

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.

En dehors du DÉPARTEMENT, 1 f. de plus par trimestre.

Le numéro : 25 c. — Annonces : 25 c. la ligne.



LE CENSEUR,

JOURNAL DE LYON.

ON S'ABONNE :

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

▲ 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. DECOUVE-DENUNCIQUES, 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 dimanche. — Il donne les nouvelles VINGT-QUATRE HEURES avant les journaux de Paris.

LYON, 15 SEPTEMBRE 1845.

Les élections partielles qui vont avoir lieu dans plusieurs parties de la France ont vivement préoccupé les journaux de l'opposition dynastique; ils sont tellement habitués aux petites intrigues, aux annonces inconsidérées, qu'ils n'ont pas vu tout d'abord que ce qu'ils pouvaient avoir de mieux à faire dans cette occurrence, c'était d'accepter les faits tels qu'ils sont et de ne pas se bercer de succès impossibles. En agissant comme ils le font, ils rendent service au ministère, ils lui préparent une petite victoire. Ainsi, ils partent toujours de ce point, que la majorité est incertaine, qu'elle ne repose que sur trois ou quatre voix. Oui, il en était ainsi dès le début de la dernière session; mais, depuis, les choses ont bien changé, et cette majorité vacillante s'est renforcée.

L'opposition ne comprendra-t-elle jamais qu'elle tourne dans un cercle vicieux, qu'elle ne peut pas disputer le pouvoir au parti conservateur tant que les dispositions du corps électoral n'auront pas changé et qu'elle n'aura pas tiré l'opinion publique de sa torpeur? Nous la convions à cette œuvre toute patriotique; elle peut être rude, mais elle est glorieuse et promet des résultats certains. Cela vaudra mieux, assurément, que de jeter la confusion dans les esprits, que de donner à certains candidats des opinions qu'ils n'ont pas, que de faire, par exemple, de M. Desprez, conservateur quand même, un homme d'opposition libérale.

M. Desprez homme d'opposition! Mais qui donc a pu vous abuser à ce point? Si vous vous étiez donné la peine de prendre le moindre renseignement, on vous aurait dit qu'il a toujours été inféodé au juste milieu. D'ailleurs, c'est M. Fulchiron qui lui cède son siège à la chambre des députés; M. Fulchiron n'est pas homme à patronner un candidat qui se permettrait quelques velléités d'opposition.

La tactique de l'opposition est sans dignité dans cette circonstance, et nous sommes bien aises qu'on sache que pour notre compte nous la désapprouvons complètement. Sur quoi repose-t-elle? sur un appât qu'on jette à l'ambition des candidats qui ne sont pas encore pourvus de quelques fonctions publiques. On veut les allécher. On leur dit assez clairement: Réfléchissez, nos rangs vous sont ouverts. Si le ministère ne se montre pas docile à vos désirs, nous vous offrons une voie qui pourra vous aider à les réaliser. Avec quelques votes nous pourrions arriver au pouvoir; aidez-nous, nous vous aiderons. — Quand on en est réduit à de pareils moyens, on se discrédite et on ne fait pas de nouvelles conquêtes.

L'opposition devrait, ce nous semble, connaître assez le ministère pour savoir qu'en élevant à la pairie quelques uns de ses fidèles députés, il a pris ses mesures pour les faire remplacer par des hommes tout aussi malléables et tout aussi dévoués; il a besoin de maintenir sa majorité compacte, et il ne fait pas d'acte capable de la compromettre. Aussi n'attendons-nous rien des élections partielles: elles seront toutes favorables au ministère, elles ne pourront en rien influencer sur son avenir; seulement, l'opposition, ayant eu le tort de ne pas reconnaître qu'elle n'avait rien à espérer, lui fournira l'occasion de se targuer d'un succès qui n'aura pas été un instant douteux.

Admettez encore que, par impossible, l'opposition dans ces élections partielles, ait une ou deux voix, est-ce qu'il y aura là un échec sérieux pour le ministère? est-ce qu'il trouvera dans ce fait une occasion de hâter ou de retarder les élections générales? Nous ne le pensons pas. Les élections générales seront retardées ou avancées par des motifs d'un autre ordre. Ce n'est pas tant l'intérieur qu'on examine en ce moment que l'extérieur; les affaires d'Espagne et les troubles religieux d'Allemagne marchent vers quelque périple qu'on attend avant de rien décider sur l'époque des élections. Evidemment, le ministère voudrait les faire cette année; mais qui sait si dans quelques mois il ne serait pas un embarras si on n'aurait pas à regretter de l'avoir maintenu aux affaires?

Nous trouvons dans le *Courrier de Lyon* une lettre de M. Etienne Blanc, avocat à la cour royale, qu'il adresse aux électeurs du troisième arrondissement de Lyon. M. Etienne Blanc, dans cette lettre, rappelle à MM. les électeurs qu'il est né à Lyon, qu'il est l'auteur d'un ouvrage sur les contrefaçons, et leur fait savoir en même temps qu'il a une partie notable de sa fortune engagée dans la Compagnie des Messageries royales, qui veut se rendre adjudicataire du chemin de fer de Lyon à Paris.

Nous ne savons trop si MM. les électeurs considéreront la position de M. Blanc dans cette compagnie comme un titre à leur confiance; elle n'en serait pas un pour nous, et nous nous gardons bien de confier le mandat de député à un avocat d'une compagnie de chemin de fer; nous craignons trop de lui voir sacrifier l'intérêt public à l'intérêt particulier de sa compagnie.

A quelle nuance d'opinion appartient M. Etienne Blanc? C'est ce que nous est peu facile de déterminer d'après sa lettre électorale; aussi sommes-nous assurés qu'il ne pourra pas se concilier les

votes de la minorité opposante qui à plusieurs reprises a protesté contre l'élection de M. Fulchiron.

Les électeurs de l'ouest qui composent cette minorité ont toujours donné leurs suffrages à des radicaux; en cette occurrence, ils ne manqueront pas à leurs précédents, si toutefois ils se décident à intervenir. Pour notre compte, nous continuerons aussi à leur conseiller de ne pas se laisser aller à des déviations; depuis longtemps nous sommes d'avis qu'il faut opposer aux conservateurs-bornes des hommes dévoués aux principes de 1789 et de 1830. Les transactions ne peuvent que continuer la confusion dans les choses et dans les personnes, et c'est cette confusion que nous voulons contribuer à faire cesser. Nous demandons, nous, que les positions se dessinent nettement, et nous aimerions mieux n'avoir avec nous que trente députés patriotes sur les bancs de la chambre que d'en compter trois cents de douteux et d'ambigus; car le système qui nous régit ne cessera que par un grand effort de l'opinion, que par un acte énergique de la volonté nationale.

Voici la lettre électorale de M. Blanc :

« Paris, 8 septembre 1845.

« Mon cher Monsieur,

« Je me hâte, sans même prendre le temps de vous remercier, de répondre à l'offre si flatteuse que vous me faites au nom de ces messieurs. Je ne connais pas de plus grand honneur que celui de représenter son pays, et je ne sais si, comme vous, d'autres trouveront que j'ai des titres suffisants pour y aspirer sans présomption. Vous me parlez des services rendus à l'industrie lyonnaise par les ouvrages que j'ai publiés sur la législation relative aux dessins et aux marques de fabrique, et sur la contrefaçon. En traitant ces matières, j'ai défendu la cause de l'industrie en général, et je serais heureux que mes travaux eussent, comme vous le dites, profité particulièrement à ma ville natale. J'ai quitté Lyon, vous le savez, en y conservant mes affections les plus chères, mes intérêts de famille, et il ne s'est jamais éconlé une année sans que j'y vinsse passer une partie du temps que le barreau consacre au repos. Je suis donc resté Lyonnais par les habitudes, par les relations et par le cœur, comme je le suis par la naissance. Je recevrais avec bonheur et fierté la mission de représenter notre cité et de défendre ses intérêts.

