

PRIX DE L'ABONNEMENT.
Pour LYON et le DÉPARTEMENT DU RHONE:
16 francs pour trois mois,
32 francs pour six mois,
64 francs pour l'année.

Hors du DÉPARTEMENT, 1 f. de plus par trimestre.
Un numéro : 25 c. — Annonces : 25 c. la ligne.

Le CENSEUR insère gratuitement tous les Articles, Lettres
et Documents ayant un but d'utilité publique et revêtus
de signatures connues.

LE CENSEUR,

JOURNAL DE LYON.

ON S'ABONNE:

A LYON, au Bureau du Journal, quai Saint-Antoine, 27
et grande rue Mercière, 32, au 2^e.

A PARIS, chez MM. AUGUSTE DE VIGNY et Co, direc-
teurs de l'Office-Correspondance, rue des Filles-Saint-
Thomas, 5, place de la Bourse, et chez M. DEGOUVE-
DENUNCQUES, rue Lepelletier, 3.

Les lettres et envois concernant la rédaction doivent être
adressés, francs de port, à M. RITTIEZ, rédacteur en
chef du journal.

LE CENSEUR paraît tous les jours excepté le mardi. — Il donne les nouvelles VINGT-QUATRE HEURES avant les journaux de Paris.

Lyon, 24 avril 1842.

Nous annonçons il y a quelques jours que, cédant aux récla-
mations de l'Angleterre, notre cabinet avait disloqué la flotte qui,
sous le commandement de l'amiral La Susse, était mouillée à
Smyrne pour surveiller les mouvements de la flotte turque. En
effet, quatre vaisseaux de ligne ont quitté le mouillage de Smyrne
et sont rentrés dans la rade de Toulon, ne laissant dans l'Archipel
que des forces insuffisantes pour faire respecter la volonté du
gouvernement français, s'il a toutefois le courage d'en avoir une.
à propos de Tunis et de la Grèce. Ces quatre vaisseaux viennent
de recevoir l'ordre de faire leur ravitaillement et de se disposer à
reprandre la mer; le bruit s'est généralement répandu à Toulon
qu'ils devaient se rendre sur les côtes barbaresques afin de faire
une démonstration contre le Maroc. D'un autre côté nous appren-
ons par la voie de Londres que nos vaisseaux qui de Brest étaient
allés à Lisbonne viennent de quitter le Tage pour se rendre sur la
côte marocaine. Si ces deux nouvelles sont exactes, nous aurions
bienôt de ce côté des forces imposantes, et le gouvernement fran-
çais irait enfin demander compte à l'empereur Abderramman de
l'appui qu'il prête à nos ennemis, bien que la guerre ne soit pas
déclarée entre la France et le Maroc. Nous souhaitons vivement
que ceux qui ont cru à la possibilité d'une démonstration ne se
soient pas abusés, et que nous puissions enfin prouver à nos amis
et à nos ennemis que nous saurons garder notre conquête d'Afri-
que de toute attaque. Punir ceux qui, en nous faisant des protesta-
tions de bonne amitié, en simulant une entière neutralité, prêtent
des soldats et des armes à notre ennemi, est la meilleure preuve
des intentions du gouvernement sur la conservation de l'Algérie.

L'empereur de Maroc a vu avec peine l'expédition d'Alger; il
a supporté avec impatience notre établissement dans la régence;
il a fait secrètement tout ce qui était en son pouvoir pour empê-
cher la domination française de prendre de la stabilité. Plus d'une
fois des Marocains se sont jetés dans les rangs d'Abd-el-Kader et
ont combattu avec ses soldats contre nous; il leur a dû une partie
de ses rares succès contre notre armée. L'alliance entre l'em-
pereur de Maroc et l'émir des Arabes ne saurait donc être dou-
teuse et les opérations de la dernière campagne du général
Bedeau la prouvent d'une manière assez évidente. On a voulu ex-
pliquer la protection que l'empereur de Maroc accorde au chef
arabe et la guerre cachée qu'il fait à la France en disant que la
religion lui imposait le devoir de soutenir contre les chrétiens
ceux qui professent l'islamisme dont il est le second chef; on lui
a fait honneur d'une pensée qui, à notre avis, n'est pas la sienne.
La politique et l'ambition nous paraissent avoir été les seuls mobi-
les qui l'ont conduit. Nous n'en sommes plus aux guerres de ré-
ligion, et le fanatisme ne nous paraît pas assez puissant dans cette
partie du globe pour déterminer la conduite de l'empereur de
Maroc en dehors de la politique et de l'ambition.

Sa politique est assez transparente; il lui importe de n'avoir
pas pour voisin un empire puissant dont les forces le menacent,
dont le contact puisse l'amener à modifier les lois qui régis-
sent le pays sur lequel il règne; on comprend qu'il préfère les
tribus qui vivent sans lien durable entre elles, sans nationalité,
sans loi qui les attache à autre chose qu'au sol sur lequel elles
trouvent des pâturages pour leurs troupeaux. Tôt ou tard un
pouvoir organisé doit étendre sur elles sa domination, et tel était
l'objet de l'ambition de l'empereur.

Cette ambition ne saurait être niée, car elle s'est à plusieurs
reprises manifestée par des actes. Quelques mois après la con-
quête d'Alger, en 1830, l'empereur de Maroc envoya dans la
province de Tlemcen qui confine son empire une armée com-
mandée par son neveu; celui-ci vint assiéger Mascara qui se
rendit; revenant sur ses pas, il se porta de Mascara sur la ville
de Tlemcen dont il s'empara et sur laquelle l'empereur espérait
alors établir une domination durable. Il ne se borna pas long-
temps à convoier le territoire qui touche au Maroc, il essaya
d'exercer une sorte de suzeraineté sur d'autres points qui furent
quelque temps gouvernés en son nom.

Ainsi donc on ne saurait nier ni les vues ambitieuses de l'em-
pereur, ni la participation de ses sujets à la guerre qu'Abd-el-Ka-
der soutient contre la France, puisqu'on les a vus aux affaires qui
ont eu lieu soit sur la Tafna, soit à la Sickak. Malgré l'intérêt par-
ticulier qui porte l'empereur à agir contre nous, il est difficile de
croire que les suggestions de l'Angleterre ne sont pour rien dans
sa conduite. Il est assez évident que cette puissance n'accepte pas
notre domination en Afrique, qu'elle la regarde comme un fait
temporaire; elle n'a jamais admis que la Porte eût perdu ses
droits sur les régence barbaresques, et dernièrement encore elle
disait dans une de ses notes que c'était là une question réservée;
il y a deux mois à peine qu'un ministre montait à la tribune du
parlement pour rectifier les paroles que M. Guizot lui prêtait, et
il en résultait évidemment que si le cabinet anglais se taisait pour
le moment, il n'acceptait rien comme accompli.

Une démonstration contre le Maroc aurait donc cet heureux
résultat qu'elle apprendrait à l'empereur à se renfermer sur son
territoire, et lui prouverait qu'il ne saurait à l'avenir attaquer
impunément nos soldats ou prêter secours à notre ennemi; mais elle
aurait peut-être encore un autre résultat fort désirable, ce serait
d'amener l'Angleterre à se prononcer d'une manière définitive
sur la reconnaissance de notre conquête. Les promesses de l'An-
gleterre ne l'engagent jamais d'une manière certaine pour l'avenir;
comme elle reconnaît enfin la domination française en Algérie
comme légitime, ce ne serait pas une raison pour s'endormir dans
une folle sécurité; mais si elle refusait de la reconnaître, elle
dessillerait enfin les yeux à ceux qui regardent comme possible
une alliance entre l'Angleterre et la France.

Le ministère feint de se méprendre sur la portée des accusa-
tions du parti opposant contre les intrigues qui entourent et
circonviennent les élections. Il prétend que l'opposition veut inter-
dire au gouvernement toute intervention dans les élections. Ja-
mais elle n'a dit cela. On comprend parfaitement que le pouvoir,

mis en présence de ses juges, tienne à expliquer ses actes.
L'opposition a le droit de les accuser; le pouvoir doit jouir
du droit de les défendre, de les justifier, de réclamer la recon-
naissance du pays s'il l'a bien administré, s'il a soutenu digne-
ment au dehors notre intérêt et notre honneur, deux causes pres-
que toujours étroitement liées, s'il a respecté à l'intérieur nos
libertés et s'il a exécuté fidèlement les lois. Il a pour cela la presse
et la tribune. L'opposition ne lui interdit pas d'user de moyens
dont elle se sert elle-même dans un autre but. Elle accuse, il se
défend. Qu'il prenne l'offensive s'il veut, l'opposition saura se dé-
fendre. Tout cela est dans les limites du droit, tout cela est per-
mis par la constitution.

