N° 2305. Samedi 30 Avril 1842.

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.

BIBLIOTHÈQUE DE LA VILLE LYON 1893

LE CENSEUR,

JOURNAL DE LYON.

ON S'ABONNE:
A LYON, au Bureau du Journal, *quai Saint-Antoine*, 27, et *grande rue Mercière*, 32, *au 2e*.
A PARIS, chez MM. AUGUSTE DE VIGNY et Ce, directeurs 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, 29 avril 1842.

Le cabinet n'a pas été ébranlé par la mort de M. Humann; il y a eu un moment d'hésitation, il n'y a pas eu de crise. M. Hippolyte Passy, auquel on faisait, dit-on, une politesse plutôt qu'une offre sincère, n'a pas cru devoir accepter le porte feuille des finances; mais, ainsi qu'on semble l'avoir prévu, M. Lacave-Laplagne n'a pas fait de difficulté de se charger de la survivance. Nous saurons bientôt quels motifs ont amené M. Passy à refuser un ministère qu'il a déjà occupé comme membre du cabinet du 12 mai, lequel se retrouve aujourd'hui presque tout entier aux affaires. Ce n'est pas qu'un refus nous étonne, loin de là; si quelque chose nous surprend, c'est la promptitude et surtout la facilité avec laquelle le ministre des finances a été remplacé dans ce moment où la situation présente sous le rapport financier une gravité qu'on ne saurait nier. En effet, si l'on veut y réfléchir quelque peu, on reconnaîtra bientôt quels embarras attendent le successeur de M. Humann, quelles nombreuses difficultés il devra surmonter, eût-il sur tous les objets qui dépendent de son ministère des opinions bien formées, bien arrêtées. Cet avantage même qu'on retire de la fixité de ses principes, de ses vues, manquera à M. Lacave-Laplagne dans la situation anormale dans laquelle se trouvent les finances.

Des plaintes commencent à s'élever à Paris et dans les départements sur l'augmentation des impôts qui est le résultat de la manière dont a été fait le recensement; attendez un peu, et le concert sera unanime, et les recouvrements deviendront de plus en plus difficiles. Les recettes ne peuvent équilibrer les dépenses, le déficit va croissant d'année en année; il faut demander à l'emprunt les ressources nécessaires pour faire face aux besoins, et par conséquent augmenter encore la dette publique déjà si lourde; il le faudra d'autant plus que les plans qu'un ministre peut adopter pour rétablir l'équilibre dans les finances ne doivent souvent leur réussite qu'à la ténacité qu'il met à en poursuivre l'exécution, et que, sa volonté manquant, tout s'écroule.

Les fortifications de Paris, cette déplorable dilapidation des deniers publics, sont là, grevant le budget, soulevant chaque jour de nouvelles difficultés qui se résolvent en dépenses imprévues. Les travaux publics sont déshérités de toutes les sommes employées à élever les forts, et l'un des grands moyens de travail et de civilisation est négligé. Les chemins de fer, si vivement sollicités sur tous les points, si attendus par tous les intérêts, resteraient sans être entrepris, faute de fonds, quand même le gouvernement aurait réellement l'intention de les exécuter; comme il n'avouera pas son mauvais vouloir, c'est derrière le manque de ressources qu'il se retranchera, et c'est par conséquent au ministre des finances que les intérêts lésés demanderont de mettre fin à cette situation en créant les voies et moyens.

La position du ministre, à son entrée aux affaires, n'est donc rien moins que brillante; M. Lacave-Laplagne, quelle que soit la complaisance avec laquelle il a accepté un héritage pesant, remplira le fauteuil ministériel, mais ne terminera pas, nous le croyons, les embarras financiers du moment.

On s'adresse naturellement deux questions en voyant M. Lacave-Laplagne remplacer M. Humann. La première : M. Lacave, a-t-il les opinions politiques de M. Humann? La seconde : a-t-il les mêmes vues financières? M. Lacave-Laplagne a fait partie du cabinet du 15 avril renversé par les élections; mais on l'y regardait comme un homme assez insignifiant en politique. Faible et ambitieux, il se prêtera à tout ce que M. Guizot exigera de lui. Sous le rapport financier, s'il est permis de juger l'avenir par le passé, si le nouveau ministre persiste à la tête des affaires dans les opinions qu'il a manifestées dans l'intervalle de sa retraite et de sa rentrée au pouvoir, on doit croire que les plans financiers de M. Humann ne seront pas adoptés par son successeur d'une manière complète. A propos du recensement, on ne sait pas bien positivement ce qu'il veut; on a prétendu qu'il était opposé à l'opération. Dans la discussion qui a eu lieu dernièrement à la chambre sur l'amendement de M. de Malleville, celui-ci s'appuyait d'une opinion émise par M. Lacave-Laplagne et recueillie par le *Journal des Débats*, opinion qui, développée dans un bureau de la chambre, aurait été favorable à l'amendement. M. Lacave-Laplagne a pris la parole, non pour exprimer sa pensée, mais pour la voiler. En effet, il serait fort difficile de savoir au juste ce qu'il pense, car il a eu soin d'envisager la question sous une de ses faces tout-à-fait secondaires, en sorte qu'il n'a rien dit sur le recensement en lui-même, et qu'après avoir expliqué les paroles sur lesquelles on s'appuyait, il s'est abstenu de conclure.

M. Humann avait été favorable à la conversion des rentes, puis il abandonna ce projet, probablement par suite des embarras financiers du pays autant que pour céder à de hautes influences. M. Lacave-Laplagne reprendra-t-il ce projet? On l'ignore encore. Nommé rapporteur sur la proposition présentée à cet égard par M. Gouin, il n'osa pas se prononcer d'une manière nette et précise. Tout en admettant la mesure en principe, il ne voulut pas émettre sa pensée sur la question d'opportunité. On ne sait donc jamais s'il dit oui ou non.

On peut avec quelque raison s'étonner que dans un pays où l'on prétend faire prédominer les intérêts matériels, où l'on entend les mettre au-dessus des intérêts politiques et sociaux, on ne choisisse pas au moins, pour les représenter, des hommes de capacité et d'énergie. Cette préférence qui leur serait accordée n'en serait pas moins une faute grave, une grande erreur, si elle n'était pas un déplorable calcul; mais on se conduirait logiquement avec les principes que l'on a posés. C'est le propre des choses fausses, erronées, de n'être pas même conduites d'une manière logique dans la voie où on les a fait entrer. Ainsi donc, sous quelque rapport que l'on considère l'entrée de M. Lacave-Laplagne aux affaires, on ne saurait penser qu'il sera utile au cabinet, ni qu'il améliorera la situation financière. Il sera au surplus appelé bientôt à s'expliquer sur la question des chemins de fer, du moins en ce qui concerne la possibilité d'exécution; nous verrons en quoi ses idées différeront de celles de la commission qui avait nommé M. Dufaure pour rapporteur, et si, comme la majorité de cette commission, il croira pouvoir demander à l'amortissement les fonds nécessaires à l'exécution des chemins de fer.

Paris, le 27 avril 1842.

(CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE DU CENSEUR.)

La première séance consacrée à la discussion du projet de loi sur les chemins de fer a suffi pour ruiner le projet du gouvernement, aussi bien que le travail de la commission. Hier, à l'issue de la séance, la plupart des députés reconnaissaient que la question avorterait si elle restait posée dans les termes où elle a été présentée à la chambre. Nous avions prédit ce résultat, et nous nous en réjouissons si, comme nous l'espérons, il a pour effet de déterminer la chambre à prendre un parti et à aborder avec quelque franchise et quelque désintéressement le côté pratique de la question.

Nous croyons que plus on avancera dans la discussion du projet de loi, plus on se convaincra qu'il n'y a en ce moment que deux choses possibles : la première, c'est l'établissement d'une ligne unique de fer allant d'un point à un autre du territoire en traversant la France, et intéressant, soit la sécurité, soit la prospérité commerciale du pays; la seconde, c'est la reconnaissance de ce principe que l'exécution des grandes lignes de chemin de fer n'est possible que par l'Etat, usant de toutes les ressources que l'unité et la centralisation de notre ordre administratif mettent à sa disposition.

L'exécution par les compagnies nous a toujours paru un projet chimérique; la garantie d'un minimum d'intérêt ne changerait rien à notre opinion à cet égard, car nous sommes persuadés que, même avec cette garantie, il ne se trouverait pas en France une compagnie qui voulût entreprendre l'exécution d'une ligne de fer allant soit de Paris à Strasbourg, soit de Paris à Marseille. Quand on aura examiné tous les systèmes, quand on en aura discuté tous les inconvénients ou tous les avantages, on en viendra à considérer les lignes de fer comme on considère aujourd'hui les routes royales et à appliquer à leur exécution les voies et moyens qu'on applique maintenant aux routes royales. L'Etat procédera comme il a procédé depuis longues années. Quand les chambres auront voté l'exécution d'une ligne de chemin de fer, l'Etat acquerra, par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, les terrains que la route devra traverser; il fournira ensuite les rails comme il fournit aujourd'hui les pavés; il payera enfin tous les travaux qu'il y aura lieu de faire pour mener à fin les entreprises commencées.

Tel est le système proposé en 1838 par le gouvernement et repoussé, à notre grand regret, par les chambres; système qui considérait avec justesse l'établissement des chemins de fer comme une œuvre d'utilité générale pour la France, et à la réussite de laquelle toute la France par conséquent devait contribuer; système immédiatement réalisable et qui seul dotera la France de ces chemins de fer qui doivent porter si haut sa prospérité et lui garantir vis-à-vis de l'Europe, au point de vue de l'art stratégique, une sécurité si grande et si complète.

— On a encore distribué aujourd'hui à la chambre quatre nouveaux amendements, ce qui porte à vingt le nombre des amendements présentées jusqu'à ce jour. Parmi les quatre amendements nouveaux, nous avons remarqué ceux de MM. Rivet et Talabot et de MM. Corne et Chaix-d'Est-Ange.

