

GAZETTE DES TRIBUNAUX



JOURNAL DE JURISPRUDENCE ET DES DÉBATS JUDICIAIRES.

ABONNEMENT:
PARIS ET LES DÉPARTEMENTS :
Un an, 72 fr.
Six mois, 36 fr. | Trois mois, 18 fr.
ÉTRANGER :
Le port en sus, pour les pays sans
échange postal.

BUREAUX:
RUE HARLAY-DU-PALAIS, 2,
au coin du quai de l'Horloge,
à Paris.

FEUILLE D'ANNONCES LÉGALES.

(Les lettres doivent être affranchies.)

AVIS.

Nous rappelons à nos abonnés que la suppression du journal est toujours faite dans les deux jours qui suivent l'expiration des abonnements.

Pour faciliter le service et éviter des retards, nous les invitons à envoyer par avance les renouvellements, soit par un mandat payable à vue sur la poste, soit par les Messageries impériales ou générales, qui reçoivent les abonnements au prix de 18 francs par trimestre, sans aucune addition de frais de commission.

Sommaire.

JUSTICE CIVILE. — Cour de cassation (chambres réunies) : Installation de MM. les conseillers Renault d'Uxexi et Zangiacomì et de M. l'avocat-général Martinet. — Arrêté municipal; voitures-omnibus; stationnement; légalité et caractère obligatoire de l'arrêté.

JUSTICE CRIMINELLE. — Cour impériale de Nantes (ch. correctionnelle).

TRIBUNAUX ÉTRANGERS. — Tribunal de police de Boulogne: Poursuites dirigées contre l'éditeur d'un libelle publié en Angleterre contre S. M. l'Empereur des Français.

CHRONIQUE.

JUSTICE CIVILE

COUR DE CASSATION (chambres réunies).

Présidence de M. le premier président Troplong.

Audience du 24 février.

INSTALLATION DE MM. LES CONSEILLERS RENAULT D'UXEXI ET ZANGIACOMÌ ET DE M. L'AVOCAT-GÉNÉRAL MARTINET.

Ce matin, à onze heures, les trois chambres de la Cour de cassation se sont réunies en audience solennelle, sous la présidence de M. le premier président Troplong, pour procéder à la réception des trois magistrats récemment promus :

M. Renault d'Uxexi, avocat-général près la Cour, nommé conseiller, par décret impérial du 18 février 1858, en remplacement de M. Bernard (de Rennes), décédé;

M. le baron Zangiacomì, président de chambre à la Cour impériale de Paris, également nommé conseiller, par décret du même jour, en remplacement de M. Grandet, décédé;

M. Martinet, procureur-général près la Cour impériale d'Orléans, nommé, par autre décret du même jour, avocat-général en remplacement de M. Renault d'Uxexi, promu à d'autres fonctions.

La Cour, étant montée sur ses sièges, M. le procureur-général Dupin requiert, au nom de l'Empereur, la lecture et la publication des décrets de nomination et l'admission de MM. Renault d'Uxexi, Zangiacomì et Martinet à la prestation de serment prescrit par la loi.

Faisant droit à ces réquisitions, M. le premier président ordonne la lecture des décrets, à laquelle il est procédé par le greffier en chef de la Cour, et invite ensuite MM. les conseillers d'Esparsès de Lussan et Souffé et M. l'avocat-général Guyho à se rendre en la chambre du conseil et à introduire MM. Renault d'Uxexi, Zangiacomì et Martinet. Ces honorables magistrats parviennent bientôt au milieu du prétoire de la Cour, entourés des magistrats députés vers eux, et prêtent successivement le serment professionnel, dont lecture est également donnée par le greffier en chef. Après quoi, M. le premier président donne acte du serment et invite MM. Renault d'Uxexi et Zangiacomì à prendre place sur les sièges de la Cour, et M. Martinet sur ceux du parquet.

La cérémonie d'installation étant terminée, M. le premier président annonce que M. le conseiller d'Uxexi siègera à la chambre civile, et M. le conseiller Zangiacomì à la chambre criminelle, où il remplacera M. Souffé, qui, sur sa demande, passe à la chambre des requêtes.

La Cour, chambres réunies, passe immédiatement au jugement de l'affaire dont nous allons rendre compte.

ARRÊTÉ MUNICIPAL. — VOITURES-OMNIBUS. — STATIONNEMENT. — LÉgalité ET CARACTÈRE OBLIGATOIRE DE L'ARRÊTÉ.

Est légal et obligatoire, comme pris dans les limites du pouvoir de police conféré à l'autorité municipale par les articles 3 de la loi des 16-24 août 1790 et 46, titre 1^{er}, de la loi des 19-22 juillet 1791, l'arrêté par lequel un maire défend à tous entrepreneurs de voitures de transport en commun, autre que l'entrepreneur de voitures-omnibus auquel il en a donné l'autorisation exclusive, de s'arrêter sur quelque partie que ce soit de la voie publique pour prendre ou décharger des voyageurs.

Un tel arrêté, même considéré sous le rapport du privilège qu'il consacre au profit d'une entreprise unique, n'a légalement rien de contraire au principe de la liberté de l'industrie proclamé par l'art. 7 de la loi des 2-17 mars 1791, puisque l'exercice de cette liberté est subordonné par le même article à l'observation des règlements de police faits ou à faire par l'autorité municipale.

Telles sont les solutions consacrées par l'arrêt que les chambres réunies ont rendu aujourd'hui sur deux pourvois formés par le commissaire de police remplissant les fonctions du ministère public près le Tribunal de simple police de Roquevaire (Bouches-du-Rhône), contre deux jugements de ce Tribunal, en date du 29 décembre 1856, et Caubin; l'autre au profit des sieurs Anjouvin, Approzi, Martin et Caubin, et la Cour les ayant jugés par deux décisions identiques, nous nous bornerons à reproduire les débats de la première. Voici les faits aussi simples que courts qui ont donné lieu au procès :

Le 16 avril 1855, M. le maire de Marseille prit un arrêté relatif aux voitures-omnibus, dont il importe de faire d'abord connaître le préambule qui, comme on le verra bientôt, sert de base au jugement attaqué et aux moyens des défendeurs; il est ainsi conçu :

« Vu la loi du 18 juillet 1837 ;
« Vu le traité du 23 novembre 1834, portant concession à MM. Crémieux père et fils du droit exclusif de faire circuler les voitures employées au transport en commun des voyageurs dans la ville et le territoire de Marseille ;
« Vu la délibération, en date du même jour, par laquelle le conseil municipal a ratifié ledit traité, et l'approbation donnée par M. le préfet, le 5 décembre, à cette délibération ;
« Considérant qu'il y a lieu de procéder à la réorganisation du service des omnibus, par suite de sa concentration dans les mains de MM. Crémieux père et fils ;
« Avons arrêté, etc. »

Il suffit maintenant de mettre sous les yeux du lecteur les articles 7, 8 et 9 :

« Art. 7. Il est défendu à tous autres entrepreneurs de voitures, chargés du transport en commun, de s'arrêter sur quelque partie que ce soit de la voie publique, pour prendre ou décharger des voyageurs ;
« Art. 8. Aucune voiture, quelle qu'elle soit, ne pourra stationner ou circuler à vide, et allant de rue en rue pour proposer des places et s'offrir ainsi aux voyageurs ;
« Art. 9. Il est expressément défendu à tous cochers de faire stationner leurs voitures sur des points où ce stationnement n'est point autorisé; de raccorder les passants, de parcourir la voie publique au pas ou en faisant exécuter aux voitures sur la même ligne un va-et-vient continu; tous ces actes constituant la maraude, qui leur est formellement interdite. »

Un nouvel arrêté concernant le même objet fut pris le 4 août suivant par le même maire: les articles 10, 11 et 12 reproduisant textuellement les dispositions qui viennent d'être transcrites.

Ces deux arrêtés furent régulièrement approuvés par M. le préfet des Bouches-du-Rhône.

C'est sous l'empire de ces arrêtés et au mépris des dispositions qu'ils contiennent que les sieurs Martin et Approzi, cochers au service des sieurs Caubin et Anjouvin, mirent en circulation des voitures de leur entreprise, et, sans aucune autorisation, se livrèrent au transport en commun des voyageurs, s'arrêtant, à cet effet, sur la voie publique pour prendre et décharger des voyageurs sur les lignes et dans des lieux qui leur étaient interdits.

Des procès-verbaux réguliers constatant ces contraventions aux arrêtés ci-dessus, furent dressés contre les susnommés. Traduits à raison de ces faits devant le Tribunal de simple police de Marseille, ils furent relaxés des fins de la poursuite par un jugement en date du 2 août 1855.