Ce qui nous indigne, ce qui nous paraît honteux et coupable,
c'est l'effort du ministère pour pervertir l'esprit des élections. Pour
y arriver, que fait-il? Il mande à Paris et successivement tous
les préfets. Il est vrai que l'opposition l'a reproché au cabinet.
Sans doute c'est son devoir de le faire; mais on a dit avec raison
que s'il appelait dans la capitale, près de lui, tous ses représen-
tants, c'est qu'il avait à leur donner des instructions dont il ne
veut pas laisser de traces. Autrement, rien ne l'empêcherait de
les envoyer sous forme de circulaires détaillées, et de se faire
rendre un compte fidèle, par écrit, de l'état des esprits dans
chaque département.

Mais cette interprétation n'est-elle pas gratuitement injurieuse?
Qu'on prenne toutes les feuilles ministérielles des provinces, et
l'on verra qu'elles sont remplies de réclames électorales en faveur
des députés conservateurs. Le château, dont l'économie est pro-
verbale, délire en cette occasion les cordons de sa bourse, et souvent
c'est 100, 200 et même 300 f. qu'on accorde à telle église crevas-
sée, à tel monument qui menace ruine ou qui exige des répara-
tions. La direction des beaux-arts n'a de tableaux que pour les
communes, et tout le martyrologe en peinture s'en va par le rou-
lage accéléré de Paris dans les départements qui pensent bien ou qui
donnent l'espoir de penser mieux. Les promesses se multiplient et
s'expédient aux électeurs par toutes les voies; les réalités sont
plus rares, mais on en accorde quelques unes pour mieux allé-
cher les dupes.

Le Journal des Débats fait d'agréables plaisanteries sur ces mar-
chés où la conscience de l'électeur est demandée comme paiement.

Le gouvernement, dit-il ironiquement, n'a pas le droit de s'oc-
cuper des intérêts moraux ou matériels, de distribuer des secours aux
pauvres, de réparer des églises, de construire des ponts, d'améliorer des
routes, attendu que ce sont là d'infâmes moyens de corruption. Sans
doute les électeurs ne dédaignent pas de posséder de bonnes routes, des
canaux, des chemins de fer, de beaux édifices; ils choisissent presque
toujours un candidat qui ait étudié leurs intérêts, leurs vœux légitimes,
et qui puisse les servir. Les électeurs ne doivent-ils pas se sentir bien hu-
milés quand le gouvernement leur accorde ce qu'ils demandent?

Oui, ils doivent être humiliés, car ces concessions ne sont pas
sans conditions. « Je vous donne un pont, une garnison, un ta-
bleau, une route », cela sous-entend quelque chose de semblable
à ceci : En échange de mes faveurs, vous allez m'envoyer un dé-
puté qui sanctionnera mes actes. Si je m'incline devant l'Angle-
terre, si j'humilie notre pavillon que foulent aux pieds les mato-
lots de la Grande-Bretagne, j'entends que votre député m'approuve.
Si j'envoie aux municipalités une influence que la loi leur garan-
tissait dans l'opération du recensement, je veux que votre député
donne tort aux plaintes de l'opposition. Si je spolie les journaux
de l'opposition au nom de la justice, il faut que votre député crie
bien haut que j'ai eu raison. Si, pour servir les intérêts d'une
reine dépossédée, je me brouille avec l'Espagne pour une simple
question d'étiquette, j'entends que votre député m'approuve. Si je
change les jurys en autant de cours prévôtales de la presse, j'exige
que votre mandataire le nie et ne s'arrête pas à la pitoyable rai-
son de l'évidence. Donnez-moi un député malléable, docile, qui
ne raisonne pas, qui soit souple et obéissant, qui vote comme un
des trois cents de M. de Villèle, tout en parlant de son indépen-
dante, et je vous comblerai de bienfaits; j'aurai des places pour
vous et pour vos amis, au détriment des employés qui servent
bien l'Etat, mais qui ne sont pas électeurs ni parents d'électeurs;
je vous donnerai des ponts, des statues, des tableaux, des cas-
ernes, des écoles, des chemins de fer.

Quelles sont les conséquences rigoureuses de ce système? C'est
que l'élection d'un député ministériel procurant toutes ces choses,
la nomination d'un mandataire indépendant et opposant doit
priver le pays qui l'envoie de tous ces avantages. ***

M. le maréchal Moncey, duc de Conegliano, grand'-croix de la
Légion-d'Honneur, pair de France, gouverneur de l'hôtel des In-
valides, est mort le 21, à 11 heures du soir, dans sa 88^e année.

Le lendemain, pendant toute la journée, les portes de l'hôtel
des Invalides, sont restées fermées en signe de deuil.

M. le maréchal Moncey naquit à Besançon le 31 juillet 1754.
Son père, avocat au parlement de la province de Franche-Comté,
le destinait à la même profession que lui, lorsqu'à l'âge de 15 ans
il quitta le collège de Besançon et s'engagea dans le régiment de
Conti (infanterie). En 1791, le jeune Moncey était capitaine de
dragons.

Promu maréchal le 19 mai 1804, il prit part à tous les grands
faits de guerre de l'Empire. En 1814, il commandait la garde na-
tionale de Paris. Nommé pair par Louis XVIII en 1814, puis
déchu de la pairie par ordonnance royale, il fut réintégré dans
cette dignité le 5 mars 1819. En 1823, il commanda en chef le 4^e
corps de l'armée d'Espagne.

AFRIQUE FRANÇAISE.

(Correspondance particulière du Censeur.)

TOULON. — Notre correspondance ordinaire d'Oran nous mande ce qui
suit, en date du 10 avril :

« Les Garrabas viennent de faire une démarche qui pourra avoir une
certaine influence sur l'autorité française quand viendra le moment de
choisir les chefs. Les cavaliers de cette tribu se sont présentés en masse à
Oran, et ils ont été passés en revue par le colonel Tempourre dans la
journée d'hier. Ces indigènes occuperont le territoire compris entre la

Montagne-aux-Lions et Mascara et feront partie du maghzen; ils recevront,
comme les Douairs et les Smélas, la solde et les vivres.

» Dans la journée du 3, M. le lieutenant-colonel Péliissier, chef d'état-
major de la division de Mascara, est arrivé à Oran avec ix officiers, ayant
quitté Mascara le 2.

» Les troupes de cette division, avec laquelle la colonne de Mostaganem
a fait sa jonction, a parcouru le pays compris entre la Mina et le Chéllif.
Les Flittas et autres tribus avaient fait leur soumission. Nos troupes étaient
très-bien accueillies par les Arabes de ces contrées qui les accompagnaient
d'un douar à l'autre et se présentaient avec des chameaux chargés de
vivres. Ils offraient des moutons rôtis. Les cavaliers de ces tribus exé-
cutaient la fantasia et déchargeaient des armes à feu en signe de réjouis-
sance. Les femmes et les enfants poussaient des cris d'allégresse.

» Une partie de la division de Mostaganem est rentrée dans cette ville.
Deux escadrons de chasseurs, 170 chevaux et un bataillon du 56^e de li-
gne se sont détachés de cette colonne et ont fait leur entrée à Oran les
6 et 8.

» Nous attendons d'un moment à l'autre sept bataillons de la division de
Mascara. On présume qu'après avoir réparé leur habillement et petit équi-
pement, ces troupes se rendront à Tlemcen dont la colonne, qui sera alors
très-considérable, opérera sous les ordres immédiats du lieutenant-géné-
ral de Lamoricière.

