

PRIX DE L'ABONNEMENT

Pour LYON et le DÉPARTEMENT DU RHÔNE
15 francs pour trois mois,
32 francs pour six mois,
64 francs pour l'année.
Hors du DÉPARTEMENT, 1 f. de plus par trimestre.
De numéro : 25 c. — Annonces : 25 c. la ligne.



LE CENSEUR,

JOURNAL DE LYON.

ON S'ABONNE :

À LYON, au Bureau du Journal, rue des Celestins, n° 6, au 1er.
À PARIS, chez MM. LEJOLIVET et COMP^e, directeurs de l'Office-Correspondance, rue des Filles-Saint-Thomas, n° 5, place de la Bourse, et chez M. DEGOUVÉ-DENUNQUES, 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, 8 juin 1845.

Nous touchons à la fin de la session, et la pétition des travailleurs n'a pas encore été rapportée. Le ministère, nous en sommes persuadés, verrait avec plaisir qu'elle continuât à demeurer enfouie dans les archives de la chambre, qu'elle fût bien et dument entermée. Mais les députés radicaux qui l'ont prise sous leur patronage ne doivent pas permettre qu'il en soit ainsi ; c'est à eux qu'il appartient d'en demander le rapport. Si cette pétition n'amène aucune discussion à la chambre, la question qu'elle soulève en recevra un échec considérable, et nous doutons fort qu'on soit bien venu plus tard à faire signer de nouvelles pétitions relatives à l'organisation du travail.

Nous considérons le droit de pétition comme fort important, mais on ne sait pas s'en servir habilement ; avec plus de méthode pour faire les pétitions, avec plus de persévérance pour les défendre, nous verrions naître des résultats avantageux.

La pétition des travailleurs a sous plus d'un rapport attiré l'attention du pays ; on attend avec impatience la discussion qu'elle doit soulever ; on est curieux de savoir quelles sont les idées économiques de nos députés, et de pressentir l'accueil qu'ils pourraient faire à d'autres réclamations. Jusqu'à ce jour l'opposition elle-même s'est peu occupée de la question de travail ; il est assez important de savoir enfin ce qu'elle pense sur cette matière.

Ce serait donc pour nous une déception que de voir enterrer la pétition des travailleurs. Que dirions-nous alors à tous les signataires que nous avons engagés à l'appuyer ? Quelle serait à l'avenir notre position vis-à-vis d'eux, quand nous leur demanderions leur concours pour d'autres pétitions ? Ne pourraient-ils pas nous objecter avec raison que les pétitions sont des actes puérils, sans portée et sans résultat, et auxquels ceux mêmes qui les provoquent ne portent aucun intérêt ?

Il est donc urgent que les députés radicaux fassent des interpellations pour déterminer le rapport de la pétition des travailleurs, et que ces interpellations se renouvellent jusqu'au jour où la pétition sera rapportée.

M. le maire de Lyon, pour mettre fin aux troubles qui ont eu lieu pendant les dernières représentations du Grand-Théâtre, vient de le faire fermer provisoirement. L'arrêté de M. le maire est motivé aussi sur ce fait que la direction théâtrale se trouve en ce moment dans l'impossibilité de faire représenter au Grand-Théâtre tous les genres de spectacle qui lui sont imposés par l'acte qui la lie à la ville.

Ce nouvel arrêté ne nous a pas surpris ; il est le résultat de la mesure impopulaire qui a amené dans nos théâtres de si graves perturbations et des mauvais choix d'artistes faits par la direction.

Pour empêcher la continuation du désordre et pour raffermir la direction ébranlée, on n'a rien trouvé de plus efficace que de faire fermer le Grand-Théâtre. Cet état de choses pourra se prolonger long-temps encore, si on ne supprime pas l'arrêté qui en a été la cause principale, et si la direction ne s'occupe pas de constituer une troupe d'opéra digne de la seconde ville de France.

La direction de nos théâtres est chose difficile, nous en convenons ; c'est pourquoi il ne faudrait pas l'accorder légèrement. On devrait exiger de tous les directeurs des garanties proportionnées à l'importance de nos théâtres. C'est ce qu'on ne fait pas habituellement. De là, des crises théâtrales fréquentes ; de là, de la part de la mairie des arrêtés imprudents, qui amènent pour résultat la fermeture de notre Grand-Théâtre, et qui déterminent une position pleine de difficultés. Il faut pourtant songer à en sortir, et nous pensons que le conseil municipal, qui jusqu'à présent n'a pas paru se douter des troubles qui ont eu lieu au théâtre, finira par sortir de sa torpeur et par s'enquérir des faits.

La suspension des représentations au Grand-Théâtre ne pourrait se prolonger sans de graves inconvénients ; nous n'avons pas besoin de les signaler. La ville paie une subvention considérable à la direction théâtrale pour que ses théâtres soient toujours en activité ; cette subvention n'a pas d'autre objet. Si on veut arriver à la fermeture du Grand-Théâtre pendant une portion de l'année, qu'on s'explique. Les théâtres de Lyon ont toujours été ouverts sans interruption, et si quelques directeurs ont mal réussi, ils ne doivent en accuser qu'eux-mêmes. Quand nos théâtres seront dirigés avec intelligence par des hommes d'ordre et de prévoyance, ils seront productifs ; ils doivent l'être, à moins de circonstances qu'on ne peut prévoir.

CONSEIL MUNICIPAL DE LYON.

Séance du 5 juin 1845.

Présidence de M. Reyre.

Présents : MM. Acher, Arnaud, Barrillon, Bodin, Bonnet, Bouvard, Brossette, Capelin, Couderc, Dolbeau, Durand, Falconnet, Laforest, de Marnas, Mermet, Menoux, Nepple, Pasquier, Pons, de Vauxonne.

Sommaire. — Compte final de la ville de Lyon pour 1844. — Compte de gestion du receveur de l'Antiquaille pour 1844. — Discussion relative au plan de la partie centrale de la ville de Lyon.

La séance est ouverte à 6 heures 5/4.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

M. LE MAIRE présente les excuses de MM. Bergier et Seriziat-Carrichon qui, par cause d'indisposition, se sont trouvés dans l'impossibilité d'assister à la séance.

M. LE MAIRE soumet à l'approbation du conseil le compte final administratif de la ville de Lyon pour l'exercice 1844. Ce compte établit que les recettes tant ordinaires qu'extraordinaires et supplémentaires de l'année 1844 se sont élevées, déduction faite des restes à recouvrer justifiés et qui seront reportés en recette au budget supplémentaire de 1845, à 4,288,818 f. 25 c.

Que les dépenses tant ordinaires qu'extraordinaires et supplémentaires, déduction faite des crédits restés sans emploi, de ceux affectés à des travaux non terminés ou non payés à reporter au même budget supplémentaire de 1845, sont arrivées à 4,280,590 88

D'où résulte un excédant définitif de 8,227 f. 37 c.

Qui doit être porté au chapitre 3 des recettes supplémentaires du budget de 1845.

Toutes les opérations de l'exercice 1844 seront ainsi déclarées définitivement closes et les crédits annulés. L'examen de ce compte est renvoyé à la section des finances.

M. PONS, au nom de la commission des finances, présente un rapport sur le compte de gestion du receveur de l'Antiquaille pendant l'année 1844. Conformément aux conclusions de ce rapport, le conseil prend une délibération approuvant le compte du receveur, d'après lequel ce dernier était comptable, au 31 décembre 1844, d'une somme de 78,982 f. 49 c. qui formera le premier article des recettes de la gestion de 1845.

La discussion est reprise sur les plans de rectification de la ville, en ce qui touche la partie centrale à partir de la rue Louis-le-Grand.