MM. Rivet et Talabot proposent de rédiger ainsi l'art. 1er :

« Il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant ;
» 1° De Paris :
» Sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes ;
» Sur l'Angleterre, par un ou plusieurs points du littoral qui seront ultérieurement déterminés ;
» Sur la frontière d'Allemagne, par Strasbourg ;
» Sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ;
» Sur l'Océan, par Nantes ;
» Sur la frontière d'Espagne, par Bordeaux et Bayonne et par une ligne centrale.
» 2° De la Méditerranée au Rhin, par Lyon et Mulhouse ;
» De l'Océan à la Méditerranée, par Bordeaux et Cette. »

MM. Corne et Chaix-d'Est-Ange proposent de remplacer, dans l'art. 10, ces mots :

« Une somme de 43 millions est offerte à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lille et Valenciennes, par *Amiens*, *Arras* et *Douai*, »

Par ceux-ci :

« Une somme de 43 millions est affectée à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lille et Valenciennes, par *Creil* et *Douai*. »

La chambre, dans la première partie de sa séance de ce jour, a vu monter à la tribune MM. Paixhans, Schauenburg, de Peyramont, Bineau et Pétiniaud. Les trois premiers de ces orateurs n'ont pas été écoutés, et pendant que M. de Peyramont parlait, la chambre faisait un tel bruit que cet honorable a quitté la tribune avant d'avoir achevé ce qu'il avait à dire et protestant contre un désordre qui l'empêchait de remplir son devoir de député.

La chambre s'est montrée un peu plus bienveillante pour M. Bineau, jeune ingénieur qui faisait son début et qui a présenté des détails intéressants sur les revenus des chemins de fer de Belgique et d'Angleterre, et sur les revenus probables des chemins de fer en France. L'honorable orateur s'est ensuite prononcé pour la garantie d'un minimum d'intérêt accordé aux compagnies qui se présenteront pour exécuter les lignes qui seront votées par les chambres.

— Le récit publié par le *Journal des Débats* des offres faites hier à M. Passy du portefeuille des finances avait assez éveillé la curiosité pour qu'à son arrivée à la chambre M. Passy ait été l'objet d'interpellations de la part de plusieurs de ses collègues. On nous assure que M. Passy leur a déclaré que les raisons de son refus données par le *Journal des Débats* n'étaient pas entièrement conformes à la vérité. S'il fallait en croire la même version, M. Passy n'aurait pas positivement refusé d'entrer dans le cabinet; mais il aurait mis à son acceptation d'un portefeuille des conditions qui n'auraient pas été acceptées, il aurait demandé pour ses opinions des garanties qui lui auraient été refusées.

Il ne serait donc pas vrai de dire, ainsi que le fait le *Journal des Débats*, qu'en refusant de devenir le collègue de M. Guizot et de M. Martin (du Nord), M. Passy aurait déclaré qu'il n'en demeurait pas moins attaché à la politique de ces hommes d'état.

Au surplus, nous ne nous occupons de ce fait que pour prouver une fois de plus que le *Journal des Débats* ne se tient pas toujours dans la vérité; car nous croyons qu'après tout la France s'inquiète assez peu des différences qu'il peut y avoir entre la politique de M. Guizot et celle de M. Passy.

— La commission du budget s'est réunie aujourd'hui pour aviser à ce qu'il convenait de faire par suite de la nomination de M. Lacave-Laplagne, son rapporteur, aux fonctions de ministre. Il paraît que la commission a décidé que le rapport préparé par M. Lacave-Laplagne étant l'expression de sa pensée, il n'y avait pas lieu de nommer un autre rapporteur qui n'aurait à dire à la chambre autre chose que ce que le rapport de M. Lacave-Laplagne lui apprendra. La décision de la commission du budget donnera à penser à ceux qui prennent au sérieux les travaux et l'indépendance des commissions.

—Vendredi prochain, il sera donné un banquet de 6,000 couverts à la garnison de Vincennes, à l'occasion de la promotion du duc de Montpensier au grade d'officier d'artillerie. On fait en ce moment des préparatifs dans le bois pour ce repas militaire.

— M. Bouet, président de chambre à la cour royale d'Agen, a été réélu député par le collége électoral de cette ville.

BULLETIN DE LA BOURSE DE PARIS DU 27 AVRIL.

La rente a commencé aujourd'hui après une assez forte amélioration sur le dernier cours d'hier. Au café, on a fait 81 55; mais au moment de l'ouverture, on offrait à 81 52 1/2, et le premier cours du parquet a été 81 50. La hausse a repris aussitôt après l'ouverture et la rente est remontée à 81 60, mais avec beaucoup de difficulté. Ce n'est même qu'au parquet que ce cours a été fait. Il y a eu ensuite une réaction en baisse, et la rente est restée offerte au parquet à 81 45. Dans la coulisse, 81 42 1/2.

Cinq 0/0, 119 75. — Quatre et demi 0/0, 107 75. — Quatre 0/0, 102 00. — Trois 0/0, 81 45. — Banque, 3365 00. — Obligations de Paris, 1295 00. — Naples, 107 75. — Dette active d'Espagne, 26 0/0. — Etats-Romains, 106 0/0. — Cinq 0/0 belge, 103 1/4. — Trois 0/0 belge, 00 0/0. — Banque belge, 800 00. — Caisse Laffitte, 5050 00, 0000 00. — Emprunt de 1841, 00 00.

La préfecture nous communique la dépêche suivante :

La duchesse de Nemours est accouchée heureusement d'un prince qui, d'après les ordres du roi, prendra le titre de comte d'Eu.

Chambre des Députés.

Fin de la séance du 26 avril.

M. MARSCHAL prononce un discours en faveur du projet. Ses paroles sont le plus souvent couvertes par le bruit.

M. DE CARNÉ se déclare favorable à l'opinion qui voudrait le vote actuel d'un seul chemin de fer; il rentre dans plusieurs des considérations financières qu'a présentées M. Fould.

M. MAGNIER lit un discours en faveur du projet de loi. L'inattention de la chambre et les conversations très-bruyantes engagées sur tous les bancs nous empêchent de l'entendre.

M. LACOSTE dépose le rapport sur le projet relatif aux vétérinaires militaires.

La séance est levée à six heures un quart, et la discussion continuée à demain une heure.

(Correspondance particulière du CENSEUR.)

Séance du 27 avril.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

La séance est ouverte à une heure.

Le procès-verbal est adopté.

A une heure et demie, l'avis donné hier par M. le président pour activer l'exactitude des députés n'a produit que peu d'effet.

Un petit nombre de membres sont présents.

M. LE PRÉSIDENT : M. Paixhans a la parole contre le projet.

M. PAIXHANS engage un débat insignifiant avec M. le président sur la question de savoir s'il ne doit pas attendre l'arrivée d'un plus grand nombre de ses collègues. Enfin M. Paixhans se décide à entrer dans la discussion générale sur le projet des chemins de fer, commencée hier.

Si je venais, dit l'orateur, chanter un *Te Deum* en faveur du projet de loi, je pourrais peut-être me contenter du petit nombre d'auditeurs que j'aperçois ici; mais je veux parler sérieusement. J'ai recueilli sur la question des notes qui sont le fruit de longues études, et je tiens à être entendu, surtout en ce sens que les critiques que je vais diriger contre le projet doivent se terminer par une proposition.

M. Paixhans se livre à un long examen du projet. Dans le principe, on avait élaboré un projet bon et sage; mais plus tard, lorsque la session est arrivée, on en a improvisé un autre mal calculé. Je conçois bien l'établissement d'un chemin de fer jusqu'à la frontière d'Allemagne; mais, lorsqu'on va ainsi remuer les finances de l'Etat, il faut compter, il faut voir si les dépenses seront faites dans un but utile et dans des vues d'économie. Il faut voir quelle est la communication la plus facile sans favoriser la Belgique. Je conçois encore une ligne jusqu'à la Méditerranée, mais je la conçois traversant Bordeaux et Toulouse, et non, ainsi qu'on le médite, Dijon et Strasbourg.

La voix publique, Messieurs, a déjà fait justice du projet de loi. On sait maintenant en France qu'on a obéi moins aux intérêts généraux qu'à des coalitions de localités. Si le mal est grave, il en est un autre que je dois signaler : c'est que, si le projet de loi n'est pas amendé, il compromettra les intérêts financiers de la France.

L'orateur examine la question financière. Il soutient qu'en admettant les localités au partage de la dépense on n'a pas calculé les difficultés et qu'on n'a pas prévu les crises industrielles et commerciales qui peuvent empêcher les localités de subvenir aux charges qu'on leur aura imposées. L'orateur signale ensuite une omission dans l'évaluation de la dépense et prend pour exemple le chemin de fer d'Orléans, dont la dépense a dépassé de beaucoup celle qui avait d'abord été prévue.

Je termine par une dernière considération. Tous les hommes sensés du continent désirent le maintien de la paix. Mais ce vœu n'est pas suffisant, il faut encore surveiller une puissance ambitieuse; il faut voir si l'Angleterre ne veut pas s'élever au préjudice des autres nations, notamment dans la Syrie. Eh bien! si elle poursuivait les projets qu'elle a conçus contre l'Orient, que ferions-nous en présence d'une mauvaise situation financière? Nous baisserions la tête. Il est donc indispensable de penser en même temps à notre marine, à notre état militaire, à nos finances.

Dans cette prévision, l'orateur en terminant annonce qu'il développera,

dans la discussion des articles, un amendement qui consisterait à ajouter ceci après le premier paragraphe de l'art. 1er :

« Ces chemins seront exécutés successivement par sections d'une ville à l'autre. Les sections de Paris à Amiens, de Dijon à Châlon-sur-Saône, d'Orléans à Tours, seront commencées en 1842.

» A l'ouverture de la prochaine session, il sera présenté aux chambres des tracés pour commencer en 1843 la première section partant de Paris sur la ligne d'Allemagne et la section de Marseille au Rhône.

» Des projets seront ultérieurement présentés pour l'exécution successive des autres lignes. »

M. DUCHATEL, ministre de l'intérieur, présente plusieurs projets de loi d'intérêt local.

M. SCHAUENBURG prend la parole pour appuyer le projet de loi. Il s'efforce de réfuter les premières observations du préopinant.

L'honorable membre, entrant ensuite dans l'examen du projet de loi, donne son approbation au projet de loi de la commission, notamment en ce qui concerne le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne.

M. Schauenburg entre dans de très-longues considérations stratégiques, et insiste sur l'état de construction des chemins de fer des autres puissances, notamment de l'Allemagne.

Les conversations produisent un bruit vraiment scandaleux, et il semble que ce soit un parti pris d'étouffer la discussion. Les ministres donnent l'exemble de la turbulence.