» Dans la journée du 6, on a reçu des dépêches de Tlemcen; elles de-
vaient avoir quelque importance, car elles ont motivé le départ immédiat
du Crocodile pour Alger. Dans le public on n'a rien pu savoir de posi-
tif, mais plusieurs bruits ont circulé. L'avant-dernier convoi, n'ayant pas
d'escorte française, n'était pas encore arrivé à sa destination. Le mauvais
temps l'avait forcé de chercher un abri dans les douars des tribus alliées.
Là-dessus, le bruit s'est répandu que plus tard le convoi avait été inquiété
par Abd-el-Kader, non loin de Tlemcen; que plusieurs tribus avaient fait
défection; que le général Bedeau, sorti pour aller à la rencontre de l'en-
nemi, avait dû rentrer à cause du mauvais temps; qu'une autre sortie
aurait amené un combat sérieux, dans lequel les Arabes auraient perdu
beaucoup de monde, etc. Inutile d'ajouter que tout cela mérite confirma-
tion. Il est certain toutefois qu'Abd-el-Kader a pris un ascendant marqué
sur les tribus de la frontière du Maroc, qui sont presque indépendantes
du sultan. L'émir aurait presque recruté assez de monde pour tenir en
échec les tribus de la rive gauche de la Tafna, et les empêcher d'aller au
marché de Tlemcen. La brigade Bedeau, en attendant les renforts qui lui
sont envoyés, doit agir avec prudence.

» On n'avait encore à Tlemcen aucune nouvelle du convoi parti d'Oran
sous l'escorte d'un bataillon de zouaves; mais nous savons que tout le
pays en deçà de la Tafna est tranquille et que, les pluies ayant grossi cette
rivière, elle ne peut en ce moment être franchie par l'ennemi.

» Hier un nouveau convoi est sorti de notre place, se rendant à Tlem-
cen. Les moyens de transport se composent de tout ce que le train des
équipages a de disponible, de ce que peut fournir la population civile et
de 200 chameaux appartenant aux Douairs. On n'a pu avoir les chameaux
des Beni-Amers, à cause des dissensions qui se sont manifestées dans cette
tribu au sujet des chefs à nommer.

» Le convoi est sous l'escorte de deux escadrons de chasseurs, du ba-
taillon du 56^e arrivé de Mostaganem et de 100 cavaliers douairs.

» Nos marchés sont toujours bien approvisionnés. »
La Chimère, arrivée avant-hier d'Alger, doit repartir ce soir; ce bâti-
ment embarque le 3^e bataillon du 1^{er} de ligne qu'il laissera en passant à
Mostaganem.

Paris, le 22 avril 1842.

(CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE DU CENSEUR.)

L'honorable M. Delespaul a soulevé avec beaucoup d'à-propos la
question des annonces judiciaires; il a rappelé de nouveau, avec
une franchise et une loyauté qui ont produit une grande sensation
sur la chambre, comment une disposition de loi qui, d'après tous
les engagements pris par le gouvernement, ne devait avoir aucun
caractère politique, avait été appliquée d'une manière toute poli-
tique et dans l'unique pensée de porter une atteinte mortelle à la
presse indépendante.

M. le garde-des-sceaux n'a pas été heureux dans sa réponse à
M. Delespaul; il ne l'a pas été davantage dans celle qu'il a faite à
l'honorable M. Barrot qui, avec plus d'indignation encore, avait
dénoncé la scandaleuse application qui a été faite de la loi sur les
annonces judiciaires. Après avoir déclaré d'abord que, dans l'exé-
cution de cette loi, les cours royales n'avaient été dominées par
aucune considération politique, — ce qui était positivement con-
traire à un aveu que M. Martin (du Nord) a fait avec une très-
grande netteté lors de la discussion de l'adresse, — il est venu
bientôt après se démentir lui-même, en déclarant que les cours
royales avaient bien fait de désigner, pour recevoir les annonces
judiciaires et par conséquent pour profiter du bénéfice résultant
de la publication de ces annonces, les journaux rédigés dans un
esprit conforme à la politique du gouvernement.

M. Barrot a pris acte des paroles de M. Martin; il les a quali-
fiées comme elles méritaient de l'être, et il s'est de plus engagé,
en son nom et au nom de son parti, de poursuivre par tous les
moyens en son pouvoir la réforme d'une loi dans l'exécution de
laquelle la magistrature a compromis tout à la fois et les intérêts
des justiciables et la dignité de la justice dont elle a mission de
conservier le dépôt.

Nous aiderons M. Barrot dans l'œuvre de réparation à laquelle
il vient de s'engager, et nous applaudirons à tout ce qu'il jugera à
propos de faire pour rendre à la magistrature cette impartialité
et cette haute équité qu'elle semble avoir complètement perdues
dans l'application qu'elle a déjà été appelée deux fois à faire d'une
loi surprise à la bonne foi de ceux qui l'ont votée par les promes-
ses les plus mensongères et les plus déloyales.

— Quelques personnes parlent d'une revue de la garde nationale
qui aurait lieu à Paris le 1^{er} mai. Cette nouvelle nous paraît peu
fondée. Ce qui a pu la mettre en circulation, c'est qu'on a ordonné
des inspections d'armes dans la garde nationale pour dimanche
prochain.

— En même temps qu'on apprenait la mort du maréchal Mon-
cey, une dépêche télégraphique annonçait celle du maréchal Clau-
zel qui se disposait à quitter Toulouse pour se rendre à Paris.

Ainsi, dans le même jour, l'armée a perdu deux illustres ma-
réciaux.

— Les bureaux de la chambre se sont occupés hier de la loi
sur les réfugiés étrangers. Cette question va sans doute ranimer
la discussion sur les affaires d'Espagne.

can, par Bordeaux et par Nantes, aurait un tronçon commun jusqu'à Tours. M. le ministre nous a proposé de substituer à la rédaction primitive la rédaction suivante : de Paris sur l'Océan, d'une part, par Orléans, Tours et Bordeaux ; d'autre part, par Nantes.

De son côté, la commission a cru devoir étendre jusqu'à la frontière d'Espagne la ligne de Paris à Bordeaux, préciser le tracé entre cette dernière ville et Tours, rattacher Nantes à la même ligne que Bordeaux depuis Tours, enfin classer une ligne centrale.

Telles sont les transformations qu'a subies successivement l'art. 1^{er} du projet. Voici nos motifs sur chacun des paragraphes qui sont compris dans la rédaction définitive.

§ 1^{er}. — Chemin de Paris sur la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes.

Il serait superflu de rappeler les hautes et nombreuses considérations qui justifient ce classement. Il n'a été contesté par personne ; le même accord est loin de régner quant au tracé que cette ligne doit suivre.

§ 2. — Chemin de Paris sur l'Angleterre par un point du littoral de la Manche qui sera ultérieurement déterminé.

Cet article de classement, à la différence de tous les autres, n'indique pas le point extrême auquel arrive la ligne partant de Paris. Cette anomalie a frappé plusieurs membres de votre commission. Quel en est le motif ? Les chemins du Nord ont été depuis huit ans l'objet des études les plus exactes et les plus détaillées. L'étendue de chaque ligne, la nature et la valeur des terrains qu'elle occupera, les travaux d'art qu'elle exigera, tout est parfaitement connu.

La ligne de Paris à Londres est une des plus importantes ; nos ports de la Manche se disputent vivement la tête des chemins de fer. Quel avantage recueillerait-on de la durée de leurs querelles ? Pendant que cette incertitude se prolonge, on va exécuter le chemin de Paris à la frontière de Belgique. Il est bientôt fait entre la frontière et nos deux villes de Lille et Valenciennes ; il sera conduit jusqu'à Paris, et, de ce jour, les communications de notre capitale avec la mer du Nord ne se feront plus par nos ports de la Manche, mais par Anvers et Ostende.

La majorité de votre commission vous propose d'adopter le second paragraphe de l'article 1^{er}. Toutefois elle a été frappée de ce qu'il y aurait de fatal pour nos intérêts nationaux à relier Paris avec Lille et Valenciennes, avant d'avoir achevé le chemin de Paris au littoral de la Manche ; elle presse le gouvernement de prendre un parti et d'apporter à la chambre, dès les premiers jours de la session prochaine, la solution définitive de cette grave question. Pour manifester l'adhésion que vous donnerez à son opinion sur ce point, elle vous proposera de n'allouer des fonds en 1842 que sur une partie du chemin du Nord qui appartient également aux lignes d'Angleterre et de Belgique.

§ 3. — Chemin de Paris sur la frontière d'Allemagne par Nancy Strasbourg.

Une ligne qui, en traversant nos anciennes provinces de la Champagne et de la Lorraine, rattache au centre de la France l'industrieuse et patriotique Alsace, qui, pouvant se porter facilement sur Metz par un embranchement, relie Paris et Strasbourg, qui se dirige vers la tête de tous les chemins de l'Allemagne, ne pouvait être oubliée dans un classement général.