M. LE MAIRE explique qu'examen a été fait par la commission des plans de la proposition de M. Couderc qui tendait à prolonger jusqu'à la rue Mercière la rue parallèle à la rue Saint-Dominique, qui partirait de la place Bellecour en prolongation de la rue Pazzi. La commission n'a pas pensé que les avantages de ce prolongement fussent en rapport avec les dépenses qu'il entraînerait et que par conséquent il y eût lieu d'établir sur les plans ce nouveau tracé.

M. le maire soumet successivement les cinq feuilles qui composent l'atlas comprenant la partie centrale de la ville.

La 1^{re} feuille, comprenant la partie qui s'étend entre la place Bellecour, les rues Petit-Soulier et Maurico, est adoptée, sauf en ce qui touche le projet d'une rue à ouvrir à l'orient de la rue Saint-Dominique, touchant une partie des bâtiments de la préfecture et venant déboucher sur la place Bellecour.

M. MERMET s'oppose à l'ouverture de cette rue par la raison qu'elle usurperait une partie des bâtiments et du jardin de la préfecture, et qu'il ne lui paraît pas convenable qu'on touche en rien à cet établissement.

M. LE MAIRE fait remarquer que l'objection de M. Mermet s'appliquerait à toutes les améliorations projetées ; que ces améliorations, qui ne s'accompliront peut-être que dans un avenir très-éloigné, ont besoin d'être déterminées à l'avance, et que le conseil, lorsqu'il les juge utiles et nécessaires, ne doit pas se préoccuper des démolitions que leur exécution pourra entraîner ; que, d'ailleurs, l'inconvénient signalé est moins grave que dans aucun autre cas, puisqu'il s'agit d'un bâtiment départemental et surtout d'un vaste jardin sur lequel on ne rencontrerait aucune construction.

M. DE VAUXONNE, bien loin de partager l'opinion de M. Mermet, trouve, au contraire, que le projet présenté ménage beaucoup trop les bâtiments de la préfecture. Tous les préfets qui les ont successivement occupés ont gémé de se trouver dans un local aussi mal disposé et aussi ruineux. Ce même local, si peu convenable à la destination à laquelle il est affecté, deviendrait très-précieux si on le livrait à des constructions particulières. M. de Vauxonne voudrait donc qu'au lieu de la rue Confort on en proposât une qui traverserait le centre des bâtiments et du jardin de la préfecture et qui viendrait correspondre à la rue centrale qui doit s'étendre jusqu'à la place Saint-Nizier.

M. BARRILLON, en appuyant l'opinion de M. de Vauxonne, voudrait aussi que des communications fussent ouvertes entre la rue projetée, au milieu du jardin de la préfecture, et la rue Saint-Dominique, et mises en rapport avec celles qui doivent unir cette dernière au quartier des Celestins.

M. CAPELIN appuie l'opinion de MM. de Vauxonne et Barrillon.

M. FALCONNET explique que la commission a bien eu les idées qui viennent d'être mises en avant, et qu'elle s'est déterminée à ne pas les adopter, par la conviction que la rue qu'elle proposait d'ouvrir aux environs de la cour des Archers serait beaucoup plus promptement exécutée que celle se liant à un grand plan dont l'exécution pouvait être soumise à beaucoup d'éventualités. Le quartier qui avoisine la préfecture du côté du levant a tellement besoin d'améliorations que la commission a préféré le projet qui pouvait les réaliser le plus rapidement.

Les questions soulevées par les différentes propositions tendant à traverser le jardin de la préfecture sont renvoyées à un nouvel examen de la commission des plans.

La feuille n° 2 est approuvée dans tout ce qui concerne la rectification et l'élargissement des rues Bourghannin, Belle Cordière, Confort, de l'Hôpital, Grôlée, Noire, Maurico et du Petit-Soulier.

En ce qui touche le prolongement proposé de la rue d'Amboise jusqu'à la rue Saint-Dominique, M. de Vauxonne pense que cette amélioration sera coûteuse et peu utile. Il lui paraît, du reste, beaucoup plus convenable d'ouvrir au centre de la place des Celestins, en face du théâtre, une large rue qui remplacerait le passage Couderc.

LE CONSEIL renvoie l'examen de cette proposition à la commission des plans, qui aura à la faire coordonner, s'il y a lieu, avec les projets qu'elle pourra adopter pour la distribution du jardin de la préfecture.

La 3^e feuille, qui s'étend jusqu'aux rues Neuve, Ménétrier, est adoptée.

Toutefois, la proposition faite par M. Barrillon, à l'occasion de cette feuille, d'élargir la partie orientale de la rue Grenette en alignant sa façade méridionale dans la direction de la rue Claudia, est renvoyée à la commission des plans.

La 4^e feuille est adoptée sans discussion.

Sur la 5^e feuille une vive discussion s'engage à propos du projet de prolongement de la rue Saint-Côme, que la commission propose de faire arriver à angle droit à l'extrémité de la rue des Bouquetiers.

M. BARRILLON propose de rendre beaucoup plus complet le redressement de la rue Saint-Côme et de la faire concorder par une ligne droite avec la rue qui, partant de la place de la Préfecture, doit arriver vers le portail de Saint-Nizier.

M. FALCONNET combat la proposition de M. Barrillon ; elle entraînerait la ville dans des dépenses énormes qui ne pourraient être obtenues que dans un délai fort éloigné, tandis que le projet présenté, qui réaliserait d'immenses avantages et assurerait une magnifique viabilité à l'une des parties de la ville qui en a le plus besoin, pourra être obtenu facilement et peut-être avec beaucoup de promptitude.

M. DE VAUXONNE fait remarquer que la ligne droite sur laquelle on insiste tant, et qu'on voudrait obtenir au prix des plus grands sacrifices et de la plus longue attente, ne serait pas même droite, puisqu'elle se trouverait brisée par l'avancement de la façade Saint-Nizier. On aboutirait d'ailleurs cette prétendue ligne droite à l'extrémité occidentale de la place des Terreaux, dans un point qui n'offrirait nulle perspective.

M. Mermet, M. Barrillon et M. le maire prennent successivement la parole. L'amendement est rejeté et la 5^e feuille est adoptée.

LE CONSEIL aura à délibérer sur l'ensemble de l'atlas à sa première réunion, lorsque la commission des plans aura fait son rapport sur les questions qui lui ont été renvoyées.

La séance est levée à neuf heures.

(Courrier de Lyon.)

Chambre des Députés.

Fin de la séance du 6 juin.

La discussion continue sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Lyon.

L'amendement de M. Vatout, auquel se sont joints MM. Philippe Dupin et Schneider, est retiré.

M. CHAPUYS MONTVILLE développe un amendement ainsi conçu :

« Le gouvernement est autorisé à procéder par adjudication publique, conformément aux clauses du cahier des charges d'Amiens à Boulogne ci-annexé, à la concession, sans subvention du trésor, du chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saunier, en passant par Louhans, avec embranchement de Louhans sur Tournus par Cuisery. »

M. DUFAURE combat l'amendement, parce que la ligne proposée n'a pas été suffisamment étudiée.

M. CORDIER est entendu en faveur de l'amendement. L'amendement est mis aux voix ; il n'est pas adopté.

La chambre revient à l'article 2 du projet de loi ainsi conçu :

« Art. 2. Le ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement un chemin de fer partant de Corbeil et s'embranchant sur le chemin de Paris à Lyon en un point qui ne pourra être plus éloigné que la station de Melun. »

Après quelques explications échangées entre MM. Luneau et Legrand, l'article est mis aux voix et adopté sous la réserve de deux amendements.