M. LE PRÉSIDENT : La parole est à M. de Peyramont contre le projet.

M. MANUEL : Je pense que, pour que la discussion soit fructueuse, il faut que la chambre passe à la discussion des articles. (Oui ! oui ! Non !)

M. LE PRÉSIDENT: Si la chambre veut prononcer la clôture.....

M. BERRYER : Je crois qu'on peut écarter de la discussion générale ce qui regarde telle ou telle ligne; mais il y a des questions générales qui embrassent toute la loi, et, pour moi, je me propose de demander la parole pour les débattre.

M. MANUEL : A la bonne heure! mais il faudrait que la chambre écoutât.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la clôture, qui est repoussée.

M. DE PEYRAMONT commence par reconnaître que l'intérêt stratégique est quelque chose dans le projet, mais ce n'est pas là l'intérêt principal. Il pourra sans doute arriver que les chemins de fer favorisent quelquefois des mouvements de troupes, mais j'espère que bien plus souvent ils transporteront des marchandises. (Murmures.)

Messieurs, mon asssentiment est acquis à toutes les grandes lignes qui auront un caractère national et d'utilité générale. Ainsi, un chemin vers la Belgique, un chemin vers Strasbourg, un chemin qui rapprocherait Marseille de Paris, je les voterai avec empressement. Ce que j'attaque, c'est le caractère général du projet, et, pour mieux dire, sa prétention de comprendre un système général destiné à satisfaire, à concilier les grands intérêts du pays, alors qu'en réalité il pousse à une ruine certaine les intérêts de sections importantes du territoire. Il ne leur laisse aucune espérance, car ce que nous allons faire est irrévocable. Je sais bien que les générations qui viendront après nous pourront compléter, modifier le système ; mais, quant à nous, quand nous aurons arrêté le système, nous serons obligés de le respecter, sous peine de nous déconsidérer aux yeux du monde par notre légèreté.

Je reproche donc au projet d'avoir la prétention d'être général et complet, tandis qu'il est réellement incomplet et injuste dans la répartition qu'il fait entre les diverses parties du territoire.

Je veux démontrer que ce double vice tient à ce que le projet n'a pas été suffisamment mûri, précédé d'informations, préparé par de grandes enquêtes.

M. de Peyramont rend justice au corps des ponts et chaussées pour lequel, dit-il, il professe une profonde estime; mais ce corps n'a pas mis dans son travail l'unité nécessaire.

M. de Peyramont s'attache à discuter la direction de chacune des lignes; mais dès ce moment la chambre devient très-bruyante, notamment au centre.

M. DE PEYRAMONT : La chambre use de son droit en refusant de m'écouter; mais apparemment elle n'aura pas la prétention de prendre une décision après avoir refusé systématiquement d'écouter tous les orateurs. Son inattention n'est donc peut-être pas un mal dont j'ai à me plaindre personnellement. (Parlez! parlez!) Je ne saurais me faire entendre au milieu de ce bruit. Si je parlais uniquement pour mon arrondissement, j'enverrais à cette localité le *Moniteur* de demain, et tout serait dit; mais telle n'est pas mon intention. Je voulais parler pour la chambre.

M. de Peyramont, qui est fort pâle et qui s'essuie le front, quitte la tribune.

M. LE PRÉSIDENT : L'orateur a la parole.

M. DE PEYRAMONT : Non, c'est volontairement que je quitte la tribune.

M. LE PRÉSIDENT appelle à la tribune M. Combarel qui renonce à la parole.

M. BINEAU a la parole pour le projet. (Le calme se rétablit.) Je veux, dit l'honorable membre, examiner un point particulier dans la discussion générale, et voir si les intérêts produits par les chemins de fer peuvent rembourser l'Etat et couvrir les dépenses.

M. Bineau, à la suite de calculs assez détaillés, établit qu'en Belgique les chemins de fer rapportent 4 0/0 en moyenne; en Angleterre, les intérêts vont de 5 0/0 à 15 0/0 pour les bonnes compagnies.

En Belgique, les frais de construction ont été des deux tiers moindres que chez nous. EnAngleterre, chaque kilomètre a coûté, pour les six principales compagnies, de 400,000 fr. à 800,000 fr., ce qui est énorme. Si l'Angleterre, avec de telles conditions, a obtenu un si grand intérêt de son argent, il est évident que la France doit espérer un beau résultat.

Ce qui manque à l'industrie privée en France, c'est l'abondance des capitaux, qui ne sera jamais aussi élevée chez nous, à cause de la division toujours croissante des capitaux, qui permet à tout citoyen de devenir propriétaire foncier. Mais l'Etat a un crédit illimité; il reçoit l'argent des caisses d'épargne et il en est embarrassé. Eh bien! qu'il prête de l'argent aux compagnies à 3 0/0, et ce sera la base d'une bonne opération.

M. PÉTINIAUD-JURIOL succède à M. Bineau, mais aussitôt le silence qui s'était presque rétabli est de nouveau rompu; la sonnette du président retentit avec force, mais sans succès, et M. de Peyramont se déride en voyant que le système de la chambre persiste à s'appliquer. Plus de cinquante membres quittent la salle,

Au moment où nous allons clore notre compte-rendu, M. Pétiniaud s'apprête à quitter la tribune. On lui crie : Parlez ! parlez ! et les conversations continuent bruyantes et animées.

Il est quatre heures.

On lit dans le *Réparateur* la lettre suivante que nous sommes priés de reproduire :

Lyon, 28 avril 1842.

Monsieur,

Vous annoncez dans votre journal de ce jour qu'un accident déplorable, dont vous ignorez encore les détails, vient d'arriver sur le chemin de fer de Saint-Etienne. Vous avez été mal informé à cet égard. Aucun accident n'est arrivé en dernier lieu sur le chemin de fer, et je viens vous prier de vouloir bien démentir cette nouvelle dans le prochain numéro de votre journal.

Permettez-moi à cette occasion, Monsieur, de vous faire remarquer combien les craintes souvent répandues ainsi dans le public sur l'emploi des chemins de fer sont exagérées. Depuis l'existence du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, aucun voyageur n'y a péri. Un seul voyageur a été blessé en 1839 par l'enchevêtrement de deux voitures placées à la suite l'une de l'autre dans le même convoi.

Sauf cette exception, les accidents que l'on a eu à déplorer n'ont jamais atteint que les agents chargés de la conduite des convois et les personnes qui ont eu l'imprudence de parcourir à pied la ligne du chemin de fer.

Recevez, etc.

A. GERVOIS.

Chronique.

LYON.

L'individu trouvé étendu et appelant du secours, il y a environ quinze jours, sur la rive gauche du Rhône, aux Rivières, quartier de la Guillotière, et qui prétendit avoir été jeté dans le fleuve par des malfaiteurs après avoir reçu d'eux plusieurs coups de couteau, vient de confesser que tout ce drame, dont les journaux ont dû faire grand bruit d'après sa déclaration, n'était qu'une fable qu'il avait imaginée pour se rendre intéressant.

Nous ne savons pas jusqu'à quel point il est permis d'inventer et de jouer de pareilles scènes devant le public et devant l'autorité.

(*Rhône.*)

— Deux bateaux remontant la Saône ont coulé à fond, l'un près du pont du Change, l'autre près du pont Tilsitt. Le premier était chargé de houille et le second de bouteilles. Le mauvais état des bateaux et l'excès du chargement paraissent être les seules causes de ces accidents. On travaille en ce moment à relever le batean de bouteilles, et on espère le remettre à flot avec sa cargaison.

Voici le programme du concert qui sera donné par Mlle Lehuen et M. Dazzi samedi 30 avril, à sept heures et demie du soir, au Cercle musical :

1re PARTIE.

1° Ouverture d'*Egmont*. (Beethoven.)
2° Duo de *la Reine de Chypre*, chanté par MM. Duplan et Renard. (Halévy.)
3° Fantaisie pour la clarinette sur des motifs de *la Juive*, exécutée par par M. Dazzi. (P. Dazzi.)
4° Air chanté par Mlle Lehuen.
5° Trio de *Belisario*, chanté par Mlle Lehuen et MM. Duplan et Renard. (Donizetti.)

2e PARTIE.

6° *Isella*, ballade chantée par M. Maillot, avec accompagnement de violoncelle. (Maillot.)
7° Solo de clarinette, exécuté par M. Dazzi. (P. Dazzi.)
8° Duo de *la Favorite*, chanté par Mlle Lehuen et M. Renard. (Donizetti.)
9° Tyrolienne, exécutée par M. Cherblanc. (Panofka.)
10° Romances, par Mlle Lehuen.
11° Chœur de *la Reine de Chypre*.

Tribunaux.

2e CONSEIL DE GUERRE PERMANENT

DE LA 7e DIVISION MILITAIRE, SÉANT A LYON.

Présidence de M. Michel, colonel du 29e de ligne.

Capitaine d'habillement accusé de malversation et de détournement d'effets appartenant à l'Etat.

Fin de l'audience du 26 avril.

On continue l'audition des témoins.

M. Bigueur, capitaine au 36e.

Un an avant le départ de M. Georgin, je remplissais au corps les fonctions de major ; je sus alors qu'il y avait beaucoup de draps en économie. Plus tard et environ un mois après l'entrée de M. Follin en fonctions, il vint me faire la confidence qu'on voulait vendre les draps économisés sous la gestion de M. Georgin. « Prenez garde, lui dis-je, de vous compromettre; ces draps ne figurent pas en compte, mais vous en avez donné reçu et vous en êtes responsable. » Il ajouta : « Mais ne vaudrait-il pas mieux les brûler? — Non, lui dis-je, ce serait une sottise. » Ce n'est que dans ces derniers temps que M. Follin m'a avoué que les draps avaient été vendus à Bayonne; mais il m'a toujours affirmé qu'il n'avait agi que par l'ordre positif du colonel.

MM. Guyot, capitaine au 36e, et Marmet, lieutenant au même régiment, déposent de faits déjà connus.

M. Princey, capitaine-adjudant-major au 36e, explique que si M. Follin n'a pu rendre un compte exact de sa gestion et s'est trouvé en déficit, on doit l'attribuer à la négligence et à l'incurie qu'il apportait dans ses affaires beaucoup plus qu'à son improbité.

