

PRIX DE L'ABONNEMENT  
Pour LYON et le DÉPARTEMENT DU RHÔNE.  
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.

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

ON S'ABONNE :

A LYON, au Bureau du Journal, rue des Celestins, n° 6, au 1er.

A PARIS, chez MM. LEJOLIVET et COMPE, directeurs de l'Office-Correspondance, rue des Filles-Saint-Thomas, n° 5, place de la Bourse, et chez M. DEGOUE-DEUNQUQUES, rue Lepelleuier, 5.

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

Lyon, 14 juin 1844.

CHEMINS DE FER.

Le principe de la libre concurrence domine notre régime industriel et économique. Les compagnies financières n'entendent pas que ce principe soit appliqué à l'œuvre de nos chemins de fer; il leur faut des marchés léonins arrangés à leur guise dans le secret du cabinet de M. le ministre des travaux publics; ce ministre courbe misérablement la tête, dispose en articles de loi leurs audacieuses exigences, et il s'est trouvé dans la chambre une commission, dont M. Dufaure est le rapporteur, qui a considéré comme une affaire naturelle et bonne ce lâche abandon de nos principes économiques et de l'intérêt du trésor public. Cette commission a pu se trouver parce qu'il y a à la chambre cent cinquante députés qui se relient plus ou moins directement aux compagnies financières, qui ont avec elles des engagements dont l'immoralité n'est plus un secret pour personne. Voici la théorie pratique de ces engagements, telle que nous la trouvons brièvement mais énergiquement exposée dans le *Constitutionnel* :

« Telle ou telle compagnie leur assure des traitements, leur délivre, moyennant un faible versement préalable, des actions faciles à revendre avec bénéfice après le vote de la loi; en retour, ils allient leur crédit auprès des ministres, leur influence dans l'administration ou dans les chambres, leurs votes tout au moins. Ils ne sont plus libres; ils ont reçu d'avance le prix de leur opinion. »

Ce n'est plus seulement dans le parlement que se passent ces choses honteuses, indignes de notre pays et hautement réprouvées par l'opinion. La plaie s'est étendue sur toutes les branches de l'administration, et nos conseils municipaux participent largement à ces coupables conspirations contre la fortune publique. Que fait-on pour arrêter le développement de ces désordres? Rien. Au contraire, voici que l'on prépare au parlement, pour la fin de cette session, une série de projets de loi qui ont pour but de livrer à tous ces repus affamés qui déshonorent l'industrie privée une portion notable de nos chemins de fer. Que les chambres y mettent la complaisance que l'on attend d'elles, et dans quelques jours tous ces projets seront votés; alors le ministre des travaux publics entrera en marché avec les compagnies qui se tiennent aujourd'hui dans le silence, non par respect pour le pays qui les a jugées et condamnées, mais pour le succès de leurs manœuvres et le plus grand bien de leurs intérêts.

Il est facile d'apercevoir que la considération du ministre, pour nous servir d'un terme parlementaire, sera grandement compromise dans ces arrangements, et, malgré l'habileté avec laquelle M. Dufaure a indiqué ce point délicat dans l'extrait de son rapport que nous avons cité hier, il est aisé de reconnaître qu'il a été assez vivement préoccupé de cette crainte.

Nous avons vainement cherché dans le rapport de ce député, rédigé avec une extrême prolixité, rempli de détails purement secondaires, incomplet sous beaucoup de rapports et exagéré en quelques uns, à nous édifier sur l'urgence et la nécessité de mettre

le ministre des travaux publics à même de concéder la ligne d'Orléans à Bordeaux. Cette nécessité apparaît d'autant moins que par l'article 4 du titre II de la loi on prévoit le cas où, dans un délai de deux mois une compagnie soumissionnaire ne s'étant pas présentée, le ministre sera autorisé à pourvoir provisoirement à l'exploitation de la première section du chemin d'Orléans à Tours, section qui sera prête à recevoir la voie de fer avant la fin de l'année 1845. Nous avons déjà signalé une dérogation à la loi constitutive de 1842, qui est cependant invoquée par M. Dufaure comme la charte qui doit immuablement régler la construction et l'exploitation de notre réseau national de rails-ways. L'article 4, que nous venons de citer, en est une nouvelle dérogation. Jusqu'ici, de son propre aveu, le chemin d'Avignon à Marseille est le seul qui ait été affirmé en exécution de la loi fondamentale. Encore M. Dufaure regrette-t-il que la durée du bail de ce chemin ait été seulement fixée à trente-trois ans pour ce chemin.

Cela ressort évidemment des considérations émises par le rapporteur de la commission en vue d'une combinaison récemment imaginée par une compagnie financière, laquelle a pris le nom de *compagnie fermière*. Cette combinaison a pour but de mettre à la charge de l'Etat la pose des rails, et de ne laisser aux compagnies financières, pour leur part de concours, que le seul apport du matériel de transport des voyageurs et des marchandises. Il est vrai qu'il n'y a au fond et en réalité aucune différence entre les compagnies financières et celles que l'on appelle aujourd'hui compagnies fermières; que leur but est le même de tous points : réaliser de gros bénéfices aux dépens de l'intérêt et de la fortune de l'Etat. M. Dufaure a bien compris que sous cette forme nouvelle, qui n'est après tout qu'un aveu d'impuissance avide, la question tendait à changer de terrain et à se placer sur celui, qui est le seul rationnel, de la construction et de l'exploitation par l'Etat. Aussi s'est-il empressé d'ajouter que, si le gouvernement se décidait à faire les sept huitièmes de la dépense des chemins de fer, il aurait probablement de meilleurs et de plus sûrs moyens de faire tourner cet énorme sacrifice au profit des populations qui le paient.

Il faut dire que pour administrer un correctif à cette déclaration, d'où on peut conclure qu'il ne tient pas pour aussi bonnes qu'il l'a dit les solutions de la loi du 11 juin 1842, M. Dufaure a fait entendre que l'état de nos finances ne nous permettait pas d'ajouter cette nouvelle témérité à celle que nous avons hasardée par la loi de 1842. Et cependant, cette *témérité*, la commission l'a autorisée relativement au chemin d'Orléans à Tours, d'où l'on peut conclure encore que M. Dufaure n'a pas dit tout ce qu'il pensait sur la puissance de nos finances et de notre crédit dans l'état actuel. Nous n'en finirions pas si nous voulions relever toutes les contradictions qui se trouvent semées çà et là dans son rapport.

On peut et on doit reprocher, d'autre part, au rapport de la commission, d'avoir singulièrement amoindri les bénéfices probables de l'exploitation du chemin d'Orléans à Tours et exagéré les dépenses de la compagnie qui se chargera de la pose des rails et du

matériel de transport. Ainsi, à l'aide de documents très-incomplets, on est arrivé à établir que le produit net de l'exploitation donnerait un revenu de 5 1/2 0/0 appliqué au capital devant être fourni par la compagnie et porté libéralement à 70 millions. Dans l'opinion de M. Dufaure, la compagnie concessionnaire pourra avec facilité prélever annuellement, pour l'amortissement de son capital, 1 0/0 sur son revenu; ce prélèvement de 1 0/0 capitalisé à 4 0/0 amortit ce capital en 41 ans et 16 jours. C'est sur cette base que la commission a fixé la durée du bail, qui était portée dans le travail du ministre à 46 ans et 324 jours.

Malgré les réticences et les aveux du rapport, il est évident que la commission n'a pas entendu faire à la compagnie qui se chargera de l'exploitation du chemin d'Orléans à Bordeaux une position aussi mesquine. Nous ne sachions pas que les compagnies aient rien cédé de leurs exigences et de leurs prétentions. Ce n'est pas à un modeste revenu de 4 1/2 0/0 qu'elles aspirent; leur concours n'est acquis à l'Etat qu'à la condition qu'elles pourront retirer de leurs capitaux 15, 20 et même 25 0/0 de revenu. Tout le monde sait cela. La vérité n'a donc pas été dite.

Peut-être la commission n'avait-elle pas à sa disposition des éléments suffisants d'appréciation. Il n'est pas présumable que la chambre des députés soit mieux renseignée. Ce qu'il y a de sensé à faire en une telle situation, c'est d'ajourner le vote du projet en mettant le gouvernement à même d'achever et d'exploiter au besoin la section d'Orléans à Tours, puis de procéder immédiatement à la construction des terrassements et ouvrages d'art qui sont à la charge de l'Etat pour la section de Tours à Poitiers. De la sorte, on évitera toute lenteur funeste.

La chambre échappera par là au danger de faire pour la ligne entière ce qu'elle a fait, faute d'examen suffisant, dans la session dernière, pour la section d'Orléans à Tours, une part si libérale à la compagnie que, selon l'expression de M. Dufaure, le gouvernement lui-même la trouve aujourd'hui exorbitante, et s'applaudit, en apparence du moins, de la résistance apportée dans cette affaire par la chambre des pairs.

A Mâcon, lors des processions de la Fête-Dieu, deux jeunes gens ont été arrêtés pour avoir refusé de lever leur chapeau.

Ici, à Lyon, devant le Jardin-des-Plantes, des agents de police ont aussi voulu forcer des passants à lever leur chapeau.

Jusqu'à quel point est-il irrévérentieux de garder son chapeau ou sa casquette sur la tête, tandis qu'il ne l'est pas d'avoir un bonnet ou une perruque? Un Turc n'est pas irrévérentieux avec son turban. Dans certains pays étrangers, les Français sont regardés comme grossiers parce qu'ils gardent leur chapeau étant à table. Pourquoi ne déclare-t-on pas comme irrévérentieux de regarder une procession si l'on est vêtu d'une veste ronde et chaussé avec des sabots? Quelle différence y a-t-il entre un feutre et un tricot? Ne peut-on pas s'associer de cœur à une cérémonie religieuse si on a sur la tête un morceau de feutre aussi bien qu'avec un tricot de soie? N'est-il pas absurde et irréligieux de rendre Dieu esclave des caprices de la mode?

Toutes ces questions pourraient être discutées avec l'autorité

### FEUILLETON DU CENSEUR. — 15 JUIN.

#### EXPOSITION

#### DES PRODUITS DE L'INDUSTRIE NATIONALE.

(8<sup>e</sup> LETTRE.)

(Suite de l'industrie lyonnaise.)

#### TEINTURE.

Paris, le 11 juin 1844.