M. BINEAU, qui a proposé un amendement, en demande le renvoi à la commission, qui n'a pas eu le temps de l'examiner.

M. DUFAURE consent à ce renvoi. Il propose à la chambre de voter, dès à présent, deux autres paragraphes additionnels à l'article, ayant pour objet de régler les rapports entre les deux compagnies dont parlent les articles 1 et 2.

Ces paragraphes additionnels sont adoptés.

La séance est levée.

(Correspondance particulière du Censeur.)

Séance du 7 juin.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

La séance est ouverte à une heure et quart. Le procès-verbal est adopté.

A deux heures il y a tout au plus 50 ou 60 membres dans la chambre.

M. FULCHIRON : Monsieur le président, je demande l'appel nominal, ou plutôt que l'on constate le nombre des membres présents. Il n'est pas décent, je ne trouve pas d'autre mot pour rendre ma pensée, il n'est pas décent de faire attendre ainsi tous les jours pendant une heure le président de la chambre.

M. LE PRÉSIDENT : On va d'abord faire avertir dans les commissions et dans la salle des conférences les membres qui s'y trouvent.

A deux heures et quelques minutes la discussion est reprise sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Lyon.

M. DUFAURE, rapporteur : La chambre a renvoyé hier à la commission un amendement de M. Bineau comme dernier paragraphe de l'article 2. Cet amendement a pour objet de régler la faculté du libre parcours. Nous avons examiné s'il était nécessaire, s'il était juste d'accorder cette faculté elle-même avec sa réciprocité aux deux compagnies dont il s'agit en ce moment, c'est-à-dire celle du chemin de Lyon et celle de l'embranchement de Melun à Corbeil. La commission ne l'a pas pensé. Elle vous propose en conséquence l'amendement suivant :

« La faculté de libre parcours ne pourra être exercée ni par la compagnie concessionnaire du chemin de Paris à Lyon sur l'embranchement de Melun à Corbeil, ni par la compagnie concessionnaire de l'embranchement sur la ligne principale, que du consentement des deux compagnies et avec l'autorisation de l'administration supérieure. »

Après quelques observations de MM. Darblay, Bineau et Dumon, ce paragraphe et l'article 2 dans son ensemble sont adoptés.

M. DUFAURE propose de passer immédiatement à la disposition de l'art. 4, qui fixe la durée maximum de la concession du chemin de fer de Paris à Lyon. De cette façon, la chambre aurait terminé tout ce qui concerne cette partie de la loi avant de s'occuper du chemin de Lyon à Avignon.

Après quelques observations de M. Lasnyer et de M. le président, cet ordre de discussion est adopté.

« Art. 4. Le ministre des travaux publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée. »

« Ce maximum de durée ne pourra, dans aucun cas, excéder quarante-cinq ans pour le chemin de fer de Paris à Lyon. »

M. MURET (de Bort) présente quelques considérations générales sur le chiffre proposé, qu'il trouve très-élevé.

M. LUNEAU parle dans le même sens et présente un amendement qui réduirait le maximum de durée de la concession à trente-trois ans.

M. DUFAURE, rapporteur, combat cet amendement et maintient le chiffre de quarante-cinq ans. La chambre doit prendre garde d'abaisser outre mesure le maximum des concessions. Ce système éloignerait les compagnies sérieuses et ne laisserait plus de place qu'à celles qui ne se forment que pour réaliser des primes le lendemain de l'adjudication.

M. GARNIER-PAGÈS dit qu'il ne met pas son amour propre à faire triompher d'une manière ou d'une autre le système qu'il a soutenu ; mais n'est-ce pas en inscrivant un chiffre élevé de concession dans la loi qu'on laisse une plus grande habitude à l'agiotage ? Libre à la commission d'avoir confiance dans les compagnies et dans le ministre ; l'honorable membre n'a confiance ni dans les uns ni dans l'autre. Il n'a pas confiance dans les compagnies, parce qu'on les a vues faire leurs propres affaires, mais jamais celles de l'Etat, parce que la compagnie Hottingham a disparu, et qu'il ne reste plus que les compagnies Rothschild et Charles Lafitte. Il n'a pas confiance dans le ministre, parce que celui-ci est venu démentir à la tribune ou dans les commissions les rapports de ses propres agents.

Deux compagnies seulement restent, comme je l'ai dit, ajoute l'orateur, et je n'ai pas confiance dans la manière dont se fait l'adjudication, dans le maximum cacheté.

On vous l'a dit, Messieurs, les banquiers savent faire leurs affaires ; je veux bien qu'ils fassent, pourvu que ce ne soit pas au détriment de l'intérêt public. (Très-bien ! très-bien !)

J'ai dit que le ministre avait désavoué ses agents. En effet, il est venu nous dire à propos du chemin du Nord : Le rapport de

M. Dubois? il ne faut pas s'y fier. Celui de M. de Bréville? il est exagéré. Vous n'avez donc pas confiance dans vos employés. Eh bien! je ne puis pas avoir confiance en vous.

Je ne comprends pas l'honorable M. Dufaure...

M. DUBOIS: C'est la commission qui a parlé.

M. G. PAGÈS: Loin de moi la pensée de dire rien de désagréable à M. le rapporteur, et je suis fâché qu'il m'ait interrompu au moment où j'avais sur les lèvres un compliment...

M. DUBOIS: Adressez-le à la commission (On rit.)

M. G. PAGÈS: Je ne comprends pas l'honorable rapporteur de la commission, lui dont l'esprit est si logique et dont les déductions sont d'ordinaire si rationnelles (nouveaux rires); j'ai peine à le comprendre lorsque, s'occupant de deux chemins de fer dans le même article, il applique à l'un ou à l'autre des calculs si différents. Pour la ligne de Lyon à Avignon, dont les revenus sont évalués à 6 1/2 0/0, il propose 50 ans, et presque le même chiffre pour un chemin dont les produits s'élèvent à 8 0/0. Ce n'est pas là de la logique.

Loin de moi la pensée de vouloir que la compagnie du chemin de Paris à Lyon fasse de mauvaises affaires; mais j'ai été un homme de commerce, et je déclare à la chambre que si je ne regardais pas comme incompatibles la position des députés et celle des concessionnaires d'un chemin de fer, je n'hésiterais pas à soumissionner la ligne de Paris à Lyon à vingt-huit ans.

Et, d'ailleurs, qui de vous ou de nous a raison depuis trois ans? N'avions-nous pas raison quand nous voulions vous empêcher de donner 33 millions à la compagnie d'Avignon à Marseille? N'avions-nous pas raison de vous empêcher de concéder le chemin du Nord à des conditions qui, comparées à celles du projet de loi actuel, constituaient pour l'Etat une perte de plus de 300 millions?

M. DUBOIS répond en quelques mots à M. Garnier-Pagès. Il soutient que les évaluations en matière de chemins de fer sont très difficiles, et qu'il n'est pas étonnant que les commissaires du gouvernement aient commis quelques erreurs quand les compagnies elles-mêmes en commettent de considérables.

Le chiffre de 33 ans est mis aux voix et repoussé. Le chiffre de 41 ans, proposé par M. Guyet-Desfontaines, est rejeté également. Celui du projet de loi est adopté.

M. GARNIER-PAGÈS: Il est désirable qu'il y ait un certain intervalle entre les adjudications des divers chemins de fer, afin que les compagnies évincées puissent concourir de nouveau pour les chemins non encore adjudugés.