« Je ne vous dirai rien de mes convictions politiques que vous ne sachiez de reste. Comme vous, je veux le maintien de l'ordre à l'intérieur et la dignité à l'extérieur. Pour arriver à ce double but, mon concours ne manquera jamais au pouvoir; mais je ne veux ni de la prodigalité des dotations, ni de l'indemnité Pritchard, ni de la dépendance forcée du député fonctionnaire public.

« Quant aux intérêts particuliers de localité, je me crois bien placé pour les comprendre; il en est un surtout dont j'ai mesuré l'importance: c'est la création de la ligne du chemin de fer de Paris à Lyon. Mon influence, dans ce cas, ne peut être niée; je suis intéressé, pour une partie notable de ma fortune, dans la compagnie que viennent de former les administrateurs des Messageries royales. Gendre et beau-frère des principaux administrateurs fondateurs de cette compagnie, je suis appelé à en diriger le conseil judiciaire, et, certes, eu égard à ma qualité de Lyonnais et aux connaissances que j'ai de la localité, on peut aisément prévoir quelle sera mon influence sur toutes les résolutions.

« Le courrier me presse, je n'ai pas le temps de vous en dire plus. Je ne serai à Lyon que vers la fin de la semaine; il sera un peu tard, je le crains bien, pour soutenir en personne la candidature que vous m'offrez, mais je ne puis faire mieux.

« Agréez, etc.

ETIENNE BLANC,

« Avocat à la cour royale de Paris. »

Dans mon article sur l'armée, je me suis servi de l'adjectif *guerrière* par opposition à l'adjectif *industrielle*, et je ne vois pas comment en français, sans périphrase, il serait possible de rendre mieux ma pensée.

Quand j'ai dit qu'un officier ne devait pouvoir être dépouillé de son grade que par la décision d'un tribunal indépendant, ce n'est pas par ignorance de ce qui est, mais précisément parce que je ne trouve pas dans les conseils militaires appelés à prononcer sur ces questions toutes les garanties d'impartialité que doit offrir une autorité investie du pouvoir de briser l'existence d'un citoyen.

C. B.

CONSEIL MUNICIPAL DE LYON.

PRÉSIDENCE DE M. TERME, MAIRE.

Séance du 11 septembre 1845.

Présents : MM. Mermet, Brossette, Guimet, Pasquier, Dolbeau, Bonvard, Bodin, Neppel, Falconnet, Dunod, Arnaud, Bonnet, Guimet, Gautier, Seriziat-Carrichon, Boullée, Menoux, Reyre, Riboud.

Pension de retraite accordée au sieur Vial, ancien sapeur pompier. — Legs de 6,000 f. fait à la paroisse Saint-Louis par M^{me} veuve Bertholon. — Bail passé à la ville par M. Crozier. — Main-levée d'inscription hypothécaire prise contre M. Guéraud. — Hospices civils de Lyon contre les héritiers du sieur Violla. — Legs de 2,000 f. en faveur des bureaux de bienfaisance par M^{me} veuve Ribouton. — Budgets et comptes administratifs du dispensaire et des hôpitaux civils de Lyon. — Elargissement des quais Saint-Vincent, Saint-Augustin, et construction du nouveau port de l'Épine. — Discussion et vote sur la question des embarcadères.

La séance est ouverte à six heures et quart.

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

M. LE MAIRE donne lecture d'une lettre de M. Barrillon, s'excusant de ne pouvoir, par suite d'un voyage, assister de quelque temps aux séances du conseil.

M. LE MAIRE présente un rapport sur la demande du sieur Vial (Jean-Marie), sergent dans la compagnie des sapeurs pompiers, tendant à obtenir une pension de retraite; il conclut à ce que cette pension soit fixée à 166 f. 66 c.

L'affaire est renvoyée à la commission des finances.

M. LE MAIRE entretient le conseil d'un legs de 6,000 f. fait aux pauvres de la paroisse Saint-Louis par M^{me} de Granval, veuve Bertholon, pour être versé entre les mains de M. le curé de la paroisse; il propose, suivant la jurisprudence adoptée en pareil cas par le conseil, de déclarer qu'il n'y a pas lieu à délibérer.

Le conseil adopte ces conclusions.

Sur la proposition de M. le maire, le conseil approuve un bail passé à la ville par le sieur Crozier pour une pièce du rez-de-chaussée de la maison située rue Bourbon, 33, servant au dépôt des pompes à incendie, au prix annuel de 200 fr. Cette location, qui était précédemment faite au prix de 250 fr., est ainsi renouvelée avec une diminution de 50 fr.

Sur un rapport de M. le maire, le conseil autorise la main-levée de l'inscription hypothécaire prise sur les biens du sieur Guéraud, à raison des sommes dont il était débiteur à l'institution de la Martinière par suite du testament du docteur Eynard et qui sont maintenant payées en capital et intérêts.

Sur les conclusions de M. le maire, le conseil donne un avis favorable à la demande que l'administration des hospices civils de Lyon se propose d'intenter à la succession du sieur Violla pour obtenir la résiliation de deux baux consentis en faveur de ce dernier, et ce par suite d'inexécution des conventions sur lesquelles ils avaient été consentis.

M. LE MAIRE lit un rapport sur la demande formée par l'administration des bureaux de bienfaisance pour obtenir l'autorisation de poursuivre le recouvrement d'un legs de 2,000 fr. qui lui a été fait par M^{me} veuve de Ribouton. Le testament de la défunte portait qu'elle léguait cette somme de 2,000 fr. aux pauvres de la paroisse sur laquelle elle décéderait. Comme M^{me} de Ribouton avait son domicile habituel quai de Retz, 37, la libéralité dont il s'agit fut naturellement attribuée aux pauvres de la paroisse Saint-Pierre, et il intervint, dans ce sens, une ordonnance royale sous la date du 16 août 1844. Mais M^{me} de Ribouton était décédée à Nice, où elle se trouvait accidentellement pour cause de santé, et les héritiers ont pensé que cette circonstance ne leur permettait pas de délivrer régulièrement ce legs de 2,000 fr. à la paroisse de Saint-Pierre. Cette opposition, il faut se hâter de le dire, n'a d'autre base qu'un scrupule sur la validité du legs, et les héritiers, ne voulant pas trancher seuls la difficulté qui résulte des expressions du testament, désirent avoir une décision de l'autorité judiciaire.

Le conseil donne un avis favorable.

M. LE MAIRE présente successivement à l'approbation du conseil :

1^o Le compte administratif du dispensaire de Lyon et le budget supplémentaire de cet établissement;

2^o Le compte administratif des hôpitaux civils de Lyon pour l'exercice 1844;

3^o Le budget supplémentaire des hôpitaux civils de Lyon.

Toutes ces affaires sont renvoyées à la section des finances.

M. LE MAIRE lit un rapport relatif à l'élargissement des quais Saint-Vincent, Saint-Benoît, Saint-Augustin, et à la construction du nouveau bas-port de l'Épine. Le conseil avait d'abord adopté le projet en ce qui touche l'élargissement des quais de la rive gauche, mais il avait repoussé ce qui était relatif aux améliorations proposées sur la rive droite de la Saône au port de l'Épine. Par une seconde délibération prise à la date du 6 février 1845, le conseil, sur les observations présentées par M. le sous-secrétaire d'état du ministère des travaux publics, a adopté le changement proposé pour ce port, et a décidé que la ville prendrait à sa charge la somme de 70,000 fr. formant la moitié de la dépense nécessaire; mais cet engagement était subordonné à quelques modifications indiquées dans les travaux à faire. M. le sous-secrétaire d'état, par une dépêche récemment adressée à M. le préfet, adopte une partie de ces modifications, mais semble repousser le reste. Il insiste d'ailleurs pour que l'engagement de la ville ne soit nullement restrictif, et porte, non sur une somme fixe, mais sur la moitié de la dépense totale des travaux projetés, quelle qu'elle soit. M. le maire propose de prendre une délibération dans ce sens en approuvant les plans joints au dossier.