Le commissaire de police remplissant les fonctions du ministère public, déféra ce jugement à la Cour de cassation, et la chambre criminelle, statuant sur ce pourvoi, cassa et annula la décision par un arrêt du 28 juin 1856, dont les termes suivent :

« La Cour,
« Vu l'article 3 de la loi des 16-24 août 1790 et l'article 46, titre 1^{er} de la loi des 19-22 juillet 1791 ;
« Vu également les articles 1, 7 et 10 de l'arrêté pris, le 16 avril 1855, par le maire de Marseille, relativement au service des voitures servant au transport en commun des voyageurs; les articles 10 et 13 d'un arrêté pris pour le même objet, le 4 août suivant, lesdits arrêtés approuvés par le préfet des Bouches-du-Rhône, ensemble l'article 471, § 15, du Code pénal ;
« Attendu qu'il résulte des dispositions expressées de ces deux arrêtés, spécialement de l'article 7 du premier et de l'article 10 du second, que « il est défendu à tous entrepreneurs de voitures chargées du transport en commun, autres que les entrepreneurs de voitures dites Omnibus, de s'arrêter sur quelque partie que ce soit de la voie publique pour prendre ou décharger des voyageurs ; »
« Qu'il résulte, en même temps, des procès-verbaux dressés contre les prévenus et de leurs aveux, qu'ils ont, en fait, contrevenu à cette prohibition ;
« Attendu, en droit, qu'il ressort des dispositions combinées des lois de 1790 et 1791 précitées, que l'autorité municipale a le droit de faire des règlements sur les objets de police confiés à sa surveillance, et notamment d'ordonner toutes les précautions locales sur tout ce qui intéresse la liberté, la commodité et la sécurité de la voie publique ;
« Que le pouvoir dont elle est investie à cet égard se trouve maintenu et confirmé par l'article 7 de la loi du 17 mars 1791, puisque cet article n'accorde la liberté de l'industrie qu'à la charge de se conformer aux règlements de police qui sont ou pourront être faits ;
« Qu'ainsi, les arrêtés ci-dessus rentrent expressément, par leur objet, dans l'exercice légal des pouvoirs remis par la législation à l'autorité municipale ;
« Attendu que l'on excepte vainement, pour échapper à l'exécution de la disposition réglementaire ci-dessus, de ce qu'il y aurait d'excessif, si l'on les prévenus, dans d'autres prescriptions desdits règlements, et spécialement dans celles de ces prescriptions qui attribuent à la compagnie Crémieux le droit exclusif de desservir, avec leurs voitures-omnibus, certaines lignes déterminées, en s'arrêtant dans le parcours de ces lignes, pour prendre et déposer des voyageurs ;
« Qu'il est de règle, en effet, que chacune des dispositions des arrêtés pris par l'autorité municipale dans les limites de sa compétence, doit être appréciée selon la valeur qui lui est propre, avec indépendance les unes des autres, et sans que l'illegalité prétendue de certaines puisse réfléchir sur celles dont le caractère légal et la force obligatoire ne peuvent pas être contestés en eux-mêmes ;
« Qu'il est également de règle, en matière d'arrêtés ainsi incompétemment pris, que l'art. 46, titre 1^{er} de la loi précitée des 19-22 juillet 1791, ouvre aux prévenus leur recours devant l'autorité supérieure, s'ils prétendent, comme dans l'espèce, que les dispositions réglementaires de ces arrêtés, gênent, dans leur ensemble ou dans certains de leurs détails, l'exercice de leur industrie, sans nécessité suffisante ou sans nécessité plausible pour l'intérêt public; mais que de tels arrêtés doivent recevoir leur pleine et entière exécution, tant qu'ils n'ont pas été régulièrement modifiés ou réformés par la seule autorité qui ait compétence pour apprécier le mérite des réclamations qui ont pu se produire; d'où il suit qu'en déclarant que les arrêtés ci-dessus visés des 16 avril et 4 août 1855 n'étaient ni légaux ni obligatoires, et que les prévenus ont pu les enfreindre sans encourir aucune peine, le jugement dénoncé a non-seulement fait une fautive application de la loi du 17 mars 1791, mais encore méconnu les règles de sa compétence, commis un excès de pouvoir et expressément violé les dispositions combinées desdits arrêtés, des lois des 16-24 août 1790, 19-22 juillet 1791, et de l'article 471, § 15 du Code pénal ;
« Par ces motifs,
« Casse, etc. »

Le Tribunal de simple police de Roquevaire, devant lequel l'affaire était renvoyée par cet arrêt, a, le 29 décembre 1856 et contrairement aux conclusions du ministè-

re public, également renvoyé les prévenus des fins de la poursuite par un jugement ainsi conçu :

« Attendu que si, d'après la combinaison des lois de 1790 et 1791, le pouvoir municipal a le droit de faire des règlements sur les objets de police confiés à sa surveillance, et notamment d'ordonner toutes les précautions sur ce qui intéresse la liberté, la commodité et la sûreté de la voie publique, il ne saurait résulter de cette autorité, quelque étendue qu'elle puisse être, le droit de supprimer une industrie ;
« Attendu que le droit de réglementer est exclusif de celui de détruire ;
« Attendu, en fait, que les articles 7, 8, 9 et les articles 11 et 12 des deux arrêtés de M. le maire de Marseille, en date du 16 avril 1855 et 4 août même année, relatifs aux transports en commun des voyageurs dans cette ville et son territoire, ont pour effet et pour but d'abolir l'exercice de cette industrie dans les mains du plus grand nombre, ainsi que cela résulte des considérations même des deux arrêtés ;
« Attendu qu'une pareille mesure est formellement contraire aux lois qui consacrent la liberté du travail et de l'industrie ;
« Attendu, dès lors, que les deux arrêtés précités dans les articles ci-dessus visés ont été incompétemment pris par le pouvoir municipal dont s'agit ;
« Attendu que le Tribunal de police a le droit de n'appliquer les règlements municipaux que lorsqu'ils ont été faits légalement par l'autorité compétente ;
« Attendu que par cette expression, l'arrêt de cassation a consacré un principe de doctrine et fait passer la variation de la jurisprudence ;
« Attendu que la Cour souveraine elle-même a rendu, sur cette question, un grand nombre d'arrêtés en sens contraires, ce qui laisse aux juges inférieurs toute liberté d'appréciation ;
« Attendu qu'en maintenant le jugement du 27 mars dernier, rendu par le Tribunal de police de Marseille en faveur de Traubaud, cette Cour a pleinement reconnu ce principe. On lit, en effet, textuellement, dans son arrêt du 28 juin 1856 : « En décidant que le fait à la charge du prévenu (Traubaud) ne constituait pas une infraction à un règlement légalement obligatoire, le jugement attaqué, loin de violer les lois de la matière, s'y est exactement conformé. »
« Par ces motifs..., vidant le renvoi..., le ministère public entend.... »

« Donnons défaut contre Martin et Approzi, et les renvoyons des fins de la plainte, sans amende ni dépens, ainsi que Caubin et Anjouvin. »

Un nouveau pourvoi a été formé contre ce second jugement par le ministère public.

Cette nouvelle décision rendue dans la même affaire, entre les mêmes parties procédant en la même qualité, étant attaquée par les mêmes moyens que le jugement du Tribunal de police de Marseille, la chambre criminelle, aux termes de l'art. 440 du Code d'instruction criminelle et de l'art. 1^{er} de la loi du 1^{er} avril 1837, a rendu, le 7 février 1857, un arrêt par lequel elle s'est déclarée incompétente et a renvoyé la cause et les parties devant les chambres réunies de la Cour. C'est en cet état que le pourvoi leur était soumis aujourd'hui.

M. le conseiller Féréy est chargé du rapport de l'affaire. Après avoir retracé les faits de la cause, M. le rapporteur expose successivement le système du pourvoi et celui de la défense. Nous empruntons à l'honorable magistrat cette partie intéressante de son travail, qu'il aborde en ces termes :

La question que vous avez à juger, vous dit le demandeur, n'est pas nouvelle, car elle a déjà été soumise plusieurs fois à la Cour de cassation, à l'occasion d'arrêtés municipaux de même nature, et par suite de contraventions semblables, régulièrement constatées; et il n'est sans doute pas inutile de citer les divers arrêts rendus à ce sujet à différentes époques.

L'introduction dans Paris des voitures dites Omnibus, pour le transport en commun dans l'intérieur de la ville, remonte à l'année 1828. Toutefois, des voitures de cette espèce existaient déjà depuis quelques années, tant dans plusieurs villes de France que dans plusieurs capitales de l'Europe, ainsi que le constate l'ordonnance de police du 30 janvier de la même année. Cette innovation, utile aux habitants en général, facilitait surtout à la classe industrielle et laborieuse, en facilitant le transport des personnes moyennant un prix très modique à des distances très éloignées. Mais l'autorité municipale dut prendre des mesures pour empêcher que ces voitures, d'une dimension inusitée et destinées à s'arrêter souvent dans leur parcours pour faire monter ou descendre les voyageurs, n'embarrassassent les rues dans le centre de la ville et ne devinssent une nouvelle cause d'accident sur la voie publique. A cet effet, elle concentra ces entreprises entre les mains de peu de concessionnaires, limita le nombre des voitures sur chaque ligne de l'itinéraire tracé et régla les différentes conditions du service de ces voitures de manière à en prévenir les inconvénients.