M. DUBOIS répond qu'il y aura un intervalle entre les adjudications. La chambre revient à l'article 3:

« Le ministre des travaux publics est autorisé à procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Lyon à Avignon. »

La commission a proposé d'ajouter: « avec embranchement sur Grenoble. »

M. BOISSY-D'ANGLAS développe un amendement tendant à modifier le tracé entre Lyon et Avignon, à le faire passer par Givors, Sainte-Colombe, Condrieu, Serrières, Andance, Tournon, Château-Bourg, Saint-Péray, à lui faire traverser le Rhône vis-à-vis Valence, et à lui faire suivre la rive gauche jusqu'à Avignon.

Cet amendement, que repoussent le gouvernement et la commission, n'est pas adopté.

M. LASNYER combat l'embranchement de Grenoble. Il faut, dit-il, laisser au gouvernement le soin de faire de cet embranchement l'objet d'une concession spéciale et isolée. Les enquêtes, les études ne sont pas faites, et c'est précisément la réponse qu'on a faite hier à M. Chapuy-Montlaville, qui demandait un embranchement.

L'honorable M. Lasnyer poursuit et s'attache à combattre par des citations mêmes du rapport les conclusions de la commission.

Il est plus de quatre heures, la séance continue.

Chambre des Pairs.

PRÉSIDENCE DE M. PASQUIER.

Séance du 6 juin.

La séance est ouverte à deux heures.

Le procès-verbal est adopté.

Trois rapports sont présentés.

L'ordre du jour est la discussion du projet de loi sur la démonétisation de la monnaie de billon.

Les deux premiers articles sont adoptés sans discussion.

M. DE LAPLACE demande l'ajournement de l'article 3, qui est ainsi conçu:

« Les pièces de un demi-franc et de un quart de franc, qui seront frappées à l'avenir, porteront au revers les mots: cinquante centimes, vingt-cinq centimes, au lieu de ceux-ci: un demi-franc, un quart de franc. »

Ces pièces ne rentrent point dans les combinaisons du système décimal, qui ne comporte que des décimes, doubles décimes, etc.

L'orateur émet le vœu de voir promptement notre système monétaire réuni, comme celui des poids et mesures, au système décimal.

M. LE MINISTRE DES FINANCES invoque les nécessités du commerce, pour lequel les pièces de 50 centimes et de 25 centimes sont l'appoint le plus commode. Si l'on eût poussé à toute la rigueur du système décimal, il aurait fallu supprimer les pièces de 20 fr. et de 40 fr. et leur substituer des *déca-francs*.

M. GAY-LUSSAC parle dans le même sens, et dit que les livres, sous et deniers étaient contraires au système décimal, mais que les pièces de 50 et de 25 centimes ne sont pas contraires à cette division.

L'article est adopté avec quelques autres articles du projet qui est voté dans son ensemble par 92 boules blanches contre 6 boules noires.

La chambre se retire dans ses bureaux pour examiner les projets de loi sur les crédits de l'Algérie et les juges de paix.

La séance est levée.

Bulletin de la Bourse de Paris du 7 juin 1845.

La bourse a été très-calme.

Les chemins de fer sont fermes, mais les transactions qui ont lieu sur ces valeurs sont très-limitées.

Trois pour cent.....	84 35	Caisse Lafitte.....	1125 »
Quatre pour cent.....	» »	Obligations de Paris.....	1470 »
Quatre et demi pour cent.	116 »	CHEMINS DE FER.	
Cinq pour cent.....	122 10	Saint-Germain.....	» »
Emprunt de 1844.....	» »	Versailles (rive droite)...	591 25
Trois pour cent belge....	» »	— (rive gauche).....	565 »
Quatre 1/2 p. 0/0 belge....	102 1/4	Paris à Orléans.....	1220 »
Cinq pour cent belge....	106 »	Paris à Rouen.....	1105 »
Cinq pour cent napolitain.	» »	Rouen au Havre.....	886 25
Cinq pour cent romain....	104 1/2	Avignon à Marseille.....	1042 50
Cinq pour cent portugais..	» »	Strasbourg à Bâle.....	272 50
Trois pour cent espagnol..	» »	Orléans à Bordeaux.....	720 »
Deux 1/2 p. 0/0 hollandais.	» »	Orléans à Vierzon.....	» »
Banque de France.....	3305 »	Amiens à Boulogne.....	625 »
Comptoir Ganneron.....	1130 »	Bordeaux à la Teste.....	» »
Banque belge.....	» »	Montreuil à Troyes.....	547 50

On annonce comme positive, dit la *Revue de Paris*, la nomination de M. le contre-amiral Dupetit-Thouars au commandement de la division navale qui va être envoyée sur la côte d'Afrique en exécution des conventions arrêtées entre M. le duc de Broglie et le docteur Lushington. On aurait, dit-on, pressenti sur ce point les dispositions du cabinet anglais, qui n'y aurait mis aucun obstacle. M. Dupetit-Thouars arborerait son pavillon à bord d'une frégate de 50 canons. Il aurait pour commandant en second M. le capitaine de vaisseau Bouet-Willamez, qui a suivi à Londres toutes les négociations.

La *Mode*, qui est le *Moniteur* officiel de la petite cour de Bourges, contient dans sa dernière livraison deux nouvelles qui confirment tout ce qu'on a dit du projet de mariage du prince des Asturies avec la reine Isabelle.

« Nous croyons être en mesure, dit ce journal, de pouvoir affirmer que toutes les intrigues de Paris, de Naples et de Madrid en faveur du comte de Trapani ont échoué. Le cabinet de Madrid a signifié au cabinet napolitain que ce mariage était repoussé en Espagne par tous les partis, qui ne consentiraient jamais à l'union de la fille du roi Ferdinand avec un prince étranger. »

« M. le duc de Calix a de nouveau fait parvenir l'assurance à qui de droit que jamais, suivant les dernières volontés de sa mère, la princesse Carlotta, il ne consentirait à ce qu'il fût question pour lui d'un mariage avec la princesse Isabelle sans le consentement de l'auguste chef de sa famille. »

RAPPORT

Fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif aux chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, par M. J. Dufaure, député de la Charente-Inférieure.

(Suite.)

L'embranchement sur Saint-Rambert aurait 90 kilomètres, et avec la ligne principale 325 kilomètres.

Pour l'embranchement, la dépense serait de 26 millions, et avec la ligne principale 102,890,000 f., ou 518,555 f. par kilomètre. Le produit net de l'embranchement est de 658,916 f., qui, ajouté au revenu net de la ligne principale, 5,995,700 f., donne 6,654,616 f., ou par kilomètre 20,540 f., ou 6 f. 45 c. du capital employé à construire la ligne principale et l'embranchement.

Ainsi, l'obligation de construire l'embranchement avec la ligne principale réduirait à peu près de 1 0/0 le revenu du concessionnaire. La commission propose de compenser cette réduction en maintenant la durée de la concession à cinquante ans, ainsi que la réglait le projet de loi.

Tels sont les faits les moins incertains et les appréciations les moins invariables qu'après une longue étude votre commission soit en mesure de vous soumettre. Elle ne peut trop répéter qu'elle n'a pas eu en ce point la prétention de découvrir la vérité, mais qu'elle s'est arrêtée à la vraisemblance. Au surplus, les hommes sensés et loyaux qui voudront concourir à l'adjudication de cette grande ligne de Paris à Avignon auront eux-mêmes étudié la situation présente du pays qu'elle doit traverser et calculé les chances que leur réserve l'avenir. Quant à ceux qui ne s'en seraient pas occupés et qui voudraient abuser des facilités que leur donne une adjudication publique pour se créer des avantages étrangers à l'exploitation des chemins de fer, puissent-ils échouer dans les efforts qu'ils feront pour devenir concessionnaires! Leur succès compromettrait pour long-temps la question des chemins de fer en France, et nous ferait amèrement regretter un jour le projet de loi qu'aujourd'hui nous vous proposons d'adopter.