Après la grande industrie de la soie vient naturellement celle de la teinture, son auxiliaire indispensable, qui la précède quelquefois, la suit toujours dans les progrès, dans les améliorations qu'elle tente ou qu'elle obtient, est soumise aux mêmes chances de prospérité et de malaise. Lyon est encore en teinture le berceau des inventions, le grand atelier où s'élaborent les procédés nouveaux, où se manifestent les conquêtes; c'est de là que sortiront les révolutions successives par lesquelles sera renouvelé cet art important. La teinture en laine et en fil y brille d'un grand éclat longtemps avant que des Gênois y importent les procédés pour teindre les soies; c'est là qu'on fait le beau noir de Gênes, que l'on remplace le kermès et la cochenille dans l'écarlate, qu'on arrive à faire des soies chinées, qu'on substitue des produits nouveaux à l'indigo et à la noix de galle.

Toutes ces conquêtes sont loin de nous déjà, mais l'exposition de 1844 en constate de récentes dont l'importance ne le cède en rien à celle des anciennes.

La teinture lyonnaise est représentée par MM. Vidalin, Guinon, Farge, MM. Guimet, Martin et Badin ont exposé certains produits destinés comme matières colorantes à cette même teinture.

Parmi les échantillons de soies teintées de M. Vidalin, les lilas sont principalement remarquables, car cette couleur obtenue par l'*anchusa tinctoria* à toute la fraîcheur du lilas fait à l'orseille et offre plus de solidité; jusqu'à ce moment cette dernière qualité excluait généralement la première dans cette nuance. Les jaunes obtenus par le chromate de plomb méritent les mêmes éloges motivés par les mêmes causes.

Les échantillons de fils de lin ne sont pas moins remarquables; les nuances ont tout à la fois une fraîcheur et une vivacité qui attestent les travaux importants de M. Vidalin.

Deux teinturiers, par une coïncidence assez étrange, viennent de trouver en même temps un procédé identique pour obtenir une couleur semblable. M. Guinon, de la Guillotière, et M. Farge, de Lyon, donnent désormais aux soies, aux fils, aux étoffes, des couleurs bleues métalliques indestructibles; c'est un service véritable rendu à l'industrie. M. Guinon a teint encore de la soie sauvage de Tussa dont il avait été jusqu'ici fort difficile

de détruire la nuance primitive; mais cette dernière conquête a besoin d'être améliorée si le duvet attaché aux fils est le résultat de la teinture. Les diverses nuances des échantillons de M. Farge offrent de leur côté beaucoup d'éclat et une solidité rarement obtenue jusqu'ici; la tranche des nuances dans ses soies pour velours est surtout fort remarquable.

Le bleu d'outremer dit bleu Guimet, du nom de son auteur, a été une importante découverte. Depuis la dernière exposition, des modifications assez graves ont amélioré cette substance, dont l'emploi se répand et s'applique à des usages nouveaux; la pulvérisation est devenue plus complète, et le violacé de la coloration plus intense : c'est à la fois plus de facilité dans l'emploi et plus de beauté dans le résultat.

MM. Martin et Badin soutiennent depuis long-temps avec succès et avec éclat la supériorité de la ville de Lyon dans la fabrication des orseilles et des cudbeards, dont notre ville a gardé le monopole. Une tentative dans cette industrie a amené dans le prix de ces matières une réduction notable. On était parvenu à remplacer dans certaines conditions les lichens étrangers qui servent à la confection de l'orseille par des lichens de France beaucoup moins chers; mais les négociants des îles du Cap-Vert ont tout-à-coup et tout récemment abaissé leurs prix à un chiffre qui ne permet pas aux lichens de France d'entrer en concurrence; la consommation générale trouvera une amélioration dans ce fait, qui par malheur laissera sans travail les bras occupés à la cueille des lichens français.

Les échantillons d'orseille, de cudbeard et de lichen exposés par MM. Martin et Badin attestent des progrès croissants, mais que peuvent seuls bien apprécier ceux qui emploient ces matières.

#### Industries diverses.

Le travail des métaux est une conquête assez récente de notre ville, en ce qui concerne la grande mécanique, et déjà les ateliers lyonnais ne le cèdent à aucun. Les machines à vapeur et les pompes de MM. Legendre et Averly, la pompe horizontale et à double effet de M. Boursault, les pompes refoulantes de M. Gerin sont belles, bien établies, et peuvent soutenir toute comparaison.

Les aciers de M. Granjon attestent une fabrication d'un ordre élevé. Ses aciers fondue pour limes, ceux pour tiges de piston, offrent toutes les qualités désirables. Une pièce nous a paru surtout remarquable : c'est la réunion par la base de trois loupes d'acier fondu, s'allongeant en s'amoindrisant, et soudées au marteau de manière à ne former plus qu'une flèche déliée et compacte. Bien que cet objet n'ait aucune destination, et que l'acier doive en être employé selon les besoins de la fabrication, il atteste un travail d'une grande puissance.

Les balances à système de romaines pour peser les fardeaux les plus légers, celles qui remontent seules, dont les branches et la tige sont placées en dessous, de M. Béranger, sont remarquables par l'élégance des formes. Les balances d'essai et tous les objets exposés par M. Tarpin-Bremal bril-

lent par les mêmes qualités.

Nous citerons avec plaisir les fourneaux, poêles, calorifères, de MM. Villard, Rogeat, Fournet, dont les produits sont pleins d'élégance et promettent tout à la fois beaucoup de chaleur et beaucoup d'économie, difficile problème; les ornements en tôle sur métaux de MM. Beaume et Bourguignon, qui sont fort gracieux; les bronzes de M. Rozier, principalement destinés aux églises, et qui ont le caractère de sévérité qui convient à cette destination; les amidons de M. Chevalier, qui se recommandent par leur blancheur; les foulards imprimés de M. Duret, dont les couleurs sont vives et belles.

Nous voudrions pouvoir parler du battant-brocheur de M. Richard-Félix, mais il ne fonctionne pas, et il n'est pas possible de juger de ses effets; des violons et autres instruments de MM. Sylvestre, mais comment apprécier leurs qualités dans le mutisme complet qu'ils gardent?

Dans la section des instruments de musique, les exposants ont pris à leurs gages des pianistes et des organistes, en sorte qu'on entend parfois deux ou trois orgues et douze ou quinze pianos de toutes formes, jetant à la fois leurs notes sous la voûte qui retentit; c'est un charivari très-peu agréable et auquel nous félicitons MM. Sylvestre de ne s'être pas associés.

Les aciers et les aiguilles de M. Neuss sont d'excellente qualité, et le stuc de M. Bidreman imite le marbre à faire illusion; il a sur beaucoup de produits de ce genre l'avantage de n'être pas avarié par l'eau, mérite incontestable dans la construction où le stuc est placé à l'extérieur.

Les papiers peints de MM. Pignet et Pallard sont, comme tous les produits de cette maison qui existe depuis fort long-temps à Saint-Genis-Laval, capables de rivaliser avec les produits identiques de Paris et de soutenir notre supériorité à l'étranger.

La fabrique d'Arboras de MM. Decaen soutient dignement sa réputation; mais son plus grand mérite à nos yeux est de pouvoir livrer de belles faïences blanches, bien pures et de forme élégante à bon marché.

Une des belles industries lyonnaises qui mérite les plus grands encouragements pour l'avenir, les plus complets éloges pour le présent, c'est la cristallerie de la Guillotière, de MM. Billaz-Maumené. Il y a peu d'années encore, la France tirait de l'étranger le verre susceptible de recevoir des décors colorés ou métalliques et tous les objets de gobeletterie aux couleurs riches et éclatantes. Aujourd'hui la France n'a plus rien à envier à la Bohême; une grande impulsion a été donnée à l'art du verrier, qui s'est livré avec ardeur à toutes les productions, qui a fait simultanément des conquêtes dans tous les genres. La chimie a été habilement appliquée à la verrerie et a réalisé des progrès qu'on n'eût pas osé espérer.

La belle cristallerie de Baccarat a donné l'exemple; ses cristaux blancs ont été proclamés comme le type du beau; ses cristaux de couleur l'ont disputé aux plus parfaits en ce genre; elle a enrichi l'art d'une couleur

qui donne de pareils ordres. On pourrait lui rappeler aussi qu'à Lyon la publicité du culte n'est qu'une tolérance entre concitoyens, le résultat d'une transaction passée avec le cardinal Fesch, une condescendance en faveur de l'oncle de Napoléon.

## Paris, le 12 juin 1844.

(CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE DU CENSEUR.)

Toutes les décisions prises par la chambre des députés et résumées dans la loi du 11 juin 1842 sur les chemins de fer vont être remises en question. La discussion a recommencé à la fin de la séance d'hier, à propos du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, et elle paraît devoir être plus sérieuse et plus vive que jamais.

Trois opinions sont en présence.

La première demande l'achèvement et l'exploitation par l'Etat de toutes les lignes de fer comprises dans la loi de 1842.

La seconde se contenterait de la construction des lignes de fer par l'Etat et de leur exploitation par des compagnies fermières avec des baux d'une durée qui n'excéderait pas douze années.

La troisième enfin voudrait qu'on réservât à l'industrie privée la part qui lui a été faite par la loi de 1842, et que l'Etat, après avoir fait tous les terrassements et travaux d'art, laissât à des compagnies financières le soin de poser les rails et d'exploiter pendant un laps de temps qui varie de trente à cinquante années.

La première de ces opinions est la plus gouvernementale; c'est celle qui répond le mieux aux véritables intérêts du pays; c'est celle qui garantit le plus à l'Etat qu'il sera indemnisé de tous les sacrifices qu'il aura fallu faire pour l'établissement des chemins de fer; c'est celle qui engage le moins l'avenir et qui laisse le plus de latitude pour faire profiter le public de toutes les améliorations qui pourront être introduites dans le système de la locomotion à la vapeur. Cette opinion est soutenue avec une égale ardeur dans le *National*, dans la *Presse* et dans la *Démocratie Pacifique*. Les intérêts personnels d'un très-grand nombre de membres de la chambre joueront un rôle trop important dans la solution qui sera donnée à la question des chemins de fer pour qu'il nous soit permis d'espérer que les vrais principes d'économie politique et de gouvernement l'emporteront sur les considérations d'intérêt privé qui paraissent malheureusement devoir dominer le débat.

— La *Déclaration* relative aux chemins de fer est publiée aujourd'hui par le *Siècle*, la *Réforme* et la *France*. Cette déclaration compte 175 adhésions. Nous engageons les électeurs à s'enquérir des noms qui n'y figurent pas.