Bientôt d'autres concessions furent demandées, mais l'administration municipale ayant pourvu à ce que les différents quartiers profitassent des avantages des nouvelles voitures, les refus afin de prévenir les embarras et les encombrements dangereux pour la sûreté publique.

D'un autre côté, le but aurait été évidemment manqué si des voitures publiques autres que celles autorisées à faire un service semblable s'étaient livrées concurremment à une industrie qui ne pouvait cesser d'être dangereuse qu'autant qu'elle était circonscrite dans de justes bornes. En conséquence, une nouvelle ordonnance de police, en date du 18 septembre 1828, défendit à toutes entreprises ou compagnies autres que celles munies d'une permission spéciale, de faire arrêter leurs voitures sur quelque partie que ce fût de la voie publique dans l'intérieur de Paris, pour prendre ou décharger des voyageurs.

Ces ordonnances avaient elles été rendues régulièrement? Rentreraient-elles dans le cercle des attributions du préfet de police?

Étaient-elles légalles et obligatoires, lorsqu'elles concentraient les mains de quelques privilégiés une industrie qui devait être permise à tous, aux termes de l'article 7 de la loi des 2-17 mars 1791, qui avait proclamé la liberté du travail et de toutes les professions?

Quelques entrepreneurs pensèrent qu'ils ne pouvaient être tenus d'obéir à ces ordonnances, et, en conséquence, ils mirent en circulation, sans aucune autorisation, des voitures ayant portière à l'arrière constamment ouverte, avec marchepied saillant et fixe, sur lequel un conducteur, en évidence et debout, faisait signe aux passants de monter. Des procès-verbaux furent dressés, et les contrevenants furent cités devant le Tribunal de police, qui les renvoya des fins de la poursuite par jugement du 25 avril 1831. Mais ce jugement ayant été déferé à la Cour de cassation, un arrêt de votre chambre criminelle, rendu le 3 septembre 1831, au rapport de l'honorable M. de Ricard, en prononçant la cassation par le motif que l'ordonnance de police du 18 septembre 1828, rendue dans le cercle légal des attributions de l'autorité municipale, était obligatoire pour les particuliers et les Tribunaux.

Quatre ans après, une nouvelle tentative est faite pour met-

tre en circulation des voitures de même espèce, dites Algériennes. De nouveaux procès-verbaux sont dressés, de nouveaux jugements du Tribunal de police renvoient les prévenus des poursuites dirigées contre eux. Mais la Cour de cassation, par un second arrêt rendu le 10 octobre 1833, au rapport de notre honorable doyen, M. Rives, cassa encore ces jugements par le motif, notamment, que la loi de 1791 n'a accordé la liberté de l'industrie qu'à la charge de se conformer aux règlements de police qui sont ou pourront être faits.

Les entrepreneurs de ces voitures dites Algériennes, ne se tiennent pas pour battus, et l'essaient, en modifiant leur service, d'échapper aux dispositions de l'ordonnance de police.

Ainsi, il était interdit de faire stationner les voitures sur les places et voies publiques: les entrepreneurs abrirent leurs voitures sous des remises louées à cet effet dans la ligne de leur parcours. Aucune voiture ne devait s'arrêter de distance en distance sur la voie publique; les temps d'arrêt des Algériennes sont supprimés; on se borne à ralentir la marche au moment où il s'agit de faire monter ou descendre des voyageurs.

Malgré ces précautions, évidemment frauduleuses, de nouveaux procès-verbaux sont dressés. Les jugements du Tribunal de police qui interviennent relaxent encore les prévenus, mais la Cour de cassation, saisie du pourvoi, casse encore ces jugements par un troisième arrêt rendu le 4 mars 1836, au rapport de l'honorable M. Bresson.

De semblables contraventions sont commises plus tard à Lyon et couvertes par les décisions favorables du Tribunal de police de cette ville. Mais, en vertu de la loi du 13 juillet 1837 sur l'administration municipale, dont l'art. 41, titre 2, chap. 1^{er}, est ainsi conçu : « Le maire prend des arrêtés à l'effet de réglementer les mesures locales sur les objets confiés par les lois à sa vigilance et à son autorité. » Or, aux termes de la loi du 16-24 août 1790, titre 1^{er}, art. 3, les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité du corps municipal sont : « 1^o Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques... » Les arrêtés du maire de Marseille rentraient donc, par leur objet, dans l'exercice légal des pouvoirs remis par la législation à l'autorité municipale, et sous ce rapport la compétence ne saurait être contestée.

La liberté d'industrie proclamée par la loi du 17 mars 1791 n'est pas tellement absolue qu'elle ne puisse être restreinte toutes les fois que l'intérêt général, l'ordre public, l'avantage de la cité le réclament, et notamment l'art. 7 de la loi de 1791 impose l'obligation de se conformer aux règlements de police qui sont ou pourront être faits. Sans doute, l'intérêt privé aura quelquefois à souffrir, mais c'est un sacrifice exigé par l'intérêt général qui doit toujours prévaloir.

Le jugement attaqué oppose ce qu'il y a d'excessif dans les prescriptions desdits arrêtés et spécialement dans la disposition qui attribue à la compagnie Crémieux le droit exclusif de desservir avec ses voitures omnibus certaines lignes déterminées, en s'arrêtant dans le parcours de ces lignes pour prendre et déposer des voyageurs.

Depuis l'introduction des voitures de cette espèce, les concessions en ont toujours été concentrées entre les mains de quelques entrepreneurs. S'il en avait été autrement, cette innovation de transport, au lieu d'être utile, aurait été incontestablement une cause incessante d'accidents sur la voie publique. Il ne s'agit pas, en effet, de voitures qui traversent plus ou moins rapidement les rues d'une cité, mais de voitures qui s'arrêtent sans cesse pour prendre ou déposer des voyageurs. Or, si malgré les précautions ordonnées par les règlements de police, malgré la restriction des compagnies concessionnaires, la limitation du nombre des voitures, la fixation des heures de circulation et du tracé des itinéraires, ces entreprises occasionnent si souvent des embarras et des encombrements qui ne sont pas sans inconvénients ni sans quelque péril, que serait-ce donc si la ville entière était livrée à la concurrence sans bornes des entrepreneurs exerçant la même industrie? A ces entreprises exceptionnelles il a fallu des mesures exceptionnelles qui rentraient dans le cercle des attributions de l'autorité municipale. Et, comme le disait l'ordonnance de police du 18 septembre 1828, cette industrie ne pouvait cesser d'être dangereuse qu'autant qu'elle était circonscrite dans de justes bornes.

Si l'autorité municipale a le droit, sans violer le principe de la liberté du travail et de l'industrie, de ne laisser circuler sur la voie publique que les voitures qu'elle autorise pour ce service spécial, qu'importe le nombre plus ou moins étendu de concessionnaires, qu'importe même qu'il n'y en ait qu'un seul? Du moment que l'industrie n'est pas permise à tous, sans exception, l'atteinte existerait pour tous ceux qui ne pourraient obtenir d'autorisation spéciale; si, au contraire, le droit ne peut être contesté, la restriction peut être limitée autant que l'autorité municipale le juge convenable.

La jurisprudence a consacré ce principe, dit le demandeur, dans une affaire dont la Cour de cassation ne peut avoir perdu le souvenir. Le maire de Nantes avait ordonné par un arrêté, que sur les différents ports de la ville les déchargements de marchandises ne se feraient que par des portefaix connus et inscrits pour lesdits ports. Cette mesure avait paru arbitraire tant aux ouvriers qu'aux patrons, qui avaient refusé de s'y soumettre: deux jugements du Tribunal de police (le premier ayant été cassé), avaient consacré le principe de l'illegalité de la mesure dont il s'agit, mais par votre arrêt du 22 août 1848, rendu en chambres réunies, sur les conclusions de votre procureur-général (M. Dupin), vous avez cassé le second jugement, en déclarant que le maire de Nantes s'était tenu dans les bornes de sa compétence, puisque son arrêté avait pour but le maintien de l'ordre public, confié à l'autorité municipale par la loi de 1790.

Malgré cet arrêt solennel, on essayait encore récemment de contester la légalité de cet arrêté, dans les circonstances suivantes :

Un décret du 26 août 1834, avait concédé l'établissement de deux grues sur les cales du port de la ville de Nantes, en autorisant le concessionnaire à les mettre à la disposition du

public pour les embarquements ou les débarquements des marchandises. Un jugement du Tribunal de police de cette ville avait admis la prétention que ce décret avait abrogé l'arrêté qui concédait à la corporation des portefaix le privilège exclusif d'opérer les embarquements et les débarquements, mais votre chambre criminelle, par arrêt du 22 août dernier, et sur les conclusions de votre premier avocat-général, a cassé ce jugement par le motif que le décret avait réservé l'exécution de l'arrêté municipal, et que cet arrêté était compétemment rendu et toujours obligatoire.