Projet de loi amendé par la commission.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté A annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Paris à Lyon.

Art. 2. Le ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement un chemin de fer partant de Corbeil et s'embranchant sur le chemin de Paris à Lyon en un point qui ne pourra être plus éloigné que la station de Melun.

Art. 3. Le ministre des travaux publics est autorisé à procéder par la voie de la publicité et de la concurrence, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges coté B annexé à la présente loi, à la concession du chemin de fer de Lyon à Avignon avec embranchement sur Grenoble.

TITRE III. — Dispositions générales.

Art. 4. Le ministre des travaux publics déterminera, dans un billet cacheté, le maximum de durée de jouissance au-dessus duquel l'adjudication ne pourra être tranchée.

Ce maximum de durée ne pourra, dans aucun cas, excéder quarante-cinq ans pour le chemin de fer de Paris à Lyon, et cinquante ans pour le chemin de fer de Lyon à Avignon.

Les délais ci-dessus fixés courront à dater de l'époque déterminée par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

TITRE IV. — Dépenses.

Art. 5. Pour subvenir aux avances que l'Etat aura encore à faire pour l'achèvement du chemin de fer de Dijon à Châlon et le règlement définitif des comptes, il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1845, un crédit de cinq millions de francs.

TITRE V. — Voies et moyens.

Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent conformément à l'art. 48 de la loi du 11 juin 1842.

CAHIER DES CHARGES A.

Pour la concession du chemin de fer de Paris à Lyon, présenté par la commission.

TITRE PREMIER. — Définition de la concession.

Art. 1er. Le chemin de fer de Paris à Lyon, qui fait l'objet de la présente concession, se compose de trois sections distinctes:

La première, de Paris à Dijon;

La seconde, de Dijon à Châlon-sur-Saône;

Et la troisième, de Châlon-sur-Saône à Lyon.

TITRE II. — Clauses spéciales aux sections de Paris à Dijon et de Châlon-sur-Saône à Lyon.

Art. 2. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls toutes les sections de Paris à Dijon et de Châlon-sur-Saône à Lyon dans le délai de cinq années, au plus tard, à dater de l'ordonnance qui approuvera l'adjudication, et de manière que ces sections soient praticables dans toutes leurs parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Elle remboursera d'ailleurs, sur état arrêté par le ministre des travaux publics, les dépenses qui auront été faites, soit en études, soit en travaux, soit en terrains, sur la ligne du chemin de fer.

Ces dépenses seront ajoutées aux comptes définitifs mentionnés en l'art. 29 ci-dessous.

Art. 3. Le chemin de fer de Paris à Dijon partira de l'intérieur de Paris, d'un point situé sur la rive droite de la Seine, près des bassins de la Bastille; il ira traverser les communes de Bercy et de Charenton, passera à Villeneuve-Saint-Georges, entre la ville et la Seine, s'élèvera sur le plateau de la Brie par la vallée de l'Yères, et se portera, en suivant ce plateau, sur la ville de Melun.

A partir de Melun, le chemin de fer se dirigera sur la ville de Fontainebleau, près de laquelle il passera. Il ira traverser la vallée du Loing, entre Moret et Saint-Mamet, puis, continuant de suivre la vallée de la Seine, il atteindra la ville de Montreuil.

A Montreuil, le chemin entrera dans la vallée de l'Yonne, qu'il suivra jusqu'à la Roche, ensuite dans la vallée de l'Armançon, qu'il remontera jusqu'à Aisy. A Aisy, il pénétrera dans la vallée de la Brenne, puis dans la vallée de l'Oze, traversera à Blaisy-Bas le faite d'entre Seine et Saône, et arrivera à Dijon au point qui sera déterminé par l'administration.

Le chemin de Châlon à Lyon sera établi sur la rive droite de la Saône; il passera près de Senecey, à Tournus et à Mâcon. Il traversera la ville de Lyon, suivant le tracé qui sera ultérieurement déterminé par l'administration avant l'adjudication publique. L'administration déterminera en même

temps l'emplacement des gares et le point où finira le chemin de Paris à Lyon.

Art. 4. A dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de deux mois en deux mois, et par section de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 7 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utiles d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 5. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

Sa largeur en couronne est fixée pour deux voies à 8 mètres 50 centimètres dans les parties en levées, et à 7 mètres 40 centimètres dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre 44 centimètres ou 1 mètre 45 centimètres.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à 1 mètre 80 centimètres, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins de 50 centimètres dans les parties enlevées, et de 1 mètre dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 1,000 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 5 millimètres par mètre. Toutefois, il pourra être porté à 9 millimètres aux abords du souterrain de Blaisy-Bas.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 7. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

En ce qui touche la station de Montreuil, la compagnie sera tenue d'en partager l'usage avec la compagnie du chemin de fer de Montreuil à Troyes, si l'administration reconnaît que cette mesure ne peut offrir aucun inconvénient.

La redevance à payer dans ce cas par la compagnie du chemin de fer de Montreuil à Troyes, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration.

La même faculté pourra être accordée aux compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires de chemins de fer d'embranchement autres que celui de Montreuil à Troyes pour les stations établies à l'origine desdits embranchements.

Art. 8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour la route royale, de 7 mètres pour la route départementale, de 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de 4 mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de 4 mètres 50 centimètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de 7 mètres 40 centimètres, et la hauteur de ces parapets de 80 centimètres au moins.

Art. 10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à 8 mètres pour la route royale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 7 mètres 40 centimètres, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de 4 mètres 50 centimètres.

Art. 11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 9.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales et des rivières ou canaux de navigation ou de flottage seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travée en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder 3 centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation ou de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables et flottables.

Art. 15. Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de 3 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendants de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sur les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve

ni interruption, ni entraves pendant l'exécution des travaux.
La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Le délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 18. Les percés ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront 7 mètres 40 centimètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 5 mètres 50 centimètres de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4 mètres 50 centimètres.

Par exception au paragraphe ci-dessus, le souterrain de Blaisy-Bas aura 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 7 mètres 50 centimètres de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentent des chances d'écroulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 19. Les puits d'aérage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Art. 20. La compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille; l'emploi de la brique ou du moellon dit d'appareil sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de 50 kilog. par mètre courant.

Art. 21. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

Art. 23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'administration.

Art. 24. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 25. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties de chemins de fer et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 28. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

TITRE III. — *Clauses spéciales à la section de Dijon à Chalon-sur-Saône.*

Art. 29. L'administration reste chargée d'achever les travaux de la section de Dijon à Chalon, non compris les bâtiments des stations que la compagnie construira elle-même.

La compagnie s'engage à rembourser à l'Etat, sur les comptes qui seront définitivement arrêtés par le ministre des travaux publics, le montant des dépenses de toute nature qui auront été faites pour ces travaux, et pour le règlement des comptes définitifs desdits travaux.

Sur les sommes à rembourser, 8 millions seront versés au trésor immédiatement après l'adjudication; le surplus sera payé après le règlement définitif des comptes mentionné au paragraphe précédent.

Art. 30. Le chemin sera livré à la compagnie par actions et au fur et à mesure de l'achèvement de chacune de ses sections.

La livraison à faire à la compagnie comprendra :

Tous les terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

Les travaux d'art et de terrassement de toute nature exécutés sur la ligne du chemin de fer;

La double voie de fer posée sur toute la longueur du chemin.