— Les journaux légitimistes ont paru ce matin avec l'encadrement noir, à l'occasion de la mort du duc d'Angoulême. On dit que les hommes importants du parti dont ils sont les organes prendront le deuil par suite de cette mort qu'ils considèrent comme un événement.

### Bulletin de la Bourse de Paris du 12 juin 1844.

La bourse a commencé par des offres à 82 45.

La rente est tombée à 82 35 et a ouvert à ce prix.

Immédiatement après l'ouverture, la rente a encore montré de la tendance à la baisse. Des ventes ont été faites à 82 30. Il y a eu alors une hausse qui s'est prolongée jusqu'à la fin. Le dernier cours a été 82 55..

|                                    |      |     |                                |      |    |
|------------------------------------|------|-----|--------------------------------|------|----|
| Cinq pour cent . . . . .           | 122  | 10  | Trois pour cent belge. . . . . | »    | »  |
| Quatre et demi pour cent . . . . . | »    | »   | Banque belge . . . . .         | »    | »  |
| Quatre pour cent . . . . .         | 108  | 30  | Caisse Lafitte . . . . .       | 1132 | 50 |
| Trois pour cent . . . . .          | 82   | 40  | — . . . . .                    | »    | »  |
| Actions de la Banque . . . . .     | 3065 | »   |                                |      |    |
| Obligations de Paris. . . . .      | 1467 | 50  |                                |      |    |
| Rentes de Naples . . . . .         | 99   | 70  |                                |      |    |
| Etats romains. . . . .             | 104  | 1/4 |                                |      |    |
| Actions d'Espagne. . . . .         | 30   | 3/4 |                                |      |    |
| Cinq pour cent belge. . . . .      | 104  | 3/4 |                                |      |    |

CHEMIN DE FER

|                             |     |    |
|-----------------------------|-----|----|
| Paris à Rouen . . . . .     | 950 | »  |
| Paris à Orléans . . . . .   | 955 | »  |
| Rouen au Havre . . . . .    | 740 | »  |
| Strasbourg à Bâle . . . . . | 236 | 25 |

## Chambre des Députés.

Fin de la séance du 11 juin.

On entame la discussion générale du projet de loi relatif au chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

M. HOUEAU-MIRON prononce un discours dont le but est de démontrer qu'il faut étendre la part de l'Etat dans l'exécution des chemins de fer. Cette part, dit-il, a été fixée aux travaux d'art par la loi de 1842; il faut y ajouter la fourniture des rails.

M. RIVET exprime une opinion tout-à-fait contraire à celle de l'honorable préopinant.

Les travaux d'art coûteront à l'Etat 600,000,000 fr., dit-il; n'est-ce pas là une dépense assez considérable? La fourniture des rails nécessiterait un emprunt de 400,000,000 fr. Total : un milliard! On dit que l'Etat bénéficierait; mais que deviendraient les bénéfices?... Tous les douze ans on li-

quiderait, et quelque nouvelle affaire d'Alger ou de Taïti absorberait complètement ces bénéfices. Il y a plus : des compagnies se présentent pour fournir les rails; eh bien! on n'a pas le droit de demander aux contribuables des sommes que des compagnies particulières offrent à l'Etat pour un travail ou pour une fourniture.

Et, d'ailleurs, dans quelle situation financière le pays se trouve-t-il pour s'imposer de nouveaux sacrifices? En 1824, l'impôt était au revenu dans la proportion d'un dixième; aujourd'hui, avec les centimes additionnels, l'impôt est au revenu dans la proportion d'un sixième.

La séance est levée à six heures.

(Correspondance particulière du Censeur.)

Séance du 12 juin.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

La séance est ouverte à une heure et demie.

Le procès-verbal est adopté.

M. P. DE CHASSELOUP-LAUBAT dépose le rapport sur le projet de loi relatif à la police de roulage, amendé par la pairie.

M. LESTIBOUDOIS : J'ai l'honneur d'annoncer à la chambre que demain je demanderai la mise à l'ordre du jour du projet de loi sur le chemin de fer du Nord, dont le rapport a été déposé aujourd'hui. Je crois que la chambre trouvera juste de mettre le projet à l'ordre du jour avant plusieurs autres projets.

M. LE PRÉSIDENT : L'ordre du jour appelle la suite de la discussion relative au chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

M. MURET DE BORT : C'est à moi de parler, mais j'aurais désiré que M. le ministre des travaux publics fût présent, et aucun des ministres n'est présent à la séance.

M. LE PRÉSIDENT : On va voir si MM. les ministres ne sont pas dans les commissions; mais cela n'empêche pas la chambre de commencer ses travaux.

M. MURET DE BORT déclare qu'il est partisan des chemins de fer, et qu'il les votera tous. Mais il n'approuve pas le système mixte de l'intervention des compagnies et du gouvernement.

Je ne regarde pas la loi de 1842, dit-il, comme la charte des chemins de fer. On voudrait lui donner ce caractère, mais je m'y opposerais. J'admets la loi de 1842 sous le rapport des tracés : il y a là des droits acquis que je respecte; le reste peut être discuté, et l'erreur doit être redressée toutes fois qu'elle existe.

L'Angleterre est la terre classique des forces individuelles, des compagnies. En Angleterre, il a paru une brochure sous le titre de *Rail-way Reform*, dont on n'a pas encore su l'auteur, mais qui propose le rachat par l'Etat de tous les chemins de fer. La question a déjà été portée devant une commission formée des hommes les plus considérables du pays. Ainsi, l'Angleterre, où l'industrie a tant de facilité, tant de latitude pour agir, se préoccupe déjà des abus des compagnies.

En Prusse, ce sont les compagnies qui posent les rails et qui font les derniers travaux, ce qui a donné lieu à un agiotage effréné. Le gouvernement vient de rendre une ordonnance qui défend d'annoncer des actions et d'ouvrir des souscriptions pour les entreprises de chemin de fer, à moins d'autorisation du ministre des finances, et les agents officiels de la Bourse ont reçu défense de s'occuper de ces actions.

L'honorable membre s'attache à démontrer que chaque jour les moyens de locomotion deviennent plus économiques. Il dit, en invoquant le témoignage de M. Kœchlin qui confirme son assertion, qu'un convoi ne coûte que 4 kilogrammes de charbon par kilomètre. Il y a quatre ans, en Belgique, il en fallait 20. Pourquoi n'arriverait-on pas à une plus grande réduction encore dans les frais? Qui donc voterait aujourd'hui la loi de 1842? Personne. Eh bien! pourquoi ne profiterait-on pas de l'expérience acquise?

Quels sont les inconvénients, quels sont les avantages des compagnies? Je commencerai par les inconvénients qui sont plus nombreux.

L'honorable membre ne veut pas que les grandes influences qui sont à la tête des compagnies dominent l'Etat. Dans le cahier des charges, les compagnies sont sans cesse en contact avec l'administration. N'aurait-elle pas meilleur marché des fermiers, qui seront dans une position plus humble, que des compagnies concessionnaires, qui veulent traiter d'égal à égal? On dit : Voulez-vous prononcer l'abaissement des tarifs aux dépens de la bourse des contribuables? Non. Je veux que les tarifs ne soient diminués qu'à mesure que les produits s'accroîtront.

On ne peut se dissimuler que les chemins de fer absorberont tous les autres moyens de transport; cela aura lieu tôt ou tard. Eh bien! un jour viendra où les compagnies élèveront au maximum le tarif des transports, qu'elles auront d'abord abaissé pour affriander le marchand.

L'agiotage est une plaie à laquelle il faut remédier. Quand les

actions du chemin de fer du Nord auront été émises, au bout de trois mois, elles vaudront 750 fr. au lieu de 500 fr.

A gauche : Mille francs !

M. MURET : Je dis 750 fr., et je prétends qu'à ce dernier taux celui qui en achètera opérera très-bien. Eh bien! j'ajoute qu'offrir aux particuliers de telles occasions de gagner beaucoup d'argent commodément, ce n'est pas faire un acte de moralité. (Très-bien!)

Quel est le rôle des compagnies? poser les rails et exploiter. Peser les rails, ce n'est pas une œuvre difficile; il n'est même pas besoin pour cela d'un ingénieur, il suffit d'un conducteur. C'est tout simplement prêter de l'argent, puisque les rails seront remboursés plus tard.

M. Muret de Bort parle de l'emprunt qu'une maison considérable de Paris (la maison Laffitte) avait projeté, plan qui n'est pas venu à terme. Quand l'honorable membre en a entendu parler, il en a prévu la non-réussite. Il fallait y intéresser les grandes puissances financières de Paris et de l'Europe. Or, elles ne pouvaient se prêter à un projet qui venait détruire leurs espérances; elles voulaient gagner 8, 10 0/0 et plus, et ne se seraient pas contentées d'un modeste bénéfice. Mais on retrouvera l'emprunt quand on voudra. Tous les capitaux qui sont venus à Paris pour se mettre à la disposition des compagnies iront à l'emprunt si on leur fait des conditions convenables.

On a parlé d'un impôt de 16 millions de rentes qu'on allait lever sur les contribuables. L'impôt ne sera inscrit au budget que pour mémoire. Il y a des chemins qui seront bons, d'autres médiocres, d'autres mauvais, à la bonne heure; mais l'ensemble rapportera, et, en définitive, il y aura le livre des dépenses, et aussi le livre des recettes. Les chemins rapporteront à mesure qu'on les construira, à mesure que l'exploitation se développera.

Mais, dit-on, la session est avancée, et vous venez nous proposer un nouveau système, quand le temps presse et que nous sommes surchargés de travaux? Mais pourquoi se presserait-on? Votons les lignes, votons les fonds pour les achever, et ajournons, non pas les chemins, mais les systèmes. (Approbation.)

Il reste évident que la chambre est dans la plus grande incertitude sur les faits que recèle l'avenir. Ce n'est pas avec une telle incertitude que la chambre peut agir. Elle a un moyen pour s'instruire. Qu'elle accepte les compagnies fermières, et dans dix ans elle aura les mains pleines de faits sur l'économie des rails-ways.

Telle est ma proposition, dit en finissant M. Muret de Bort. Je soutiendrai mon amendement, parce que je le crois bon; mais j'avoue que je voterai tous les chemins de fer, dans quelque système qu'on veuille entrer : je ne suis pas assez Romain pour les refuser. (Mouvements divers.)