Il y a loin de cette mesure, continue le demandeur, à celle prise par le maire de Marseille. Cette dernière ne confisque pas, comme on le prétend, l'industrie des entrepreneurs et loueurs de voitures, elle ne leur interdit pas le transport des personnes et des marchandises dans l'intérieur de la ville et du territoire en dépendant; elle prohibe seulement ce service spécial qui consiste à prendre et à déposer des voyageurs au moyen de temps d'arrêts multipliés et de nature à encombrer la voie publique et à nuire à la circulation et à la sécurité des habitants. L'arrêté municipal dont il s'agit est donc conforme à la loi et à la jurisprudence.

Cependant, continue le demandeur, le jugement attaqué en déclarant que les arrêtés du maire de Marseille ont été pris incompétemment, ajoute que le Tribunal de police a le droit de n'appliquer les règlements municipaux que lorsqu'ils ont été faits légalement par l'autorité compétente; que la Cour suprême elle-même a rendu sur cette même question un grand nombre d'arrêtés en sens contraire, ce qui laisse aux juges inférieurs toute liberté d'appréciation, et qu'elle a néanmoins reconnu ce principe dans le premier arrêt du 23 juin 1836, puisqu'elle a rejeté le pourvoi qui avait été formé par le ministère public contre la décision qui avait renvoyé le nommé Traubad des fins de la plainte dans une circonstance semblable à celle du procès actuel.

Si les autorités administratives et municipales ont le pouvoir de faire des règlements dont l'infraction doit être poursuivie devant les Tribunaux de simple police, c'est lorsque les règlements sont relatifs à l'exécution d'une loi et que cette loi établit une peine de police en donnant au fait prohibé un caractère de contravention, ou lorsque ces règlements portent sur les objets confiés à la vigilance de l'autorité municipale par l'article 3, titre XI de la loi des 16-24 août 1790, ou par des lois postérieures.

En effet, dit M. Henrion de Pansey, en garantissant l'exécution des règlements de police municipale, en imposant aux juges l'obligation de les faire respecter par des condamnations contre les infractions (sic), il ne pouvait pas être dans la pensée de la loi de sanctionner indistinctement et sans restriction tout ce qu'il plairait à des officiers municipaux de défendre ou d'ordonner par des délibérations en forme de règlements de police. Une confiance aussi aveugle aurait eu pour résultat de conférer la puissance législative aux corps municipaux. Jamais une pareille idée n'a pu se présenter à l'esprit d'aucun législateur.

Aussi trouve-t-on dans les lois une nomenclature très exacte des objets qu'elles entendent placer dans les attributions de la police municipale, et, comme les règlements qui statuent dans le cercle de cette nomenclature sont les seuls dont la loi garantit l'exécution, ce sont aussi les seuls que les juges de paix soient chargés de faire respecter par des condamnations contre ceux qui les enfreignent.

Il y a donc nécessairement une autorité investie du droit de réformer les règlements de police municipale.

Il en était ainsi autrefois, ainsi que l'atteste Loyseau en son *Traité des Offices*, où on lit : « Les actes que font les échevins étant actes de gouvernement, non de justice, il se faut pourvoir contre ceux par voie de plainte qu'on peut faire aux supérieurs, et principalement au roi et à son conseil. » Dans notre droit actuel, c'est à l'administration supérieure que celui qui se croit lésé par un règlement de police municipale doit en demander la réformation.

La contradiction que le jugement attaqué signale dans vos arrêtés n'existe pas, et il suffit de rapprocher les différentes espèces dans lesquelles sont intervenues les diverses décisions dont il s'agit pour reconnaître la distinction qui a toujours été faite.

Lorsqu'un règlement de police a été pris dans le cercle des attributions de l'autorité municipale, fut-il excessif, il est légal, obligatoire, et les juges ne peuvent se dispenser d'en ordonner l'exécution. Il n'y a de recours qu'à l'autorité administrative supérieure pour le faire réformer.

Lorsque, au contraire, ce règlement est pris en dehors des lois de la matière, les Tribunaux ne peuvent être tenus de le faire exécuter, parce que, comme le dit un de vos arrêtés qui semble résumer la doctrine sur ce point, les Tribunaux n'ont reçu de la loi d'attribution pour connaître des contraventions aux règlements de police, que relativement à ceux de ces règlements qui portent sur un objet de police confié à la vigilance de l'autorité municipale par les art. 3 et 4 de la loi des 16-24 août 1790.

Le fait relatif au nommé Traubad, qu'invoque le jugement, confirme complètement ces principes.

Traubad avait été compris dans les poursuites exercées contre les défendeurs; mais, à la différence de ces derniers, le procès-verbal dressé contre lui, le 27 février 1836, constatant qu'il avait été surpris prenant du monde dans sa voiture-omnibus sur une route de grande communication conduisant à Marseille, contrairement à l'arrêté municipal du 16 avril 1835 et à l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône, du 20 février 1836.

Le jugement avait renvoyé Traubad de la poursuite aussi bien que les autres prévenus. Sur le pourvoi formé contre ce jugement, votre chambre criminelle a cru devoir, et avec raison, séparer la cause Traubad de celle des autres prévenus, car il se présentait à son égard une question bien différente: l'arrêté du maire pouvait-il s'étendre au-delà de la ville et du territoire en dépendant? Le préfet des Bouches-du-Rhône avait-il pu prendre un arrêté pour réglementer la police des chemins de grande communication placés en dehors de ses attributions aux termes des lois des 25 mai 1836 et 30 mai 1837?

Voilà ce que votre chambre criminelle avait à décider et voici en quels termes elle l'a fait par son arrêt du 28 juin 1836 dont nous ne lirons que la disposition concernant Traubad :

« Attendu, en fait, qu'un procès-verbal régulier constate que, le 27 février dernier, Traubad a été surpris prenant du monde dans la voiture-omnibus dont il est propriétaire, sur une route de grande communication conduisant à Marseille, contrairement aux prescriptions de l'article 7 de l'arrêté municipal pris, pour la ville de Marseille, le 16 avril 1835, ainsi que de l'article 1^{er} de l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône du 20 février 1836;

« Attendu, en ce qui touche l'arrêté municipal, qu'il est de règle que par ces expressions « voies publiques, » rapprochées des expressions « rues, quais et places, » et interprétées par la nature même des attributions qui sont de l'essence du pouvoir municipal, la loi des 16-24 août 1790, titre XI, article 3, § 1, n'a entendu parler que des voies publiques purement communales, et nullement des routes impériales, des routes départementales et des chemins vicinaux de grande communication, dont les premières appartiennent à la grande voirie, et dont les derniers sont soumis à une législation spéciale par les lois des 23 mai 1836 et 30 mai 1837;

« Attendu, en ce qui touche l'arrêté du préfet ci-dessus visé, qu'il est également de règle que le pouvoir de réglementation des préfets, pour les objets placés par la loi dans leurs attributions, ne peut s'exercer qu'en cas où il n'existe pas de règlement d'administration publique, ou bien encore qu'en cas où, un tel règlement existant, le droit de modifier ses prescriptions a été expressément réservé pour les préfets;

« Attendu que tel n'est point l'état de la législation sur la police du roulage et des voitures publiques, relativement aux routes impériales et départementales et aux chemins vicinaux de grande communication;

« Qu'en effet, cette police a été réglée par la loi du 30 mai 1831 et par le règlement d'administration publique ordonné par ladite loi et dicté pour son exécution le 10 août 1832;

« Que si des réserves d'une nature analogue sont faites, notamment par le décret de 1832, et spécialement par les articles 14, § 4, et 34, § 2, ces réserves (par cela même qu'elles sont, d'une part, limitées à la circulation dans les rues servant de prolongement aux grandes voies de communication, et, d'autre part, faites exclusivement au profit des maires), excluent nécessairement la pensée qu'un droit quelconque d'addition, de restriction ou de modification ait été abandonné aux préfets, sous ce rapport ou tout autre, sauf, bien entendu,

ceux en vue desquels une délégation spéciale a été accordée aux préfets par les art. 5, 7, 8, 11, 13, 18, 20 et 27 du décret précité; d'où il suit qu'en décidant que le fait à la charge du prévenu ne constituait pas une infraction à un règlement légalement obligatoire, le jugement attaqué, loin de violer les lois de la matière, s'y est exactement conformé;

« Attendu, d'ailleurs, que le jugement est régulier dans sa forme;

« Rejette le pourvoi en ce qui touche Traubad. »

En vain le pourvoi formé par les défendeurs avait-il été rejeté par le ministre de l'intérieur. Votre chambre criminelle a pu et dû décider que l'arrêté du préfet n'était pas obligatoire, parce qu'il avait été pris en dehors de ses attributions.