Les changements de voie, excentriques, plates-formes tournantes, acquis et posés aux frais de l'Etat.

Avant la livraison, il sera dressé un état de lieux contradictoirement entre l'administration et la compagnie, et aux frais de cette dernière.

Dans l'année qui suivra l'entrée en jouissance, la compagnie fera faire à ses frais, et sous la surveillance de l'administration, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances.

Art. 31. La compagnie sera tenue de construire les stations, dont le nombre, l'étendue et l'emplacement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Art. 32. Dans le délai d'un an, à dater de la livraison, la compagnie sera tenue de mettre sur les rails le matériel nécessaire pour l'exploitation des parties de chemin qui lui seront successivement livrées.

Elle devra également, dans le même délai, approvisionner tous les objets nécessaires au service des stations et du chemin de fer, et spécialement l'outillage des ateliers de réparation et des forges, et généralement tous les objets accessoires servant à l'exploitation.

Art. 33. A dater de la prise de possession définitive aux articles précédents,

la compagnie reste seule chargée de l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances.

TITRE IV. — *Clauses communes aux trois sections du chemin de Paris à Lyon.*

Art. 34. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 35. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général de la Côte-d'Or, conformément à l'article 61 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 36. Si dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la somme de 16 millions de francs, déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 64, à titre de cautionnement, par la compagnie, pour les sections de Paris à Dijon et de Chalon à Lyon, deviendra la propriété du gouvernement, et restera acquise au trésor public.

Il en sera de même jusqu'à concurrence du dixième des sommes qui auraient été versées au trésor public, à valoir sur les remboursements à faire par la compagnie, en exécution de l'art. 29 ci-dessus.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 37. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, ou de les avoir amenés à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année; faute aussi par elle d'avoir satisfait en tout ou en partie, et aux époques indiquées, à l'un quelconque des termes de remboursement stipulés au présent cahier des charges; faute enfin par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par ledit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements de la compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie, ainsi que toutes les sommes versées par elle au trésor public, à valoir sur le capital à rembourser, deviendront la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et la section de Dijon à Chalon, ainsi que les parties des sections de Paris à Dijon et de Chalon à Lyon déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'art. 36 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, le retard dans l'exécution des engagements financiers de la compagnie, ou l'interruption de l'exploitation, proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 38. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 39. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du trésor.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 40. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la seconde classe seront couvertes et fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

Art. 41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder quarante-cinq ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de dis-

tance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilog. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilog. payera comme 10 kilog.; entre 10 et 20 kilog., il payera comme 20 kilog.; entre 20 et 30, il payera comme 30 kilog., etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de 36 centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la rédaction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 42. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 50 kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 43. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration qui prononcera définitivement.

Art. 44. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesante, avec son chargement, plus de 4,500 kilog. ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilog.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilog., ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilog.; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilog., ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilog.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilog. et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilog., elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 45. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage, pesant isolément moins de 50 kilog., à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagages ne fassent partie d'envois pesant ensemble 50 kilog. d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de 50 kilog., et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 40 centimes.

(La suite à un prochain numéro.)

Chronique.

La société d'agriculture a établi dans la serre supérieure du Jardin-des-Plantes une magnanerie modèle, sous la direction d'un célèbre éducateur. On y élève des vers à soie d'origines diverses, et entre autres des vers dont la graine a été apportée de la Chine, pour faire ensuite un examen comparatif entre leurs produits. Quelques amateurs suivent cette école avec le plus vif intérêt et se prêtent avec zèle au travail manuel qu'elle exige.

— Les vers à soie sont à leur quatrième âge dans le Dauphiné et le Vivarais, et ils ont déjà reçu la bruyère sur plusieurs points de la Provence et des Cévennes sans que leur marche donne lieu à aucune plainte sérieuse.

Les prix de 4 fr. 50 c. à 4 fr. 75 c. le kilog., qui ont déjà été pratiqués à Milan pour plusieurs parties de cocons à livrer, font craindre qu'ils ne soient chers partout.

— Mercredi, à quatre heures du soir, un des bateaux remorqueurs l'Accélééré de la Haute-Saône, compagnie Forest, de Gray, et Burnet, de Lyon, et qui était attelé d'un fort équipage, a éprouvé, presque sous le pont de Chalon, un accident qui pouvait avoir les suites les plus funestes. L'explosion d'une des soupapes ayant interrompu le mouvement de la machine, tout l'équipage s'en allait à la dérive; mais des secours nombreux l'ont bientôt arrêté. Malheureusement un des chauffeurs a été assez atteint par la vapeur pour qu'on ait cru devoir le transporter à l'hôpital. On assure que ses blessures sont fort légères.

CÉRÉALES. — MARCHÉ AUX GRAINS ET FARINES DE LA GUILLOTIERE.

Samedi 7 juin 1845.

Les blés ont incliné à la baisse; les transactions ont été difficiles. La vente des farines a été peu active par suite du retour du beau temps qui a dissipé les craintes de la boulangerie.

		COURS.			
	Blé	de 24 f.	c. à 24 f.	50 c.	les 100 kilog.,
		ou de 3	50	à 3	» le double décalitre
	Seigle	de 2	45	à 2	50
	Orge	de 2	20	à 2	25
	Avoine	de 1	35	à 1	40
	Sarrasin	de 1	40	à 1	50
	Maïs	de 2	15	à 2	25
	Pois-lupins	de 1	40	à 1	50

FARINES.
Les premières qualités. . . . 45 f. 50 c. à 44 f. la balle de 125 kilog.
Les secondes qualités. . . . 40 f. 50 — à 41 —
La boulangerie, comme d'habitude, paie 1 fr. 50 c. à 2 fr. par balle de plus.

Société littéraire de Lyon.

Séance du 4 juin.

AFFAIRE DE LA COMMISSION THÉÂTRALE.

M. Pezzani, nommé par la Société pour la représenter dans la commission des théâtres, fait un rapport de la conduite qu'il a tenue jusqu'à présent pour remplir la mission qui lui était confiée. Long temps il a espéré que la commission se constituerait, et pourrait, par un règlement conciliateur, donner d'un côté au public un moyen convenable de manifester son opinion, en respectant d'autre part les intérêts des artistes et de la tranquillité publique; mais la commission n'ayant pu se former, le rapporteur a cru devoir s'abstenir, depuis plus de quinze jours, d'assister aux représentations théâtrales. Il pense qu'il ne convient pas à la Société, ni à lui-même, de faire partie d'une espèce de tribunal secret, où toute la responsabilité tomberait sur les noms connus, quoiqu'ils fussent en minorité. C'est ouvertement, dit-il, et à la face de tous, que la commission doit agir.

Après ce rapport, M. Grégori, président, a pris la parole. Il a regretté que tous les corps, littéraires et savants, n'aient pas été unanimes à désigner un de leurs membres. Sans enlever ses droits au public, une commission pouvait en régler l'exercice et s'appliquer à faire triompher la majorité véritable contre une minorité turbulente qui aurait protégé un mauvais artiste ou attaqué un artiste de talent.

Quoi qu'il en soit, dit M. le président, la Société littéraire a pris une détermination réfléchie sur laquelle elle ne doit pas revenir. Elle prêtera donc son concours à l'administration municipale, convaincue qu'il y a quelque chose à tenter; toutefois, les observations sont parfaitement justes: notre mandataire ne peut faire partie de la commission qu'autant qu'elle sera ouvertement et régulièrement constituée. Sous ce point de vue, sa nomination n'est qu'éventuelle et n'aura d'effet que dans le cas où l'arrêté de la mairie serait exécuté sous le rapport de la formation ostensible de la commission.