M. Lacollonge, négociant à Lyon.

M. deVilleneuve, major au 36e, m'écrivit, vers la fin de 1839, une lettre où il me proposait de me rendre acquéreur d'une assez grande quantité de draps. Je répondis au major que je ne pouvais accepter l'affaire qu'il me proposait ; que cependant, si l'on voulait me donner ces draps au prix qu'il indiquait et en échange d'effets de linge et chaussure, j'étais prêt à passer marché. Cette affaire n'eut pas de suite.

D. N'avez-vous pas à deux reprises différentes fourni au capitaine Follin des coiffes, des cols et des schakos ? Quelle somme avez-vous reçue pour ces deux fournitures? — R. Oui, j'ai fait ces fournitures et j'ai reçu 470 ou 480 francs.

M. le capitaine-rapporteur fait observer que, devant lui, le témoin n'est pas convenu d'avoir reçu une aussi forte somme et que sa déposition actuelle est bien plus favorable à l'accusé que sa déposition précédente.

M. Frank, voyageur de commerce.

Ce témoin a été courtier d'une des ventes passées à Bayonne. Il affirme que le drap a été vendu au prix de cinq francs le mètre.

Le capitaine Follin soutient, au contraire, que le prix n'a été que de deux francs cinquante centimes.

L'audition des témoins est épuisée.

M. le capitaine-rapporteur se lève pour soutenir la prévention.

Messieurs, dit-il, nous avons hâte d'arriver à la discussion des charges de l'accusation. Les faits par eux-mêmes parlent assez haut pour nous dispenser de toutes réflexions. Toutefois, nous croyons indispensable de nous expliquer sur la manière dont nous avons conduit cette procédure, et de donner quelques détails sur les rapports qui ont existé entre M. le général Prax, M. le major de Villeneuve et l'accusé.

Peut-être, mal informé, le public, préoccupé de cette déplorable affaire, se demande-t-il pourquoi M. Follin est poursuivi. Est-ce pour avoir vendu les effets qui existaient dans son magasin ? Mais n'est-il pas démontré que le major a concouru à ces ventes, que le général les a autorisées, ordonnées? Comment alors le général et le major ne sont-ils pas en cause ? On a reculé sans doute devant la qualité des individus compromis, et voilà comment on respecte les principes de l'égalité devant la loi.

Nous ne méritons pas ces reproches, et, puisque nous apercevons dans cette enceinte quelques écrivains qui sont chargés de la noble mission d'éclairer l'esprit public, nous faisons un appel à leur bonne foi. Il est bien entendu qu'il n'y a pas le plus léger blâme à adresser ici à l'autorité supérieure ; elle a fait tout son devoir. Rappelez-vous, Messieurs, ce passage de la lettre de M. le maréchal : « Si, dans l'information, M. le capitaine-rapporteur trouve que des présomptions de culpabilité s'élèvent contre le général et le major, il devra à l'instant même demander leur mise en cause. » Vous voyez que nous étions bien avertis, et que, si nous n'avons pas demandé cette mise en cause, la responsabilité pèse tout entière sur nous.

C'est qu'il nous a semblé que les faits que nous incriminons pouvaient être envisagés sous deux aspects bien différents. Ou ce sont des infractions aux réglements administratifs : ils constituent une mauvaise gestion, les individus qui y ont pris part ont encouru la responsabilité pécuniaire ; mais enfin ces faits restent sous la police administrative. Ou bien, au contraire, ce sont des malversations, des atteintes à toutes les lois de l'honneur et de la probité : ils constituent un crime ou un délit ; ils sont du ressort de la justice. Voilà comment le général et le major d'une part, M. Follin de l'autre, bien qu'ils semblent avoir participé aux mêmes actes, sont cependant dans une position bien différente. Les premiers ont voulu métamorphoser les étoffes qui existaient en économies pour les faire servir à un luxe plus ou moins excusable ; mais ils n'ont, c'est M. Follin qui le dit, ni touché ni vu un centime de l'argent provenant des ventes. Ils ont imprudemment compromis les intérêts de l'Etat ; ils sont responsables pécuniairement. Mais M. Follin, abusant de la confiance aveugle qu'on avait en lui, a fait de honteux profits. On vous dira qu'il n'a été qu'agent, soit, mais agent infidèle, et voilà pourquoi nous le poursuivons.

Au reste, cette opinion consciencieuse peut se modifier. Qu'il résulte de ces débats un fait, un seul qui élève contre le général ou le major des présomptions de fraude, et à l'instant nous accomplissons notre devoir, à l'instant nous demandons la mise en accusation de ces messieurs. Mais jusqu'ici rien ne peut faire présumer qu'ils ont agi dans un intérêt privé ; leur probité paraît hors d'atteinte, ce n'est pas devant vous qu'ils doivent répondre de leur imprudence.

Arrivant à la dénonciation du capitaine Chaume, M. le rapporteur continue ainsi :

M. Chaume prétend avoir écrit à M. le maréchal la lettre anonyme dans laquelle il a dénoncé les faits, parce que, dit-il, pendant vingt ans il a lu aux hommes de sa compagnie un article du code pénal ainsi conçu : « *Celui qui aura connaissance d'un crime et qui ne le dénoncera pas sera complice de ce crime.* » Ce n'est pas là le motif qui a porté M. Chaume à écrire, et nous devons venger nos lois de l'outrage qu'on leur fait. Non, il n'existe pas dans nos codes de disposition de cette nature. Non, ce n'est pas là une disposition dont on donne lecture aux soldats. L'armée est une école d'adultes où l'on ne puise que des principes d'honneur et de loyauté; la dénonciation de M. Chaume ne sera jamais qu'une action honteuse.

D'autres motifs ont dicté sa lettre, et le valeureux champion qui, dit-il, a provoqué en duel un de ses camarades lorsqu'il s'agissait d'une lettre à insérer dans un journal, lettre qui contenait quelques expressions irrévérencieuses contre le ministre, ce serviteur si dévoué quand il fallait venger un outrage *personnel* et un outrage sanglant n'a trouvé que le triste courage de se faire dénonciateur.

Entrant dans la discussion, M. le capitaine-rapporteur soutient qu'il est impossible que M. Follin n'ait retiré que la somme de 4,000 fr. des quantités énormes de drap par lui vendues ; qu'en admettant qu'il n'ait fait aucune économie de coupe, et que les ventes aient seulement porté sur les économies de son prédécesseur, on n'aurait pour moyenne du prix de ces ventes que la somme de 1 franc 60 centimes par mètre. Or, le sieur Frank a déclaré que les ventes avaient eu lieu au prix de 5 francs le mètre. En accordant même à M. Follin, continue M. le capitaine-rapporteur, que Frank ne dise pas la vérité, et en prenant pour base des calculs la moyenne de 2 francs 50 centimes par mètre alléguée par l'accusé, on arriverait à une somme supérieure à 4,000 francs pour le prix des ventes totales.

M. le capitaine-rapporteur termine en rappelant aux membres du conseil que tous les jours des condamnations sont prononcées contre de simples caporaux prévenus de détournements de la plus minime importance, et qu'il est de leur devoir, quel que soit le grade du prévenu, de montrer qu'ils n'ont qu'une seule et même justice.

Nous regrettons de n'avoir pu donner plus en détail cette remarquable improvisation, dans laquelle M. le capitaine-rapporteur a fait preuve d'un beau talent et d'une noble indépendance.

Me Mouillaud prend la parole.

Messieurs, dit le défenseur, j'imiterai l'exemple de M. le capitaine-rapporteur, et je m'abstiendrai de toute réflexion sur cette malheureuse affaire. J'ai hâte d'arriver aux faits et de disculper mon client des charges qui pèsent sur lui.

En août 1839, M. Follin est nommé capitaine d'habillement dans le 36e de ligne. Avait-il cet esprit d'ordre et de régularité, cette sévère exactitude que paraissent exiger de telles fonctions? Je n'oserais le soutenir en présence des faits dont le déplorable tableau s'est déroulé devant vous; toutefois, Messieurs, le capitaine Follin, il faut l'avouer, a payé bien cher le funeste avantage de ce difficile et périlleux emploi.

Prenant les faits au moment où M. Georgin, prédécesseur de M. Follin, rendit ses comptes au conseil d'administration, Me Mouillaud explique qu'à cette époque M. le colonel Prax, aujourd'hui maréchal-de-camp, s'opposa formellement à l'inscription sur les livres du régiment des économies de draps faites antérieurement, et déclara les prendre sous sa responsabilité et se charger personnellement de ces valeurs. Voilà, Messieurs, le point de départ de cette administration occulte sous la responsabilité du colonel et soumise à son bon plaisir. Ce n'est pas, les débats l'ont établi de la manière la plus évidente, le capitaine Follin qui a songé à vendre les draps résultant des économies ; le colonel et le major se sont occupés de concert de cette affaire. La déposition du major de Villeneuve et la lettre écrite par ce dernier à M. Lacollonge en sont une preuve convaincante. Follin est un instrument aveugle et complaisant, un véritable automate sous la main de son chef; il n'a jamais pensé qu'il dût rendre compte de cette gestion extra-réglementaire à d'autres qu'à celui qui l'en avait investi, qu'à celui qui avait dit : « Je me charge de tout. » Dans une position semblable, il n'y avait pas, il ne pouvait pas y avoir de livres, de comptes à tenir, de quittances à faire signer. Tout se passait secrètement et confidentiellement entre M. Follin et le colonel.

Me Mouillaud entre ensuite dans une longue discussion de chiffres où il nous est impossible de le suivre, et il s'efforce de prouver que s'il y a eu déficit dans la caisse du prévenu, c'est le résultat d'erreurs et non de malversations.

Enfin le défenseur, après avoir rappelé au conseil que le capitaine Follin compte vingt-cinq années de services honorables, termine ainsi :

Avant de statuer sur le sort du malheureux capitaine, jetez les yeux sur la lettre de Chaume, sur celle du major, sur les ventes ordonnées par le colonel Prax ; puis, la main sur la conscience, acquittez le capitaine Follin. Nous attendons ce verdict de votre haute impartialité.

Après des répliques animées de l'organe de l'accusation et du défenseur, le conseil entre en délibération.

Après un quart d'heure environ, il rentre en séance.

M. le président prononce un jugement d'après lequel le capitaine Follin est acquitté à la minorité de faveur.

RAPPORT DE M. DUFAURE SUR LES CHEMINS DE FER.