M. LACAVE-LAPLAGNE ne croit pas que le système des compagnies concessionnaires expose l'Etat à se faire petit. Il a plus qu'un autre le droit de se préoccuper des considérations financières qui s'opposent au système qu'on veut faire prévaloir, tant en repoussant le reproche qu'on pourrait lui adresser de diminuer par ses paroles la force et la puissance des ressources du pays. Le gouvernement a été plus d'une fois en butte au reproche de témérité.

Il y a dans la chambre beaucoup de membres qui ne se préoccupent pas seulement des 400,000,000 francs qu'il faudrait à l'Etat pour construire les chemins de fer, mais encore de l'argent qu'on demande pour les projets de loi présentés. Je me souviens de ce qu'on me disait dans les diverses commissions, et ce n'est pas sans quelque surprise qu'on m'entendait déclarer que nous pouvions suffire aux besoins, en agissant toutefois avec prudence.

M. le ministre, après quelques observations résultant des prévisions sur les dépenses que nécessitera la construction des chemins de fer, dit qu'il y a moins d'avantages qu'on ne croit à livrer l'exploitation aux compagnies, surtout depuis que la ligne qui dessert le Midi et celle qui dessert l'Ouest sont dans leurs mains. M. le ministre était, en 1838, pour la construction et l'exploitation par l'Etat; c'est le changement des circonstances qui a dû modifier son opinion. Le système qui assurera le plus promptement l'exécution complète des chemins sera le meilleur, et ce système est celui des compagnies concessionnaires.

C'est d'ailleurs une nécessité pour le gouvernement, un devoir de porter ses efforts sur les points où les bienfaits des chemins de fer ne pénétreront pas. Il faut qu'il réserve pour cela une partie de ses ressources disponibles.

On dit que nous trouverons dans les produits des chemins de fer le moyen d'emprunter. Je ne le crois pas. Pour un grand pays comme la France, le crédit ne s'appuie pas sur quelques millions de plus ou de moins, mais sur sa fidélité à remplir ses engagements. Il ne

orange obtenue par l'or. Les verreries de Saint-Louis (Moselle) ont lutté avec succès par leurs cristaux blancs et colorés, et surtout par leurs tailles et leurs moulures. La verrerie de Choisy a produit des vases de forme antique de la plus grande pureté obtenus par le soufflage seul, des cristaux jaunes auxquels une composition chimique a donné une nuance nouvelle, des verres filigranés comme ceux de Venise. Les fabriques de (Plain-de-Valch, de Valerysthal (Meurthe), ont marché dignement dans cette voie de progrès. La cristallerie de la Guilloitière, élevée depuis peu de temps, vient réclamer sa place auprès de ces grandes usines, sur les traces desquelles ses produits exposés nous prouvent qu'elle s'avance rapidement.

A travers ces vases à tulipes, ces larges coupes si gracieusement taillées, ces vases à fleurs à créneaux, toutes choses dont le cristal blanc, épais ou mince suivant les nécessités de ses formes, est d'une admirable pureté; à travers ces dorures solides, ces autres vases dont les arêtes sont teintées de bleu ou de vert clair, dont tout est gracieux, les couleurs et la forme, trois innovations sont à signaler. C'est d'abord la couleur de la nacre transparente, irisée, donnée à un flacon et à un serre-papier, sur lesquels la lumière jette des reflets de la plus grande beauté et d'une douceur infinie. Cet effet est surtout extrêmement remarquable dans le serre-papier, formé d'un seul bloc de cristal taillé.

La seconde innovation est l'application dans la pâte du cristal d'une nouvelle nuance de jaune obtenue aussi par l'or, mais qui diffère de celle de Baccarat. La troisième est l'application de trois couleurs sur le même vase.

Un dernier produit, non pas le plus brillant, mais le plus à la portée de tous les consommateurs, mérite encore de fixer l'attention : ce sont les moulures qui sont vraiment fort jolies, très-nettes, à arêtes bien vives, très-variées, et qui ne coûtent pas plus que les verres ordinaires.

On est heureux, en enregistrant les progrès qui enfantent les riches produits, de constater ceux qui mettent le confortable et l'élégance à la portée de toutes les classes.

### Industrie de Tarare.

#### MOUSSELINES.

Tarare est après Lyon la ville la plus importante de notre département par ses produits industriels; elle est le centre de la fabrication des mousselines, comme Lyon est le centre de la fabrication des soieries. L'industrie est organisée à peu près de la même manière dans les deux cités, mais Tarare offre cette différence qu'il y a un certain nombre de petits industriels fabriquant seuls pour leur propre compte et apportant leurs marchandises sur le marché. Cette même existence de fabricants-marchands se manifeste, sur les marchés de Villefranche et de Thizy, dans l'industrie des toiles et des tissus de coton. A Lyon, le prix élevé des soies et l'absence de marché public pour les produits fabriqués ne permettent guère

aux chefs d'atelier de travailler autrement qu'à façon.

Tarare a eu long-temps en France le monopole de la fabrication des mousselines claires; monopole bien innocent que celui qui s'établit par le travail de tous, au bénéfice d'une cité, et ne porte préjudice à personne. Saint-Quentin aujourd'hui lui dispute cette branche de production. Jusqu'au moment où la mécanique de Jacquard fut appliquée à la fabrication des mousselines, Tarare faisait principalement des unis; mais son industrie devait être modifiée profondément, révolutionnée par l'emploi de la nouvelle machine; elle a fait depuis en bien plus grande quantité des mousselines façonnées, brochées, non seulement en blanc, mais à dessins de plusieurs couleurs.

L'industrie de Tarare a obtenu en 1834 la confirmation d'une médaille d'or et d'une médaille d'argent, une nouvelle médaille d'argent et une de bronze. En 1839, une médaille d'or et une de bronze furent rappelées pour elle; deux médailles de bronze et une mention honorable lui furent accordées. Aujourd'hui sept maisons ont envoyé leurs produits à l'exposition; il faut les citer toutes pour n'être injuste envers personne, car toutes les cases resplendissent de richesse et de beauté.

Il est impossible de rien voir en ce genre qui offre un travail plus beau que les mousselines brodées de MM. Brun et Dénoyol, rien de plus gracieux que les broderies.

Au milieu des produits de M. Fion, un rideau tulle à application et des rideaux brodés à jour se font remarquer par une exquise délicatesse. Ce fabricant a obtenu une mention honorable en 1839.

Les mousselines de MM. Salmon et Duval offrent un ensemble d'une grande fraîcheur; celles qui sont à bouquets lancés, les quadrillées, sont simples mais variées et se recommandent par de jolis dessins. Cette maison a reçu en 1834 une médaille de bronze rappelée en 1839.

L'immense panneau en mousseline brodée or et blanc de MM. Martin et Matagrin est de la plus grande richesse; les autres tissus, pour avoir une valeur moindre et des dimensions moins gigantesques, sont encore fort beaux.

M. Pramondon a placé des organdis et une sorte de tissu que nous croyons être de la tarlatane à côté de riches mousselines brodées; tout cela est frais et gracieux. Ce fabricant a obtenu en 1839 une médaille de bronze.

Les produits de M. Lucy-Sédillot sont de belles et riches mousselines brodées faites à Tarare, mais placées sous le nom de M. Lucy-Sédillot à Paris. Cette maison a obtenu une mention honorable en 1839.

Une autre case renferme une portière au milieu de laquelle brille un paon sous un lambrequin dentelle d'une grande beauté; les grands rideaux brodés sont d'un travail admirable. Mais ce qui nous a frappé davantage que toutes ces splendeurs, ce sont les mousselines unies, auxquelles la foule ne fait pas la moindre attention parce qu'elles sont pliées en petits carrés. Elles ont été tissées avec des fils d'un numéro très-élevé, et il est impossi-

ble de rien voir qui dépasse cette régularité parfaite; c'est une simplicité qui s'élève à la magnificence.

Ces beaux tissus sortent de la fabrique de M. Estragnat fils aîné, à Tarare; nous avons été surpris de voir reluire sur le fronton de la case où ils sont exposés le nom de M. Estragnat, de Paris, et de ne trouver qu'un écriteau tout honteux collé sur une des parois indiquant le lieu de fabrication. Tout se tient dans la course au clocher vers la célébrité dont nous sommes les spectateurs; le manufacturier cache soigneusement le nom du dessinateur qui fait sa fortune et sa gloire, le nom des ouvriers qui tissent avec une rare adresse et une grande intelligence ces magnifiques produits qui mériteront des distinctions honorifiques; puis le nom de la fabrique sera remplacé par celui de Paris, et souvent celui du fabricant par celui du marchand en détail. Après cela, croyez donc à toutes les gloires prétentieuses qui bourdonnent autour de vous!

Mais l'industrie de Tarare soulève une question autrement grave, autrement importante. Ces riches tissus d'un prix tellement élevé que peu de fortunes peuvent se les procurer, ces unis si parfaits, toutes ces mousselines enfin si jolies, si gracieuses, sont faites sur des métiers établis dans des boutiques souterraines, dans des caves dont l'humidité est une condition, un auxiliaire de la bonne fabrication. L'industrie n'a vu que le produit sans se préoccuper de l'ouvrier qui, vivant au milieu de cette humidité, contracte des maladies qui pèseront sur toute sa vie, l'abrègeront, après l'avoir lui-même privé de l'usage de ses membres.

Nous avons dit que le génie de l'industrie était impitoyable, et, si en fait il n'y avait pas de preuve nouvelle, nous la trouverions ici. Les ouvriers de Tarare sont réputés les plus habiles tisseurs du monde, et voilà ces hommes d'un talent supérieur reconnu, constaté, condamné pour produire à s'enterrer vivants, sans pouvoir durant l'hiver se réchauffer au feu qui sécherait les fils au travers desquels ils jettent leurs navettes. L'homme ici ne vaut pas le produit; la santé de l'ouvrier est comptée pour moins que la bonté de la fabrication.

Pour nous que les intérêts de l'humanité touchent plus que la beauté des tissus, nous sacrifierions volontiers quelque chose de la perfection idéale des mousselines au bien-être des ouvriers qui les fabriquent. Les vrais progrès ne sont pas ceux qui augmentent la magnificence des produits, mais ceux qui diminuent le malaise des individus, qui placent les hommes dans des conditions meilleures de travail. Celui qui trouvera le moyen de fabriquer les belles mousselines de Tarare dans des appartements assainis par l'air et par le soleil, qui séchera l'humidité des toiles, où les ouvriers végètent, celui-là aura rendu un service réel à l'industrie, et, ce qui est mieux encore, à l'humanité.