M. SERIZIAT demande que les conclusions de M. le maire soient immédiatement adoptées.

M. FALCONNET insiste pour que l'affaire soit renvoyée à une commission. Il croit que la dignité du conseil est engagée à ce que les observations qu'il a formulées ne restent pas sans effet.

M. REYRE s'oppose au renvoi. L'affaire est connue à fond par le conseil; elle a été l'objet de deux délibérations longuement méditées à la suite de discussions animées. Le conseil a fait ses observations, mais il n'a pu faire que des observations. En fait de travaux d'art, l'administration des ponts et chaussées juge souverainement; il faut bien se soumettre à une décision prise par ceux qui sont compétents pour la prendre. Des retards et de nouvelles observations de la part du conseil ne pourraient avoir d'autre résultat que de reculer encore l'exécution d'une amélioration si nécessaire et si vivement désirée par toutes les parties de la population lyonnaise.

M. LE MAIRE fait remarquer qu'à l'époque de l'année à laquelle nous sommes parvenus, les séances du conseil ne peuvent être fréquentes et réunissent difficilement le nombre de membres nécessaire pour les valider. Le renvoi à la commission pourrait donc entraîner un assez long retard, et il serait à craindre que dans les bureaux du ministère cette affaire ne pût arriver à temps pour être comprise en 1846 au budget des ponts et chaussées.

Le conseil, approuvant sur tous les points les plans qui lui sont soumis, met à la charge de la ville la moitié de la dépense nécessaire pour leur exécution.

M. LE MAIRE expose que, peu d'instants avant la séance, M. le préfet l'a chargé de soumettre au conseil la question de l'emplacement des embarcadères, sur laquelle, d'après les instructions ministérielles, une enquête a été ouverte. M. le maire n'a donc pas eu le temps de préparer un rapport; mais, lors même qu'il aurait été prévenu à l'avance, il aurait cru pouvoir se dispenser d'en présenter un au conseil. En effet, aucune question n'a été mieux

débatte, plus élucidée que celle relative aux embarcadères ; elle occupe, depuis plus de six mois, toute la cité, et il est permis de penser qu'aucun argument nouveau ne saurait être présenté et que les opinions sont formées dans tous les esprits. Le conseil municipal s'est d'ailleurs expliqué à ce sujet de la manière la plus positive. Une délibération prise à la suite de rapports lumineux et après une discussion approfondie a formulé le vœu presque unanime des représentants de la cité. Ce n'est pas tout : lorsque la question s'agitait à Paris, le conseil a cru devoir, suivant en cette circonstance une marche tout exceptionnelle, envoyer une députation spéciale prise dans son sein pour défendre, auprès des ministres et des chambres, l'opinion qu'il avait émise.

Il ne saurait donc s'élever aucun doute sur les intentions actuelles du conseil et sur sa persistance dans les vœux qu'il a exprimés si vivement, aujourd'hui que ces vœux, appuyés par tous les corps compétents, sont sur le point d'être exaucés. Les conseils d'arrondissement de Lyon et de Villefranche, la commission d'enquête et enfin le conseil général ont successivement pris, à d'imposantes majorités, des délibérations conformes aux désirs exprimés par le conseil municipal de Lyon ; mais M. le maire pense que la manière dont le conseil général a résolu la question et formulé son opinion a plus complètement satisfait à tous les intérêts. Ce corps a exprimé le vœu :

1^o Qu'un débarcadère de marchandises et de voyageurs soit établi à Vaise ;

2^o Qu'un débarcadère de marchandises et de voyageurs soit formé à Perrache, dans la direction du cours du Midi ;

3^o Enfin, qu'un débarcadère de marchandises et de voyageurs, formant tête de ligne du chemin de Lyon à Marseille, soit placé à la Guillotière, en aval du pont de la Guillotière, et touchant à ce pont.

M. le maire propose de prendre aujourd'hui une délibération dans le même sens.

M. GAUTIER fait remarquer que l'affaire soumise au conseil est incontestablement la plus grave dont il ait jamais eu à s'occuper. C'est pour la première fois que le conseil en est saisi légalement. On lui demande son avis. Il semble impossible que pour exprimer cet avis le conseil ne cherche pas à s'éclairer de plus en plus, et qu'il se croie irrévocablement lié par des délibérations dans lesquelles, après tout, l'affaire n'a été qu'effleurée, jugée spontanément et avec un entraînement qui ne doit jamais trancher les questions d'une si haute importance. Il demande le renvoi à une commission.

M. MENOUX pense que les conclusions de M. le préfet, sanctionnées par le conseil général, ont résumé et résolu cette importante question de la manière la plus convenable. Il croit que le conseil municipal doit se hâter de s'unir de la manière la plus formelle aux vœux du conseil général.

M. SERIZIAT insiste pour la délibération immédiate. Après tout ce qui s'est passé, un renvoi semblerait jeter quelques doutes sur les intentions du conseil. C'est en quelque sorte spontanément qu'il s'est occupé de cette affaire ; c'est presque à l'unanimité qu'il a indiqué l'emplacement de Perrache. C'est encore le vote de la presque unanimité qui a envoyé à Paris une députation spéciale pour soutenir cette opinion. Comment le conseil pourrait-il donc hésiter aujourd'hui ? Quel serait le résultat d'un retard, si ce n'est de faire croire que les efforts de l'opinion opposée ont dû ébranler votre conviction, tandis qu'au contraire elle n'a pu que se fortifier, puisqu'elle a été partagée par tous les corps qui ont eu à s'occuper de la question, et dont la position, relativement à cette même question, était plus indépendante encore que la vôtre ?

M. MERMET appuie le renvoi ; il pense que, puisque le ministre consulte le conseil, il veut avoir son dernier mot, et que par conséquent cette grande affaire doit être de nouveau étudiée.

Le renvoi est aussi appuyé par M. Guimet.

Il est de nouveau combattu par M. Seriziat et repoussé à une forte majorité.

La discussion est ouverte sur le fond.

M. ÉTIENNE GAUTIER prend la parole, et, dans un discours écrit, fort étendu, qui sera sans doute reproduit par l'impression, présente avec chaleur toutes les objections qui ont été faites par les partisans des Brotteaux contre l'embarcadère de Perrache. Les Brotteaux, dit M. Gautier, font réellement partie de Lyon, et il ne faut pas s'attacher, dans une question aussi grave, à une vaine séparation administrative qui est contre la nature des choses et qui doit cesser d'un moment à l'autre. Le débarcadère placé aux Brotteaux, au-dessous du pont Lafayette, serait plus rapproché du centre de Lyon, ce qui se traduirait en une énorme économie, soit pour les voyageurs, soit pour les marchandises. Le tracé, pour arriver sur ce point, présenterait trois kilomètres de moins ; placé à Perrache, le débarcadère ne trouverait que des espaces insuffisants et serait embarrassé par le voisinage de l'arsenal et de l'abattoir.

M. SERIZIAT combat successivement toutes les objections de M. Gautier. Il s'attache d'abord au texte de la loi, qui, en qualifiant le chemin de fer de Paris à Marseille par Lyon, n'a pu vouloir qu'il ne passât pas à Lyon. Si les avantages qu'amènera le chemin de fer sont aussi grands dans l'avenir que M. Gautier s'est plu à le dire, c'est une raison de plus, ou plutôt c'est la meilleure de toutes les raisons pour que le conseil municipal de Lyon garde ses avantages pour Lyon et défende les droits acquis de la cité qu'il représente contre les intérêts nouveaux.