Reste, dit le demandeur, l'objection tirée de ce que les arrêtés sont basés sur le traité passé avec la compagnie Crémieux, traité à prix d'argent et qui a été la cause véritable des arrêtés qui constituent illégalement un monopole au profit de cette compagnie.

Cette objection ne se trouve pas dans le jugement attaqué, mais elle est opposée par les demandeurs, qui se fondent à cet égard sur un arrêt rendu par votre chambre criminelle, le 4 janvier 1839, dans l'espèce suivante :

Un arrêté du maire de Rouen avait conféré le droit exclusif de faire la vidange des fosses d'aisance de cette ville à un entrepreneur qui s'en était rendu adjudicataire. Cet arrêté ayant été attaqué, l'arrêt précité a jugé que cette disposition ne constituait pas seulement une mesure de surveillance qu'il appartenait à l'autorité municipale de prendre en vertu des pouvoirs que lui confère la loi du 24 août 1790, mais qu'elle établissait un véritable monopole de l'industrie de vidangeur, au mépris de l'article 7 de la loi du 17 mars 1791; que cet arrêté étant pris en dehors des attributions légales du maire et contrairement à une loi formelle, la sanction pénale ne lui était pas due...

En admettant le principe consacré par cet arrêt, dit le demandeur, il n'en résulte nullement qu'il soit applicable à la cause et doive faire rejeter le pourvoi. En effet, dans l'espèce de l'arrêt, une double atteinte est portée à la liberté des propriétaires et à celle du travail et de l'industrie: les propriétaires ne peuvent plus faire vidanger leurs fosses d'aisances par d'autres que l'entrepreneur privilégié, et d'un autre côté, l'industrie du vidangeur est mise entièrement en interdit. Il n'y a plus qu'un monopole aussi préjudiciable à l'intérêt des propriétaires qu'à celui des entrepreneurs.

N'en est-il pas autrement dans l'espèce de la cause? L'industrie des entrepreneurs et loueurs de voitures n'est restreinte que sur un seul point, celui du transport en commun des habitants dans l'intérieur de la ville. Les arrêtés dont il s'agit n'ont pour but ni pour effet de régler l'exercice de la profession des loueurs de voitures de Marseille. Cette profession continue à être ce qu'elle était, sauf le service spécial affecté à la compagnie Crémieux. Il ne s'agit pas ici, comme dans l'affaire des vidanges, de la simple surveillance résultant de la loi de 1790, mais de la sanction pénale du passage dans les rues qui ne peut être garantie qu'autant que l'exploitation des omnibus est limitée et concentrée dans les mains de cette compagnie. Le droit de l'autorité municipale de prendre les arrêtés dont il s'agit résulte des termes formels de l'article 3, titre XI, n° 4^{er} de la loi de 1790. Les arrêtés ont donc été compétemment rendus et doivent être exécutés.

M. le conseiller-rapporteur termine en ces termes par l'exposé des moyens de la défense :

Il ne s'agit pas, disent les défendeurs, de dénier à l'autorité municipale le droit d'empêcher l'usage de voitures qui, par leur forme, leur attelage, ou toute autre circonstance, sont de nature à causer des accidents ou des embarras dans la circulation. Mais est-il en son pouvoir d'attribuer privativement à une ou plusieurs compagnies l'avantage d'établir un service qui, d'une part, ne favorise en rien la sécurité ni la salubrité publique, et qui, de l'autre, n'est pas dangereux par lui-même, puisqu'il est autorisé au profit de certaines personnes.

Les arrêtés du maire de Marseille ont été évidemment pris en dehors des attributions confiées au pouvoir municipal par les lois de 1790 et 1791, car ils constituent un véritable monopole. Ils ne sont donc ni légaux ni obligatoires, et l'autorité judiciaire a été bien fondée à leur refuser sa sanction.

Le droit de l'autorité municipale consiste à déterminer et à régler l'étendue d'un droit qui ne peut être illimité, et non à détruire, à annihiler ce droit. Le maire de Marseille pouvait prendre des mesures sévères pour régler et organiser la circulation et le stationnement des voitures pour le transport en commun des habitants; mais, au lieu de cela, il a supprimé et détruit une industrie, en concédant le privilège exclusif des voitures-omnibus à une seule compagnie. C'est un excès de pouvoirs et une violation évidente des lois de 1790 et 1791.

Une jurisprudence constatée par de nombreuses décisions émanées tant du Conseil d'Etat que de la Cour de cassation, s'est toujours prononcée contre le monopole plus ou moins déguisé, concédé par des arrêtés municipaux; et le plus remarquable des arrêtés, rendu le 18 septembre 1828, disait, à l'occasion d'un règlement du maire de Boulogne: que ce n'était pas là une mesure de police, mais un privilège en faveur d'un particulier, et une atteinte à la liberté du genre d'industrie dont il s'agissait.

Si les arrêtés du maire de Marseille ont été pris incompétemment, ils ne sont ni légaux ni obligatoires, mais à qui appartient-il de le déclarer? Le demandeur répond que c'est à l'administration supérieure, aux termes de l'article 46 de la loi du 19-22 juillet 1791. Les défendeurs se sont, en effet, pourvus devant M. le ministre de l'intérieur, mais il a rejeté leur demande, même en ce qui concernait l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône qui depuis cependant a été déclaré illégal par l'arrêt de votre chambre criminelle du 28 juin 1836, en ce qui concernait la contravention imputée au sieur Traubad sur un chemin de grande communication. Toutes les fois qu'un arrêté de l'autorité municipale contient un excès de pouvoirs, la concession d'un monopole ou d'un privilège en dehors des limites de sa compétence, une atteinte aux droits garantis par la Constitution ou les lois fondamentales, l'autorité judiciaire n'a-t-elle pas le droit et le devoir d'apprécier la légalité d'un pareil acte? C'est ce qui résulte de nombreux arrêtés remontant à 1826 et dont les derniers datent à peine de quelques années.

Les espèces dans lesquelles ont été rendus les arrêtés dont excepte le pourvoi n'ont ni similitude, ni même analogie avec l'espèce actuelle qui vous est soumise. Il s'agissait bien, il est vrai, d'arrêtés concernant le service de voitures pour le transport en commun, mais dans des circonstances tout à fait différentes et qui doivent faire écarter l'application de ces décisions. Ainsi, les arrêtés du maire de Marseille ont pour objet la concession d'un monopole à prix d'argent, pendant cinquante ans, à une seule compagnie. Il est impossible de trouver dans aucune de leurs dispositions le caractère d'ordre et d'intérêt public, de mesure de police pour un service régulier desdites voitures, pour la commodité et la sûreté des habitants. C'est là la différence essentielle avec les espèces précédentes, et qui explique notamment pourquoi la Cour de cassation, ne trouvant pas alors de concession de monopole et de privilège exclusif dans les arrêtés qui lui étaient soumis, a pu maintenir, par exemple, ceux qui concernaient les omnibus de la ville de Lyon.

On ne saurait, disent les défendeurs, tirer aucun argument de la fusion qui s'est produite récemment à Paris dans les entreprises d'omnibus et même dans celles des voitures de place et de remise, car cette fusion n'a été ni ordonnée, ni imposée, elle a été toute volontaire, et l'intérêt des diverses compagnies et entreprises, librement débattu et dans des proportions déterminées, a été la seule cause de la fusion.

Les défendeurs reprochent, en outre, aux arrêtés du maire de Marseille de manquer du caractère de généralité et de permanence nécessaire pour leur validité. Les arrêtés municipaux doivent sans doute protéger l'intérêt municipal, mais ils ne doivent jamais, sans nécessité, sacrifier l'intérêt particulier. Or, ce n'est pas en vue de l'intérêt public que ces arrêtés ont été pris, mais en vue uniquement des intérêts de la compagnie Crémieux, concessionnaire exclusivement, puisqu'elle seule est reconnue le droit de faire circuler un nombre déterminé de voitures dans les rues et sur le territoire de Marseille, sans exception.

Enfin, lesdits arrêtés vont même jusqu'à édicter contre les contrevenants une peine plus forte que celle prononcée par le n° 15 de l'article 471 du Code pénal, puisqu'ils autorisent à

mettre en fourrière les voitures des délinquants. Nous croyons devoir nous borner à cette analyse sommaire des moyens des défendeurs; ils résultent du mémoire imprimé qui vous a été distribué, et ils recevront un plus grand développement de la plaidoirie de l'avocat. — Notre rapport est terminé.

M^{re} Costa, avocat, plaide pour les défendeurs, et développe les deux propositions formant le système analysé par le rapport.

