans la Seine.

A Rouen, l'hectolitre de vin paye, pour l'octroi municipal, 4 fr. 80 cent., ce qui est moins que pour Paris; mais, quant à l'État, il perçoit par hectolitre, à Rouen, 10 fr. 27 cent., savoir : taxe remplaçant le droit d'entrée et de détail, 7 fr. 35 cent.; droit de circulation, 1 fr. 20 cent.; double décime, 1 fr. 70 cent. A Paris, au lieu de 10 fr. 27 cent., l'hectolitre paye 9 fr. 60 cent.; et, si le département de la Seine-Inférieure, —

je fais cette remarque parce qu'elle n'a pas échappé à l'intelligence de mon honorable contradicteur, — si le département de la Seine-Inférieure était placé, non pas dans la quatrième classe, mais dans la troisième, comme la Seine, le Trésor percevrait, à Rouen, un peu moins de 10 fr. 27 cent., il percevrait 10 fr. 01 cent., c'est-à-dire encore 41 cent. de plus qu'à Paris.

En dernier lieu, je n'ai qu'à faire appel à vos souvenirs et au discours de l'honorable M. Le Verrier pour comparer l'état des choses présent et l'état ancien.

J'ai sous les yeux le tableau du tarif des droits perçus à Paris, tant par l'État que par la ville, depuis 1719. 1719 est une date remarquable de l'histoire des droits sur les boissons à Paris, parce que c'est alors que, pour la première fois, a été inauguré le système encore aujourd'hui en vigueur, celui de la taxe unique à l'entrée substituée à toutes les autres espèces de droits du Trésor.

Aujourd'hui, vous le savez, l'hectolitre de vin entrant à Paris paye à la ville 11 fr. et à l'État 9fr. 60 cent. En 1719, l'hectolitre ne payait, tout compris, que 13 fr., mais c'étaient 13 fr. de 1719. En 1786, il payait 22 fr. 62 cent. ; en 1789, 22 fr. 30 cent.

Passons à la période qui a suivi 1806, c'est-à-dire l'année où l'impôt sur les boissons a été rétabli. Pendant six mois seulement de 1806, l'hectolitre a payé 17 fr. 50 cent. De 1806 à 1811, le droit est de 19 fr. 50 cent. De 1811 à 1831, pendant vingt années, par conséquent, la charge a été plus considérable qu'aujourd'hui; on a payé

21, 23, 28 fr. 05 cent., 26 fr. 40 cent., 23 fr. 50 cent. L'année 1831 est la seule pour laquelle on trouve un taux inférieur au taux actuel, c'est-à-dire 17 fr. 60 cent.; mais, de 1831 à 1851, on remonte à 20 fr. 35 cent., c'est-à-dire à une somme sensiblement égale à celle de 20 fr. 60 cent., à laquelle nous sommes aujourd'hui arrivés.

Ces 20 fr. 60 cent. représentent-ils, comme charge et valeur absolue ou relative, je ne dis pas les sommes de 1786 et de 1789, mais même les 19 fr. 50 cent. de 1806? Assurément non.

Puisque l'un des arguments du pétitionnaire consiste à établir et à signaler la disproportion qu'il y a entre le poids de l'impôt et le prix du vin, il est bien permis au Gouvernement de faire remarquer que les droits perçus à Paris n'ont pas augmenté, même nominalement, et qu'ils ont diminué réellement par la diminution de la valeur de l'argent, alors que très-certainement le prix vénal des pièces de Bordeaux et de Bourgogne a singulièrement augmenté avec les facilités de la consommation et de la circulation,—je prends ici le mot de circulation dans son sens ordinaire, — facilités qui se sont accumulées de 1806 à 1830, et bien plus encore de 1830 à nos jours (*Marques d'approbation*).

De cette dernière constatation, je ne vous demande, messieurs les Sénateurs, de retenir qu'une chose, c est qu'il n'est pas vrai que l'impôt perçu cumulativement par l'État et par la ville, à plus forte raison que l'impôt perçu pour le compte de l'État, et dont je me suis attaché à faire la distinction, se soit en aucune façon aggravé, tout au contraire.