M. Seriziat conteste la différence de parcours mise en avant par M. Gautier ; mais, existât-elle, elle ne devrait être d'aucun poids dans la balance ; elle entraînerait une différence de deux à trois minutes dans le parcours, et on ne peut admettre que, pour obtenir un si mince résultat, il faille éviter la seconde capitale du royaume. Le gouvernement et les chambres se sont décidés à allonger de plus de trente kilomètres la grande voie ferrée du Nord au Midi pour la faire passer à Dijon, et aujourd'hui on éviterait Lyon pour gagner deux ou trois kilomètres !

M. Seriziat s'étonne que M. Gautier ait pu trouver un argument contre l'embarcadère à Perrache, dans le voisinage des grands établissements accumulés dans cette presqu'île ; jus qu'à présent, au contraire, on y a vu un motif péremptoire de rapprocher le débarcadère de ces établissements. L'espace à Perrache ne manquerait pas lors même qu'il serait nécessaire d'y établir un débarcadère unique ; mais on oublie qu'il n'en est nullement question ; on oublie qu'il s'agit d'établir trois débarcadères distincts et complets, l'un au nord, l'autre au sud et le dernier à l'est de Lyon, et qu'il est dès lors de la dernière évidence que ces débarcadères placés ainsi, entourant la grande cité lyonnaise et faisant participer aux avantages de la voie ferrée toutes les parties de la ville proprement dite comme les villes suburbaines, trouveront dans ces localités beaucoup plus d'espace qu'il ne leur en faudra.

M. GUIMET dit quelques mots sur le projet d'un débarcadère central dans l'intérieur de la ville, vers le quartier de l'Hôpital. Il avoue que ce projet l'a séduit, il craint qu'il n'ait pas été examiné avec assez de soins, et il croit que les dépenses qu'il pourrait entraîner seraient largement compensées par la régénération qu'il opérerait en

portant la vie, l'air, la circulation dans la partie centrale de la ville, qui en manque presque totalement.

M. LE MAIRE fait remarquer que le projet auquel M. Guimet vient de faire allusion n'a pas été soumis à l'enquête et que le conseil municipal n'a point à s'en occuper. Mais ce n'est point seulement par une fin de non-recevoir que ce projet a été repoussé ; le conseil d'arrondissement s'en est occupé notamment avec le plus grand soin, et c'est à la suite de cet examen que ce projet lui a paru chimérique et ne pouvant supporter une discussion sérieuse, non seulement à cause des impossibilités que présenterait son exécution, mais encore par les inconvénients sans nombre qu'elle entraînerait. C'est une grave erreur de penser que les débarcadères doivent être portés au centre des villes ; jusqu'à présent c'est ce qu'on n'a fait nulle part, et, en effet, le voisinage d'un débarcadère est extrêmement incommode et dangereux dans un centre de population. Ce n'est point d'ailleurs au terrain qui le touche qu'il donne la vie, mais bien à ceux plus éloignés qui participent sans inconvénients aux avantages du grand mouvement qu'il détermine.

M. le maire conteste, à son tour, les chiffres de M. Gautier, quant à l'allongement de trois mille mètres qu'entraînerait le passage par Perrache ; c'est même précisément le contraire qui arriverait, si, comme on a lieu de l'espérer, le tracé, légèrement modifié aux abords de Lyon, quittant la Saône à Anse et remontant l'Azergue vers Civrieux, venait déboucher par un tunnel dans les vallées de Dardilly et d'Écully.

M. MENOUX n'a vu, dans le projet d'un débarcadère central aux Brotteaux, qu'une belle théorie qu'une compagnie peut se permettre, peut désirer dans des vues grandioses se liant à son intérêt, mais que nous devons repousser avec soin. Nous n'avons pas à prévoir si les Brotteaux seront un jour, comme on le dit, le beau Lyon ; nous devons voir Lyon tel qu'il est.

M. GAUTIER réplique quelques mots. Il reconnaît que l'opinion du conseil paraît contraire à l'établissement du débarcadère aux Brotteaux ; mais il croit que c'est là une fatale erreur, qui sera plus tard éternellement reprochée aux représentants de la cité, et dont, pour son compte, il repousse la responsabilité. Au reste, il y a des juges à Berlin. Ce n'est pas nous qui déciderons seuls la question ; toutes les opinions seront impartialement pesées à Paris, et il ose encore espérer que l'opinion unanime de MM. les ingénieurs, qui est formellement contraire au débarcadère de Perrache, y sera justement appréciée.

M. LE MAIRE pense qu'il y a peut-être quelque inconvenance à venir, au sein du conseil municipal, invoquer une autre autorité que la sienne. Ici le conseil est souverain, et ses délibérations ne doivent être influencées que par l'opinion de ses membres. M. le maire s'étonne surtout qu'on vienne invoquer l'opinion des ingénieurs et faire jouer ici à ce corps honorable un rôle qui ne lui appartient nullement. L'avis de MM. les ingénieurs est tout puissant lorsqu'il s'agit de questions d'art ; nous nous inclinons avec déférence devant leurs propositions et leurs plans lorsqu'il sera question des travaux d'art, des constructions à élever, des directions à donner aux tunnels et aux ponts, etc. ; mais c'est dans ce cercle que doit être restreinte l'influence de MM. les ingénieurs, et l'examen des graves questions d'économie politique que soulève l'établissement des chemins de fer appartient tout entier aux corps administratifs, dont vous êtes, Messieurs, l'un des principaux éléments.

M. BOULLÉE demande quelques explications sur l'emplacement assigné par la délibération du conseil général au débarcadère du chemin du Midi, qualifié de tête de ce chemin. Il comprend qu'on l'ait placé en aval du pont de la Guillotière et non pas en amont ; mais il s'étonne qu'on ait voulu le faire toucher au pont de la Guillotière. Il lui semble que l'emplacement naturellement convenable serait celui placé plus bas, et par conséquent plus rapproché du débarcadère de Perrache.

M. REYRE explique que le conseil général a eu l'intention formelle de satisfaire aux intérêts de la Guillotière, de rassurer cette importante commune sur les craintes que lui inspirait le projet du débarcadère placé à la Vitriolerie, projet qui, tout en éloignant le débarcadère de Lyon, aurait mis la Guillotière en dehors du mouvement général. On doit espérer que la Guillotière, dotée dès à présent du riche débarcadère de Lyon à Marseille, devant avoir nécessairement plus tard celui des chemins de Genève et Chambéry, celui du chemin de Besançon et de Mulhouse, sera pleinement satisfaite de la large part qui lui est faite, et qu'on pourra ainsi voir son conseil municipal se rallier, comme celui de Lyon, à l'avis du conseil général. Dans ce cas, il y aurait unanimité dans les vœux de toute l'aggrégation lyonnaise, et l'imposante manifestation de tous les corps administratifs ne pourrait laisser la moindre hésitation au ministre des travaux publics.

M. BOULLÉE déclare ne pas insister.

Les conclusions de M. le maire, tendantes à exprimer un vœu analogue à celui du conseil général, sont mises aux voix ; elles sont adoptées à l'unanimité moins une voix.

La séance est levée à neuf heures et demie.

(Courrier de Lyon.)

Paris, le 11 septembre 1845.

(CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE DU CENSUREUR.)

Notre gouvernement est arrivé à ses fins ; il a réussi à passionner la France pour les intérêts matériels ; il a réussi à la jeter dans ces préoccupations industrielles qui absorbent l'esprit, et font qu'on ne songe plus à autre chose qu'à réaliser le plus vite possible, et sans aucun effort d'intelligence, sans travail continu ni pénible, les bénéfices les plus considérables. Le mouvement est donné, et rien ne l'arrêtera jusqu'à ce qu'il ait conduit ceux qui s'y sont imprudemment abandonnés à la crise et aux désastres qui nous paraissent être au bout de toutes ces spéculations aventurées, qui ne reposent que sur la fièvre de ceux qui y prennent part.