KAUFFMANN.

Post-scriptum. — Nous sortons des salles de l'exposition, où nous n'avons pu pénétrer hier. Les dégâts causés par l'orage qui a éclaté diman-

ne pas forcer ce crédit, qui doit être basé sur l'épargne. Je crois que les compagnies trouveront des capitaux que l'état ne trouverait pas. Par exemple, il est beaucoup de personnes qui, se trouvant sur le tracé des lignes, donneront aux compagnies des capitaux qu'elles ne donneraient pas à l'emprunt.

L'honorable préopinant a parlé d'un certain projet d'emprunt dont j'ai eu à m'occuper et qui n'a pas réussi ; il a dit que les puissances financières n'ont pas pu s'intéresser à ce projet qui contrariait leurs. Messieurs, je crois que la non-réussite du projet a eu d'autres causes. Pour moi, je ne comprendrais pas l'imprudence d'un Etat qui se lierait par un emprunt qu'il lui faudrait rembourser à échéances fixes, dans vingt-cinq ou trente ans, quelle que fût sa situation. Les grandes maisons, et il en est quelques unes qui me l'ont dit, ne se soucieraient pas non plus de s'engager pour dix ans.

Quand l'amendement sera en discussion, j'examinerai l'avantage prétendu que les compagnies fermières ont sur les compagnies financières. Je me borne à indiquer ceci, c'est que les plus grands intérêts et la justice exigent qu'on termine les chemins de fer et qu'on laisse à l'Etat les ressources nécessaires pour achever les autres travaux.

La séance est suspendue pendant un quart d'heure. M. GOUIN déclare en commençant qu'il ne vient pas s'opposer à la construction du chemin de fer, dont il reconnaît toute l'utilité ; mais il ne considère pas la question d'un point de vue spécial. Il est au point de vue général qu'il examinera la question.

L'orateur est opposé à l'exploitation par des compagnies concessionnaires ; il développe son opinion en s'appuyant sur des considérations financières.

Il est quatre heures, M. Gouin est encore à la tribune.

## Chambre des Pairs.

Fin de la séance du 11 juin.

M. LE GÉNÉRAL CUBIÈRES propose un amendement d'après lequel les congés seraient délivrés de la manière suivante dans chaque corps ou fraction de corps :

1° Aux hommes provenant des réserves qui avaient été subsidiairement appelés sous les drapeaux, en commençant par la classe la plus ancienne ; 2° Aux hommes faisant partie des différentes classes, en commençant par les moins anciennes, et dans la proportion de l'effectif de chaque classe.

Cet amendement, combattu par M. le général de Préval, rapporteur, est mis aux voix et rejeté. L'article du gouvernement est adopté.

Les autres articles du projet de loi sont adoptés sans modification. L'ensemble du projet est adopté à la majorité de 97 voix contre 6. La chambre s'ajourne à jeudi.

De tristes nouvelles avaient circulé à la chambre ; elles ne se sont heureusement pas confirmées. Notre brave armée d'Afrique n'a point débuté par un échec dans la guerre qui semble sur le point d'éclater entre la France et le Maroc. Cependant les dernières correspondances venues d'Alger ne sont pas sans gravité. Voici ce qui résulte des dépêches que vient de publier le *Messenger* :

« A la date du 4 juin, le maréchal Bugeaud, qui avait quitté Alger le 31 mai, n'était pas encore arrivé à Oran. Les vents violents qui avaient régné pendant plusieurs jours dans la partie de l'ouest l'avaient probablement forcé de chercher un refuge à Arzew ; mais le temps s'est bientôt remis et lui aura permis d'arriver le 5. Les troupes envoyées sur ce point étaient parvenues à cette époque à leur destination. Tout fait espérer que, si la guerre éclate sérieusement entre le Maroc et la France, nous serons dès le principe en mesure de faire face à toutes les éventualités.

« Déjà les hostilités ont commencé. Dans la matinée du 30 mai, le général Lamoricière, ayant en face de lui l'armée marocaine campée sur la frontière, prenait toutes ses précautions, sans croire cependant qu'il serait attaqué aussitôt. Il avait, en effet, adressé à Sidi-Ali-Ben-Taieb-El-Geneau, l'un des principaux officiers marocains, une lettre qui avait été envoyée à l'empereur et dont il attendait la réponse. El-Geneau jusque-là avait réprimé les dispositions très-hostiles des siens ; mais il paraît qu'il ne tarda pas à être entraîné.

« Bientôt on vint apprendre au général Lamoricière qu'une ligne de cavaliers se montrait dans la plaine, à environ deux lieues de lui, et marchait vers le camp français. Une demi-heure après, tout le camp marocain paraissait distinctement, drapeau en tête, sur le bord de la Mouilah. Deux cents tirailleurs prenaient les devants ; toute cette troupe se présentait dans l'ordre de combat ordinaire de la cavalerie arabe. »

che sur Paris sont incalculables ; l'eau entrainait par les portes, chassée par un vent violent dont l'action, jointe à celle de la grêle et de la pluie, a brisé la toiture en plusieurs endroits ; le plafond en toile peinte a été effondré sur vingt points à la fois, et alors l'eau a coulé comme un torrent dans quelques parties de l'édifice. Les angles sud et ouest ont considérablement souffert, et les soieries de Lyon qui sont placées dans l'un d'eux ont été fort maltraitées.

Les fabricants lyonnais dont les pertes doivent être les plus grandes sont MM. Pagès, Blein et Co, M. Goujon, M. Damiron, MM. Jarrin et Trotton. Les plafonds au-dessus des cases de ces deux derniers ont été complètement défoncés, et les eaux ont dû tomber sur leurs soieries avec une violence extraordinaire. Les cases de MM. Pagès, Blein et de M. Goujon sont vides. La case de M. Yéméniz ne paraît pas avoir souffert ; cependant elle se trouve entre deux qui ont été complètement inondées, ce qui nous fait penser qu'on aura remplacé les étoffes endommagées. MM. Godemard et Meynier ont souffert aussi, mais moins que les autres.

Les soieries de Nîmes, les châles surtout, ont dû éprouver de grandes pertes ; les cases de MM. Constant, Ponge, Reynaud, Malhian, Virabaud, sont dans un état déplorable ; deux autres sont entièrement vidées et ne portent même plus les noms de leurs propriétaires.

M. Depouilly, qui est Lyonnais, mais qui depuis long-temps a transporté son industrie à Paris, a l'une de ses cases dévastée : c'est celle des impressions sur tissus. MM. Fortier et Mourceau, de Paris, ont aussi éprouvé de grands dommages.

Une grande quantité de cristaux a été brisée complètement ; le plafond de la salle des machines s'est ouvert dans toute la longueur d'une travée, et la rouille s'empare aujourd'hui de quelques mécaniques. Les pièces d'orfèvrerie, les beaux lustres de M. Thomire ont été inondés ; des globes de cristal de grandes dimensions ont été remplis et vidés plusieurs fois ; les pendules, les ornements gothiques, les platres ont particulièrement souffert. Un vitrail à l'un de ses petits compartiments fendu, et les pianos ont reçu de vastes nappes d'eau.

Par une singularité fort malheureuse, presque pas un des magnifiques tapis d'Aubusson, de M. Sallandrouze, de M. Laurent, etc., n'a été épargné. Ils sont appendus contre les cloisons ; soit que les vitres aient cédé sous l'effort du vent, soit que le plafond se soit déchiré au-dessus d'eux, le plus grand nombre, et à tous les coins de ce pauvre palais de bois et de toile, a reçu une horrible avalanche. Déjà un grand nombre a été remplacé hier pour cacher les pertes.

Les draps de Vienne n'ont pas été atteints, mais beaucoup d'autres, placés sur la même ligne que nos châles, ont dû éprouver des avaries ; les exposants étaient occupés ce matin à réparer leurs dommages.

Après ce déplorable événement qui soulève une grave question de responsabilité, on croira peut-être utile d'élever à l'industrie un édifice plus solide et plus durable que le palais actuel.

Voici ensuite, d'après le rapport du général Lamoricière, ce qui s'est passé :

« J'avais, dit-il, fait prendre les armes, charger les bagages, et j'étais prêt à agir. A onze heures, les premiers cavaliers entamèrent la fusillade contre les grand'gardes sans qu'aucune parole eût été échangée. Nous étions attaqués à deux lieues en dedans de nos frontières, et, au bout de quelques minutes, force fut bien de riposter.

« Je commençai à descendre vers la plaine, en poussant devant moi les cavaliers ennemis. M. le général Bedeau, avec les zouaves, les 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> bataillons de chasseurs d'Orléans, tenait la droite. M. le colonel Roguet, avec le 10<sup>e</sup> bataillon de chasseurs et deux bataillons de son régiment, tenait la gauche et gardait le convoi.

« M. le colonel Morris marchait en colonne par pelotons sur la gauche avec cinq escadrons.

« La fusillade devint extrêmement vive, à droite, devant les zouaves et devant le 8<sup>e</sup> bataillon de chasseurs. Nous avions en présence douze à quatorze cents cavaliers des Abd-el-Bokari et cinq à six cents cavaliers arabes.

« Les cavaliers ennemis s'engageaient, en nombre de plus en plus considérable, entre notre colonne de droite et la muraille de rochers qui forme la berge du vallon d'où nous descendions. Je laissai à dessein se prolonger ces engagements. Pendant trois quarts d'heure les cavaliers marocains soutinrent un feu qui leur coûtait cependant bon nombre d'hommes et de chevaux ; plusieurs fois ils abordèrent les tirailleurs des zouaves, et l'un d'eux les traversa même pour venir attaquer corps à corps le capitaine adjudant-major Chapuis, qui fut blessé.

« Je pris le moment où ce combat était le plus vif pour lancer par ma gauche deux escadrons de chasseurs, sous les ordres de M. le commandant Péronny. Cette charge, appuyée de près par les autres escadrons, sépara en deux la masse des cavaliers ennemis, et en accumula près de deux cents entre les rochers et la ligne de nos tirailleurs. Le plus grand nombre de ces cavaliers fut sabré, trente au moins restèrent sur la place, trois drapeaux furent pris, le reste s'enfuit dans la plus complète déroute vers Ouschda. Trente chevaux harnachés restèrent aux mains des chasseurs et de nos tirailleurs. En résumé, nous avons vu sur le terrain, tant devant les zouaves que sur le champ de la charge, une cinquantaine d'hommes et vingt à vingt-cinq chevaux.