Sans doute les communications de l'Alsace avec Paris et avec le Havre ont déjà obtenu le canal de la Marne au Rhin que l'administration exécute en ce moment. Cependant, remarquez-le, ce n'est pas un intérêt de localité que vous cherchez à satisfaire en créant ce chemin de fer ; c'est un grand intérêt public, de sûreté de territoire, d'unité nationale, de communications extérieures, qui le réclame.

Mais le gouvernement n'indique pas seulement cette ligne par ses deux extrémités ; il indique un point de son tracé, Nancy.

Nous ne voyons aucun inconvénient à désigner cette ville comme faisant partie du tracé de cette ligne.

§ 4. Chemin de Paris sur la Méditerranée par Lyon, Marseille et Cette.

Ce chemin rapproche Paris de la Méditerranée par deux points importants, l'un ouvert à tous le commerce du Levant, l'autre voisin des côtes orientales de l'Espagne. Il s'avance, pour le toucher probablement un jour, vers notre grand port militaire de Toulon. Il s'étend vers nos possessions d'Afrique, et semble les rattacher de plus près à la France, en les mettant en communication plus rapide avec sa capitale.

Lyon, la seconde ville du royaume, ce grand centre de population et d'activité commerciale, notre formidable rempart sur la frontière des Alpes, est compris avec raison dans le tracé du chemin de Paris à la Méditerranée.

Nous vous rendrons compte, à l'occasion des demandes de crédit, des graves difficultés qui se sont élevées sur une autre partie de ce tracé.

§ 5. Chemin de Paris sur la frontière d'Espagne par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Bayonne.

La dernière rédaction proposée par M. le ministre des travaux publics, dans les conférences de la commission, était : de Paris à l'Océan par Orléans, Tours et Bordeaux. Nous la modifions en deux points : nous étendons le chemin classé jusqu'à la frontière d'Espagne, et nous complétons le tracé entre Tours et Bordeaux.

L'idée principale du classement a été de mettre la capitale en rapport immédiat avec toutes nos frontières ; nos chemins exécutés rapprocheront de Paris la Belgique, la Prusse, la Bavière, l'Allemagne, la Suisse, la Méditerranée et les vastes côtes de l'Océan ; on ne comprendrait pas que l'Espagne seule restât séparée, à 45 lieues d'intervalle, de nos têtes de chemins de fer.

Nous acceptons le tracé proposé par le gouvernement jusqu'à Tours.

An-delà de cette ville, la direction que nous vous proposons de déterminer conserve les communications depuis long-temps établies entre Tours et Bordeaux.

§ 6. Sur l'Océan par Tours et Nantes.

Nous indiquons un point de tracé, Tours ; M. le ministre proposait de n'indiquer que les deux points extrêmes.

Le tracé que nous proposons est celui que proposait le gouvernement en 1838 ; il a été plus complètement étudié et approuvé par le conseil-général des ponts et chaussées le 19 septembre 1840.

§ 7. Chemin de Paris sur le centre de la France.

La commission est unanime pour vous proposer le classement d'un chemin nouveau qui se dirigera vers le centre de la France par Orléans, Vierzon, Bourges, Nevers et la vallée de l'Allier. Nous devons un compte spécial des motifs qui nous ont conduits à ajouter cette ligne à celles qui étaient comprises dans le projet de loi.

Nous vous avons dit l'intérêt que nous attachons à rapprocher Paris des frontières où sont faciles les invasions de l'ennemi pendant la guerre et les relations commerciales durant la paix. Mais cette idée, trop exclusivement suivie, porte toutes nos communications vers l'extérieur et laisse isolée de la capitale une partie importante du royaume.

En effet, en suivant par la pensée la direction des chemins de fer dont le classement est proposé, on s'aperçoit que les chemins de Paris à la frontière d'Espagne à l'ouest, et de Paris à la Méditerranée à l'est, sont séparés par un intervalle immense, large à peu près de cent lieues, entre Dijon et Tours, entre Lyon et Angoulême, entre Montpellier et Bordeaux. Là cependant se trouvent des départements très-peuplés, fertiles, industriels, et qui seraient riches s'ils avaient de meilleures voies de communications.

Nous aurions voulu pouvoir couper par la moitié cet immense espace, et nous diriger d'Orléans vers Toulouse ; mais la connaissance des lieux et les renseignements nous ont fait craindre que cette ligne ne présentât les plus grandes difficultés. D'ailleurs ce n'est pas vers le centre de la France que s'étendent l'activité, l'influence de Toulouse ; la Garonne et le canal du Midi ont décidé de ses relations. C'est avec Marseille et Bordeaux que cette belle cité a besoin d'être mise en communication, et son chemin le plus utile et le plus facile pour parvenir à Paris sera probablement celui qu'elle prendra à Bordeaux.

Nous avons donc choisi une autre direction. Nous vous proposons un chemin qui traversera l'ancienne province du Berry et touchera Bourges, sa capitale ; qui, pour atteindre la vallée de l'Allier, visitera les riches mines du Nivernais ; qui, suivant et supplant la rivière peu navigable de l'Allier, ira chercher les produits des riches bassins houillers et des vallées fertiles de l'Auvergne ; qui fournira aux populations de ces départements un moyen de multiplier les relations qu'ils entretiennent déjà avec la capi-

tale. Dans l'avenir, ce chemin se prêtera à des embranchements faciles sur Châteauroux et sur Limoges ; il pourra se relier aux chemins de la Loire, établir une seconde communication entre Paris et Lyon, et former la grande ligne de Nantes à Marseille.

§ 8. Chemin de la Méditerranée sur le Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse.

Ce chemin continuera vers Mulhouse le chemin de Paris à la Méditerranée. Il fournira à Marseille et à Lyon un moyen de communiquer avec l'Alsace, la Suisse et l'Allemagne du nord ; il mettra aussi Paris en relation plus directe avec nos frontières dépourvues du Haut-Rhin et le port du Havre avec la Suisse qui prend une part si importante dans son commerce de transit.

Les seuls points du tracé qui soient ici indiqués sont Lyon et Dijon. Entre Dijon et Mulhouse, plusieurs projets ont été étudiés, l'un par la vallée du Doubs, et deux par la vallée de la Saône. Entre ces tracés, le gouvernement n'a pas cru pouvoir se prononcer. Votre commission, quoique à regret, garde la même réserve.

Telles sont, Messieurs, les lignes dont nous vous proposons le classement. Nous ne pouvons en calculer la longueur qu'approximativement, puisque tous les tracés ne sont pas encore arrêtés ; mais, en prenant la moyenne de toutes les directions qui ont été projetées, nous trouvons les résultats suivants, dans lesquels ne sont pas comprises les parties de chemins déjà exécutées ou en cours d'exécution :

Chemin de Paris sur la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes.....	290 kilom.
Chemin de Paris sur l'Angleterre par un point du littoral de la Manche.....	130
Chemin de Paris sur la frontière d'Allemagne par Strasbourg.....	480
Chemin de Paris à la Méditerranée.....	920
Chemin de Paris sur la frontière d'Espagne.....	610
Chemin de Paris sur l'Océan par Nantes.....	220
Chemin de Paris sur le centre de la France.....	205
Chemin de la Méditerranée au Rhin.....	200

Longueur totale des chemins classés..... 31,55 kilom.
(788 l. 3/4)

Au nombre des classements que nous venons de vous proposer, nous n'aurions pas oublié la ligne de Paris au Havre, si M. le ministre des travaux publics ne nous avait écrit, à la date du 9 avril, qu'il négociait un traité pour la prolongation du chemin de Rouen jusqu'au Havre ; que la négociation touchait à son terme, et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu à s'occuper de cette prolongation dans le projet de loi.

§ 9. Mode d'exécution.