Voici qui pourra donner une idée de la furie avec laquelle on se précipite aujourd'hui vers les entreprises de chemins de fer :

Le chemin de Paris à Lyon nécessitera un capital de 200 millions. Eh bien ! huit compagnies, — huit, entendez-vous ? — ont trouvé des souscripteurs pour soumissionner cette ligne. Seize cents millions, c'est-à-dire plus d'un milliard et demi, c'est-à-dire plus que les budgets ordinaire et extraordinaire de la France, sont donc prêts à s'engager dans cette affaire. Consultez la plupart de ceux qui ont ainsi mis leur argent à la disposition des compagnies ; demandez-leur le moindre renseignement sur le tracé que doit suivre le chemin de Paris à Lyon, sur les produits probables qu'il donnera, sur le plus ou moins de certitude qu'on peut avoir qu'une autre voie de fer conduisant également de Paris à Lyon ne viendra pas prochainement détourner à son profit une partie des produits de la ligne primitive ; interrogez-les sur tous ces points à la fois ou sur un seul particulier, et vous n'en obtiendrez pas d'autre réponse que celle-ci : « Les chemins de fer sont des affaires d'or. Voyez le chemin du Nord : ses actions se négocient avec des primes superbes. Ceux qui ont été assez heureux pour en obtenir au pair

peuvent réaliser aujourd'hui des bénéfices énormes. Il en sera même pour les actions du chemin de Lyon. Les actionnaires de cette compagnie adjudicataire gagneront aussi cent pour cent. Si nous

Voilà comment raisonnent aujourd'hui presque tous ceux qui assiègent la porte des compagnies et supplient à mains jointes qu'on veuille bien accepter leur souscription. Et puis, quand leur dit que leur souscription est admise, ils courent à la caisse d'épargne et redemandent les économies qu'ils lui ont confiées. Ils avaient des inscriptions au grand livre, ils les portent chez l'agent de change, et donnent ordre de les vendre aussitôt et à quelque cours que ce soit. Il leur faut de l'argent à tout prix, ils en ont besoin pour faire leur premier versement, et ils n'hésitent pas à déplacer leur fortune et à en changer complètement l'assiette. Parmi ces spéculateurs improvisés, ne paraît redouter de leur sourit, et ils bâtissent de magnifiques châteaux en Espagne. Hélas ! le jour des déceptions viendra, et il viendra plus tôt qu'on ne l'imagine. Les habiles qui ont fait naître cette fièvre d'industrialisme, cent fois plus intense et plus pernicieuse que celle qui, en 1838, a fait tant de victimes, n'attendront pas ce jour pour se mettre à l'abri des mauvaises chances. Quand ils verront venir la crise, ils se retireront avant qu'elle éclate sur les imprudents qui n'auront pas su la prévoir aussi bien qu'eux, et, s'il le faut, ils se boucheront les oreilles pour ne pas entendre les lamentations que leurs dupes pousseront dans leur désespoir.

Le gouvernement aurait pu prévoir la terrible situation au devant de laquelle tant de gens marchent en aveugles ; mais il a trouvé son intérêt à laisser faire, et il laisse faire. Une nation qui se laisse dominer par des tendances exclusivement matérielles et industrielles est bien plus facile à conduire que celle qui travaille et qui cherche la fortune dans des efforts soutenus et honnêtes.

Tous les chemins de fer passent successivement entre les mains d'industriels étrangers ; il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur le tableau suivant :

Marseille à Avignon. — M. de Rothschild, Allemand.
Beaucaire à Cette. — Le même.
Paris à Lille. — Le même.
Saint-Germain à Versailles, rive droite. — Le même.
Fampoux à Hazebrouck. — O'Neill, Anglais.
Orléans à Bordeaux. — Mackensie, Anglais.
Paris à Orléans. — Bartholony, Genevois.

Dans le chemin de Rouen, la haute direction appartient aux Anglais. Il en est de même dans le chemin de Rouen au Havre et dans celui d'Amiens à Boulogne.

Si nous sommes bien informés, dit le *Journal des Chemins de Fer*, voici l'ordre dans lequel seront faites les adjudications des lignes à concéder :

1^o Paris à Strasbourg, à Tours, à Nantes, vers la fin d'octobre ;
2^o Creil à Saint-Quentin, dans la première quinzaine de novembre ;
3^o Paris à Lyon et Lyon à Avignon, vers le milieu de décembre.

Toutes les lignes votées par les chambres dans la dernière session se trouveraient ainsi adjugées avant l'ouverture de la session de 1845-46.

Nous avons annoncé que les deux grandes administrations de messageries qui existent en France s'étaient réunies pour constituer, au capital de 200 millions, une société en vue de soumissionner le chemin de fer de Paris à Lyon. A l'heure qu'il est, les souscriptions reçues par cette société dépassent déjà le chiffre de 400 millions ; elle sera donc plus qu'en mesure de se présenter à l'adjudication. Reste à savoir si elle saura résister à toutes les tentatives qui seront très certainement faites auprès d'elle pour l'amener à une fusion.

Du 2 au 8 septembre, les recettes du chemin de fer de Paris à Rouen se sont élevées à la somme de 202,789 f. Dans la semaine correspondante de l'année dernière, elles n'avaient atteint que le chiffre de 117,273 f.

Pour le chemin d'Orléans, l'augmentation, sans être aussi forte, est pourtant également considérable. Ainsi, du 3 au 9 septembre, ce chemin a reçu 188,643 f. L'année dernière, dans la période correspondante, il n'avait encaissé que 134,966 f.

Voici comment notre navigation à vapeur est protégée ; c'est le *Journal du Havre* qui nous signale le fait :

Le ministre de la marine, comprenant enfin qu'en présence des souffrances de notre navigation, il était indécent de continuer plus longtemps à donner aux bâtiments étrangers le transport des charbons destinés à l'approvisionnement de la flotte, a fait insérer dans les adjudications de fournitures une clause qui réserve ce fret au pavillon national. Ne devait-on pas conclure des bons effets mêmes de cette mesure qu'il fallait l'appliquer à tous les transports de charbons effectués pour le compte de l'Etat ? Mais, par une singulière anomalie, une partie de notre marine à vapeur est dans les attributions du ministre des finances. Or, celui-ci n'a pas pensé, comme son collègue de la marine, et surtout comme la chambre, que l'argent des contribuables ne devait pas servir à alimenter le travail étranger en présence du travail national en souffrance.

« Nous avons sous les yeux, dit le *Journal du Havre*, le cahier des charges d'une adjudication qui aura lieu le 3 octobre pour la fourniture de 42,500 tonnes de charbon destiné aux bateaux à vapeur de l'administration des postes, et, comme l'article 24, qui met le transport à la charge de l'adjudicataire, admet l'emploi de tous pavillons, il est de toute certitude que ce fret important échappera totalement à nos bâtiments. Il est inutile d'en expliquer les causes ; nous avançons le fait, et l'événement ne nous démentira pas. »

Quand nous serons en présence des chambres, nous saurons à quoi nous en tenir sur les causes qui ont empêché les deux ministres d'agir avec ensemble et dans un même système, et qui ont décidé M. l'amiral Lacave Laplagne à sacrifier notre pavillon à celui de l'étranger.

En 1839 le conseil général de la Moselle avait décidé que le chemin de fer passerait par Burtoncourt ; il vient de se déjuger, et cette commune restera à l'écart. Il paraîtrait, d'après le *Courrier de la Moselle*, qu'il n'y a là qu'une considération électorale.