« Plus de 20 tués et de nombreux blessés ont été enlevés sous nos yeux. La cavalerie noire s'est montrée à ce début beaucoup plus entreprenante que nous n'avons coutume de voir les goms arabes.

« Nous avons eu, de notre côté, 25 blessés (2 succomberont probablement), 2 chevaux tués et 6 blessés. Après deux heures de repos sur la Mouilah, je suis venu ce soir bivouaquer au camp de Lalla-Magrania. »

Telle a été l'issue de cette levée de boucliers imprévue. D'après deux prisonniers échappés aux sabres des chasseurs, en voici la cause. Un personnage allié à la famille impériale et nommé Sidi-el-Mamoun Ben-Cherif était arrivé le matin à Ouschda avec un contingent de 500 Berbères envoyés de Fez par le fils de Muley-Abder-Rhaman pour faire partie de la troupe d'observation réunie sur la frontière. Sidi-el-Mamoun, emporté par un ardent fanatisme, a déclaré qu'il voulait au moins voir de près le camp des chrétiens, et s'est mis en marche, malgré la résistance et les observations d'El-Geneau, qui, tout en objectant les ordres de l'empereur, n'osait opposer un refus absolu à un prince de la famille impériale. L'indiscipline des Berbères, le fanatisme de la troupe nègre, se sont exaltés de plus en plus, et le combat s'est engagé.

« Quoi qu'il en soit de ce récit, dit le général Lamoricière, la guerre existe de fait. Les journées qui vont suivre nous montreront jusqu'à quel degré on voudra la pousser. Il n'est pas douteux qu'Abd-el-Kader n'essaie d'en profiter. »

Ces nouvelles sont de la plus haute gravité.

La guerre avec le Maroc est inévitable, car, sans aucun doute, l'armée vaincue, blessée dans son orgueil et dans son fanatisme par un échec dans une première lutte avec des chrétiens, aura voulu prendre une éclatante revanche. Il est impossible d'ailleurs que le gouvernement ne demande pas satisfaction de cette agression sans motifs, et cette satisfaction, il ne pourra l'obtenir que par la force. Or, dans cette lutte, nous rencontrerons nécessairement encore l'Angleterre ; l'Angleterre, intéressée à dominer la Méditerranée et la Manche par Gibraltar, et qui perdrait tous ses avantages si nous triomphions du Maroc.

Notre honneur et nos plus graves intérêts se trouvent en jeu dans ces complications. On sait depuis quatorze ans quelle a été la politique du gouvernement chargé de les défendre ; que le pays tienne donc en éveil, afin de l'empêcher, s'il est possible, de les sacrifier encore !

L'empereur Nicolas a quitté Londres lundi, dans l'après-midi. Après avoir pris congé de la reine et de la famille royale, il a été conduit par le prince Albert à bord du *Black-Eagle*, sur lequel il s'est embarqué. Les nouvelles de La Haye du 9 juin disent que Nicolas est attendu dans cette ville où il ne restera que deux jours. Il remontera ensuite le Rhin avec un bateau à vapeur qui l'attend à Rotterdam.

L'empereur Nicolas a laissé 20,000 ducats pour les domestiques de la reine.

Un journal anglais dit qu'il faisait très-peu de cas de tout le luxe dont on l'a entouré, et qu'il a couché par terre, sur une espèce de matelas de cuir rempli de paille, qu'il considère comme plus propre à la santé du corps.

## Chronique.

### LYON.

Le rapport de M. le garde-des-sceaux sur la requête du condamné à mort Anthelme Perrin, dit *Simon Devie*, n'a point encore été mis sous les yeux du roi. L'instruction nouvelle à laquelle il a été procédé avec un zèle si éclairé par MM. Durieu, président des assises de la session de mars, et Loyson, avocat-général, est, dit-on, assez volumineuse. A la procédure se trouve jointe la feuille où le brigadier Rebs a inscrit à la date du 23 ou du 26 mars 1844 le nom d'Anthelme Perrin.

Rien n'a transpiré sur les détails de cette information. Ce que l'on peut seulement affirmer, c'est qu'il n'est pas exact, comme l'a prétendu un journal de la localité, qu'Anthelme Perrin ait été précisément rencontré à Langres le 23 mars 1843, jour de l'assassinat de Simon Devaux.

### DÉPARTEMENTS.

On écrit de Saint-Amour (Jura) :

« Un refus de sépulture de la part du clergé a donné lieu à des attroupements tumultueux qui ont eu pour résultat de faire casser les vitres du presbytère. »

— Le 6 juin, la police de Roanne a arrêté une bande de jeunes

voleurs dont le plus âgé n'a que quinze ans. Ces petits malheureux, qui s'introduisaient dans les maisons en mendiant, exploitaient depuis long-temps les foires des environs, et y commettaient de nombreux vols. Deux d'entre eux ont déjà subi une condamnation de trois mois de prison.

— Les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> bataillons du 29<sup>e</sup> de ligne, en garnison à Dijon, doivent faire partie du camp de Metz. Ces deux bataillons partiront le 27 de ce mois pour Besançon.

Le 1<sup>er</sup> bataillon, en garnison à Troyes, et deux compagnies d'élite du 34<sup>e</sup>, en garnison à Auxonne, doivent remplacer à Dijon les deux bataillons appelés au camp. (Courrier de la Côte-d'Or.)

### CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

Rapport de M. de La Tournelle, lu à la chambre des députés dans la séance du 31 mai.

(Suite.)

Il y a toujours intérêt public à prévenir les dépenses inutiles et permettre le meilleur emploi des capitaux industriels.

Il y a intérêt plus grand à ne pas diviser le chemin de Paris à Lyon en deux tronçons, livrés à deux exploitations distinctes et peut être rivales, se rencontrant dans une gare commune à Châlon, et se suivant au milieu des embarras et des hasards du libre parcours pour se retrouver encore dans la gare de Lyon.

Une ligne unique ayant pour extrémité Paris et Lyon, une seule administration réglant ses mouvements avec ordre et liberté, présentent incontestablement une situation plus régulière et des conditions meilleures de sûreté publique et d'exploitation commerciale.

La commission était unanimement convaincue de la nécessité du prolongement de la ligne jusqu'à Lyon. Il lui a suffi d'exposer à M. le ministre des travaux publics les motifs qui déterminaient sa résolution pour qu'il ait consenti avec empressement à s'y associer.

C'est donc d'accord avec lui et avec le ministre des finances qu'un crédit de 71 millions a été inscrit à l'art. 1<sup>er</sup> du projet, au lieu du crédit de 50 millions destiné primitivement à la seule partie du chemin comprise entre Paris et Dijon.

L'étendue de la ligne principale ainsi fixée de concert, la commission est entrée dans les graves et délicates questions des tracés.

Trois directions, ayant chacune plusieurs variantes, ont été étudiées pour le parcours de Paris à Dijon par les vallées de l'Yonne, de la Seine et de l'Aube.

Le tracé par la vallée de l'Aube a plusieurs variantes au point de départ.

Il peut se confondre avec le tracé de la Haute-Seine, qui sera décrit tout-à-l'heure en détail, soit en traversant les plateaux de la Brie, soit en suivant la vallée de la Seine jusqu'à l'embouchure de l'Aube. Arrivé là, il remonte cette rivière jusqu'à la faite d'entre Seine et Saône, franchit le col près de Vives par un souteirain de 1,330 mètres, descend dans la vallée de la Tille, et s'infléchit à droite pour se diriger vers l'ouest de la ville de Dijon.

Sa longueur, par la vallée de la Seine, est de 364 kilomètres ; par les plateaux de la Brie, de 339.

Moins direct que les autres tracés, il leur est encore plus inférieur pour l'importance des populations et des intérêts à desservir. Une seule commission d'enquête et une seule chambre de commerce ont demandé la préférence pour lui. Le conseil-général des ponts et chaussées et la commission supérieure des chemins de fer l'ont rejeté à l'unanimité.

Votre commission l'a aussi écarté d'une seule voix, et il ne peut être utile de lui accorder plus d'attention.

Le tracé qui arrive à Dijon, en suivant la vallée de la Seine, se subdivise, soit en partant de Paris, soit dans la partie supérieure de la Seine et dans les petites vallées qui avoisinent le col de partage des deux versants de l'Océan et de la Méditerranée dans le département de la Côte-d'Or.

Dans une de ces variantes, c'est celle qui a obtenu la préférence de la commission supérieure, du conseil-général des ponts et chaussées et de M. le ministre des travaux publics. La ligne part de la place Valhubert, comme le chemin de Corbeil, emprunte ce chemin sur tout son parcours, et, remontant toujours la vallée, touche Melun, Montereau, Nogent, Romilly, Troyes, Bar et Châtillon, s'élève au col de Poiseuil par la vallée du Revinçon, le franchit par un souteirain de 2,716 mètres, et se développe par les vallées de l'Yonne et du Suson pour arriver à l'ouest de Dijon.

La longueur totale de ce tracé est de 348 kilomètres ; mais, comme il emprunte le chemin de Corbeil sur un parcours de 30 kilomètres, la partie à exécuter serait de 318 kilomètres seulement.

Plusieurs projets ont été étudiés ayant pour objet, en traversant les plateaux de la Brie pour gagner la haute Seine, d'éviter à la voie de fer la courbe décrite par la rivière entre Paris et Romilly.

D'après l'un de ces projets, la ligne sort de Paris par la barrière des Vertus, traverse le canal Saint-Martin et le canal de l'Ourcq, passe par Lagny, longe la Marne jusqu'à près de Chalifert, où elle entre par un souteirain de 210 mètres dans la vallée du Grand-Morin, arrive à Crécy, traverse un second contrefort par un second souteirain de 790 mètres, se poursuit dans le vallon sinueux de l'Aubetin, franchit, près de Bouchy-le-Repos, la faite d'entre Seine et Marne par un troisième souteirain de 2,400 mètres, et arrive enfin à Romilly après avoir traversé la Seine.

Le second projet, étudié à travers les plateaux de la Brie, emprunte le chemin de Corbeil jusqu'au droit du village de Villeneuve-le-Roi, sur une longueur de 12,148 mètres 30 centimètres. De là, le tracé s'infléchit à gauche par la vallée de l'Yères, remonte celle du réveillon jusqu'à Chevry et pénètre dans la vallée de l'Aubetin où il se soude au tracé précédent.

Sa longueur, entre la gare du chemin d'Orléans à Paris et Romilly, est de 123,191 mètres.

Il est plus long que le tracé par Lagny et Crécy de 963 mètres.