Le principe ancien et invariable de notre administration française qui fait des routes une propriété publique, et qui charge l'Etat de les construire et de les réparer, n'a pas été toujours appliqué aux chemins de fer non plus qu'aux canaux. Quelques uns ont été concédés à des compagnies à titre de propriété perpétuelle ; les autres ne doivent faire retour à l'Etat qu'après une longue possession ; les uns et les autres ont été construits et sont entretenus par les concessionnaires. Il en est ainsi même lorsque l'Etat a prêté son concours financier aux compagnies, soit par un prêt, soit par une garantie d'intérêt. L'Etat donne l'autorisation d'entreprendre le chemin, délègue au concessionnaire le droit qui lui appartient d'exploiter, pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement de la voie, fixe le maximum des tarifs à percevoir, impose les règles de construction et d'exploitation qui sont des garanties pour l'intérêt public, veille à l'observation de ces règles ; mais il ne va pas plus loin, il ne met pas la main à l'œuvre. Il n'y a eu d'exception, jusqu'à ce jour, que pour les deux fragments de ligne de Lille et de Valenciennes et pour le chemin de Nîmes à Montpellier, dont la construction a été entièrement confiée au gouvernement. Un vaste plan de travaux, fondé sur le même ordre d'idées, avait été proposé en 1838, mais n'a pas été adopté par la chambre.

Persisterons-nous dans la même voie ? L'œuvre des chemins de fer court le risque de ne s'exécuter que très-lentement parmi nous. Nos fortunes sont modérées ; notre commerce extérieur, restreint et languissant, ne nous présente pas les admirables ressources que le commerce extérieur de la Grande-Bretagne a fournies à ses améliorations intérieures. Les capitaux épargnés recherchent avant tout les placements assurés, la propriété territoriale ou la dette publique. Le peu de succès des chemins de fer entrepris avec le plus d'éclat a effrayé les plus hardis. Quand on a vu les deux chemins de Versailles coûter trois ou quatre fois le montant de leur évaluation primitive, les fortunes les plus considérables de l'époque entreprendre le chemin de Rouen (rive droite de la Seine), et puis supplier les pouvoirs législatifs de résilier la concession qu'ils avaient obtenue, il n'est pas surprenant que les capitaux aient abandonné ces entreprises. Peut-être y reviendront-ils ; peut-être y reprendront-ils confiance ; peut-être seront-ils un jour encouragés par les succès croissants du chemin de Saint-Germain, par la prompte et habile exécution du chemin d'Alais à Beaucaire, par l'exemple des deux compagnies qui, avec l'appui du gouvernement, vont, en si peu de temps, mettre Orléans et Rouen en communication avec Paris. Pour le moment, ces capitaux ne paraissent pas, ne se réunissent pas. M. le ministre des travaux publics nous a appris qu'une compagnie était entrée en négociation avec lui pour le chemin de Rouen au Havre ; que quelques riches capitalistes annonçaient l'intention de demander le chemin de Versailles à Chartres ; voilà tout. Les conditions qui sont proposées au gouvernement prouvent même à quel point les capitaux privés sont timides, et nous laissent entrevoir le temps qui serait nécessaire pour terminer par ce moyen notre ensemble de chemins de fer.

D'autre part, les ressources financières de l'Etat ne sont pas sans limites, nous serons bientôt obligés de vous le dire. Ce que nous vous proposons d'entreprendre nous paraît très-hardi ; aller plus loin nous semblerait une inexcusable témérité.

Cependant il faut aborder ce grand travail qui importe à la dignité et à la prospérité du pays. On est ainsi conduit à réunir et à combiner l'action de l'Etat et de l'industrie privée.

Dans le cours de l'année 1839, une commission, choisie par le ministre des travaux publics parmi les membres des deux chambres, les ingénieurs les plus distingués et quelques personnes qui s'étaient occupées avec zèle et avec succès de la question des chemins de fer, fut interrogée sur le point de savoir si l'on ne pourrait pas adopter un système mixte dans lequel l'Etat ne ferait que ce que l'on peut appeler le sol du chemin de fer, c'est-à-dire les terrassements et les ouvrages d'art, et laisserait à des compagnies le soin de fournir et de poser les rails, et d'acheter le matériel d'exploitation.

Après une discussion approfondie, la commission donna son avis en ces termes :

« Si l'exécution d'une ligne était confiée à l'Etat, il paraît à la commission que cette exécution pourrait, dans beaucoup de cas, se renfermer dans la confection de la chaussée du chemin, c'est-à-dire dans les détails d'exploitation, dans les travaux de déblais et de remblais, dans les ouvrages d'art, etc., en un mot, dans tout ce qui constitue la route proprement dite, perfectionnée ;

« Que, par ce moyen, l'Etat dégage l'industrie privée de tout ce que l'établissement des chemins de fer offre d'éventuel et d'inconnu, et de tout ce qui, par suite, peut nuire à la confiance et en éloigner les capitaux ;

« Que, quant à l'achat et à la pose des rails, ils n'offrent pas les mêmes éventualités ; que, d'ailleurs, cette opération se complique de transactions dont le caractère, essentiellement commercial, semble surtout appartenir à la spéculation privée ;

« Qu'enfin l'achat et la pose des rails sont une dépendance de l'exploitation qu'il convient, autant que possible, de laisser à des compagnies ;

« Que, dans ce système, le partage est convenablement fait entre les actes qui rentrent dans les attributions de l'autorité publique et ceux qui paraissent devoir appartenir à l'industrie privée.

« En conséquence, la commission est d'avis que, sur les lignes dont l'exécution sera réservée à l'Etat, le gouvernement pourra recourir au système dans lequel le sol du chemin serait exécuté aux frais du trésor public et par les agents de l'administration, et dans lequel l'achat et la pose des rails, et l'achat du matériel, seraient confiés à une compagnie qui, en même temps, serait chargée de l'exploitation. »

Tel est le système qu'a adopté le projet. Nous ne nous dissimulons pas que dans la pratique il pourra présenter quelques embarras ; cependant

votre commission pense qu'il est en ce moment le plus raisonnable que l'on puisse adopter.

La dépense qu'entraîne la création du chemin et de son matériel d'exploitation est partagée à peu près également entre l'Etat et l'industrie privée. L'Etat demeure propriétaire du chemin ; la compagnie n'est qu'exploitante, et en vertu d'un bail, comme nous le verrons dans l'examen détaillé des articles. A la fin du bail, elle sera remboursée en partie des avances qu'elle aura faites en le prenant ; elle sera indemnisée du surplus par les bénéfices de son exploitation. L'Etat est dédommagé par tous les avantages que lui procure le chemin, par l'activité et l'aisance qu'il répand sur son passage, et peut-être, enfin, par les subventions que lui donneront un jour les compagnies exploitantes, et qui lui permettront d'éteindre la dette qu'il va contracter pour la création du chemin.

Ainsi, le projet tend à atténuer les charges de l'Etat, en faisant supporter à l'industrie privée à peu près les cinq douzièmes des frais nécessaires pour construire le chemin et le mettre en exploitation. Mais il ne s'arrête pas là : il propose une autre atténuation, en faisant concourir les départements que le chemin traverse et les communes qu'il intéresse, pour les deux tiers, aux indemnités dues pour expropriations de terrains.

Cette seconde disposition a été plus controversée que la première. On l'a critiquée comme contraire à notre système général des travaux publics extraordinaires. Nos routes royales s'achèvent, a-t-on dit, sans que les départements traversés ni les communes intéressées concourent à la dépense. Il y a même cela de remarquable que, suivant l'article 6 du décret de 1811, les frais de construction et d'entretien des routes impériales de 3^e classe devaient être supportés concurremment par le trésor et par les départements qu'elles traversaient, et que depuis quelques années les départements ont été dispensés de cette obligation. L'Etat vient d'entreprendre de grands canaux, il supporte seul les frais de construction ; il en est de même des trois chemins de fer qu'il exécute. Pourquoi cette anomalie dans des travaux de même nature ? Cette charge se résoudra pour les départements en centimes extraordinaires ajoutés aux contributions directes, pour les communes en centimes additionnels ou en accroissement des droits d'octroi. Serait-il sage d'augmenter ou les impôts directs ou les droits d'octroi ? N'ont-ils pas atteint la dernière limite où ils puissent parvenir ? Cette charge, d'ailleurs, serait-elle justement répartie ? Les communes intéressées seront désignées arbitrairement par le conseil-général ; les départements seront désignés plus arbitrairement encore par la loi. Pourquoi les départements traversés ? Le département contigu est quelquefois plus intéressé à la création du chemin qui ouvre un débouché plus facile aux produits de son sol ou de ses manufactures.