Je n'ai plus qu'à conclure. S'il est vrai que le Trésor ne perçoit pas à Paris plus qu'il ne percevait jadis; s'il est vrai qu'il n'y perçoit pas plus qu'il ne percevrait dans toute autre ville ou à Paris même, dans le cas où le mode de perception n'y serait pas spécial, que veut donc dire la pétition? Quel caractère comporte-t-elle? Quelles conséquences, en tous cas, seraient tirées du renvoi de cette pétition, s'il venait à être ordonné?

Messieurs les Sénateurs, on ne s'attaque pas alors seulement aux droits perçus à Paris, c'est l'impôt des boissons lui-même et tout entier qui est mis en échec. De quel droit, en effet, viendrez-vous dire à une ville, à celle que j'ai citée par exemple, à Rouen : Nous avons dégrevé Paris, mais nous ne vous dégrèverons pas. Rouen vous répondrait : Mais le consommateur rouennais était frappé par l'État plus lourdement que le consommateur parisien, vous le favorisez! Pourquoi pas moi?

L'honorable M. Le Verrier, qui vous a déjà fait cette observation, ne l'a appliquée qu'aux villes sujettes, c'est-à-dire aux villes de plus de 4000 âmes.

Je demande la permission de faire remarquer au Sénat qu'il faut appliquer ce raisonnement non-seulement à ces villes, mais à toutes les localités où l'on paye un impôt sur les boissons, c'est-à-dire à toute la surface de l'Empire.

Le droit d'entrée à Paris est un droit réunissant (j'ai essayé tout à l'heure de l'analyser) le droit de circulation, le droit d'entrée ordinaire, et le droit de détail; or, le droit de circulation n'est pas payé seulement dans les villes de plus de 4000 âmes; il est perçu partout pour toute con-

sommation en gros, à l'occasion de toute espèce de déplacement des boissons.

Donc, si à Paris vous dégrevez les boissons du droit d'entrée, qui y représente le droit de circulation, pour sa part, vous les dégrevez d'un des éléments de recettes perçus dans toute la surface de l'Empire.

Si l'on vient, de toutes parts, s'adresser à vous pour vous demander la même justice, que répondrez-vous? Vous serez obligés d'admettre que le dégrèvement à Paris entraîne avec lui le dégrèvement universel...

Voix nombreuses. C'est évident!

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Ceci me paraît en effet, j'en demande bien pardon à l'honorable M. Hubert-Delisle, de la dernière évidence; il n'y a aucune espèce de raison, quand on accorde une faveur à Paris pour la refuser à toutes les autres villes, à toutes les autres localités, où cette question est aussi intéressante, car il peut s'agir là aussi de pauvres gens, de travailleurs des campagnes, qui ont besoin de réparer leurs forces, et pour lesquels tout ce que vous pouvez dire, au point de vue de l'hygiène physique et morale, sur les bienfaits d'une consommation plus grande ne serait pas moins parfaitement à sa place. (*Très-bien! Très-bien!*)

S'il en est ainsi, il faut que vous sachiez quel sacrifice vous demanderiez, quel chiffre de recettes du Trésor vous compromettriez.

Quant au sacrifice direct, résultant de la réduction du droit perçu à l'entrée de la ville de Paris, le calcul est bien clair : à l'heure qu'il est, c'est

17200000 fr., puisque c'est à 34 400 000 fr. que se monte le total de la recette ; mais, pour les départements, voici ce que serait le sacrifice.

Le droit de détail encaissé en 1866 (celui-là n'a pas été enflé par l'Exposition universelle) a été de 62599746 fr., dont la moitié est de 31299873 fr. ; taxe en remplacement des droits d'entrée et de détail : 9791534 fr. dont la moitié est de 4895767 fr. ; droit de circulation, 8161842 fr., dont moitié 4080871 fr. C'est-à-dire que la recette totale ayant été, en 1866, de 80553024 fr. la moitié de cette recette, autrement dit le sacrifice demandé au Trésor sur les droits qu'il perçoit ailleurs qu'à Paris, serait de 40276512 fr. Et ajoutant à cette somme les 17200000 fr. que je vous ai cités, qui représentent la moitié des taxes perçues à Paris, ou pour être plus complétement exacts de 17179766 fr., on trouve qu'il s'agit pour le Trésor, je ne dirai pas de sacrifier, mais d'aventurer, dès aujourd'hui, une recette totale de 57456278 fr.