(*Suite et fin.*)

Cette ligne a, de plus, le grave inconvénient de ne pouvoir desservir que par embranchements ces villes de Tarascon, Beaucaire et toute la ligne des chemins de fer de l'ouest.

Les embranchements constituent une des grandes difficultés de l'exploitation des chemins de fer. Quand ils sont inévitables, et ils le sont souvent, il faut bien s'y résigner; mais il est de la plus haute importance, pour l'avenir de nos grandes lignes en France, d'en limiter autant que possible le nombre, et de les éviter toutes les fois qu'on le peut, fût-ce même au prix d'un allongement de parcours.

Ce serait un très-grave inconvénient que de desservir par embranchement Tarascon, Beaucaire et son important marché, et surtout la ligne des chemins de fer du Languedoc, qui, à une époque plus ou moins éloignée, se prolongera jusqu'à Bordeaux.

Ce système entraînerait des chances multipliées de retards et d'accidents; il obligerait à maintenir un double service en personnel et matériel, et augmenterait ainsi la dépense, en même temps qu'en éloignant la ligne principale de Tarascon, de Beaucaire et des villes desservies par les chemins du Languedoc, il diminuerait les produits et par conséquent l'utilité du chemin de fer.

La rencontre de deux lignes importantes ne pourra, sans les plus graves inconvénients, s'opérer dans un lieu isolé, comme le suppose le système que la majorité de la commission repousse.

Les inconvénients de ce système deviennent plus frappants encore lorsque, reculant devant l'abandon total de la ville et du port d'Arles, on pense à les desservir également par un embranchement.

L'abandon d'Arles eût entraîné la ruine de cette ville. Sans doute, si l'utilité publique, si l'intérêt général l'exigeaient, ce sacrifice devrait s'accomplir ; mais il est facile de se convaincre au contraire que, dans l'intérêt bien entendu du commerce, il est absolument nécessaire que le chemin de fer vienne toucher à Arles.

Cette nécessité est si bien reconnue que le débat qui a eu lieu dans la commission n'a porté que sur la manière de desservir cette ville, et non pas sur la question de savoir si elle pouvait être abandonnée. La majorité de la commission croit qu'il faut rattacher Arles à la ligne principale; la minorité pense, au contraire, qu'il suffirait de lui donner un embranchement.

Arles est le port maritime du Rhône ; c'est le point où cesse la navigation maritime, où commence la navigation fluviale. Comme port de cabotage, Arles occupe en France le sixième rang; elle vient immédiatement après Nantes. Le tonnage du cabotage d'Arles a dépassé 130,000 tonnes en 1841 ; le mouvement de marchandises qui s'opère dans cette ville excède 400,000 tonnes; c'est de là que partent presque tous les approvisionnements qui, de l'intérieur, s'expédient sur l'arsenal de Toulon.

Ce port, déjà si important, peut et doit gagner beaucoup encore, soit par la marche naturelle des choses, soit par l'amélioration du Rhône, soit par les progrès de la navigation à vapeur.

Dans l'état actuel du Rhône, les transports, soit entre Marseille et Ar-

les, soit entre Arles et Lyon, s'opèrent, pour la plus grande partie, par la navigation à vapeur. Les prix de ces transports sont souvent au niveau et quelquefois au-dessous de ceux que pourra jamais atteindre un chemin de fer. Quelques travaux bien entendus et d'une exécution facile apporteraient encore de grandes améliorations à cet état de choses. Le progrès de la navigation à vapeur fluviale en amènera d'ailleurs, sans aucun doute, d'autres très-importantes et peut-être très-prochaines.

Dans cet état de choses, il serait fâcheux d'enlever au commerce l'usage de cette voie, et le tracé du chemin de fer doit être combiné de manière à laisser toujours au commerce le choix de la voie en fer et de la voie fluviale, selon son besoin et son intérêt.

Si la ligne principale touche à Arles, cette condition est satisfaite; l'expéditeur de Lyon ou de Marseille peut à volonté employer la voie en fer ou la voie maritime entre Marseille et Arles, la voie en fer ou la voie fluviale entre Arles et Lyon.

Avec le système d'un embranchement, il n'en est plus ainsi, et la marchandise expédiée par le fleuve à Arles doit nécessairement y prendre la mer, la ligne du chemin de fer sur Marseille s'y trouvant interrompue ou ne communiquant avec cette ville que par un détour impraticable (120 kilomètres au lieu de 80).

Ces considérations ont déterminé la chambre de commerce de Lyon à demander au gouvernement que la ligne principale du chemin de fer de Lyon à Marseille passât par Arles.

Le système de l'embranchement présente d'ailleurs bien d'autres inconvénients.

Il augmente de 19 kilomètres la ligne de chemin de fer à poser et à entretenir (135 kilomètres au lieu de 116).

Aux inconvénients déjà signalés de l'embranchement de Tarascon, il ajoute ceux d'un second embranchement superposé au premier, accumulant ainsi difficultés sur difficultés, embarras sur embarras.

L'exploitation de l'embranchement serait onéreuse. Si en effet la ligne principale passe par Tarascon et Arles, les trains de la ligne principale desservent ces deux villes et prennent les voyageurs ou les marchandises sans augmentation de frais; dans le système des embranchements, au contraire, il faut employer des trains spéciaux qui augmentent d'autant les frais d'exploitation et qui, nécessairement plus rares que les trains de la ligne principale, desserviraient moins bien les localités, et, diminuant ainsi les facilités, diminueraient dans la même proportion les produits. L'embranchement qui desservirait Arles, n'admettant évidemment ni les voyageurs de Marseille, ni une très-grande partie de la marchandise, ne comporterait certainement pas plus de deux trains par jour; et il est évident qu'un pareil mouvement ne pourrait suffire à couvrir les frais d'exploitation et d'entretien de cette portion de la ligne.

Toutes les relations de la ville d'Arles sont dirigées vers Marseille; ces relations ne pourraient, dans le système de l'embranchement, s'opérer par le chemin de fer qui allongerait la distance de plus de moitié et qui obligerait à deux temps d'arrêt, l'un à la rencontre de la ligne d'Avignon à Cette, l'autre à la rencontre de celle d'Avignon à Marseille.

Relié à Marseille par une voie en fer directe, le port d'Arles devient une succursale importante du port de Marseille; le résultat est le même que si on ajoutait à ce dernier bassin, toujours si encombré, toutes les ressources de l'autre. Cet avantage capital disparaît dans le système de l'embranchement.

Ainsi, le système de l'embranchement ne satisfait ni aux intérêts généraux, ni aux intérêts locaux, et la ligne principale du chemin de fer de Lyon à Marseille doit, de toute nécessité, desservir directement et immédiatement la ville d'Arles.

Si maintenant on envisage ces deux lignes sous le point de vue de la dépense d'exécution, sans entrer dans aucun détail et sans faire aucun calcul, il est facile de se convaincre que le système des embranchements serait plus dispendieux à exécuter.

Il faut en effet dans ce système, aussi bien que dans celui du tracé par Arles et Tarascon, exécuter la voie en fer d'Avignon à Arles. La comparaison ne peut donc porter que sur les lignes de Marseille à Arles et de Marseille à la Durance, ou plutôt de l'Estaque à Arles et de l'Estaque à la Durance. En partant de ce point, la première a 66 kilomètres de longueur, point de souterrains; sur 30 kilomètres de longueur, elle est tracée dans les plaines de la Crau, jusqu'à fleur de terrain, sans ouvrage d'aucune espèce et sur un sol de peu de valeur; on n'y rencontre, comme ouvrages d'art de quelque importance, qu'un viaduc très-court de 18 mètres de hauteur pour le passage de la Touloubre, et un autre viaduc de 600 mètres de longueur et de 6 mètres seulement de hauteur pour la traversée de la vallée d'Arles.

La seconde, à partir du même point de l'Estaque, a 77 kilomètres de longueur, environ 6,000 mètres de souterrains et par conséquent beaucoup de grands travaux, car les souterrains multipliés sont toujours accompagnés de grandes tranchées et de remblais élevés; elle suit la vallée de la Durance où les terrains sont fort chers, et exige, pour la traversée des vallées de l'Arc et de la Touloubre, deux grands viaducs, l'un de 21 mètres de hauteur et de 400 mètres de longueur, l'autre de 18 mètres de hauteur et de 500 mètres de longueur.

Ces comparaisons en disent assez, et il est tout-à fait inutile, après cela, de s'occuper de l'appréciation exacte des chiffres.

Les deux seules objections qu'on ait élevées contre la ligne de la vallée du Rhône sont, d'une part, l'augmentation de parcours: il y a été répondu par ce qui précède; de l'autre, la crainte que la ligne ne pût être compromise par les inondations du Rhône. Sur ce point, les explications données dans le conseil des ponts et chaussées ne paraissent pas laisser de doute; les travaux récemment faits aux digues entre Tarascon et Avignon sont de nature à donner toute sécurité. Si l'on supposait que d'autres travaux dans ce but fussent encore nécessaires, ils le seraient, dans tous les cas, pour défendre la ligne d'Avignon à Cette, et personne ne peut admettre que ce soit là une question que l'art ne puisse résoudre.

Il ne faut pas perdre de vue non plus qu'il y a pour la ligne du Rhône une sorte de droit acquis par les grands intérêts qui s'y sont concentrés, dans l'état actuel des choses, par la navigation du Rhône qui se développe et s'améliore, par le chemin de Beaucaire à Cette. Les intérêts de la ville de Marseille ne peuvent être réellement compromis, et ce n'est pas sérieusement qu'on peut supposer que Cette ou Arles déposséderaient Marseille de tous les avantages que lui assurent son port franc, ses immenses relations. Arles et Cette ne peuvent être pour Marseille que des succursales qui, par leur développement même, ajouteront à l'influence de cette métropole commerciale. La ligne par la vallée du Rhône ne déplace aucun intérêt, laisse Arles, Cette, Marseille dans les mêmes positions respectives.

Dans les propositions de loi de 1837 et 1838 présentées par le gouvernement, approuvées par une commission de la chambre, le chemin d'Avignon à Marseille passait par Arles, et ce port, auquel le chemin de fer en lui-même fera certainement un tort considérable sous le point de vue de la navigation, voyait ses intérêts conservés autant qu'ils peuvent l'être par cette disposition du tracé. Pourrait-il aujourd'hui paraître juste de le dépouiller de ce droit acquis sans aucun espoir pour l'avenir? Ce serait prononcer la destruction d'une de nos plus importantes cités.