Les membres présents de la Société littéraire ont approuvé, à l'unanimité, la conduite tenue par leur mandataire. La première délibération de la Société a été maintenue, mais il a été décidé que les fonctions de M. Pezzani ne commenceraient que du jour où la commission serait définitivement constituée.

Nouvelles diverses.

On vient d'inventer, pour le chemin de fer du Havre, une machine destinée à opérer les déblais. Cette machine consiste en un vaste cylindre de 15 mètres de long, auquel sont fixées, d'un côté 300 pioches, et de l'autre 100 petites auges en fer. Ce cylindre est mu par la vapeur; son mouvement de rotation fait agir les pioches, qui creusent la terre, tandis que les auges la reçoivent et la versent dans un wagon-tombereau qui l'enlève. Deux de ces wagons sont remplis en trois minutes, et comme chacun contient 25 mètres cubes de terre, il s'ensuit que la nouvelle machine débite 50 mètres cubes de terre en trois minutes.

— On assure que les journaux qui, à Paris, ont pris le format du Times, reçoivent de nombreuses plaintes à propos de cet agran-

dissement qui ne plaît qu'à un très-petit nombre de lecteurs. On s'aperçoit que ces journaux, obligés de remplir leurs colonnes, ne prennent plus la peine de condenser une multitude de nouvelles et de correspondances qui plaisaient mieux, réduites en quelques lignes, et l'abonné se noie dans cet océan de phrases monotones. Que deviendront ces immenses carrés de papier, qui dévorent un in-octavo, lorsque la politique sera au calme plat? Ils publieront des romans!... Voilà ce que devient la vraie et saine littérature: elle est remplacée par la fabrication de rapsodies à la vapeur, et quant à la politique, c'est-à-dire à l'ensemble des droits et des devoirs du citoyen, l'enseignement en est abandonné à des industriels prêts à tout pour arracher quelques abonnements à leurs rivaux!

— M. Mathieu (d'Épinal), avocat, ancien condamné politique, récemment arrivé à Paris pour des affaires personnelles importantes, a été arrêté le 1^{er} de ce mois et écroué pour rupture de ban.

Le gérant responsable, B. MURAT.

TENUE DE LIVRES.

Comptoir de M. BERTRAND, place des Terreaux, 3, Terrasse.

D'après de nombreuses demandes, l'ouverture du nouveau cours de M. BERTRAND (LE DERNIER A 40 FRANCS) est renvoyée au JEUDI 12 courant, à six heures du matin. On pourra jouir de la PRIME annoncée (tous les ouvrages du professeur) en s'inscrivant JUSQU'AU MARDI 10 seulement.

Visible le matin jusqu'à 11 heures et de 1 heure à 5.

Téterelles, biberons et mamelons, cornets acoustiques en tous genres, urinaux en gomme élastique, en cuir verni et en tissu flexible et imperméable. Chez LARDET, pharmacien, place de la Préfecture, 16, à Lyon.

Etude de M^e Neyret, avoué à Lyon, quai Humbert, 12.

VENTE VOLONTAIRE

SUR PUBLICATIONS JUDICIAIRES.

Le samedi 14 juin 1845, à onze heures du matin,

Devant le tribunal civil de première instance de Lyon, PALAIS DE JUSTICE, PLACE DE ROANNE,

D'UNE MAISON,

Hangar, Jardin et Terre contigus,

Situés au lieu de Monplaisir, commune de la Guillotière. Ces immeubles appartiennent au sieur Charles Fay et sont d'une contenance d'environ 53 ares 70 centiares.

Mise à prix 5,000 fr.

S'adresser, pour les renseignements, à M^e Neyret, avoué à Lyon, quai Humbert, 12, et pour voir le cahier des charges, au greffe du tribunal civil de Lyon. Signé : NEYRET. (5577)

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

VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES,

En l'étude et par le ministère dudit M^e Laval, le mardi 1^{er} juillet 1845, à onze heures du matin,

D'UNE MAISON

FORMANT DIVERS CORPS DE BATIMENTS DISTINCTS.

Située à Lyon, rue Paroille, n. 14,

Avec allées de desserte sur les rues Tourret et Bouteille.

Pour plus amples renseignements et même pour traiter avant le jour de l'adjudication, s'adresser audit M^e Laval, notaire, dépositaire des titres de propriété. (9696)

Etude de M^e Boiron, notaire, aux Brotteaux, cours Bourbon, n. 2, à l'angle de la place Louis XVI.

ON OFFRE A PLACER.

DIVERS CAPITAUX par sommes de 2,000, 5,000, 10,000, 15,000, 20,000 francs et au-dessus.

S'adresser audit M^e Boiron. (9305)

VENTE PAR LICITATION

VOLONTAIRE,

En l'étude et par le ministère de M^e Denamps, notaire à Mâcon,

A LAQUELLE LES ÉTRANGERS SERONT ADMIS,

le mardi dix juin 1845, à onze heures du matin,

DE LA SÉNÉTRIÈRE

BELLE PROPRIÉTÉ

Située sur la commune de Sennecey-lès-Mâcon, à quatre kilomètres de Mâcon.

Elle est d'un seul tènement de la contenance de 81 hectares 4 ares 40 centiares, complantée de plus de 4,000 mûriers en plein rapport, et provient de la succession de M. Renard-Gardon.

Mise à prix 150,000 fr.

S'adresser, pour traiter de gré à gré jusqu'au jour fixé pour la licitation, à Mâcon, à M^e Denamps, notaire, et à Lyon, à M^e Laforest, notaire, rue des Marronniers, n. 1. (9879)

A CÉDER.

CRÉANCE DE 5,000 FR.

SUR THIZY (RHONE).

Cette créance a sa source dans une liquidation dont l'associé qui l'a achevée n'a produit aucun compte à personne.

En faisant des poursuites judiciaires et obtenant un rendement de compte strict, basé sur la comptabilité qui est en la possession de l'associé liquidateur, il doit avoir à se dessaisir aussi d'une autre assez forte somme, indépendamment de ladite créance de 5,000 fr. et des intérêts qui y sont dus depuis longues années.

Pour traiter de cette affaire, on peut s'adresser à M. Bégin, ancien notaire à Thizy, ou à M. Plasse aîné, maire de Saint-Vincent-de-Rhins.

Le cédant remettra une correspondance du liquidateur, laquelle a une importance pour former la demande pardevant qui de droit. C. (1964)

VENTE

D'UN BEAU MOBILIER

POUR CAUSE DE DÉPART.

Ce mobilier consiste en meubles de salon et de chambre à coucher, glaces, armoires à glace, tables, porcelaine, cristaux, batterie de cuisine, etc.

Pour le voir, s'adresser tous les jours, de dix heures du matin à six heures du soir, quai d'Orléans, n. 11, à Lyon. (2046)

A VENDRE A MILLERY.

BELLE MAISON DE CAMPAGNE composée de 12 pièces agencées, écurie et remise, jardin anglais, le tout en parfait état.

S'adresser à Lyon, angle des rues Sala et Pomme-de-Pin, 8, chez le concierge, et à Millery, à M^e Couet, notaire. (2044)

A céder de suite.

UN MAGASIN BIEN ACHALANDÉ

De draperies, soieries, rouenneries, nouveautés, et généralement de toutes espèces de marchandises pour habillement d'homme et de femme. Il est exploité depuis long-temps par la même famille, dans une petite ville de 3,000 âmes, située près de Roanne, dans le Charollais, sur les bords de la Loire, et environnée de communes rurales riches et populeuses. — Prix modéré. — On donnera à l'acquéreur toutes les facilités qu'il désirera pour le paiement.