« Est-il vrai, dit-il, que le meneur de toute cette affaire soit un électeur fort remuant, coureur d'élections, qui se vante hautement d'obtenir de l'administration départementale tout ce qu'il lui demande, et de l'influence de certains députés de la Moselle autant d'autorisations de défrichement de bois qu'il lui plaît ? Est-il vrai que c'est pour ne pas s'aliéner cet auxiliaire actif qu'on a accueilli sa demande, que le tracé a été modifié, Burtoncourt déshérité, qu'on a soumis le conseil général à réformer, presque sans examen, la décision qu'il avait prise avec tant de maturité en 1839 ? »

Ce journal ajoute que le maire de la commune sacrifiée à un tripartite électoral a adressé sa démission au préfet.

Afrique française.

Le *Charlemagne*, qui vient d'arriver à Marseille n'a apporté que des nouvelles peu importantes de la colonie.

A Alger, on était encore sous l'impression du départ du maréchal gouverneur, qui avait témoigné le désir qu'aucun honneur officiel ne lui fût rendu à son départ.

On avait des nouvelles de Cherchell. Un engagement très vif a eu lieu le 6 septembre, sur l'Oued-M'Selouin, entre une petite colonie française et 800 combattants des Beni-Ferab et des Beni-Menassers qui avaient été soulevés par un chériff. Au milieu du combat, M. Moullé, officier des spahis, chef du bureau arabe de Cherchell, et Abd-el-Kader-Ben-Omar, agha des Beni-Menassers, sortirent des rangs et représentèrent énergiquement aux Beni-Menassers toute la folie et le danger de leur conduite, leur promettant s'ils livraient l'intrigant fanatique qui les entraînait une ruine certaine; ceux-ci se dispersèrent aussitôt, et une heure après le chériff Mohamed-Ben-Hamoud, garrotté avec son domestique, était amené à Cherchell sous l'escorte de 27 de ces mêmes Beni-Menassers qu'il venait d'entraîner au combat.

Ce fait n'a pas besoin de commentaires. La tranquillité la plus parfaite règne à Medeah et à Milianah. Les traces d'agitation ont presque entièrement disparu dans la province de Sebâou.

Les nouvelles de la province d'Oran sont également favorables. Des colonnes mobiles se tiennent constamment sur le qui-vive pour s'opposer immédiatement à toute tentative sérieuse de l'émir Abd-el-Kader, qui se trouve avec sa déra sur la Basse-Melouia.

CONSEIL GÉNÉRAL DU RHONE.

Session de 1845-1846.

FIN DE LA SÉANCE DU 2 SEPTEMBRE.

Nouvelle classification du tribunal de Villefranche.

Vu la proposition de M. le préfet sur le vœu émis dans les deux précédentes sessions relativement au tribunal civil de Villefranche;

La commission des intérêts publics entendue;

Considérant que l'arrondissement de Villefranche est l'un des plus importants de la France par sa population et par ses ressources industrielles et agricoles;

Qu'il comporte 450 communes renfermant une population de près de 460,000 âmes; que la population agglomérée de son chef-lieu est de 8,000 âmes sans comprendre les faubourgs qui y sont adjacents et qui en forment une dépendance, ce qui porte le nombre à plus de 11,000;

Considérant que de tous les simples arrondissements la France n'en compte que quatre de supérieurs en population à celui de Villefranche: ce sont ceux de Brest, Saint-Etienne, Cambrai et Mayenne;

Considérant que l'importance du tribunal de Villefranche se révèle par le nombre des affaires qui y sont portées: pendant le cours de l'année judiciaire 1845, 904 affaires civiles y ont été introduites, dont 710 inscrites au rôle, et 194 non inscrites; 218 affaires correctionnelles, 104 ventes judiciaires, 104 instances d'ordre, et enfin il a été rendu par le président de ce tribunal 4,568 ordonnances;

Considérant que, d'après les statistiques du ministère de la justice sur le mouvement des affaires judiciaires pour l'année 1845, il n'y a que les tribunaux de Saint-Etienne et de Vienne dont le mouvement soit plus considérable (mais il faut remarquer que ces deux tribunaux sont composés de deux chambres), Villefranche se trouve placée avant Brest, Cambrai et Mayenne, dont cependant la population est plus élevée;

Considérant dès lors qu'il serait éminemment juste que le tribunal de Villefranche, dont l'arrondissement se trouve le cinquième des arrondissements de France pour sa population, le troisième pour les affaires qui y sont portées, fût élevé à une classe supérieure qui le mit dans la même position que les tribunaux d'arrondissement compris dans l'ordonnance du 8 septembre 1839, qui a porté à 4,800 fr. le traitement des juges de ces tribunaux;

Le conseil général réitère avec instance le vœu qu'il a déjà émis dans ses deux précédentes sessions pour que le tribunal de Villefranche soit élevé à une classe supérieure à celle qui lui est assignée, et qu'il soit porté au rang des tribunaux compris dans l'ordonnance du 8 septembre 1839, qui a fixé le traitement des juges à 4,800 f.

Toutes les matières mises en délibération étant épuisées, la séance est levée, et la prochaine fixée au 5 de ce mois, à une heure.

Tous les membres présents ont signé après lecture.

SÉANCE DU 3 SEPTEMBRE 1845.

Présents: MM. Fulchiron, Mermet, Orsel, Laurens-Humblot, Sanlaville, Suchel, d'Albon, Dugas, Martin, Desprez, Terme, Reyre, Fauquier, Berger, Corcelette, Janson, Rémond, Bernard, Dela, Rambaud, Peyré, Royé-Vial, Brosset, Cholot et Permezol.

Lecture est donnée du procès-verbal de la dernière séance.

Un membre propose une rectification. Le procès verbal, dit-il, ne mentionne point qu'une forte minorité demandait le renvoi à la commission des intérêts publics des questions concernant le chemin de fer de Paris à Lyon. En rejetant cette demande, le conseil s'est écarté de son règlement d'une manière assez grave pour que la protestation fût constatée.

Un autre membre: Le procès-verbal relate suffisamment pourquoi le conseil, malgré l'opposition de quelques membres, n'a pas suivi sa marche ordinaire. On y lit que c'est à raison de l'importance de la matière. Quel peut être d'ailleurs le but de la réclamation? Voudrait-on arguer de nullité la délibération à intervenir? Mais ce serait oublier qu'aucune loi, aucun règlement ne divise en commissions les conseils généraux; que s'ils se fractionnent ainsi d'eux-mêmes, c'est pour la plus prompte expédition d'affaires nombreuses dans des sessions dont la durée légale est fort courte; que les commissions n'ont qu'un pouvoir délégué; que le conseil a le droit d'exercer les attributions qu'il peut déléguer, et qu'en procédant ainsi dans le cas actuel, son unique objet a été de mieux proportionner l'examen et la discussion à la haute gravité du sujet.

Le procès-verbal est adopté. Le conseil décide toutefois que l'incident sera mentionné dans celui de ce jour.

M. le préfet est introduit.

La discussion générale est ouverte sur les conclusions du rapport lu à la séance d'hier, concernant l'entrée à Lyon du chemin de fer, sa traversée, et l'emplacement d'un ou plusieurs débarcadères.

Un membre développe et soutient un système d'après lequel ce chemin franchirait la Saône en amont de Vaise, atteindrait le Rhône au moyen d'un tunnel sous le plateau de la Croix-Rousse, et aboutirait à un débarcadère unique dans la ville de la Guillotière, près du pont de l'Hôpital.

Considérons, dit-il, que cette ville sera un jour le centre de Lyon, et ainsi les innombrables intérêts de la circulation, du commerce, de l'industrie, y assignent la place du débarcadère. N'est-ce pas, d'ailleurs, le point le plus commode et offrant le moins d'inconvénients pour souder, sans solution de continuité, la ligne de Paris à celle de Marseille? On objecte vainement que ce serait soumettre le public aux péages établis sur le Rhône; car ces péages auront un terme, et le débarcadère doit être fondé pour des siècles. En un mot, le choix de cet emplacement aurait pour résultat, non seulement d'assurer à tout jamais la prospérité de la ville de la Guillotière, mais encore de satisfaire à tous les besoins de l'agglomération lyonnaise, tandis que l'exclure c'est presque nécessairement de jeter dans le système des débarcadères multiples. Or, celui proposé pour Vaise devra être commun à la ligne qui reliera Lyon au chemin de fer du Centre, et qui ignore les dangers de cette sorte de communauté?