La longueur à exécuter serait de 111,043 mètres.

La troisième variante, comme la précédente, suit le chemin de Corbeil, mais jusqu'à Vitry-sur-Seine seulement, sur une longueur de 5,462 mètres.

A Vitry, la nouvelle ligne traverse la Seine et pénètre dans la vallée du Morbras qu'elle remonte jusqu'à Pontilant. De ce point, elle se dirige directement sur le village de la Boissière, où elle entre dans la vallée de l'Aubetin au même point que la variante par le Réveillon.

Ce dernier tracé est plus direct que le précédent ; mais, sur une longueur de 30 kilomètres environ, il traverse les forêts d'Armainvilliers, de Lamothe et de Crécy, sans rencontrer de population importante.

Son parcours, de la gare de Paris à Romilly, est de 115,374 mètres.

La partie à exécuter aurait 109,912 mètres.

Il donne un trajet plus court que dans les deux variantes précédentes de 8 à 9 kilomètres.

On a déjà vu que par la Seine entière le parcours entre Paris et Dijon est de 348 kilomètres.

Par le Grand-Morin, l'Aubetin et la haute Seine (première variante des plateaux), il est de 322 kilomètres ;

Par le Réveillon (deuxième variante), de 321 kilomètres;  
Par le Morbras (troisième variante), de 313 kilomètres;  
Dans les deux dernières variantes, la partie à exécuter ne serait, dans un cas, que de 309 kilomètres.

Dans l'autre, de 307 seulement.  
Il y aurait donc un raccourcissement sur le tracé de la Seine entière, par la première variante des plateaux, de 26 kilomètres.

Par la deuxième variante, de 27 kilomètres.

Par la troisième variante, de 35 kilomètres.

Mais tous ces tracés, à travers les plateaux, ont un fait de plus à franchir, celui d'entre Seine et Marne, qu'il faudrait traverser en souterrain sur une longueur de 2,400 mètres, à la cote de 160 mètres 40 centimètres au-dessus du niveau de la mer, pour redescendre au-delà dans la vallée de la Seine, à la cote de 71 mètres 49 centimètres.

Cette ascension inutile de 89 mètres crée une résistance à surmonter, dont la conséquence est l'augmentation des frais de traction, si l'on emploie des forces plus grandes, ou le ralentissement de la vitesse, en conservant les mêmes forces. Or, suivant une formule scientifique citée au rapport de la commission supérieure, la résistance produite par 1 mètre de hauteur correspondant à la résistance de 280 mètres de parcours horizontal, les 89 mètres de la hauteur du col à franchir sans nécessité, entre la Seine et la Marne, dans toutes les variantes des tracés directs par les plateaux, équivaldrait à 25 kilomètres ajoutés à la longueur réelle de ces tracés.

La véritable économie de trajet, réduite d'après ces calculs, ne serait plus au profit de la première variante que de 1 kilomètre, de 2 au profit de la deuxième, et de 10 au profit de la variante par le Morbras, c'est-à-dire qu'elle devient à peu près insignifiante.

La préférence entre la vallée de la Seine et les plateaux pour gagner la haute Seine ne pourrait donc être déterminée que par d'autres considérations d'art ou d'économie politique. A ce double point de vue, le tracé régulier et à pente douce de la vallée de la Seine au milieu de populations riches, industrieuses, mobiles, a une évidente supériorité sur les lignes tourmentées des plateaux, conduites à travers des pays de grande culture ou des forêts, en perçant plusieurs contreforts, dont un seul exige un souterrain de 2,400 mètres.

Cette double supériorité a été reconnue par votre commission, comme elle l'a été par le gouvernement et par tous les conseils dont il a interrogé l'expérience, et elle n'hésite pas à exprimer l'opinion que le rail-way de Paris à la Méditerranée, en cas d'adoption de la

vallée de la Seine, devrait suivre la vallée entière, dès le point de départ, pour rencontrer moins de difficultés, et surtout pour répondre à des besoins de circulation plus exigeants et par conséquent plus productifs.

Nous n'avons pas cru devoir entretenir la chambre de deux autres variantes des plateaux qui ne se sont pas présentées à nous avec la garantie de l'examen préalable du conseil général des ponts et chaussées, et qui ont contre elles les mêmes objections relatives au fait à franchir et aux populations traversées.

Les variantes du point de départ dans le tracé de la Seine se reproduisent à l'autre extrémité, aux approches du col de partage supérieur entre les bassins de la Seine et de la Saône. Là, toutes les dépressions du sol ont été explorées avec soin, et jusqu'à sept passages ont été l'objet d'études approfondies. Sur ce nombre, deux seulement ont fixé l'attention de la commission.

Dans l'une de ces directions, la ligne suit la vallée du Revinçon, où elle entre en souterrain à Poiseuil, sur une longueur déjà énoncée de 2,716 mètres; ensuite elle descend le petit vallon de Léry, pénètre dans la vallée de l'ignon, tourne à droite, et parvient à l'ouest de Dijon par la vallée du Suzon.

Le fait est franchi à la cote de 393,93 mètres. Aux abords du souterrain, la hauteur de la tranchée est de 20 mètres.

La seconde direction, à partir de Bar-sur-Seine, emprunte la vallée de l'Ourse, traverse le col par un souterrain de 2,300 mètres à la cote de 386 mètres, et arrive à Dijon par les vallées de la Tille et du Suzon avec un allongement insensible.

Elle présente sur la précédente l'avantage d'un souterrain moins long de 400 mètres, à une cote inférieure de 7 mètres, ce qui donne un avantage correspondant dans la somme des rampes et des pentes; mais elle a le tort grave de délaisser Châtillon, et elle ne rachète pas par une supériorité assez prononcée pour que la direction du Revinçon n'ait pas dû, aux yeux de la commission, conserver la préférence.

A côté de ce tracé de la Seine entière, ainsi déterminé, passant par Melun, Montereau, Nogent, Troyes, Châtillon, se présente la direction par les vallées de l'Yonne et de l'Armançon.

Le tracé de l'Yonne est commun à celui de la Seine jusqu'à la ferme de Pincevent, en aval de Montereau, d'où, s'infléchissant légèrement à droite, il suit la rive gauche de l'Yonne jusqu'à Pont-sur-Yonne, traverse deux fois la rivière entre cette ville et Sens, passe près de Joigny, entre dans la vallée de l'Armançon à la Roche, longe le canal de Bourgogne, s'approche de Tonnerre et arrive à l'embouchure de la Brenne dans l'Armançon.

A partir de ce point, deux tracés ont été étudiés dès le principe : un par la vallée de la Brenne, l'autre en continuant à remonter le cours de l'Armançon.

Le tracé par la Brenne suit le canal de Bourgogne, passe près de Montbard et parvient au col de Charigny, après s'être maintenu à mi-côte dans le flanc de la montagne sur une assez grande longueur.

Le tracé par l'Armançon conserve la rive droite de cette rivière, passe à 1,500 mètres de Semur, et arrive au col de Charigny avec 2,818 mètres de parcours de moins que par le tracé de la Brenne, et avec des pentes plus douces de 0,001 par mètre.

Le conseil-général des ponts et chaussées et la commission supérieure ont préféré cette variante à l'autre, et la commission lui donnerait aussi la préférence par les mêmes raisons.

Du col de Charigny, le tracé s'élève au col supérieur de Pouilly, qu'il traverse en tranchée, à la cote de 401 mètres 47 centimètres. La tranchée a 1,800 mètres de longueur, sur une hauteur maxima et peu prolongée de 16 mètres.

Après avoir ainsi franchi le fait, il suit le canal de Bourgogne, arrive à Pont-d'Ouche, et suit la petite vallée de ce nom jusqu'à Dijon. (La suite à un prochain numéro.)

## Nouvelles Etrangères.

ITALIE.

De la frontière, le 7 juin. — L'insurrection paraît être en progrès dans diverses contrées de la péninsule, et notamment dans la Romagne, en Lombardie, à Naples et en Sicile. Divers personnages de distinction ont émigré, et ces jours derniers sont arrivés à Livourne le prince de Piombino, le prince de Doria et grand nombre d'autres personnages haut placés, compromis par suite des événements qui se passent actuellement dans leur pays.

La défection parmi les officiers autrichiens continue dans le royaume lombardo-vénitien; le mécontentement et le désordre ont gagné l'armée d'Italie.

On fait dans toutes les villes de nombreuses arrestations.

Le gérant responsable, B. MURAT.

Les personnes auxquelles il aurait été volé une longue corde d'étendage de lessive, presque neuve, et une maillette, sont invitées à se présenter au bureau de police du 4<sup>e</sup> arrondissement de la ville de la Guillotière pour les reconnaître.

Dépôt :  
pharmacie Vernet.

# EAUX MINÉRALES NATURELLES

De Saint-Galmier, Saint-Alban, Vichy, Mont-d'Or, Contrexeville, Seltz, Spa, Vals, Challe, Balaruc, Bussang, Bonnes, Barèges, etc.

(8577)

Place des  
Terreaux, n. 13.

Etude de M<sup>e</sup> Matrod, avoué, rue de la Préfecture, 1.  
Adjudication au 22 juin 1884.

VENTE PAR LA VOIE DE LA LICITATION JUDICIAIRE,  
à laquelle les étrangers seront admis.

En l'audience des criées du tribunal civil de Lyon,

## DE VASTES ET BEAUX IMMEUBLES.

Ils se composent de plusieurs maisons et corps de bâtiments avec toutes leurs dépendances, notamment de cours spacieuses très-propres à l'établissement d'un magnifique hôtel. Ils sont situés à Lyon, quai des Augustins, avec façade sur la place de la Martinière. Ces immeubles, possédés autrefois par l'ordre religieux des Augustins, dépendent de la succession de M. Antoine-Gabriel Brosse. Ils seront adjugés en trois lots séparés, avec enchère générale, d'abord sur les deux derniers lots, et ensuite sur les trois lots réunis.

Ces immeubles sont indivis entre M<sup>me</sup> Antoinette Brosse, épouse de Pierre-Simon-Jean-François Sausset, receveur des finances de l'arrondissement de Trévoux, y demeurant, ledit M. Sausset tant en son nom personnel, comme légataire à titre universel de l'usufruit des biens laissés par M<sup>me</sup> veuve Janin, que comme mari et maître des droits de sa femme, et M. Dominique Brosse, rentier, propriétaire, demeurant à Toulon; M. Brosse, rentier, demeurant à Lyon, place du Change;

Et la ville et les hospices de Trévoux.

| MISES A PRIX.       |             |
|---------------------|-------------|
| 1 <sup>er</sup> lot | 460,000 fr. |
| 2 <sup>e</sup> lot  | 70,000      |
| 3 <sup>e</sup> lot  | 420,000     |

Total. . . . . 950,000 fr.