En résumé:

Le parcours de la ligne du Rhône sera aussi prompt et aussi économique que celui de la vallée de la Durance, entre Avignon et Marseille.

La communication avec la ligne de Beaucaire, Nîmes, Montpellier et Cette sera plus courte et meilleure.

Le service de l'exploitation y sera plus facile et plus profitable.

Les intérêts du commerce et de l'industrie seront mieux desservis.

Les dépenses, le temps et les difficultés de construction seront moindres.

Enfin il y aura respect des droits acquis.

Il y a évidemment avantage pour le tracé de la vallée du Rhône.

On a répondu qu'après avoir posé les règles du classement qu'elle demandait à la chambre d'adopter, la commission devait s'y montrer fidèle. La grande ligne dont nous cherchons à définir le tracé part de Paris et se dirige vers la Méditerranée. Son importance politique plus encore que commerciale, c'est de mettre Marseille, Toulon, Alger, tout le Levant en communication directe et aussi prompte que possible avec Paris; elle aboutit bien à un autre point de la Méditerranée, à Cette; mais, au point de vue gouvernemental, il est incontestable que cette communication est moins importante que celle de Marseille et de Toulon, et que si l'on doit faire quelques sacrifices de distance et de célérité, c'est du côté de l'ouest, et non pas du côté de l'est. Au surplus, le chemin par la vallée de la Durance n'augmente que de 2,800 mètres la distance entre Paris et Cette, et le chemin par la vallée du Rhône augmente de 20 kilomètres la distance entre Paris et Marseille.

Voyez tous les intérêts que vous allez ainsi frapper: les voyageurs arrivent d'Alger, du Levant; ils débarquent à Marseille. Où se dirigent-ils en général? vers l'intérieur de la France. C'est eux que le chemin de fer attend. Pourquoi leur imposer le surcroît de temps et de dépenses que représentent 20 kilomètres de parcours?

Le plus grand nombre de voyageurs qui viennent à Marseille pour aller à Alger ou dans le Levant, d'où viennent-ils? de Lyon, de Paris, du nord, de l'est, beaucoup plus de l'ouest; pourquoi les condamner à cet excédant de parcours?

Ce que nous disons des voyageurs, nous le disons de toutes les marchandises qui, par leur nature, peuvent emprunter le chemin de fer.

On veut faciliter les communications entre Marseille et les départements de l'ouest. Il est vrai que le tracé de la Durance allonge leur tracé, non pas de 20, mais de 11 kilomètres. Mais y pense-t-on? Est-ce donc un chemin de Marseille à Bordeaux que la loi a voulu classer? Sans doute il sera bon de le faire un jour; mais ce n'est pas lui que notre loi classe: c'est la grande ligne de Paris à la Méditerranée, celle que l'on sacrifie au profit d'une ligne secondaire.

Accordez un égal intérêt aux deux lignes: les transports ont un caractère seulement commercial d'un côté, ils ont de plus un caractère politique de l'autre. Comment l'état, qui construit le chemin de fer, n'accorderait-il pas à ce dernier parcours l'avantage de la plus grande vitesse?

Les études qui ont été faites depuis celles de M. Kermaingant avaient pour but de se rapprocher d'Aix. Or, le tracé de MM. Talabot et Didion est de 4 kilomètres plus éloigné de cette ville que celui de M. de Montricher, et en est séparé par de telles hauteurs que, pour l'atteindre, il doit franchir des pentes de 9 millimètres.

Cet inconvénient serait plus grave encore si l'on venait à penser un jour que le chemin de Toulon doit passer par Aix et suivre la vallée d'Arc.

On objecte que l'exécution du tracé de M. de Montricher entraînera une plus forte dépense. La commission du conseil des ponts et chaussées et le conseil lui-même ont cherché à s'éclaircir sur les dépenses qu'entraîneraient l'un et l'autre projet; il leur a été impossible d'arriver à un calcul bien précis, et rien n'a montré que, sous ce rapport, l'avantage appartînt à la vallée du Rhône.

On craint les 6,000 mètres de souterrain qui se trouvent entre l'Estaque et la Durance. Remarquons que MM. Talabot et Didion, dans leur dernier projet, placent le souterrain qu'ils ont besoin de creuser à travers de l'Estaque à une côte plus basse que celui de M. de Montricher. Ils se condamnent donc à le faire plus long et avec plus de difficultés d'aérage. Que sont auprès de cet immense travail les souterrains assez nombreux entre lesquels se divisent les 7,000 mètres que M. de Montricher creusera de l'Estaque à la Durance? Un seul de ces souterrains peut inquiéter par sa longueur. Il aura 2,000 mètres; mais il est dans des montagnes connues, éprouvées, où M. de Montricher a déjà pratiqué plus de 11,000 mètres de souterrains pour le canal de dérivation des eaux de la Durance.

M. l'inspecteur-général Kermaingant a visité ces travaux dans sa dernière inspection du Rhône, et il a affirmé, dans la délibération du conseil des ponts et chaussées, que le percement des souterrains dans cette chaîne de montagnes ne présentait ni difficultés sérieuses ni périls. Sommes-nous plus rassurés contre les inondations du Rhône, qui menacent le projet de MM. Talabot et Didion, que contre les inconvénients des souterrains signalés dans le projet de M. de Montricher?

Que parle-t-on des embranchements et des difficultés qu'ils font naître? Est-ce que les chemins de fer sont destinés à former des lignes isolées, uniques? Une ligne se rend sur la Méditerranée par deux ports éloignés l'un de l'autre; il faut bien qu'il y ait un point où elle se bifurque. Vous ne supprimez pas l'embranchement, vous le déplacez, vous le transportez de Château-Renard à Tarascon; mais tous les inconvénients que vous exagérez subsistent, on ne voit point qu'ils soient moindres dans une ville de 10,000 ames que dans une ville de 4,000.

Nous ne parlons pas du chiffre des populations desservies par l'un ou l'autre tracé: les nombreux mémoires qui nous ont été adressés contiennent sur ce point des calculs contradictoires entre lesquels il serait difficile de trouver la vérité; mais nous croyons que le tracé direct respecte plus les intérêts existants que le tracé par la vallée du Rhône. Il conserve les relations par terre aux lieux par où elles sont déjà établies. Il n'y a, à vrai dire, qu'un intérêt qui soit menacé: si vous consultez le tableau du cabotage pour l'année 1840, vous remarquerez que 425,000 quintaux de marchandises, envoyés de l'intérieur à Marseille, ont été embarqués à Arles, et que 127,000 quintaux, envoyés de Marseille à l'intérieur, ont été débarqués à Arles. Il est probable qu'une portion de ces marchandises, pour éviter des transbordements qui ne sont pas sans frais et sans risque d'avaries, préférera les chemins de fer aux barques qui les transportaient; mais ce changement aura lieu quel que soit le tracé que l'on adopte; et puis l'intérêt collectif, l'intérêt général n'est-il pas de favoriser un transport facile et prompt plutôt qu'un transport long et dispendieux?

Nous ne connaissons qu'un intérêt général, sérieux, respectable, qui réclame un chemin de fer pour la ville d'Arles. Elle a par mer des relations avec d'autres villes que Marseille. Si les bâtiments, soit des côtes d'Espagne, soit de nos autres ports de la Méditerranée, qui lui portent des marchandises pour l'intérieur de la France, étaient obligés de subir un transbordement dans ce point où finit la navigation maritime, et d'aller à Tarascon chercher le chemin de fer, ce serait pour eux un surcroît de temps et de frais qui les obligerait infailliblement à changer leurs relations et à en chercher de moins utiles. Cet intérêt est grave, c'est celui du cabotage de la Méditerranée, et par conséquent de notre inscription maritime. Il a décidé la majorité de votre commission à proposer ce que le conseil-général des ponts et chaussées a adopté subsidiairement, la direction du chemin de fer de Paris à la Méditerranée par les trois ports de Marseille, d'Arles et de Cette.

Nous vous avons dit, Messieurs, que la majorité de la commission avait adopté la dernière proposition du gouvernement; l'article 12, conforme à cette opinion, exprime que le chemin d'Avignon à Marseille passera par Tarascon et par Arles.

V. *Partie commune aux chemins de fer de Paris à la frontière d'Espagne et de Paris à l'Océan comprise entre Orléans et Tours.*

Les deux lignes classées de Paris à la frontière d'Espagne et de Paris à l'Océan par Nantes ont un tronc commun qui s'étend de Paris à Tours. Il a été concédé à une compagnie jusqu'à Orléans, et doit être en exploitation dans les premiers mois de 1843. Le gouvernement demande à l'achever en exécutant la ligne entre Orléans et Tours.

L'étendue du chemin est de 114 kilomètres. Nous vous proposons d'accorder les 27 millions demandés par l'art. 13.

VI.—*Partie du chemin de fer de Paris au centre de la France comprise entre Orléans et Vierzon.*

La commission vous propose un classement de Paris sur le centre de la France; une partie de cette ligne a été complètement étudiée; les études ont obtenu l'approbation générale des ponts et chaussées.

La commission vous propose d'accorder la somme demandée pour continuer les études. Cette somme sera employée pour les chemins que vous aurez classés; le fonds de 50,000 fr., porté annuellement au budget, servira à l'étude des lignes secondaires.

TITRE III.

L'art. 15 du projet de loi indique les ressources au moyen desquelles il sera pourvu aux dépenses qui restent à la charge de l'état dans l'établissement des chemins de fer.

Cette question mérite toute l'attention de la chambre; quelle que soit l'utilité des travaux dont nous allons commencer l'exécution, nous serions coupables de les entreprendre sans nous rendre compte des moyens par lesquels nous pourrons les achever. Il est incontestablement utile d'assurer à un pays des voies de communication qui donnent plus de mobilité à ses forces militaires, plus d'activité à son commerce, plus de facilité à son agriculture et à son industrie, qui rapprochent toutes les parties de son territoire et resserrent les liens de son unité nationale; il n'est pas moins utile, il est nécessaire de conserver à ce pays toute la liberté et la puissance de son crédit, d'éviter scrupuleusement l'abus que l'on serait tenté d'en faire, de garantir fermement et constamment les créanciers de l'état contre toute crainte sur la solvabilité de leur débiteur, les contribuables contre toute nécessité d'accroître les impôts dont leurs revenus sont chargés, les travaux eux-mêmes contre toute chance de suspension obligée. L'histoire nous l'apprend: lorsqu'un état laisse introduire le désordre dans ses finances, lorsqu'il est tout-à-coup obligé de s'avouer impuissant à remplir les engagements qu'il a contractés, il lui arrive infailliblement à l'intérieur d'irriter tous les intérêts, à l'extérieur d'encourager toutes les hostilités; il n'inspire plus ni sécurité à ses amis ni crainte à ses ennemis; il est bientôt menacé par la révolution ou par la conquête, et il est désarmé devant elles.