Eh bien ! messieurs, est-ce proposable ? l'État ne sera vraiment libéral qu'à ce prix ! Ce prix peut-il le donner ? M. le ministre des finauces, dont personne autant que moi n'a lieu de regretter l'absence, puisque j'aurais été plus que personne intéressé à sa présence, mais qui, vous le savez, est retenu ailleurs par des devoirs impérieux, M. le ministre des finances m'a autorisé et invité à déclarer en son nom qu'il ne lui est pas possible de songer à aventurer (je reprends le mot, parce que je le crois juste) une somme qui s'élève à de semblables proportions.

Le Sénat trouvera bon que je sois en ce point

très-sobre de paroles; je sais toute la difficulté qu'il y a à défendre d'anciens impôts; mon Dieu! tous les impôts ont été critiqués. Et, en effet, il n'y en a pas un qui, quand on le prend isolément, quand on l'envisage, à plus forte raison, quand on le défigure, dans son origine, dans sa forme, dans son incidence, ne puisse être l'objet de critiques plus ou moins spécieuses.

Mais l'ensemble de nos impôts se défend par sa variété elle-même; c'est pour cela qu'au lieu de demander aux contribuables sous une forme unique toute la part qu'ils doivent apporter au pays, on la leur demande sous des formes très-diverses, de telle sorte que si certains inconvénients (il y en a d'inhérents à toute espèce d'institution humaine) apparaissent d'un côté, ils soient compensés par les avantages qui se montrent de l'autre.

Nos impôts se défendent aussi par leur nécessité. Or, vous savez quelles sont les nécessités actuelles. Non, messieurs les Sénateurs, il n'y a pas lieu sans doute de s'inquiéter de nos finances; non, il ne faut pas les envisager avec terreur. L'élasticité de nos ressources ne faillira pas. Mais ces ressources gardons-les. Car il y a lieu, le Gouvernement le proclame tous les jours, les meilleurs esprits le reconnaissent, d'agir en matière de finances avec circonspection aussi bien qu'avec confiance (*Approbation marquée*).

Pourquoi donc en est-il ainsi? J'ai besoin de le dire: ce n'est pas seulement par suite de ces nécessités de politique extérieure, que la France subit dans un grand intérêt de défense et d'influence nationales; c'est aussi par le fait des grands

travaux publics! certes, l'agriculture, à laquelle nous demandons de ne pas insister aujoud'hui sur la demande de renvoi, est pour beaucoup dans les dépenses qui ont été déjà faites, qui sont faites à l'heure qu'il est, et qui vont être faites encore. Pouvez-vous oublier les chemins vicinaux dont on s'est dernièrement occupé avec tant de sollicitude, la subvention de 100 millions qui leur est promise, et, indépendamment de cette subvention, les sacrifices que comporte la création de la caisse à laquelle les communes pourront s'adresser pour les exécuter, et la continuation du subside aux chemins d'intérêt commun?

Tout à l'heure, n'applaydissiez-vous pas au remarquable rapport qui avait pour objet de vous appeler à reconnaître après le Corps législatif l'utilité publique d'un grand nombre de chemins de fer sur toute la surface du territoire?