Enfin, on a soutenu que tout au moins les départements devaient seuls concourir à la dépense ; que si, dans quelques parties de la France, les communes avaient des revenus, il en était beaucoup d'autres où elles n'avaient rien et où elles ne pourraient à leurs dépenses communales ordinaires que par des centimes additionnels.

A ces objections, la majorité de votre commission a répondu que le seul principe général contenu dans nos lois, relativement aux concours des localités dans la dépense des travaux publics, se trouvait écrit dans les articles 28 et 29 de la loi du 16 septembre 1807 ; que, selon ces articles, ce concours serait obligatoire ; qu'à la vérité l'Etat ne s'en était pas toujours prévalu, mais que rien ne lui interdisait d'y recourir lorsqu'il pouvait y trouver un secours nécessaire ; qu'en ce moment même on l'utilisait pour les travaux exécutés dans plusieurs de nos ports ; que l'emploi de cette ressource était plus que jamais justifié par la grandeur et l'urgence de l'entreprise à laquelle on la consacrait. D'ailleurs, l'établissement d'un chemin de fer est un avantage incontestable pour les lieux qu'il traverse ; on a pu l'induire de ce que nous avons déjà dit des bénéfices produits par les stations intermédiaires.

L'épreuve en a été faite en Angleterre : il a été constaté par l'enquête préliminaire du chemin de Londres à Birmingham que la valeur des propriétés voisines du chemin de Liverpool à Manchester avait augmenté depuis la création du chemin ; que le revenu avait doublé par les facilités qu'il avait ouvertes à la vente de leurs produits. On y a constaté encore que, le chemin de Stockton à Darlington ayant été entrepris sur une seule voie, on n'acheta d'abord que le terrain strictement nécessaire. On sentit bientôt la nécessité de faire une seconde voie ; les mêmes propriétaires vendirent une bande de terre le long du chemin, mais elle coûta plus de 50 p. 0/0 au-dessus du prix que l'on avait primitivement payé. Ajoutons que, dans les avis publiés en Angleterre pour la vente des propriétés, on les recommandait habituellement aux acheteurs par le voisinage du rail-way. Les lieux traversés ont un autre avantage : pour prix des terrains qu'il achète et des travaux qu'il fait exécuter, l'Etat y verse des sommes considérables qui y répandent l'aisance, qui cherchent immédiatement à se placer, soit dans des acquisitions nouvelles, soit dans des spéculations lucratives, qui font augmenter la valeur vénale des propriétés et de leurs revenus, qui rendront facile le paiement des centimes extraordinaires ou additionnels que les départements et les communes auront à supporter. On sait, au reste, que les départements et les communes ont promptement déviné l'avantage qu'ils retireraient de l'établissement des chemins de fer, et qu'ils ont offert leur concours dans des proportions beaucoup plus larges que celles du projet de loi.

Quant à la répartition de la dépense, il ne paraît pas qu'elle soit arbitraire et injuste. Sans doute les départements ne traversés profiteront de la création du chemin, félicitons-nous-en ; mais il serait à peu près impossible au pouvoir législatif de désigner ceux qui y sont intéressés et la part d'intérêt qu'ils y ont pour fixer leur part contributive dans la dépense. Quant aux communes, le conseil-général fera facilement cette désignation, ainsi qu'il l'a déjà fait pour les chemins vicinaux de grande communication. Ils seront souverains sans doute. La commission ne se dissimule pas l'importance de l'attribution que la loi va leur conférer ; mais elle se confie au bon sens et à l'esprit de justice dont ils ont fait preuve depuis huit ans. Elle ne peut pas croire qu'ils fassent tomber la dépense sur des communes qui n'auraient aucune ressource ; le projet leur indique qu'ils devront prendre en considération l'intérêt et la situation financière de chacune d'elles.

Nous avons entendu M. le ministre de l'intérieur. Tuteur naturel des départements et des communes, il ne demanderait pas mieux que de voir leurs charges allégées ; cependant il ne croit pas exorbitantes celles que la loi leur impose, surtout si l'on accorde aux départements et aux communes du temps, et si on les oblige à ménager leurs ressources. C'est pour ce motif qu'il a donné, sans réserve, son adhésion au projet de loi.

Cette déclaration a confirmé la majorité de votre commission dans la disposition où elle était d'accepter le concours des départements et des communes dans les limites et aux conditions du projet de loi.

Les deux principes que la commission vient d'adopter après le gouvernement, pour le mode d'exécution des chemins de fer, sont contenus dans les articles 2, 3, 4, 5 et 6 du projet. Ces articles donnent lieu à plusieurs observations de détail qui sont dignes de l'attention de la chambre.

L'article 2 contient le principe du triple concours de l'Etat, des départements et communes, et de l'industrie privée. Nous n'y avons ajouté qu'un mot pour lever l'équivoque que présentait la rédaction primitive relative aux départements appelés à concourir.

Toutefois à l'occasion de cet article s'est élevée une question très-grave et qui a donné lieu à de longs débats dans le sein de votre commission.

(La suite à un prochain numéro.)

Le Gérant responsable, B. MURAT.

Au rédacteur.

Monsieur,
J'avais promis de la manière la plus formelle que, si j'obtenais l'entière guérison de la maladie dont j'étais affecté, je donnerais toute la publicité possible à une semblable cure qui n'avait pu encore être opérée par nos plus savants docteurs. J'affirme donc avoir été radicalement guéri par les moyens indiqués dans une seule séance du sujet magnétique de M. Girou, docteur-médecin à Villeurbanne, maison du pensionnat Roland. Ce magnétiseur endort son sujet (Suisse sachant à peine lire) en quelques minutes ; elle vous donne alors le diagnostic de votre maladie, en explique toutes les causes, en désigne le siège et indique les moyens curatifs que je crois infaillibles, car le magnétisme est le plus puissant auxiliaire de la médecine.

D... , rentier.

(5545) **VENTE APRÈS FAILLITE**
d'une quantité considérable de porcelaines en tous genres.
 PROVENANT DE LA FAILLITE DES SIEURS DECAEN FRÈRES ET C^e ET DECAEN ET C^e,
 Manufacturiers à Arboras et à Grigny.

Le public est prévenu que les magasins d'Arboras et de Grigny sont ouverts tous les lundis, mardis et mercredis de chaque semaine, depuis neuf heures du matin jusqu'à cinq heures du soir.
 Il existe un dépôt à Lyon, rue de Castries, n. 8, qui est ouvert tous les jours non fériés, depuis neuf heures du matin jusqu'à cinq heures du soir, où l'on trouve, indépendamment de tous les objets courants, un très-grand nombre d'objets d'art à des prix très-modérés.

ÉTUDE DE M^e MORAND, NOTAIRE A LYON, PLACE DES CORDELIERS ET RUE DE LA GERBE, 14.

A vendre.

MAISON DE CAMPAGNE

SITUÉE A MILLERY,

ayant un beau corps de bâtiment pour habitation bourgeoise et très-propre à l'établissement d'une grande industrie.

avec jardin et fonds en vigne et terre garnis de beaucoup d'arbres fruitiers.

Prix : 22,000 francs.

S'adresser, pour de plus amples renseignements, audit M^e Morand. (3088)

ÉTUDE DE M^e JOGAND, NOTAIRE A LYON, PLACE DES CARMES, 5.

VENTE VOLONTAIRE,

AUX ENCHÈRES,

sur la mise à prix de 48,000 francs

D'UN JOLI DOMAINE

VIGNOBLE,

Situé à Chêrche, près Mâcon.

Le mardi vingt-six avril 1842, à onze heures du matin, il sera procédé, en l'étude et par le ministère de M^e Jogand, à la vente volontaire aux enchères d'un joli domaine, situé en la commune de Chêrche, à cinq minutes du village, traversé par la grande route de Paris à Lyon, à cinq kilomètres de Mâcon, et à pareille distance du port Saint-Romain, où abordent les bateaux à vapeur.

Ce domaine, d'une contenance totale de 7 hectares 58 ares, peut donner un revenu annuel de 2,600 à 3,000 fr.

S'adresser audit M^e Jogand, chargé de traiter de gré à gré avant l'adjudication. (4803)

ÉTUDE DE M^e LAFOREST, NOTAIRE A LYON, RUE DES MARRONNIERS, 1.

A VENDRE,

UNE

MAISON DE CAMPAGNE

avec un beau jardin,

Située aux Massues, lieu des Aqueducs,

DÉPENDANT DE LA SUCCESSION DE M. JACQUAND.