Il nous appartient, messieurs, de donner l'exemple de la réserve et de la circonspection. La prudence financière est une qualité qui ne peut appartenir qu'à ceux qui dirigent d'en haut les affaires publiques. Le soin de ménager les ressources de l'état ne peut être confié à l'avidité des intérêts privés ni aux prétentions locales qui se disputent avec une ardeur naturelle les travaux dont vous voulez enrichir le pays.

La loi que nous vous proposons d'adopter doit entraîner une dépense qui peut être portée approximativement à 475 millions.

C'est une somme totale de 976,321,400 fr. que vont employer ces travaux extraordinaires en dehors des dépenses courantes de l'état.

Les ressources qui peuvent être employées à cette dépense extraordinaire sont de deux sortes:

1° La loi des recettes pour l'exercice de 1842 a autorisé le ministre des finances à négocier la somme de rentes nécessaires pour produire un capital de 450 millions affecté aux dépenses des travaux publics extraordinaires.

2° Chaque année le cours élevé de la rente 5 0/0 laisse sans emploi une part considérable de la dotation et des arrérages de rentes attribués par le budget à la caisse d'amortissement. L'état peut garder cette réserve en fournissant à la caisse une rente d'une valeur égale. Cette réserve s'élèvera pour sept ans, à partir de 1843, à 547,077,678 f.

Savoir :

Pour	1843.	69,675,369
	1844.	72,326,549
	1845.	75,079,229
	1846.	77,936,454
	1847.	80,902,284
	1848.	83,980,779
	1849.	87,177,014
	Total.	547,077,678

Cette double ressource, à la vérité, ne peut s'obtenir qu'en ajoutant au budget ordinaire les intérêts de l'emprunt, environ 17 millions, et les rentes délivrées annuellement à la caisse d'amortissement en sus de ce qu'elle possède déjà.

Soit en	1844.	2,712,000
	1845.	5,527,000
	1846.	8,449,000
	1847.	11,482,000
	1848.	14,631,000
	1849.	17,900,000
	1850.	21,293,000

Mais à cette condition, en sept années, l'état pourrait achever les travaux extraordinaires autorisés dans la dernière session et les chemins de fer que nous vous proposons de classer.

Malheureusement notre situation financière est moins simple que nous ne venons de le supposer. Nous mettons à part le budget des dépenses ordinaires comme s'il pouvait se suffire à lui-même. Mais vous savez qu'il n'en a pas été ainsi. Les trois années 1840, 41 et 42 présentaient, dans la session dernière, un découvert de 529,378,327 f., qui, atténué du boni laissé par l'exercice 1839 et des réserves accumulées par la caisse d'amortissement jusqu'à la fin de 1841, se réduisait à 398,427,418 f.

A l'époque de la présentation du budget pour 1843, ce découvert n'était plus que de 305, 526,206 f.

D'après les derniers états qui nous ont été remis par M. le ministre des finances, il est encore atténué de quelques portions de crédit laissées sans emploi à la clôture de l'exercice de 1840, et s'élevant à 5,474,912 f., et d'un boni de 5,397,000 f. dans les recettes prévues pour l'exercice de 1841.

Ces deux sommes, formant ensemble celle de 10,650.912 f., sont diminuées toutefois des suppléments de crédits déjà demandés en addition au budget de 1842, et qui montent à 5,545,064 f.

Ainsi, le découvert actuel des trois exercices de 1840, 1841 et 1842 est de 300,220,369 f.

Cette somme s'accroîtra des suppléments de crédits qui nous seront inévitablement demandés dans la session prochaine sur l'exercice de 1842 et sera diminuée des excédants de recette que nous pouvons espérer.

En supposant que ces deux modifications probables des résultats déjà connus de l'année 1842 se balancent exactement, il reste toujours un excédant de dépenses qui s'élève à 300,220,369 f., qui doit être payé avant tout autre chose, et qui doit être couvert provisoirement par les produits de l'emprunt et définitivement par les réserves de l'amortissement.

Les dépenses auxquelles doivent pourvoir nos ressources extraordinaires ne sont donc pas seulement de 976,621,400 francs, mais de 1,276,531,769 f.

Sept années de réserve de l'amortissement ne suffisent pas pour y faire face.

Il faut ajouter trois années, savoir :

1850, qui donnera.	90,495,049
1851.	93,938,744
1852.	97,518,774
Ensemble.	281,947,767

A la condition toutefois d'ajouter au budget ordinaire, en sus des sommes qui y figurent déjà.

Pour	1851.	24,815,000
	1852.	28,471,000
	1853.	32,267,000

et de laisser cette dernière somme dans les budgets suivants.

Ainsi, ces trois dépenses extraordinaires :	
Découverts de 1840,-41 et 42.	300,200,369
Travaux autorisés par la loi du 25 juin 1841. .	501,321,400
Conséquence de la présente loi.	475,000,000
Ensemble.	1,276,541,769

seraient payés en dix ans au moyen de :

1° L'emprunt.	450,000,000
2° Les réserves de l'amortissement. . . .	829,025,445

Il sera possible, sans gêner les mouvements du trésor, de consacrer à l'exécution des chemins de fer une somme annuelle de 50 millions et de terminer en dix années toutes les lignes dont la loi aura déclaré le classement.

L'artile 17 du projet de loi crée, dans le système que nous venons de vous exposer, des voies et moyens pour pourvoir aux dépenses énumérées au titre deuxième de la loi.

Telles sont, messieurs, les résolutions que la commission vous propose d'adopter.

On lit dans le *Journal des Débats* :

On assure que c'est à un anévrisme que M. Humann a succombé. Son père et son frère, l'évêque de Mayence, sont, dit-on, morts déla même maladie.

Dimanche, en travaillant avec M. Humann, un des employés supérieurs du ministère des finances remarqua qu'il avait une légère enflure à la joue, et lui demanda ce qu'il avait. « Ce n'est rien que cela, lui répondit M. Humann; mais je sens que je m'en vais. La vie que je mène me fatigue et m'épuise; je n'en ai pas pour long-temps. Non, je vous le répète, je n'en ai pas pour long-temps. »

Le Gérant responsable, B. MURAT.

LYON. — IMPRIMERIE DE BOURSY FILS, RUE DE LA POULAILLERIE, 19.

VENTE AUX ENCHÈRES

APRÈS DÉCÈS,

De l'Argenterie et des Bijoux

Dépendant de la succession de Mme veuve Coindre.

Le vendredi six mai 1842, à l'heure de onze du matin, il sera procédé, dans la salle de vente de M. les commissaires-priseurs, sise port du Temple, 42, au 1er étage, à la vente de dix-huit couverts, quatre porte-salières, une passoire, un pochon et une soupière en argent, et de divers bijoux en or.

Cette vente aura lieu en vertu d'une ordonnance de M. le président du tribunal civil de Lyon. (2445)

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

A VENDRE,

UN JOLI DOMAINE

Situé à Saint-Genis-Laval,

AYANT

maison de maître et habitation de fermier, avec prés, terres et vignes en première qualité de fonds.

DE LA CONTENANCE DE 4 HECTARES 50 ARES,

LE TOUT EN TRÈS-BON ÉTAT.

S'adresser, pour les renseignements, audit Me Morand. (5089)

ÉTUDE DE Me 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 complanté et arrosé au moyen d'une pompe mécanique.

S'adresser, sur les lieux, à M. Charpenay, et à Lyon, à Me 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 Me Laforest, chargé du placement de divers capitaux à dettes à jour. (4932)

MÊME ÉTUDE.

A vendre.

TRÈS-BELLES

PROPRIETÉS

Dans les arrondissements de Mâcon, Châlon et Roanne.

S'adresser audit Me Laforest, notaire. (4934)

MÊME ÉTUDE.

A vendre.

Environ 30,000 stères de Bois

PROPRES A FAIRE DU CHARBON.

Les forêts sont à proximité de Lyon.

S'adresser audit Me Laforest, notaire. (4931)

---

(591) *A vendre,*

JOLIE PROPRIÉTÉ

le huit mai 1842, à midi,

Pardevant Me Vauvillier, notaire à Mâcon,

DANS LES BATIMENTS DE MAITRE DE LA PROPRIÉTÉ;

Composée d'une maison bourgeoise agréable, avec cour, jardins, puits, aisances et dépendances, grandes caves, grange, écuries, tenaillier avec pressoir et cuves, et de bâtiments de cultivateurs, le tout situé au hameau de Levigny, à deux kilomètres de Mâcon;

et de 4 hectares 43 ares 23 centiares de vignes, prés et terres d'un sol excellent.

S'adresser audit Me Vauvillier, notaire.

A vendre de gré à gré,

avec facilités pour les paiements et au revenu de cinq pour cent.

UNE MAISON EN PIERRE,

Composée de rez-de-chaussée, trois étages, huit croisées par étage, escalier en pierre, une cour, un puits et un jardin attenant, située rue de la Tuilerie, quartier du Chapeau-Rouge, à Vaise.—Prix : 16,000 fr.

S'adresser, à cet effet, à M. Morin, charpentier, même rue, à l'angle du chemin de Saint-Just. (618)

A vendre ou à louer,

Pour jouir au 24 juin 1842.

UNE MAISON D'HABITATION, BATIMENTS servant à une brasserie de bière, tous les ustensiles nécessaires à la brasserie, grange, écurie, cour et jardin, le tout de la contenance de 25 ares, ayant une source suffisante pour les besoins du ménage, ceux de la brasserie et l'arrosage du jardin, situé à Bourgoin, à l'entrée de la ville, sur la route de Grenoble, quartier Pontcottier.

S'adresser à M. Rigot, propriétaire, demeurant à Bourgoin, près la brasserie, qui donnera toutes les facilités et les sûretés désirables pour le paiement du prix, soit de vente, soit de location. (621)

A vendre.