L'autre jour, l'honorable marquis de La Grange, qui est le rapporteur de la pétition dont le Sénat s'occupe en ce moment, n'était-il pas lui-même le rapporteur de projets de lois relatifs aux lignes de la compagnie de Lyon et à l'extension du réseau des Charentes, pays qui assurément sont singulièrement intéressés, au point de vue de la production vinicole, à ce que la circulation se développe pour que leurs produits soient versés sur tous les points du territoire sans exception! (*C'est évident! Aux voix ! L'ordre du jour!*)

Dans cette situation, je demande la permission d'ajouter seulement que le Gouvernement n'a jamais attendu pour prendre en mains l'intérêt des contribuables : toutes les fois qu'il l'a pu, il l'a fait. En 1852, j'ai à peine besoin de vous le

rappeler, il a supprimé de sa propre initiative les 17 cent., sans affectation spéciale, qui grevaient la contribution foncière. A propos des octrois, il a renoncé au droit du dixième que percevait le Trésor sur cet impôt municipal par sa nature.

Le Gouvernement n'a point à dire si en aucun temps, dans aucun cas, il n'y aura pas lieu de demander ou de proposer des dégrèvements en ce qui concerne les droits d'entrée sur les vins; mais, dans la circonstance actuelle, le Sénat, j'en suis convaincu, voudra bien tenir compte des observations que je suis malheureusement trop insuffisant pour lui présenter comme il le faudrait. (*Non! Non ! Très-bien!*)

Je me résume:

Au point de vue des droits perçus à l'entrée pour la ville de Paris, le renvoi de la pétition serait inefficace et inopportun ; au point de vue des droits perçus pour le compte du Trésor, ce renvoi serait dangereux, et le Gouvernement ne pourrait y donner aucune suite.

C'est pour cela, messieurs les Sénateurs, que je vous demande de passer purement et simplement à l'ordre du jour. (*Marques nombreuses d'approbation. — Aux voix ! L'ordre du jour !*)

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. le rapporteur. (*Aux voix! L'ordre du jour!*)

M. LE MARQUIS DE LA GRANGE, *rapporteur*. Si le Sénat ne veut pas m'entendre, je suis prêt à descendre de la tribune... (*Parlez! Parlez! — Aux voix! C'est une affaire entendue !*) Cependant j'aurais été bien aise d'ajouter encore quelques mots.

Nous avons entendu une longue conversation entre l'État et la ville de Paris ; il n'y a qu'une tierce personne qui ait été complétement oubliée, c'est quelqu'un qui représente l'intérêt des régions viticoles, et j'aurais désiré introduire un peu cet interlocuteur dans le débat, pour faire valoir leurs griefs... (*Aux voix! Aux voix!*) Si le Sénat croit que mes observations soient inopportunes, je ne demande pas mieux que de renoncer à la parole.

Plusieurs Sénateurs. La discussion est épuisée. (*Aux voix ! Aux voix !*)

M. LE PRÉSIDENT. Si vous n'insistez pas, monsieur de La Grange, je vais consulter le Sénat...

M. LE RAPPORTEUR. Je me retire, puisque le Sénat commande.

Plusieurs Sénateurs. Mais non! On ne vous commande pas!... Parlez ! parlez !

M. LE RAPPORTEUR. Je viens d'abord, messieurs, vous faire observer que dans les calculs et les chiffres qui vous ont été présentés, on a négligé de tenir compte de bien des choses, et de très-graves.

Ainsi par exemple, en parlant de l'augmentation immense de la consommation depuis 1844, à Paris, personne n'a dit que le Paris d'aujourd'hui n'était plus le Paris d'autrefois. Quel changement ! Paris est traversé chaque jour par les chemins de fer et les trains de plaisir qui lui amènent ces grands courants de voyageurs, population qui se renouvelle sans cesse et qui compte

pour une très-grande part dans la consommation parisienne.

Personne n'a dit non plus qu'il y avait à Paris deux ou trois cent mille ouvriers qui sont de terribles consommateurs ; ce sont des célibataires, et ils consomment ensemble deux ou trois fois plus que le même nombre d'habitants dans d'autres situations. Il y a là, messieurs, des causes d'augmentation très-extraordinaires, en outre de l'augmentation normale de la population qui doit toujours arriver. Doit-on s'étonner de ces résultats, si la population de 1844 à 1868 s'est élevée de 800 000 à 1 800 000 habitants ?

Il y a encore une question qui n'a pas été traitee, et dont je veux dire un seul mot.