La maison est parfaitement agencée, et le jardin, d'une étendue de quarante ares environ, est parfaitement planté et arrosé au moyen d'une pompe mécanique.

S'adresser, sur les lieux, à M. Charpenay, et à Lyon, à M^e Laforest, notaire, chargé de traiter. (4933)

MÊME ÉTUDE.

A placer en rentes viagères à 10 p. 0/0.

2,000 fr. sur une tête de soixante ans;

4,000 fr. sur une tête de cinquante-cinq ans;

7,000 fr. sur deux têtes. l'une de soixante-trois et l'autre de soixante-cinq ans.

S'adresser audit M^e Laforest, chargé du placement de divers capitaux à dettes à jour. (4932)

MÊME ÉTUDE.

A vendre.

TRÈS-BELLES

PROPRIÉTÉS

Dans les arrondissements de Mâcon, Chalon et Roanne.

S'adresser audit M^e Laforest, notaire. (4934)

(585) A céder.

UN OFFICE DE NOTAIRE.

S'adresser à M^e Chassagnieux, notaire à Chavanay (Loire.)

A vendre.

MACHINES propres à la fabrication des pointes de Paris, mues par eau.

S'adresser place du Marché, 4, à Vaise. (580)

A vendre pour cause de départ.

UN MAGASIN DE QUINCAILLERIE, MERCERIE ET BONNETERIE, situé à la Côte-Saint-André (Isère).—Vente ne gros et en détail.

S'adresser, pour les renseignements, à MM. Clerc frères, négociants à Bourgoin. (575)

(602) A vendre.

UNE MACHINE A VAPEUR de la force de cinq chevaux avec sa chaudière.

S'adresser rue de la Vieille, n. 1, à Lyon. (580)

(600) A vendre.

UN SUPERBE CHEVAL DANOIS pour tilbury, bien dressé, de l'âge de six ans.

S'adresser chez M. Valentin, rue Malesherbes, aux Brotteaux. (580)

ÉTUDE DE M^e LAVAL, NOTAIRE A LYON, RUE SAINT-PIERRE, n. 10.

Salle des criées des notaires de Lyon, sise quai et maison Saint-Antoine, n. 31, au 2^eme.

CHATEAU ET DU PARC DE SAINT-PIERRE (ISÈRE).

PAR LE MINISTÈRE DE M^e LAVAL, NOTAIRE A LYON, ASSISTÉ DE L'UN DE SES COLÈGUES.



Cette vente aura lieu le vingt-six avril 1852, à midi, au pardessus la mise à prix de cent mille francs, et sera définitive.

Le chateau de Saint-Pierre, renommé par la richesse et l'élégance de son architecture, est très-bien agencé intérieurement et renferme un mobilier considérable.

Le parc, de la contenance de 4 hectares 82 ares environ, entoure le chateau et réunit l'utile à l'agréable.

Les bâtiments du grangeage ainsi que les écuries et remises sont à distance convenable du chateau.

Les personnes qui désireront visiter la propriété pourront s'y présenter le jeudi de chaque semaine, et, dans le cas où ce jour-là le temps serait pluvieux, le dimanche suivant, de dix heures à quatre heures. On pourra la visiter à toute heure pendant les trois jours qui précéderont celui de l'adjudication.

S'adresser, pour prendre connaissance des titres de propriété, audit M^e Laval, notaire à Lyon, rue Saint-Pierre, n. 10, chargé de traiter à l'amiable s'il est fait des offres suffisantes avant le jour de l'adjudication. (4888)

A vendre de suite pour cause de départ, ET A BON MARCHÉ.

UNE JOLIE CALÈCHE DE VILLE ET DE VOYAGE, en très-bon état, avec deux sièges, vasistas à pompe et tablier à tabatière.

S'adresser hôtel des Ambassadeurs, place Bellecour, 14. (6237)

Vente de Coke.

A dater de ce jour, l'usine à gaz de Perrache livrera son coke aux prix suivants :

Pris à l'usine, à 2 fr. » c. les cent kilog.

Rendu devant le domicile . . . 2 fr. 25 c.

Rendu dans les appartements 2 fr. 40 c.

Pour les parties très-considérables, on pourra traiter de gré à gré. (6815)

MAISON DE SANTÉ

Située sur les Tapis, à la Croix-Rousse, clos d'Antoine,

DIRIGÉE PAR LE DOCTEUR THOMASSIN.

BAINS ORDINAIRES, BAINS DE VAPEUR. (523)

AVIS

A MM. les Propriétaires et Entrepreneurs.

Le sieur PESTRE, rampiste, fait toutes sortes de mains-courantes en bois à un franc et au-dessus ; il pose les sonnettes par un nouveau procédé et les garantit, soit à la ville, soit à la campagne. Ses prix sont modérés. S'adresser rue Larente, 5. (581)

L'ECONOMIE, ASSURANCE MUTUELLE SUR LA VIE,

AUTORISÉE PAR ORDONNANCE ROYALE

DU 29 JUILLET 1841.

Suivant un traité passé entre L'ECONOMIE et la BANQUE DE PRÉVOYANCE LYONNAISE, cette dernière Compagnie a été instituée à l'effet de recueillir, dans tous les départements où elle est établie depuis 1840, des contrats d'Assurances mutuelles sur la Vie, rédigés exclusivement au nom de L'ECONOMIE, et régis par l'ordonnance précitée.

Administration de la BANQUE DE PRÉVOYANCE LYONNAISE : à Lyon, quai de Retz, 43.
 Direction générale de L'ECONOMIE : à Paris, rue Laffitte, 18. (6769)

Pharmacies de MM. VERNET, place des Terreaux ; CLARAZ, rue Neuve, et PHARMACIE DES CÉLESTINS, à Lyon.

PATE PECTORALE ET SIROP

DE

NAFÉ D'ARABIE

SIROP de NAFÉ 2 fr

Contre les rhumes, catarrhes, enrhumements, coqueluches et affections de poitrine.

RACAHOUT DES ARABES,

Aliment des convalescents, des dames, des enfants et des personnes faibles. (7904—5936)

J. ODIN ET COMP^e,

Rue Saint-Côme, n. 7, au 1^{er}.

Confection de hautes Nouveautés de Paris pour dames, telles que burnous, mantelets, mantilles, camails, écharpes, pelerines, sacs, tabliers, tours de cou, etc.

La fraîcheur et la belle qualité de ces marchandises, ainsi que la modicité du prix, ne laissent rien à désirer. (5531)

AVIS AUX DAMES.

GUDIN-TASSEAU.

Rue Saint-Dominique, 11, à Lyon.

Tient tous les genres de chaussures pour dames et enfants. Le prix de chaque ouvrage est toujours le même que par le passé.—Deuxième et nouveau magasin à l'entresol.

PRIX FIXES ET AU COMPTANT.

Tous les genres de bottines sans exception.

Bottines soie laquées 12 fr. 50 c.

Bottines satins turc et français. 10 50

Bottines lasting 8 50

Bottines-guêtres soie 10 50

Bottines couill et autres 8 50

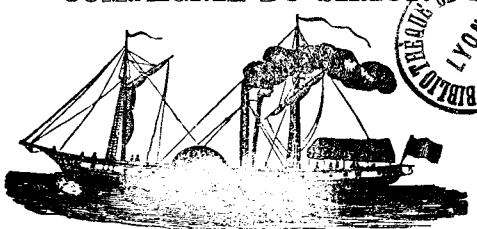
Bottines et autres. 7 50

Les prix des bottines d'enfants varient selon les grandeurs.

Nota.—Pour que chaque dame puisse jouir de la première fraîcheur de l'ouvrage, une fois livré, il ne sera pas reçu pour être changé.

Troisième magasin, vente en gros : ouvrage supérieur à tout ce qui s'est expédié jusqu'à ce jour. (601)

COMPAGNIE DU SIRIUS



LE SIRIUS

Partira tous les jours à 4 heures du matin.

IL SE REND A AVIGNON en dix heures de marche.

PRIX DES PLACES :

Beaucaire, } Premières. Secondes.

Avignon et Valence. } 4 fr. 2 fr.

LE DÉPART A LIEU DU QUAI DE LA CHARITÉ.