M. le procureur général Dupin conclut à la cassation du jugement dénoncé à la censure de la Cour, en se fondant sur les principes et sur la jurisprudence invoqués par le demandeur.

La Cour a rendu un arrêt conforme à ces conclusions. Nous en donnerons prochainement le texte.

JUSTICE CRIMINELLE

COUR IMPÉRIALE DE NIMES (ch. correct.).
(Correspondance particulière de la *Gazette des Tribunaux*.)

Présidence de M. Fournier de Clausonne.
Audiences des 18 et 19 février.

La *Gazette des Tribunaux* a rendu compte de l'affaire Dromocaiti et des divers incidents auxquels cette affaire a donné lieu. Nos lecteurs se rappellent qu'à la suite d'une poursuite correctionnelle dirigée contre lui par le parquet de Marseille, le sieur Laurent Dromocaiti, négociant de cette ville, fut condamné à trois ans d'emprisonnement, à 3,000 fr. d'amende et aux frais. La prévention reprochait à Dromocaiti de s'être présenté le 3 janvier 1857 chez un courtier d'assurances et d'y avoir fait assurer pour une somme de 190,000 francs le navire *les Trois-Sœurs*, à lui appartenant, ainsi que son chargement, alors que le même jour, 3 janvier, il avait reçu de Constantinople une dépêche électrique lui annonçant que le 28 décembre 1856 le navire s'était échoué en face de Tcheshmé.

Le 3 janvier 1857, vers les onze heures et demie du matin, la dépêche télégraphique suivante avait été portée au domicile du prévenu, propriétaire du navire *les Trois-Sœurs*, capitaine Simon, parti de Scala-Nova pour Marseille, avec chargement de blé et cocons : « Constantinople, 2, M. Dromocaiti fils, à Marseille. Simon échoué devant Tcheshmé. Navire en danger, chargement sera sauvé. Carava et Wailloux rendus sur les lieux. » Vers la même heure, Dromocaiti se rendait au bureau du courtier Louvet où il avait fait assurer le navire pour 130,000 fr. en partie du chargement et 70,000 fr. sur corps de ce navire, assurance qui, après d'autres allées et venues de Dromocaiti, finit par être remplie le 5 dudit mois. Or, le 10, on sut à Marseille, par le vapeur *le Protis*, arrivé la veille au soir, que, le 28 décembre 1856, le navire *les Trois-Sœurs* avait échoué sur un récif en face de Tcheshmé, qu'on n'avait pu lui venir tout de suite en aide à cause de la grosse mer, et que le lendemain, au départ du *Protis*, il était encore dans cette position avec une voie d'eau considérable.

Plus tard, une lettre de Smyrne annonça l'entier bris du navire, le dernier jour de décembre, avec sauvetage de l'armement et d'une grande partie de la cargaison. Alors, le 20 janvier, L. Dromocaiti offrit aux assureurs ses services pour le sauvetage, et chercha à obtenir d'être dispensé de la notification du délaissement à tous les assureurs.

Des soupçons s'élevèrent, puis on connut l'arrivée de la dépêche du 3; on accusa Dromocaiti de n'avoir fait assurer son navire qu'après avoir reçu cette dépêche. Les assureurs le menacèrent de porter plainte. Le contrat fut résilié. Mais le parquet s'était ému, et c'est sur les poursuites du procureur impérial, qui fut rendu contre Dromocaiti le jugement rappelé plus haut.

Sur l'appel interjeté par Dromocaiti, la Cour impériale d'Aix rendit, le 14 mars 1857, un arrêt infirmatif qui, tout en reconnaissant l'existence des faits reprochés au prévenu, déclarait qu'ils ne tombaient pas sous l'application des art. 367 et 368 du Code de commerce et qu'ils ne constituaient pas non plus le délit d'escroquerie puni par l'art. 405 du Code pénal.

Sur un pourvoi formé par le procureur général près la Cour impériale d'Aix, la Cour de cassation rendit, le 10 juillet 1857, l'arrêt suivant :

« Vu les articles 365, 368 du Code de commerce, l'article 403 du Code pénal, les articles 408 et 413 du Code d'instruction criminelle;

« Attendu qu'il résulte des dispositions combinées des articles 365 et 368 du Code de commerce, que, lorsqu'une assurance a été faite par un assuré qui savait la perte du navire ou des objets assurés, cette fraude n'annule pas seulement l'acte dans ses effets civils, que, par une déclaration expresse du législateur, il existe alors un délit; qu'au moyen du mensonge dont l'assuré a usé envers lui, l'assureur, en effet, a été entraîné dans une erreur invincible; qu'il a signé la police croyant que les chances de la mer pouvaient encore lui être favorables, et déterminé ainsi par l'espérance d'un événement chimérique que lui déguisaient les manœuvres de l'accusé; qu'une tromperie si grave, qui peut avoir des résultats désastreux pour la fortune de l'assureur, et qui vicie dans son essence un contrat tout de bonne foi, a été justement assimilée par le législateur au délit de l'article 403 du Code pénal; qu'ainsi, une fois la preuve acquise d'un tel fait, l'article 368 du Code de commerce ordonne que des poursuites correctionnelles soient intentées, que cette disposition impérative de la loi ne peut être purement comminatoire et conduit à l'application nécessaire et forcée des peines de l'article 403 du Code pénal;

« Attendu qu'il résulte de l'ensemble des faits constatés par l'arrêt attaqué, que le 3 et le 5 janvier dernier, lorsque Dromocaiti faisait assurer à Marseille, par l'intermédiaire d'un courtier d'assurances, et moyennant la somme de 100,000 fr., le navire et le chargement des *Trois-Sœurs*, dont il était propriétaire, il savait, par une dépêche télégraphique reçue dans la matinée du même jour 3 janvier, la perte de ce navire; que Dromocaiti se trouvait des lors dans le cas prévu par les art. 365 et 368 du Code de commerce; que l'arrêt attaqué, en refusant de lui appliquer ces articles, a méconnu et, par suite, violé leurs dispositions; qu'il a également violé les dispositions de l'art. 403 du Code pénal;

« Casse l'arrêt de la Cour impériale d'Aix, chambre correctionnelle, du 14 mars 1857, et, pour être fait droit sur l'appel de Dromocaiti, renvoie la cause devant la Cour impériale de Nimes.

Depuis l'arrêt de la Cour d'Aix, qui l'avait acquitté, Dromocaiti avait quitté la France. Il résidait à Bukharest lorsqu'il apprit le renvoi de son affaire devant la Cour de Nimes. Apprenant que l'affaire était indiquée pour le 18 février, il se hâta de se rendre à l'appel de la justice, et vint en France pour se mettre à la disposition du parquet et se faire juger.

M. le procureur général Thourel occupait le siège du ministère public. Le prévenu avait pour défenseur M^{re} Crémieux, qui l'avait déjà assisté devant la Cour d'Aix.

Les débats ont occupé deux audiences. Elles ont été remplies par un énergique réquisitoire de M. le procureur général et une magnifique plaidoirie de M^{re} Crémieux. La seconde audience a été absorbée par les répliques.

Après deux heures de délibération, la Cour acquitte le prévenu sur la question de fait. En acceptant pour vraies les heures même les plus défavorables à Dromocaiti, la dépêche aurait été expédiée du bureau à 11 heures 14 minutes, remise à 11 heures 25 à la sœur de Dromocaiti qui signa le récépissé en l'absence de son frère. En sup-

posant même que 10 minutes aient suffi pour que la dépêche ait été remise au prévenu et pour que celui-ci se soit rendu chez Locard à 11 heures 35 minutes, il faut tenir compte de la différence de 12 à 15 minutes existante entre l'heure de Paris portée sur les dépêches télégraphiques et l'heure vraie de Marseille; 11 heures 35 à Paris correspondent à 11 heures 50 environ à Marseille, il en résulte l'impossibilité pour Dromocaiti d'avoir connu la dépêche, lorsqu'il se présenta à 11 heures 30 ou 11 heures 35 au plus tard chez le courtier Locard.

La Cour déclare, en outre, qu'il n'est pas suffisamment justifié que Dromocaiti ait connu la dépêche, lorsqu'il a fait les autres visites chez le même Locard.

TRIBUNAUX ÉTRANGERS

ANGLETERRE.

TRIBUNAL DE POLICE DE BOW-STREET.
Présidence de M. Henry.

Audience du 22 février.

POURSUITES DIRIGÉES CONTRE L'ÉDITEUR D'UN LIBELLE PUBLIÉ EN ANGLETERRE CONTRE S. M. L'EMPEREUR DES FRANÇAIS.

M. Bodkin, avocat de la Trésorerie, se présente pour soutenir la poursuite dirigée contre Edward Truelove, libraire, Strand, 240, qui a publié un libelle diffamatoire, scandaleux et subversif contre S. M. l'Empereur des Français, dans le but d'exciter à l'assassinat de S. M.