Signé : MATROD.

Nota. — Les enchères ne seront reçues que par le ministère d'avoués.

S'adresser, pour de plus amples renseignements, à M<sup>e</sup> Matrod. (5579)

ÉTUDE DE M<sup>e</sup> TAVERNIER, NOTAIRE A LYON, RUE BAT-D'ARGENT, N. 22.

## VENTE AUX ENCHÈRES.

Le jeudi 27 juin courant, à midi, en l'étude et par le ministère de M<sup>e</sup> Tavernier, notaire à Lyon, il sera procédé à la vente aux enchères de

## DEUX MAISONS

Situées à Vaise :

L'une, rue et port des Pâtes, portant le n. 6 sur ladite rue, ayant caves, rez-de-chaussée, quatre étages sur la rue et trois étages sur la Saône, avec cour au milieu.

Mise à prix : 60,000 fr.

L'autre, au lieu dit de Saint-Simon, à l'angle de la route du Bourbonnais et de la nouvelle route tendant à la Gare, ayant rez-de-chaussée, deux étages et grenier, avec cour, hangar, écurie, fenil, d'une superficie de 9 ares 85 centiares environ.

Mise à prix : 40,000 fr.

S'adresser, pour plus amples renseignements, à M<sup>e</sup> Tavernier, notaire. (9577)

ÉTUDE DE M<sup>e</sup> MORAND, NOTAIRE A LYON, RUE SAINT-DOMINIQUE, 17.

## AVIS.

Les personnes qui auraient eu des rapports d'intérêts avec M. François-Amable FEUILLET dit MORFEUILLET, propriétaire-rentier, ci-devant domicilié à Vourles, décédé domicilié à Lyon, quai de l'Observance, n. 25, sont priées d'en informer ledit M<sup>e</sup> Morand, notaire. (40010)

ÉTUDE DE M<sup>e</sup> DUGUEY, NOTAIRE A LYON, RUE DU PLAT, N. 2.

## VENTE VOLONTAIRE

aux enchères,

En l'étude dudit M<sup>e</sup> Duguey, notaire à Lyon, le jeudi 27 juin courant, à midi,

## D'UNE MAISON

avec cour et jardin,

Située à Grigny, canton de Givors.

S'adresser, pour les renseignements, audit M<sup>e</sup> Duguey, chargé de traiter. (9545)

ÉTUDE DE M<sup>e</sup> RÉGIPAS, NOTAIRE, AUX BROTTÉAUX, COURS BOURBON, 2.

## A VENDRE.

## UN HOTEL

Situé dans un des quartiers les plus populeux de Lyon,

ayant un matériel considérable et une nombreuse clientèle.

Pour les renseignements et pour traiter, s'adresser audit M<sup>e</sup> Régipas, notaire. (9874)

Bureau d'affaires, grande rue de la Guillotière, 1, au 2<sup>e</sup>.

A vendre pour cause de santé.

## UNE PROPRIÉTÉ

COMPOSÉE D'UNE MAISON EN PISÉ, JARDIN ET AUTRES

DEPENDANCES.

Elle peut produire 550 fr. de revenu. Elle est située à peu de distance de la Guillotière et sur une route très-fréquentée. — Prix : 7,000 fr. — Grandes facilités pour le paiement. (844)

A vendre en rente viagère ou à échanger contre une propriété rurale.

## LA MAISON

ET LE BEAU CAFÉ DU MUSÉE STATUAIRE,

Le seul en Europe dans son genre.

Le tout est très-bien situé, avenue de Saxe, n. 15, aux Brotteaux. Les propriétaires ont cent quarante ans entre eux deux. — S'y adresser. (841)

A vendre pour cause de décès. — UNE BONNE ET ANCIENNE PHARMACIE, située dans l'une des rues les plus fréquentées de Valence (Drôme). On donnera toutes facilités pour le paiement. — S'adresser, à Lyon, chez MM. Gambès et Hodioux, rue Saint-Côme, n. 12, et à Valence, à M<sup>me</sup> veuve Collet, Grande-Rue, n. 56. (852)

A vendre pour cessation de commerce.

## ANCIEN FONDS DE CAFÉ

Situé cours Bourbon, à la Guillotière.

On donnera des facilités pour les paiements. S'adresser à M. Grange, propriétaire de l'établissement. (2425)

## A VENDRE.

## DEUX CHEVAUX CORSES,

âgés de six ans, même taille, poil alezan doré.

Ils vont bien à la voiture et à la selle, et sont très-bien dressés. — S'adresser, avenue de Saxe, n. 15, aux Brotteaux, au café du Musée Statuaire. (840)

A louer à la Saint-Jean prochaine.

UN APPARTEMENT très-propre à servir de magasin, composé de deux jolies pièces, d'un cabinet et d'une cave, situé place du Plâtre, 15, au 1<sup>er</sup>.

S'adresser, place du Plâtre, 15, au magasin de doublures et boutons. (851)

## MALADIES SECRÈTES.

### SIROP VÉGÉTAL DE SALSEPAREILLE.

Ce Sirop est approuvé des académies de médecine, comme le plus puissant dépuratif de la masse du sang, favorisant promptement la sortie des virus dartreux et vénériens, indispensable après l'usage du mercure dont il détruit totalement les traces; spécifique le plus actif, le plus certain et le plus prompt contre les éruptions et toutes les maladies qui ont leur siège dans le sang, telles que scrofules, scorbut, gales, boutons, et toutes les maladies de la peau, engorgement des glandes et des articulations, rhumatisme, goutte, les fleurs blanches des femmes, et contre les écoulements récents ou invétérés, et il est prouvé par l'expérience que deux bouteilles procureront une guérison radicale. — Prix : 8 fr. et 4 fr. la bouteille.

La public est prié de ne point confondre ce précieux médicament avec tous les autres remèdes de ce genre annoncés en termes pompeux, et dont le prix vil pourrait séduire bien des gens dont tant de charlatans exploitent si effrontément la crédulité. Les nombreuses guérisons obtenues par l'usage de ce Sirop en font le plus bel éloge.

On fait des envois. (Affranchir et joindre un mandat sur la poste.)

Chez Courtois, ancien pharmacien des hôpitaux civils et militaires, place des Pénitents-de-la-Croix, près la Banque. A Vienne, chez M. Mouret fils, épicer, rue Marchande. — A Grenoble, chez M. Décheaux père, quincaillier, Grande-Rue. — A Mâcon, chez M. Charpentier père, libraire, rue des Selliers. — A Saint-Etienne, chez M. Monestier, épicer, rue royale, 4. — A Villefranche, chez M. Roset, confiseur. — A Genève, chez Buvelot, pharmacien, quai des Bergues. — A Rive-de-Gier, chez M. Marrel, quincaillier, grande rue Pallou. (8570)

## Compagnie Gaditano.

PAQUEBOTS A VAPEUR ESPAGNOLS POUR

## L'ESPAGNE.

EL SEGUNDO GADITANO.



Le beau stéamer *el Segundo Gaditano*, de la portée de 512 tonnes, muni de machines anglaises à basse pression, de la force de 250 chevaux, d'une marche supérieure, ayant de beaux emménagements pour les passagers, partira de MARSEILLE pour CADIX le 16 juin courant, à cinq heures du matin, touchant dans tous les ports intermédiaires.

AVIS. — Le commerce est prévenu que le fret par ce paquebot vient d'être réduit à moitié du prix du tarif en usage jusqu'à ce jour pour les paquebots à vapeur espagnols.

Pour fret et passage, s'adresser à MM. A. Pechier et Co, consignataires, rue des Petites-Maries, 20, ou au bureau de l'agence, quai de Rive-Neuve, 7, avant le pont, à Marseille. (2447)



## SERVICE SPÉCIAL

## DE VALENCE.

DEPUIS LE 1<sup>er</sup> AVRIL,

départ journalier du bateau à vapeur

## L'AIGLE

Du port de la Charité.

Il touchera à tous les ports intermédiaires. (7515)

## Maladies de Poitrine.

Le pectoral que les médecins prescrivent de préférence contre les MALADIES DE POITRINE, et dont la réputation s'accroît chaque jour, est l'excellent PATE DE GEORGE, pharmacien d'Epinal (Vosges). Elle est aussi agréée par le meilleur bonbon, calme la toux et fortifie la poitrine. — Elle se vend moitié moins que les autres par boîtes de 65 c. et de 1 f. 25 c., dans toutes les meilleures pharmacies de Lyon, et principalement chez MM. LARDET, place de la Préfecture, 16; VERNET, place des Terreaux, 15, et à la pharmacie des Célestins; à Saint-Etienne, GARNIER-MARTINET, place de Foy; à Chalon-sur-Saône, FOURCHER-FAIVRE, confiseur, Grande-Rue, 36; à Mâcon, MOSSÉ, pharmacien, et à Genève (Suisse), ROZIER, Grande-Rue, 4. (7815)

## GUÉRISON

DES

## MALADIES SECRÈTES

NOUVELLES OU ANCIENNES,

Dartres, gales, rougeurs, goutte, rhumatismes, ulcères, écoulements, pertes les plus rebelles, et de toute éruption ou vice du sang et des humeurs.

Par le Sirop dépuratif végétal de Salsepareille et de Séné.

Extrait du Codex medicamentarius, approuvé par les Facultés de Médecine et de Pharmacie, PUBLIÉ PAR ORDRE EXPRES 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.

Prix : 5 fr. le flacon.

S'ADRESSER, A LYON, A LA PHARMACIE

Rue Palais-Grillet, n. 23.

A Saint-Etienne, à la pharmacie CHERMEZON, rue de la Comédie; à Marseille, à la pharmacie FABRE, sur le port.

## CORS AUX PIEDS,

ONGIONS ET DURILLONS.

Le TAFFETAS GOMMÉ de PAUL GAGNÉ est le seul peut-être qui les guérisse radicalement en quelques jours, sans douleur et sans salir la chaussure. — Prix : 2 fr. — Chez MM. Lardet, Vernet et André, pharmaciens, à Lyon. (5467—6956)

LYON. — IMPRIMERIE DE BOURSIS FILS, Rue Poulallerie, 49.