On a beaucoup parlé de la modération des droits du Trésor ; je suis de cet avis, s'il s'agit de la modération du Gouvernement dans ses dispositions, dans ses bonnes intentions ; mais je ne puis accepter ce mot de modération pour les droits qui frappent le vin à l'entrée de la ville de Paris. Que ce soit le Trésor ou la ville, les droits n'en sont pas moins forts. Ainsi, par exemple, un hectolitre de vin paye plus de 100 pour 100 de droits à l'entrée de Paris. En général, l'hectolitre est de 20 fr. ; c'est-à-dire qu'avec les frais de transport un hectolitre de 16 ou 17 fr. arrive à 20 fr. —Eh bien ! Il y a 20 fr. 60 cent. à payer pour les droits d'entrée ; je ne puis pas dire que ce soit là un droit modéré, normal, qui doive contenter les consommateurs qui dépensent autant d'argent pour payer le droit que pour acheter la chose.

Il faut encore tenir compte de la fraude.

Mais, messieurs, la fraude est une opération

excellente ; vous comprenez que si on peut doubler la quantité, d'un hectolitre en faire deux, il y a tout de suite une très-grande augmentation de profit... On a dit qu'il ne se faisait pas de fraudes... Mais, mon Dieu, messieurs, comment pouvez-vous ignorer que la population ouvrière de Paris vit entièrement de vin frelaté? On ne peut approcher de la porte d'un débit sans sentir une odeur fétide et malsaine, qui provient de ces alcools de mauvaise qualité, mêlés de quantités de drogues. Quand vous rencontrez un homme sortant du cabaret, vous pouvez suivre sa trace dans la rue.

C'est là un grand malheur pour la santé de l'ouvrier ; ces alcools de mauvais aloi sont funestes, et une grande partie des maladies de poitrine observées dans les hôpitaux proviennent de ces détestables boissons.

Ne serait-il pas humain et désirable qu'on cherchât un moyen pour remédier à ce mal? On me dit : Vous n'y remédierez pas en mettant le vin à bon marché. Comment peut-on dire cela ?

C'est que, reprend-on, si on abaisse les droits de moitié, le marchand de vin mettra 10 fr. dans sa poche. Non, messieurs ; car il se trouvera un autre marchand qui ne mettra que 8 fr. dans sa poche, et qui dira : Je donnerai du vin meilleur de moitié, et je le vendrai 2 fr. moins cher que les autres. Et, de proche en proche, on arrivera, grâce à cette heureuse concurrence, à donner du vin pour ce qu'il coûte, et surtout du vin naturel.

Savez-vous ce qui s'ajoutera à cela ? C'est qu'à mesure que le vin sera meilleur et plus natu-

rel et que la consommation de vin sera plus saine, plus elle augmentera, et plus on voudra en boire.

Je ne m'arrête pas à cela messieurs ; je voudrais seulement dire encore un mot de la situation des pays viticoles. Ces pays, on les a considérés comme très-heureux, comme très-riches. M. Gaudin, commissaire du Gouvernement, dans la discussion qui a eu lieu à l'une des dernières séances, a dit que les exportations augmentaient, qu'on avait fait des exportations énormes.

J'ai relevé les exportations des trois dernières années. Savez-vous de combien elles sont ? Sur la quantité de vin que produit la France, 50 millions d'hectolitres, on a exporté pas tout à fait 1 500 000 hectolitres. Ce n'est pas 3 pour 100 de la récolte ordinaire, et cela malgré l'extrême bonne volonté du Gouvernement et tout ce qu'il a fait pour faciliter les transactions. Malgré l'abaissement des droits, malgré les efforts du ministre des affaires étrangères, on n'a pu aboutir à une proportion de nature à encourager l'exportation, car elle atteint à un chiffre tout à fait insignifiant. (*C'est entendu ! Aux voix !*)

Je vois l'impatience de la Chambre, j'abrége. Je ne répondrai pas à tous les comptes et décomptes de ce que perdrait le Gouvernement ; mais, quand on parle de la taxe unique, c'est seulement à titre d'abonnement ; or, il est évident que l'on fait toujours un abonnement à meilleur marché que le droit lui-même.