Un autre membre: Le chemin de fer de la Croix-Rousse, d'un long et coûteux. Celui enfin qu'on veut placer en aval du pont de la Guillotière serait trop excentrique pour desservir cette ville. Je soutiens que le chemin de Centre d'arriver à Lyon: l'importance de cette ville et de la Croix-Rousse, et la nécessité de satisfaire à tous les besoins de l'agglomération lyonnaise, exigent un seul tunnel pour les deux chemins de la Bourgogne et du Centre.

Un autre membre: Je reconnais la convenance d'un débarcadère à la Guillotière, sauf à en déterminer le local. J'avoue qu'il en faut un à Vaise, ne fût-ce que pour relier la ligne de Bourgogne à celle du Centre par le chemin de fer de Roanne à Lyon, dont les projets s'étudient et qu'appellent les intérêts de ce département. Je soutiens enfin la nécessité d'un débarcadère à Perrache, car la loi du 16 juillet dernier veut que le chemin de Paris à Lyon arrive dans cette dernière ville et au confluent de nos deux fleuves. Cette loi est donc exclusive d'un débarcadère unique, et, partant, du passage sous la Croix-Rousse.

Un autre membre: La loi ne me paraît point explicite à cet égard, elle nous laisse notre libre arbitre; s'il est gêné, ce ne peut être que par les termes posés dans les instructions ministérielles.

Un autre membre: La traversée la plus désirable serait celle qui assoierait le débarcadère dans le centre de Lyon, entre la rue de la Barre et la rue Neuve, quartier populeux, privé d'air, malsain. Une telle amélioration serait un inappréciable bienfait. A la vérité, elle entraînerait de nombreuses démolitions; mais si les sacrifices de la ville peuvent les faciliter, je les provoque de tous mes vœux.

Un autre membre: J'avais toujours pensé, avec la première commission d'enquête instituée sur ces intéressantes questions, que le véritable siège du débarcadère devait être aux Brotteaux, centre de l'agglomération lyonnaise circonscrite par ses fortifications, et cette opinion n'est point incompatible avec le texte de la loi, puisqu'il ne préjuge rien sur l'entrée du chemin à Lyon. Mais le projet récemment conçu et que recommandent nos pressants intérêts, de mettre le chemin de Bourgogne en rapport avec celui du Centre, a modifié ma manière de voir. Un débarcadère à Vaise devient indispensable. Je voterai aussi pour celui de Perrache; seulement je demande que tous soient placés, autant que les localités pourront le permettre, dans des conditions d'égalité complète.

La discussion étant épuisée, M. le président met aux voix le premier paragraphe des conclusions du rapport; il est adopté à 24 voix de majorité contre 4.

Sur le deuxième paragraphe, un membre propose qu'un dock soit ajouté au débarcadère de Vaise.

M. le préfet croit devoir faire observer que ce serait accroître les charges de la compagnie de Bourgogne, déjà fixées par la loi.

Cette proposition est rejetée, et le paragraphe adopté à 22 voix contre 3. Il en est de même du troisième.

Une vive controverse s'élève sur le quatrième, relativement à l'emplacement à assigner au débarcadère de la Guillotière.

Un membre dit qu'il s'oppose à l'adoption de ce paragraphe, et qu'afin de préciser mieux ses motifs, il les a formulés en un amendement dont il donne lecture au conseil, et dont voici la substance:

L'une des considérations capitales, entre celles qui doivent diriger le choix de l'un ou l'autre des trois débarcadères, c'est la satisfaction à donner aux intérêts et aux convenances des quartiers de Lyon manufacturiers et commerçants, à la population desquels la cité et de nombreuses communes du département doivent leur richesse, leur aisance actuelle, et devront aussi leur prospérité future.

Or, il y a impossibilité financière de créer l'un de ces établissements au centre des vieux quartiers du négoce. Il est donc équitable et indispensable de placer le débarcadère destiné à la Guillotière en un point qui se rapproche le plus possible de ceux-ci. L'amendement se résume par la proposition d'établir le débarcadère de la rive gauche du Rhône en amont du pont de la Guillotière, sur un périmètre appartenant aux hôpitaux, compris entre les ponts de la Guillotière et de Lafayette, le cours Bourbon et le Rhône, à la plus grande proximité possible de la place du Concert, où commence la région du grand mouvement industriel, placée d'énormes distances des deux autres débarcadères.

Ce membre fait remarquer que cette disposition ne contrarierait en aucun point les autres intérêts généraux, et que même elle servirait un grave intérêt de la cité et du département, en accroissant la fortune des hôpitaux par l'amélioration des prix de ses immenses terrains: de là possibilité d'augmenter les bâtiments et le nombre des lits pour les malades et les incurables.

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

Un autre membre demande aussi que le débarcadère soit placé, non en aval du pont de la Guillotière, comme le propose le rapport, mais en amont, et en le rapprochant le plus possible des Brotteaux ainsi que du centre de Lyon. Ce serait, suivant lui, une sorte de dédoublement du débarcadère unique, qui vient d'être écarté. Autrement, il y aurait pour la Guillotière préjudice incalculable; on la priverait de tout transit, les routes du Midi aboutissant en droiture au débarcadère de Perrache.

Un membre: La ville de la Guillotière, comme tous les autres quartiers de l'agglomération lyonnaise, a droit à nos sympathies; mais, sans vouloir ici exprimer aucune opinion personnelle, puis-je me dispenser de signaler l'obstacle qui s'opposerait à la demande de l'honorable préopinant? MM. les ingénieurs ont constaté l'impossibilité de pousser la voie de fer en amont du pont, en passant sous le cours de Brogues, et quant à adopter un autre tracé, c'est-à-dire à tourner la Guillotière pour venir placer l'embarcadère au-dessus du pont, ce serait non-seulement allonger inutilement le parcours, mais encore nuire à toute la partie méridionale de la commune. D'un autre côté, les doléances des Brotteaux au nom qu'on fait entendre sont exagérées ou plutôt sans cause réelle; l'avenir prépare à cette ville, sous le point de vue dont il s'agit, un sort assez digne d'envie. N'est-ce pas dans son sein que se fixera le double débarcadère des chemins de fer qui doivent infailliblement unir Lyon à Besançon et à Genève? Or, c'est de ce débarcadère, qui au surplus se reliera à celui de la ligne d'Avignon, que les Brotteaux doivent attendre leur prospérité.

Un membre: J'avoue l'impossibilité démontrée par MM. les ingénieurs, mais elle ne fait point obstacle à ce que le débarcadère se place en amont du pont au moyen d'une courbe plus étendue qui contournera la ville de la Guillotière; c'est le vœu unanime des habitants de ses principaux quartiers, et j'insiste, autant qu'il est en moi, pour qu'il soit accueilli.

Un autre membre: Ce vœu est inadmissible. La voie ferrée aurait à couper des rues, des chemins vicinaux, la route de Marseille, celle d'Italie et autres; elle serait un embarras déplorable, un danger perpétuel pour les deux cents voitures de maraichers qui, chaque matin, ont à stationner sur ces divers points avant leur entrée dans la ville, et plutôt que de se jeter dans de pareils inconvénients, dont le moindre ne serait pas la communication d'un débarcadère ainsi placé au nord du pont avec celui de Perrache, on finirait peut-être par revenir au système du passage sous la Croix-Rousse. C'est ce qu'il importe d'empêcher. Il doit, au surplus, être indifférent à la Guillotière que le débarcadère soit au nord ou au midi du pont, s'il lui est juxtaposé.