M. Sleigh, qui défend Bernard dans l'accusation de complicité de l'attentat du 14 janvier, se présente pour le défendeur Truelove.

M. Bodkin dit : Le gouvernement a cru devoir prendre l'initiative de la présente poursuite. Le prévenu est le publicateur d'un pamphlet, si même il n'en est pas l'auteur, ce que j'ignore, mais qui porte la signature W. E. Adams. Cet écrit peut se résumer par un mot : il est d'un caractère atroce. Il prêche la légitimité de l'assassinat, et il conclut, sinon en termes directs, du moins de manière à ce qu'on ne puisse s'y méprendre, à l'application de ces doctrines à l'Empereur et à l'Impératrice des Français. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de donner de la publicité à ce pamphlet scandaleux, et, comme M. le président en connaît le contenu, je ne le lirai pas. Si un sursis n'est pas demandé par la partie adverse, je conclus à la mise en jugement du prévenu.

Frédéric Williamson : Je suis agent de la police de Londres. Samedi dernier, je me suis présenté chez le sieur Truelove, je lui ai parlé et je lui ai acheté un exemplaire du pamphlet, que je représente, et qui est intitulé : « Le tyranicide est-il justiciable? » Par W. E. Adams. Edward Truelove, 240, Strand. Price : 1 d.

M. Sleigh : Je viens d'être chargé de la défense du prévenu, et je n'ai pas eu le temps de lire le pamphlet. Je ne peux dire qu'une chose, c'est que je suis effrayé de voir de semblables poursuites dirigées au nom du gouvernement. On nous a dit que c'est un écrit contre l'Empereur des Français, un écrit qui préconise l'assassinat. Je peux dire...

M. Henry : Si vous n'avez pas lu cet écrit, ne feriez-vous pas mieux de prendre le temps de le lire? J'attendrai volontiers que vous l'ayez lu.

M. Sleigh : Je n'ai pas eu le temps de le lire en entier, mais j'en ai parcouru quelques pages, et je défie qui que ce soit de me montrer un seul endroit où l'Empereur des Français soit nommé. Je ne peux m'empêcher de déclamer qu'on ait pu ainsi entrer dans la boutique d'un commerçant, l'emmener lui-même en prison, pour une publication qui ne contient aucune réflexion applicable à une personne déterminée. C'est avec la plus grande confiance que je vous soumets cette première réflexion : c'est que ce n'est pas, à proprement parler, un libelle.

Si cependant vous pensiez le contraire, il faudrait laisser au prévenu le temps de préparer sa défense, et je demanderais une remise avec liberté provisoire sous caution. Il n'y a aucune ressemblance avec l'affaire Pelletier, qui avait publié un libelle contre la personne même de Napoléon 1^{er}.

M. Henry : C'est la même chose; il n'y a pas de doute à cet égard.

M. Bodkin : Il n'est pas nécessaire que le nom de la personne attaquée soit énoncé en toutes lettres.

M. Henry : Ce sera aux débats sur le fond à montrer que s'adressent les allusions de l'écrit.

M. Bodkin : Quant à la demande d'un délai et à la liberté sous caution, je déclare n'avoir aucune objection à faire à mon savant collègue. Mais je désire qu'il rende au gouvernement la justice de reconnaître que s'il avait voulu agir rigoureusement contre le prévenu, il pouvait le déférer directement à ses juges.

M. Henry : C'est ce qui a été fait dans l'affaire Pelletier qu'on a rappelée.

M. Bodkin : Je sais que c'est ce qui se fait d'ordinaire, mais nous avons préféré agir comme nous l'avons fait, afin que, si le prévenu a des moyens de justification à faire valoir, il ait le temps de les réunir.

M. Sleigh : Il m'est impossible de reconnaître la matérialité de procédés du gouvernement envers nous.

M. Bodkin : Nous allons avoir une administration nouvelle; mais je ne crois pas qu'il s'en rencontre une disposée à agir avec moins de rigueur que nous ne l'avons fait.

Le prévenu est admis à fournir deux sûretés de 40 livres (1,000 francs) chacune, et une somme personnelle de 100 livres (2,500 francs).

L'affaire reviendra plus tard, et nous rendrons compte du résultat des débats.

CHRONIQUE

PARIS, 24 FÉVRIER.

La compagnie Parisienne, compagnie d'éclairage et chauffage par le gaz, réclame de M. Gudin la somme de 899 fr. 30 c. pour prix d'un branchement posé dans son hôtel au mois d'octobre 1856 et dont le prix s'élevait à 178 fr. 70 c., et pour 720 fr. 60 c. de gaz fourni du 1^{er} mars au 19 novembre 1857. M. Gudin repousse ces prétentions, et il vient faire connaître au Tribunal ses doléances par l'organe de M^{re} Limet. Depuis longtemps, il avait dans les cuisines de son hôtel un fourneau auto-chauffant qui donnait tous les résultats désirables; le combustible qu'il consommait ne levait pas à plus de 2 fr. 50 c. par jour; les agents de la compagnie la Parisienne vinrent lui offrir leurs services, ils lui vantèrent leurs fourneaux économiques, donnant plus de calorique et exigeant une dépense beaucoup moindre; grâce à l'emploi du gaz, la consommation ne devait pas s'élever à plus de 1 fr. 50 c. par jour. M. Gudin se laissa séduire, son fourneau fut démonté, un autre fut installé sous la direction des agents de la compagnie. Les tuyaux de branchement furent établis, et, pendant un temps assez long, l'hôtel fut livré à tous les embarras des fourneaux. Le travail fut enfin terminé, mais aussitôt commença

pour M. Guadin une amère déception; ce fourneau écono-

C'en était trop. M. Guadin s'était déjà adressé plusieurs

A cette attaque, M. Delalanne, au nom de la compagnie

Conformément à ce système, le Tribunal a, en effet,

Ont été condamnés aujourd'hui par le Tribunal de police

La veuve Toussaint, épicière, faubourg Saint-Denis,

Le propriétaire de la maison dans laquelle Auguste

C'était une grave erreur; voyez s'il est possible d'avoir

Une grande cuiller en doublé, une petite id. à café, une

Auguste a un frère du nom d'Isidore, chez lequel on a

Par exemple, les factures d'achats de tous ces objets

Mais l'agent entendu aujourd'hui déclare qu'il les con-

vanter, qui le fit les arrêter.

Auguste avoue tout; au rebours, Isidore nie; il avoue

Le Tribunal les a condamnés chacun à deux ans de

Le Tribunal correctionnel s'est occupé aujourd'hui

Des renseignements pris, il résulta la preuve que Ber-

Appelé à s'expliquer sur ces coïncidences singulières,

Du reste, le prévenu a pu justifier de l'emploi de sa

Le Tribunal l'a condamné à un an de prison et cinq ans

Un assassinat entouré de circonstances étranges

Le sieur Fousset, qui était sur le point de se marier,

Le trajet s'était effectué sans obstacle depuis Paris

Le garçon qui suivait la voiture fut accosté par un

Environ trois quarts d'heure plus tard, le garçon de

Sans rien comprendre à cette fuite, le garçon, après

Ces diverses circonstances donnèrent la certitude que

Nous avons dit qu'en s'échappant de la voiture l'assas-

Le lendemain, ce même homme était arrêté dans l'a-

le village cité, il a essayé cette main ensanglantée à un

Le parquet de Corbeil a commencé immédiatement

Un employé de l'usine à gaz de Vaugirard avait été

Mme Vigné, âgée de 66 ans, rentière, demeurant rue

Des employés d'un bateau-levée, amarré sur le

Une femme de ménage, la dame M..., se disposait à

Hier, à huit heures du soir, onze individus condam-

Ce sont les nommés Pierre-Joseph Hugot, condamné

Le témoin : Allsop a examiné les pistolets. Il m'a dit qu'il

M. Bodkin : Qu'a-t-elle dit?

Le témoin : Allsop a examiné les pistolets. Il m'a dit qu'il

M. Bodkin : Je demeure au numéro 10, rue Mont-Thabor.

M. Estier : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Ce passeport avait été, dans le principe,

En réponse à une question de M. Bodkin, le témoin :

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

et sans travail depuis plus de quinze jours.

Traduit devant le Tribunal correctionnel de Bourg, il y

Le ministère public et le prévenu ont relevé appel de

A l'audience de la Cour du 17 février courant, Thénoz

Sur les réquisitions sévères de M. Onofrio, avocat-gé-

— BOUCHES-DU-RHÔNE (Marseille), 23 février. — Une

arrestation importante vient d'être opérée au quartier

— ANGLETERRE (Londres). — Simon Bernard, l'accusé con-

— M. Outrequin : Je suis agent commissionnaire à Paris;

Après diverses interpellations, cette lettre est lue; elle

M. Bodkin au témoin : Avez-vous été tout récemment à

Le témoin : J'ai vu une personne que j'ai connue pour être

M. Bodkin : Cet individu est-il détenu sous le nom d'Or-

M. Sleigh : Je m'oppose à ce qu'il soit répondu à cette

En réponse à d'autres questions, le témoin déclare que

M. Estier, appelé, dit : J'ai accompagné le témoin à la

Le témoin déclare avoir reçu une autre lettre (produite),

La lettre est lue; elle a trait à la consignation de quelques

Le témoin continue ainsi.