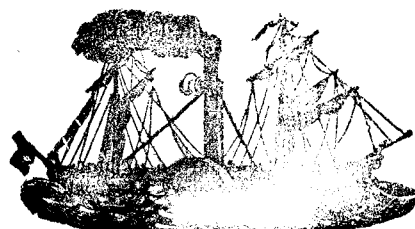
Les bureaux sont quai Monsieur, 119. (6732)

Maladies de Poitrine.

On recommande l'emploi du Sirop pectoral de Mon-de-Veau aux personnes atteintes de grippe, rhumes, catarrhes, coqueluche, asthmes, et dans toutes les irritations de poitrine.

D'un goût agréable et d'un usage très-facile, ce Sirop calme promptement la toux, facilite l'expectoration et la respiration, détruit l'irritation.

Se vend par flacons et demi-flacons, avec un prospectus, à la pharmacie de Macors, rue Saint-Jean, n. 50, à Lyon. (7545)



Service spécial des BATEAUX A VAPEUR

ENTRE **LYON ET VALENCE,**

TOUCHANT A TOUS LES PORTS INTERMÉDIAIRES.

Les départs auront lieu tous les jours impairs,

De LYON, à 11 heures du matin ;

De VALENCE, à 3 heures du matin.

S'adresser : A Lyon, à la Compagnie Générale, quai de la

Charité ;

A Vienne, chez MM. Peiron frères, agents de la Compagnie ;

A Tournon, chez M. Pellissier, agent de la Compagnie ;

A Valence, chez MM. Puissant et Rulat, agents de la Compagnie. (6683)

AVIS.

Le seul dépôt de la Quintessence antipsorique de Mettemberg et du Médico pratique et cosmétique pour le département du Rhône est toujours, à Lyon, chez M. Macors, pharmacien, rue Saint-Jean, n. 50. (7547)

MALADIES SECRÈTES.

L'INJECTION de THÉZET, pharmacien à Avignon, tant vantée et à si juste titre par tous les médecins, guérit en cinq ou six jours, souvent plus tôt, rarement plus tard, les écoulements récents et anciens, flueurs blanches, etc.

Dépôts : à Lyon, chez MM. BRUNY fils aîné et CHANEL, rue Lanterne, 15, et à la Pharmacie des Célestins. (7671)

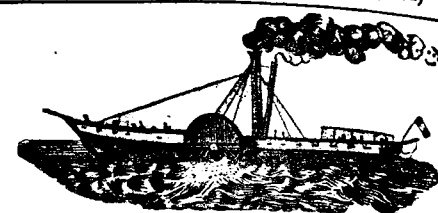
DÉPURATIF DU SANG.

Le Sirop concentré de Salsepareille, de QUET, pharmacien à Lyon, approuvé par l'Académie royale de Médecine, est reconnu supérieur à tous les autres remèdes pour la guérison des maladies secrètes, des dartres, gales anciennes, rougeurs, démangeaisons, taches et boutons à la peau, de la goutte et des rhumatismes. (7421)

S'adresser à la pharmacie Quet, rue de l'Arbre-Sec, 51.

Rhumes.—Enrouements.

Pour guérir promptement les maladies de poitrine, telles que rhume, toux, catarrhe, asthme, coqueluche, enrhumement, il n'y a rien de plus efficace et de meilleur que la PATE de GEORGE, pharmacien à Epinal (Vosges). Elle se vend et de 1 f. 20 c., dans toutes les meilleures pharmacies de Lyon, et principalement chez MM. Macors, rue Saint-Jean, n. 50; Vernet, place des Terreaux, 15; Lardet, rue Saint-Jean, Préfecture; à Saint Etienne, Couturier, rue Saint-Louis; à Chalon-sur-Saône, Pourcher, confiseur, Grande-Rue, 56. (7462)



LE CROCODILE, LE MARSOIN, LE MISTRAL, LE SIROCCO, beaux bateaux à vapeur en fer.

d'une marche bien supérieure à tous les autres bateaux du Rhône sans exception.

Partent tous les jours du port d'Alain, sur la Saône, A 4 HEURES DU MATIN.

VALENCE, } Premières. Secondes.

AVIGNON et BEAUCAIRE. } 4 f. 2 f.

S'adresser aux propriétaires, MM. BONNARDEL frères et FOUR, quai de l'Arsenal et rue Sala, 2, ou au capitaine à bord du bateau. (6561)

SURDITÉ--MIGRAINE.

Brochure in-8°, 4^e édition, par le docteur M. MÈNE, entièrement refondue, contenant : 1^o ses remarques et ses découvertes sur les causes qui ont empêché jusqu'à présent la médecine de ne guérir que rarement ces affections ; 2^o le traitement simple avec lequel elle on peut guérir soi-même les surdités accidentelles et les migraines récentes ou invétérées, fondé sur une infinité de succès bien prouvés obtenus dans les cas jugés incurables, etc.

Prix de cet ouvrage : 2 fr. 50 c. (6490)

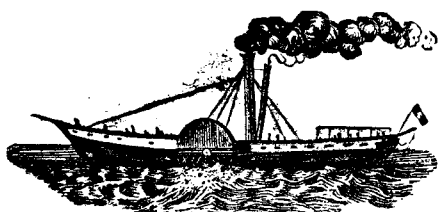
Chez M. Aguetant, place de la Préfecture.

15 francs, médicaments compris.

GUÉRISON RADICALE des maladies secrètes et de toutes celles qui émanent de la corruption des humeurs ou d'un vice dans le sang, par un TRAITEMENT VÉGÉTAL, sans copahu ni mercure, approuvé par MM. les anciens chirurgiens-majors de l'Hôtel-Dieu et de la Charité de Lyon.

CONSULTATIONS GRATUITES tous les jours, de dix à quatre heures ; les dimanches et fêtes, jusqu'à midi.

Rue des Célestins, 8, au 1^{er}, allée du marchand de musique. (7216)



LE CYGNE,

SUPERBE BATEAU A VAPEUR NEUF,

PART DE

LYON POUR CHALON

TOUS LES JOURS IMPAIRS,

Du 22 au 30 avril, à 6 heures

du matin.

Les passagers trouveront, à bord de ce beau bateau d'une marche supérieure, des aménagements riches, élégants, vastes et commodes. La propreté et la bonne tenue le recommandent à la préférence de MM. les voyageurs qui veulent être bien et aller vite. (6684)

MALADIES SECRÈTES

A l'aide d'une nouvelle méthode, prompt, sûre et facile, le docteur THIVAUD (de Montpellier), breveté du roi, guérit sans rechute, d'un à cinq jours, les écoulements blennorrhagiques et flueurs blanches, si anciens et si rebelles qu'ils soient.

Dépôt, à Lyon, chez M. BERTRAND, pharmacien, place Bellecour, n. 12, près la place Lévis. (7180)

Pharmacie des Célestins.

LE SIROP PECTORAL DE LAMOUROUX,

EMPLOYÉ EN MÉDECINE

Pour la coqueluche, les toux opiniâtres, les catarrhes, les affections pulmonaires, la phthisie, et en général les maladies de poitrine dépendant d'irritation ou même d'inflammation vives. (7669)

Régénérateur du Sang.

Prix : 5 francs, avec une instruction.

ROB

DÉPURATIF VÉGÉTAL,

Approuvé par l'Académie royale de Médecine pour guérir les écrouelles ou vices du sang, dartres, boutons, rougeurs à la peau, démangeaisons, goutte, rhumatismes, et les affections syphilitiques.—Dépôt à Lyon : pharmacie Laroque, rue Saint-Polycarpe, 10. (8192)

Dépôts : à Lyon, chez MM. BRUNY fils aîné et CHANEL, rue Lanterne, 15, et à la Pharmacie des Célestins. (7671)

Grains de Santé du D^r Frank.

C'est le meilleur des purgatifs qu'on appelle ordinairement de précaution. Ils rétablissent l'appétit, favorisent les digestions, restituent le coloris et l'embonpoint, et sont souverains contre la bile, la constipation, les glaires et la migraine. Ils purgent doucement, sans dégoût ; leurs effets sont les plus salutaires et les moins fatigants. La saison actuelle est la plus opportune. —Dépôts aux pharmacies : à Lyon, place des Terreaux, 13 ; Turin, à Tarare ; Couturier, à Saint-Etienne ; Ayot, à Villefranche ; Morel, à Mâcon ; Trouillet, à Vienne ; Delaage, à Voiron ; Plana, à Grenoble. (7629)