(La suite à un prochain numéro.)

Chronique.

On nous adresse des plaintes sur la manière brutale dont se conduisent parfois les agents de police de service au théâtre des Célestins. La semaine dernière, un jeune homme placé au parterre assis, se trouvant dans la nécessité de sortir, fit remarquer à l'agent de service que la porte était complètement obstruée, et le pria en termes fort polis de lui faire ouvrir le passage; au lieu d'obtempérer à ce que demandait le jeune homme ou d'en faire comprendre l'impossibilité, l'agent de police s'emporta vivement, mit le spectateur stupéfait hors du théâtre, sans lui permettre de recevoir à la porte la contremarque qui lui donnait le droit de rentrer, et cela en le menaçant de le mettre en prison.

C'est dans les querelles suscitées par le malheureux arrêté de M. le maire sur les théâtres que les agents ont pris ces formes

acerbes, intolérables. Nous engageons l'autorité à leur recommander plus de politesse et de justice; leur rôle doit être tout de protection et de conciliation, et ils manquent à leur premier devoir en traitant les spectateurs avec brutalité.

Hier a eu lieu au Grand-Théâtre un premier essai de M. Gay-mard, élève de M. Rozet, dans le rôle de Fernand de *la Favorite*. Ce jeune chanteur, d'une grande inexpérience de la scène, a fait preuve d'une voix des plus puissantes et des plus agréables. Des applaudissements unanimes lui ont témoigné combien on espérait en son avenir.

Nouvelles diverses.

Suivant la *Gazette de Brême*, on a fait en Bohême, en Tyrol, et surtout un Styrie, des arrestations par suite desquelles on croit avoir, à Vienne, la conviction que les dissidences religieuses marchent de front avec les menées politiques, menacent de déborder sur tous les points des frontières autrichiennes, et de prendre racine dans les provinces allemandes de la monarchie. On écrit en outre de Prague que les paysans styriens refusent de payer les dîmes à leurs propriétaires et au clergé depuis que certains changements ont été introduit dans l'impôt des terrains et du sol. Des voyageurs rapportent que le percepteur et les propriétaires ne peuvent toucher les dîmes qu'à l'aide de forts détachements de troupes.

Que les populations germaniques marchent avec courage dans cette voie; la France les y suivra de ses vœux.

On écrit de Tampico et de Vera-Cruz au *Times* que tous les articles y sont rares et que beaucoup y manquent, sauf le mercure qui y est abondant. Le commerce du mercure, qui est entre les mains de MM. de Rothschild, doit leur donner d'énormes bénéfices, car, quoiqu'il soit abondant, le prix en est exorbitant.

Voilà ce qui arrive par suite de l'établissement d'un privilège, surtout lorsque ce privilège tombe aux mains des rois de la finance. Le monopole devient alors rude pour les consommateurs, en même temps que les détenteurs du privilège grossissent démesurément leurs bénéfices. C'est ce qui arrivera aussi pour le chemin de fer donné aux Rothschild par M. Dumon.

Depuis quelques mois, dit le *Morning-Advertiser*, le duc de Wellington a fait venir de France 2 ou 300 renards et les a lâchés sur ses terres à Strathfieldsaye. Les locataires doivent être très flattés de la fantaisie de Sa Grâce.

Une rixe violente vient d'éclater, dit le *Journal du Havre*, à bord du brick anglais *Johnson*. M. le commissaire de police s'y est transporté pour rétablir l'ordre; mais, pris à partie par l'un des combattants, il a été cruellement maltraité. La force publique dut intervenir pour arrêter ce furieux qui déjà avait terrassé son capitaine, M. Donald, et c'est avec beaucoup de peine que l'on est parvenu à s'en rendre maître.

Un nommé Villard, chasseur d'Afrique, vient d'être condamné à mort par le 1^{er} conseil de guerre d'Alger pour viol sur un enfant de cinq ans et pour désertion; il avait été déjà condamné pour désertion, puis gracié.

Le 2^e conseil de guerre à Constanine a condamné à mort, aussi pour désertion, un nommé Radelot, disciplinaire.

Les bras continuent d'être rares à Alger et hors de proportion avec les besoins du pays, en sorte que la main-d'œuvre se maintient à des prix que l'agriculture ne peut aborder aisément.

Des ouvriers partis de Liverpool viennent d'établir à la Jamaïque une ligne de fer allant de Kingston, chef-lieu de la colonie, à Spanishtown, une de ses villes principales. On a remarqué que, pendant la durée des travaux, il n'est pas mort un seul des Européens qui en étaient chargés. Les journaux de la colonie attribuent cet heureux résultat de l'emploi d'ouvriers de race blanche entre les tropiques à l'abstinence complète de spiritueux, qui avait été prudemment observée par les travailleurs d'Europe.

Le 26 août, dit la *Gazette d'Augsbourg*, le sultan ayant donné un banquet en l'honneur de M. le duc de Montpensier, sir Stratford seul s'est fait attendre une heure. Le sultan n'a pas voulu paraître à table avant l'arrivée de l'ambassadeur anglais; ce dernier ne parut qu'un moment, et il était sur le point de se retirer, après avoir adressé la parole à plusieurs ministres étrangers, lorsque le sultan, s'adressant à S. Exc., lui exprima la satisfaction qu'il éprouvait de la revoir, et s'informa de la cause du retard qu'elle avait mis à se rendre à l'invitation. Sir Stratford ne répondit pas d'abord; mais cédant aux instances de Sa Hautesse, il déclara qu'un accident l'avait empêché de se rendre plus tôt à l'invitation. Ne peut-on voir dans ce retard insolent le besoin qu'a éprouvé l'agent de l'Angleterre d'humilier la France, représentée à Constantinople, dans ce banquet, par un prince de la maison royale?

Nouvelles étrangères.

ESPAGNE.

L'émeute qui a éclaté à Madrid dans la nuit du 5 au 6 septembre a été étouffée par les forces du gouvernement. Des voyageurs qui ont quitté la capitale de l'Espagne dimanche matin, 7 août, l'ont laissée tranquille, si toutefois l'on peut donner le nom de tranquille à cet état de calme matériel qui naît seulement de la terreur et de la compression.

Les derniers troubles qui viennent d'ensanglanter Madrid ont un caractère très grave, comme symptôme de l'état moral des esprits. Les insurgés n'avaient, à ce qu'il paraît, ni mot de ralliement convenu, ni plan arrêté d'avance; c'est un mouvement qui ne doit être attribué qu'à l'état d'irritation et d'exaspération des habitants de Madrid, ville où cependant un tiers de la population vit d'emplois ou de faveurs du gouvernement.

Le système actuel nous semble donc bien loin d'être assis sur des bases solides, c'est-à-dire sur l'assentiment de la majorité de la nation. Le ministère Lopez a eu, il est vrai, le tort impardonnable de laisser désarmer partout les gardes nationales, cette force réelle du parti vraiment libéral ou révolutionnaire; mais le gouvernement des *enragés modérés* n'a d'autre appui que l'armée, élément qui a échappé en Espagne à bien des gouvernements. L'existence du régime des modérés tient donc uniquement à la fidélité d'un régiment, d'un seul colonel que le mécontentement ou l'ambition pourra tourner contre lui; c'est là, en Espagne surtout, un appui bien précaire et bien fragile.

Au moment où un guet-apens est tendu aux patriotes de Madrid par la police de Narvaez, où des actes de brutalité et de barbarie sont commis pour l'honneur des principes modérés, il est véritablement touchant de lire, dans le *Phare*, le détail des cadeaux échangés entre les altesses françaises et les majestés espagnoles, ainsi que des faveurs distribuées par le duc de Nemours à ceux qui ont fait à l'Espagne, par leurs parjures et leurs excès, une situation aussi... constitutionnelle; nous citons:

Ainsi, le matin de la revue où les princes figuraient sur des ge-