S'adresser :

A Lyon, à M. Mauguin, horloger, place Bellecour;

A Roanne, chez M. Gerboy-Amelot, confiseur; A Châlon, chez M. Chevrier, rue du Change, 14; Et à Mâcon, chez M. Simonin, rue Municipale. (9926)

A vendre pour cessation de commerce.

Un fonds de vinaigrier et de liquoriste bien achalandé et dans un bon quartier de la ville.

S'adresser rue de Sarron, n. 12 (quartier d'Ainay), au rez-de-chaussée. (2031)

MAIRIE DE LA VILLE DE LA CROIX-ROUSSE.

ADJUDICATION

DES DROITS DE LOCATION

De divers Emplacements

Sur la voie publique pendant la fête balladoire de Saint-Denis.

Nous, maire de la ville de la Croix-Rousse, donnons avis qu'il sera procédé par nous, avec l'assistance de deux conseillers municipaux, dans l'une des salles de la mairie de cette ville, le 30 septembre prochain, à midi, à l'adjudication, par voie de soumissions, de la ferme du droit de location temporaire de divers emplacements sur la voie publique pendant la fête balladoire de Saint-Denis, qui sera tenue dans le courant du mois d'octobre prochain.

Les personnes qui désireront se charger de cette ferme pourront prendre connaissance au secrétariat de la mairie, tous les jours non fériés, de neuf heures du matin à trois heures après-midi, du cahier des charges de l'adjudication et du plan des terrains mis en location.

Fait à la mairie le 10 juin 1845.

L'adjoint remplissant par délégation les fonctions de maire de la Croix-Rousse, CLAPISSON. (2869)

SIROP PECTORAL DE MACORS,

Pharmacien à Lyon, rue Saint-Jean, 30, Préparé au Mou de Veau.

Ce sirop convient dans les toux d'irritation, les rhumes, les extinctions de voix, la grippe, les crachements de sang. On ne saurait trop le recommander pendant les saisons froides, humides et pluvieuses. Une seule cuillerée de ce sirop prise convenablement dans les vingt-quatre heures guérit un rhume récent et calme de suite l'irritation de la gorge et de la poitrine. — Il y a des rouleaux de 1 f. 50 c. et de 3 f. Il sera fait une remise de 20 p. 0/0 par six rouleaux pris à la fois. (9114)

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 acrétes et toutes les maladies qui ont leur siège dans le sang, telles que scrofules, scorbut, gales, boutons, et toutes les maladies de la peau, engorgements des glandes, des articulations, rhumatisme, goutte, les fleurs blanches des femmes, et contre les écoulements récents et invétérés, et il est prouvé par l'expérience que deux bouteilles procureront une guérison radicale. — Prix : 8 fr. et 4 fr. la bouteille.

Le 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, à Lyon.

A Vienne, chez M. Mouret fils, épiciers, rue Marchande. — A Grenoble, chez M. Déchenaux père, quincaillier, Grande-Rue. — A Mâcon, chez M. Charpentier père, libraire, rue des Selliers. — A Saint-Etienne, chez M. Monestier, épiciers, rue Royale, 1. — A Villefranche, chez M. Rozet, confiseur. — A Genève, chez M. Buvetot, pharmacien, quai des Bergues. — A Rive-de-Gier, chez M. Marrel, quincaillier, grande rue Pallou. (8570)

AVIS.

Il a été perdu dans la matinée du samedi 7 de ce mois un jeune chien noir répondant au nom d'Ali (race courant), bien coiffé et long fouet, ayant un collier en cuir rouge sans aucun nom. Ceux qui l'auraient trouvé sont priés de le ramener au restaurant, rue du Doyenné, n. 2. Il y aura récompense. (2034)

Eaux minérales

SAINT-GALMIER.

Il manquait au succès des Eaux de Saint-Galmier un Hôtel bien organisé pour recevoir les nombreux malades qui trouvent tant d'avantage à prendre les eaux à leur source même, ainsi que les voyageurs qui viennent visiter les sites pittoresques, les bords riants du Lignon et de la Coise. M. Badoil, fermier des eaux, vient de créer cet établissement si désiré, en mettant à profit les lumières qu'il avait acquises par une longue expérience des voyages. On peut donc être assuré qu'on trouvera à l'Hôtel des Eaux Minérales, avec les soins les plus attentifs et les plus prévenants, tout le confortable qu'on peut désirer.

Le trajet de Lyon à Saint-Galmier se fait par le chemin de fer, départ à 10 heures du matin, en 4 heures 1/2. (2868)

Eaux minérales

Salines et Sulfureuses

D'URIAGE,

A une heure environ de Grenoble.

Ces Eaux, dont la réputation s'accroît tous les jours, et où l'on trouve toutes les ressources qu'on rencontre dans les établissements les plus importants, s'ouvrent cette année, comme de coutume, au 1^{er} juin.

On trouve à Grenoble pour se rendre à Uriage par une route magnifique et pittoresque, outre deux départs par jour, l'un à six heures du matin, et l'autre à deux heures de l'après-midi, toutes sortes de voitures à volonté.

Pour les renseignements, on peut écrire (en affranchissant) à M. le receveur des Bains, à Uriage (Isère).

Ces Eaux, spéciales contre toutes les maladies de la peau, sont aussi renommées pour les affections rhumatismales, nerveuses, hypochondriaques, scrofuleuses, pour les maladies utérines, etc. Les enfants faibles, peu développés, même rachitiques, en éprouvent des effets très salutaires. (2856)

AVIS MÉDICAL.

On prépare à Lyon, dans la pharmacie MACORS, rue Saint-Jean, 30, un sirop qui a le puissant avantage de guérir les enfants atteints de la coqueluche. Une odeur topetée de ce sirop suffit pour faire disparaître cette cruelle maladie. (9117)

Place des Tarr-aux, 5, Terrasse, 1^{re} porte.

PORTRAITS AU DAGUERRÉOTYPE,

naturels ou coloriés,

D'UN GENRE IMITANT LA MINIATURE,

et reproduisant la plus exacte ressemblance,

Par MM. A. B. et LOUIS COTTON, de Paris.

ON OPÈRE PAR TOUS LES TEMPS, de huit heures du matin à cinq heures du soir. (2051)

GUÉRISON

DES

MALADIES SECRÈTES

NOUVELLES OU ANCIENNES,

Dartres, gales, rougeurs, goulle, rhumatismes, ulcères, écoulements, pertes les plus rebelles, et de toute acréte 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 CHARMÉZON, rue de la Comédie; à Marseille, à la pharmacie FABRE, sur le port.

SOCIÉTÉ VINICOLE

Rue des Deux-Maisons, 1, et façades de Bellecour, 5.

Vins ordinaires et vins fins de toutes qualités,

En cercles et en bouteilles.

Beaujolais et Mâconnais ordinaires, 50c. la bouteille; 1^{er} choix, 60 c.

Tous les vins seront rendus à domicile.

NOTA. — Une des boîtes de la Société est placée à l'entrée de l'hôtel de Milan, aux Terreaux. (7896)

FUMIGATIONS

PECTORALES

de J. ESPIC, pharmac. à Bordeaux, Membre du Conseil central de Salubrité de la Gironde.

ASTHME, catarrhes, rhumes, affections nerveuses de la poitrine, de la tête, du cœur, migraines, douleurs dentaires, etc. — Prix : 2 f. la boîte. Pharmacie VERNET, à Lyon. (8106)

LYON. — IMPRIMERIE DE BOURSY FILS, Rue Poulailleur, 19.