Il y a autre chose : c'est que l'abonnement dispense de toute espèce de surveillance ; il dispense d'entretenir une grande quantité d'employés. Il

faudrait porter en ligne de compte ce que coûterait l'exercice dans la ville de Paris : c'est une économie pour le Gouvernement.

Je suis très-embarassé, messieurs, de la situation actuelle ; je ne puis pas retirer les conclusions du rapport, car je dépends d'une commission. Je confesse qu'il serait peut-être politique de les retirer devant l'état des esprits, devant les dispositions qui semblent se déclarer dans le Sénat. Je ne crois pas que moi seul je puisse les retirer, je n'ai pas ce droit ; par conséquent, tout ce que je puis dire, c'est qu'en proposant le renvoi, nous n'avons pas eu la moindre idée de porter atteinte aux droits présents du Trésor, ni de les entamer d'une manière directe.

Nous avons uniquement voulu avertir le Gouvernement de la gravité de cette question. Le Gouvernement nous dit qu'il s'en occupe. Eh bien ! lui répondons-nous, un document nous arrive, nous vous le transmettons.

M. Le Verrier. Mais le Gouvernement est parfaitement averti.

M. le Rapporteur. Il ne semble pas trop aimer les avertissements. Si l'on prononce l'ordre du jour, dans quelle position seront les membres du Sénat qui l'auront combattu ? Ils seront considérés ou comme en opposition avec le Sénat, ou comme en opposition avec le Gouvernement.

Mais ce qui m'inspire des craintes, c'est que le Gouvernement paraît actuellement décidé à ne rien faire ; car de deux choses l'une, ou il veut faire quelque chose ou il ne veut rien faire.

S'il veut faire quelque chose, pourquoi n'ac-

cueille-t-il pas notre demande? S'il ne veut rien faire, il nous met dans une position très-fausse.

Voix diverses. Nous protestons. — Le Gouvernement s'occupe très-activement de la question. — Il y a, au Conseil d'État, un projet de règlement d'administration publique sur les octrois.

M. LE RAPPORTEUR. Ce que je crains, c'est que le Gouvernement, après avoir fait prononcer par le Sénat un ordre du jour qui semble tout à fait hostile aux propositions qui sont contenues dans la pétition (*Dénégations*), veuille, au bout d'un an ou de deux, accorder dans ce sens, plus encore que nous ne lui demandons aujourd'hui, et faire ainsi de la popularité à nos dépens (*Réclamations*).

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Je proteste contre cette idée.

M. LE RAPPORTEUR. Je dis que cela pourrait arriver ; nous l'avons déjà vu dans certaines circonstances.

J'ai, d'ailleurs, confiance dans le Gouvernement de l'Empereur ; mais, s'il veut réaliser les réformes proposées, pourquoi ne pas le dire, et exiger du Sénat un ordre du jour qui peut le mettre en contradiction avec lui-même?

M. LE VERRIER. Je crains que M. le marquis de La Grange ne fausse la situation en l'exagérant. Quand le Gouvernement pourra faire un dégrèvement, nous l'approuverons de grand cœur.

Nous avons voulu dire seulement que n'ayant pas, sur le temps et l'opportunité de la mesure,

les lumières que possède seul l'État, c'était à lui, et non à nous, de résoudre cette importante affaire. (*Mouvement marqué d'approbation. — Aux voix! Aux voix!*)

M. LE RAPPORTEUR. Vous ne pouvez pas alors voter l'ordre du jour....

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'ordre du jour proposé par plusieurs Sénateurs.

L'ordre du jour est adopté.

Le Sénat s'ajourne à vendredi prochain.

La séance est levée à six heures un quart.

Le Président du Sénat,

Signé : TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé : CHAIX D'EST-ANGE,
DE MENTQUE,
HUBERT-DELISLE.

BIBLIOTHÈQUE DU SÉNAT

IMPRIMERIE GÉNÉRALE DE CH. LAHURE
Rue de Fleurus, 9, à Paris.