FONDS DE CAFÉ très-bien achalandé, ayant deux salles, l'une devant, l'autre derrière, quai de Retz, 52, à Lyon.

S'y adresser. (619)

A vendre ou à louer,

POUR ENTRER DE SUITE EN POSSESSION.

USINE
DE PAVIOT.

CETTE BELLE USINE, dans une position agréable et à proximité d'une population nombreuse, est située au mas de PAVIOT, sur le territoire de la ville de VOIRON (Isère), près les deux routes de Valence et Lyon, à environ deux myriamètres de Grenoble. Elle se compose :

1° D'un grand bâtiment de 33 mètres de longueur du levant au couchant, sur 10 mètres 33 centimètres de largeur, le tout dans œuvre;

2° De trois corps de bâtiment séparés, l'un desquels contient huit logements d'ouvriers.

Le CANAL DE L'USINE est alimenté par des eaux parfaitement limpides, dont le volume, dans les plus basses eaux, est de 0,42 mètres cubes par seconde, sur une chute de 6 mètres, ce qui représente, en l'état actuel, une force de 26 chevaux; cette force, selon les exigences de NOUVELLES CRÉATIONS, peut facilement être DOUBLÉE, en faisant quelques changements ou réparations au canal.

L'on peut joindre à l'usine des jardins, prés, terres et bois, suivant la convenance de l'acheteur ou du locataire.

Cette usine, qui a servi jusqu'à ce jour à la fabrication du papier, est garnie du matériel nécessaire et de beaux étendages, et peut aussi facilement se convertir en tissage, filature et moulinage de soie, ou tout autre établissement industriel.

S'adresser à M. Numa MICHAL, avoué à la cour royale de Grenoble, rue Saint-André, n. 4; ou à M. FERLAY, avocat à Valence. (3075)

A vendre,

pour cause d'âge.

MAISON ET FONDS DE CAFÉ DU BEAU MUSÉE STATUAIRE (le seul en Europe dans son genre), située avenue de Saxe, n. 15, aux Brotteaux. On donnera toutes facilités pour le paiement. S'y adresser. (547)

A louer pour la Saint-Jean prochaine.

LA MAISON DE LA BUTTE, place et quai de la Butte, avec terrasse et cour. Cette maison peut faire un bel hôtel ou un établissement industriel. Le rez-de-chaussée est voûté et les appartements ont 4 mètres 66 centimètres de hauteur.—S'adresser à M. L. Perregaux, montée de la Butte, 10. (524)

---

(555) *A louer.*

2 REZ-DE-CHAUSSÉE CONTIGUS et **2 PREMIERS ÉTAGES** pour des magasins de gros et de détail, situés place de la Fromagerie. S'adresser à M. Courenq, au Cabinet de Lecture, rue des Célestins, n. 1, de onze heures à midi.

MALADIES SECRÈTES

A l'aide d'une nouvelle méthode, prompte, 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 Léviste. (7180)

EAU DE TONQUIN.

REMÈDE INFAILLIBLE

pour la destruction des PUNAISES et des CAFARDS (blattes).

Seul dépôt rue des Capucins, n° 5, à Lyon,

dans la cour, au rez-de-chaussée,

A LA FABRIQUE DE POUPÉES.

On se charge de nettoyer les lits à domicile, et on en garantit les épreuves sans rien payer d'avance. (620)

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

PATE de NAFÉ 1f25 — PATE PECTORALE ET SIROP DE NAFÉ D'ARABIE — SIROP de NAFÉ 2 fr

Contre les *rhumes, catarrhes, enrouements, coqueluches* et *affections* de poitrine.

RACAHOUT DES ARABES,

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

POUDRES DE A. JULLIEN

Pour le Collage des Vins.

Il a été fait pour le collage des vins tant d'imitations des POUDRES DE JULLIEN, qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler au public que ces Poudres, qui viennent encore d'être perfectionnées d'après les conseils de M. D'ARCET, se recommandaient déjà par vingt-deux années d'expérience et de succès et par trois médailles des diverses expositions.

Les Poudres de Jullien (RIVET jeune, successeur) coûtent plus cher, il est vrai, que celles imitées (5 fr. 50 c. le demi-kilogramme pour coller cinquante pièces); mais, comme on n'en emploie pour obtenir le même résultat que la moitié du poids de ces dernières, elles reviennent de fait à bien meilleur marché.

S'ADRESSER, A LYON, rue Saint-Dominique, n° 2, **CHEZ M. COMMOY,** fabricant de billes de billard, qui tient aussi un dépôt de **VINS DE BORDEAUX** de Château-la-Rose et **VINS DE CHAMPAGNE** provenant de la maison **MOET ET CHANDON,** d'Epernay. (Vente par panier et au détail par bouteilles.)

Dépôt, à **VILLEFRANCHE,** chez M. **DURIEU-BOTET,** négociant en vins;

Et à **BELLEVILLE-SUR-SAONE,** chez M. **SOITEL,** aussi négociant en vins. (6343)

PHARMACIE

A LYON.

RUE PALAIS-GRILLET, N° 23.

GUÉRISON

DES MALADIES SECRÈTES,

NOUVELLES OU ANCIENNES,

Dartres, gales rentrées, rougeurs à la peau, ulcères, écoulements, flueurs ou pertes blanches, les plus rebelles affections rachitiques, rhumatismales, et de toute âcreté ou vice du sang et des humeurs,

Par le Sirop Dépuratif Végétal de Sené.

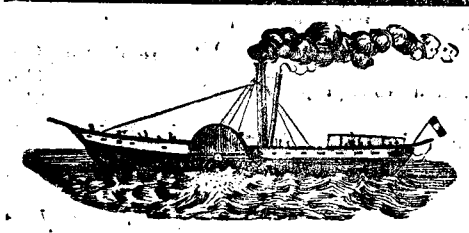
Extrait du Codex medicamentarius, approuvé par les Facultés de Médecine et de Pharmacie,

PUBLIÉ PAR ORDRE EXPRÈS DU GOUVERNEMENT.

Le traitement est prompt et aisé à suivre en secret ou en voyage; il n'apporte aucun dérangement dans les occupations journalières, et n'exige pas un régime trop austère. Entièrement végétal, il remédie aux accidents mercuriels.

Prix : 5 fr. le flacon.

En dépôt à **Saint-Etienne,** à la **Pharmacie Chermezon,** rue de la **Comédie.** (7380)



LE CROCODILE, LE MARSOUIN, 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'Ainay, sur la Saône,

A 4 HEURES DU MATIN.

	Premières.	Secondes.
VALENCE, AVIGNON et BEAUCAIRE.	4 f.	2 f.

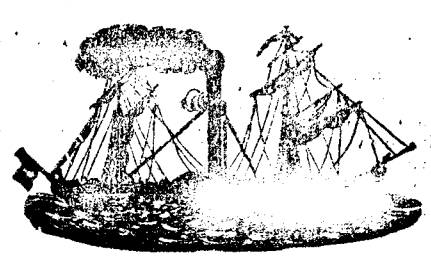
S'adresser aux propriétaires, MM. BONNARDEL frères et FOUR, quai de l'Arsenal et rue Sala, 2, ou au capitaine à bord du bateau. (6561)

Maladies de Poitrine.

On recommande l'emploi du Sirop pectoral de Mou-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. 30, à Lyon. (7345)



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.

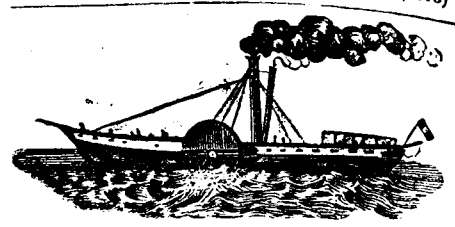
S'adresser : A Lyon, à la Compagnie Générale, quai de la Charité;
A Vienne, chez MM. Peiron frères, agents de la Compagnie;
A Tournon, chez M. Pélissier, agent de la Compagnie;
A Valence, chez MM. Puissant et Rulat, agents de la Compagnie. (6685)

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)



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)

PIANOS

De Paris, des seuls facteurs en renom :

PAPE, PETZOLD, PLEYEL, ERARD, HERZ, TRESSOZ, SOUFFLETO, HATZENBUHLER et **BOISSELOT,** de Marseille,

EN VENTE

A PRIX DE FABRIQUE,

Pour cause de liquidation de cette partie seulement,

Chez Mme veuve **FEVROT,** rue Lafont, 4, à Lyon. (5554)

LES

PAPIN DE LA SAONE,

BATEAUX A VAPEUR EN FER,

à dater du 1er au 10 mai prochain,

Partiront du quai Peyrollerie

TOUS LES JOURS A 5 HEURES DU MATIN.

CORRESPONDANCE DIRECTE AVEC LES

Berlines - Postes du Commerce

DE CHALON A PARIS.

Bureaux : port des Cordeliers, 59;
— — rue Sainte-Marie-des-Terreaux, 6. (2652)

DÉPURATIF DU SANG.

L'EXTRAIT DE SALSEPAREILLE,

COMPOSÉ

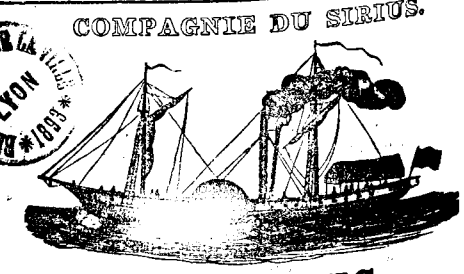
En forme de pilules, de M. E. SMITH, docteur en médecine de la Faculté de Londres,

Est le remède le plus efficace pour les *dartres*, les *éruptions*, les *ulcères* et toutes les *maladies de la peau et du sang.* Les personnes mariées ou sur le point de l'être, qui auraient raison de craindre pour des vices cachés ou des restes de mercure, peuvent en toute confiance avoir recours à ce remède qui purifie et adoucit le sang, et qui rétablit la santé.

— Se vend au prix de 3 f. la boîte.

Le seul dépôt à Lyon est chez Vernet, place des Terreaux, n. 13. (7631)

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 :

	Premières.	Secondes.
Beaucaire, Avignon et Valence,	**4 fr.**	**2 fr**

LE DÉPART A LIEU DU QUAI DE LA CHARITÉ.

Les bureaux sont quai Monsieur, 119. (6732)

BIBLIOTHÈQUE DE LA VILLE LYON *1893*