La personne que j'ai connue sous le nom d'Allsop est venue

M. Bodkin : Qu'a-t-elle dit?

Le témoin : Allsop a examiné les pistolets. Il m'a dit qu'il

M. Bodkin : Je demeure au numéro 10, rue Mont-Thabor.

M. Estier : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Ce passeport avait été, dans le principe,

En réponse à une question de M. Bodkin, le témoin :

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

M. Bodkin : Je ne puis me rappeler le jour, c'était

ÉTRANGER.

DÉPARTEMENTS.

Rhône (Lyon), 23 février. — Le 16 janvier dernier,

Le lendemain, ce même homme était arrêté dans l'a-

Le lendemain, ce même homme était arrêté dans l'a-

pellerez m'avoir promis que la perforation et la préparation seraient faites sous peu de jours, il importe que ces articles soient fournis immédiatement. J'espère que vous les enverrez pas plus tard que lundi prochain à Gingers-hôtel, et l'argent vous sera envoyé.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur. T. ALLSON.

Nous croyons, ajoute le Daily News, que M. Taylor se propose d'envoyer un affidavit touchant les faits qui se rattachent à la commande de bombes par M. Allson, à la réception par lui de ces articles et à leur paiement de 8 liv. st. 4 sh. 6 d., prix de la demi-douzaine qui a été fabriquée. Cet affidavit doit être envoyé au gouvernement français.

CHALES FRANÇAIS.

Mise en vente d'une partie très considérable de CHALES FRANÇAIS à des prix extraordinairement avantageux.

CARRÉS RAYÉS ROSACRES, rayures riches, à 40 fr. LONGS PUR CACHEMIRE, dessins très riches, à 175 f.

37, boulevard des Capucines.

COMPAGNIE LYONNAISE.

MAISON BIÉTRY, BOULEVARD DES CAPUCINES, 41.

Châles cachemires, châles de laine, tissus cachemire pour robes et châles unis pour deuil.

M. Biétry est fileur et fabricant; il a l'honneur d'être fournisseur breveté de Sa Majesté l'Impératrice;

trice; chaque objet qui sort de sa maison est revêtu d'un numéro d'ordre, d'une étiquette du prix fixe et de la garantie de la désignation; l'acheteur a donc toute sécurité pour le prix et la qualité.

Sur demande, on expédie en province. Seule maison Biétry, 41, boulevard des Capucines.

Le grand concert qui se donne tous les ans au profit de l'Œuvre des Saints-Anges est fixé au jeudi 23 février prochain, salle Sainte-Cécile, huit heures du soir. Tout le monde sait que nos célébrités musicales prêtent ordinairement leur concours à cette réunion toute charitable. Cette année, on cite pour la partie vocale: M^{me} Cambardi, M^m Solieri, Bussine et Saint-Foy; M^m Alard, Bottesini, Ascher et J. Cohen sont chargés de la partie instrumentale. On trouve des billets: à la salle; chez H. Lemoine, 236, rue Saint-Honoré; Havand, 20, rue de l'ancienne-Comédie; Brandus, 403, rue Richelieu; Flaxland, 4, rue de la Madeleine; Meissonnier, 18, rue Dauphine; Launet, 16, boulevard Montmartre; Esquidier, 21, rue de Richelieu.

Bourse de Paris du 24 Février 1888.

Table with 2 columns: Instrument (e.g., Au comptant, Der c., Fin courant) and Price (e.g., 69 55, 69 60, 93 10).

AU COMPTANT.

Table with 2 columns: Instrument (e.g., 3 0/0, 4 0/0, 4 1/2 0/0) and Price (e.g., 69 55, 85, 85).

2° Trois lots de TERRAINS boisés, villa et boulevard Montmorency, 47, près l'embarcadere.

1° lot. Conten.: 1,340 m. — Mise à prix: 29,480 fr. 2° lot. — 1,034 — — 20,680 3° lot. — 987 — — 17,760 S'ad. à M^e NESTAYER, not., Ch^e-d'Antin, 44. (7840)

TERRAIN A BELLEVILLE

Etudes de M^e BOUCHER, avoué à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 95, et de M^e GOZZOLI, notaire à Belleville. Vente, en l'étude de M^e GOZZOLI, d'un TERRAIN situé à Belleville, entre la chaussée Ménilmontant et la rue du Raitrait, lundi 8 mars 1888, heure de midi.

Mise à prix: 8,000 fr. S'adresser: 1° à M^e BOUCHER, avoué; 2° à M^e GOZZOLI, notaire. (7829)

FABRIQUE DE COMPTEURS A GAZ

à Paris, rue de Charonne, 99 et 101, ci-devant exploitée par la compagnie générale: matières premières et en fabrication, compteurs fabriqués, matériel, agencements, machines, clientèle, jouissance de vastes locaux jusqu'à n 1865 (loyer avantageux). Adjudication sur une seule enchère, le lundi 15 mars 1888, à midi, en l'étude de M^e DE MADRE, notaire à Paris, rue Saint-Antoine, 203.

Sociétés commerciales. — Faillites. — Publications légales.

Ventes immobilières.

AUDIENCES DES CRIÉES.

MAISON DE CAMPAGNE

Etude de M^e PAUL, avoué à Paris, rue de Choiseul, 6. Vente, au Palais-de-Justice, à Paris, le samedi 6 mars 1888, d'une MAISON DE CAMPAGNE avec grand jardin, sis à Saint-Ouen, rue du Landy, 19, ancien 4 bis (Seine). Mise à prix: 18,000 fr.

MAISON FAUBOURG-ST-DENIS A PARIS

Etude de M^e Jules HENRIET, avoué à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs. Vente, le samedi 20 mars 1888, en l'audience des criées du Tribunal civil de la Seine, d'une MAISON sise à Paris, rue du Faubourg-Saint-Denis, 39. Revenu: 3,400 f., pouvant être porté à 6,300 f. Mise à prix: 60,000 fr.

VENTES MOBILIÈRES.

VENTES PAR AUTORITÉ DE JUSTICE.

- List of various items for sale: Bureau, casiers, fauteuils, tables, etc. (7576) Bureau, casiers, fauteuils, tables de jeu, tableaux, etc. (7577) Commode, secrétaire, pendule, glace, bascule, planches, etc. (7578) Comptoirs, balances, poids, produits pharmaceutiques, etc. (7579) Buffet, fauteuils, linde de table, piano, pendules, tableaux, etc. (7580) Tables, chaises, candélabres, fauteuils, et autres objets. (7581) Comptoirs, montres vitrées, parfumerie, rubans, bas, etc. (7582) Comptoir, bureaux, divans, glaces, tables, chaises, etc. (7583) Billards, comptoirs, divans, tables, glaces, pendule, etc. (7584) Bureau, secrétaire, pendule, etc. (7585) Tables, fauteuils, rideaux, tapis, buffet, piano, chaises, etc. (7586) Bureau, secrétaire, pendule, etc. (7587) Machines à percer, tréteaux, étaux, grilles, croix, fontaine, etc. (7588) Commode, secrétaire, table de nuit, fauteuils, pendules, etc. (7589) Voiture, tombereau, cheval, 7 vaches, ustensiles de cuisine, etc. (7590) Table ronde, ornée, concour, rideaux, chaises, violon, etc. (7591) Comptoir, balances, moulin, fontaine, ust. en fer-blanc, etc. (7592) Cuis, casiers, bureaux, poêle, fauteuils, chaises, etc. (7593) Chaises, tables, bureau, console, canapé, tableaux, etc. (7594) Comptoirs, balances, série de table, chaises, etc. (7595) Comptoir, tables, tabourets, armoire, buffet, chaises, vin, etc.

SOCIÉTÉS.

D'une délibération de l'unanimité des intéressés dans la société en nom collectif et en commandite dénommée pour l'exploitation du ballon-joujou imperméable au gaz, d'abord sous la raison PELLEN et C^e, puis sous la raison PELLEN et C^e, suivie d'un acte sous signatures privées du huit septembre mil huit cent cinquante-six; raison sociale maintenue, en changeant de gérant, suivant un autre acte sous signatures privées du vingt-quatre décembre de la même année, et ensuite sous la raison NICOD et C^e, suivant un dernier acte sous signatures privées du onze mars mil huit cent cinquante-sept, et dont le siège est à Paris, en dernier lieu rue Laflotte, 56; ladite délibération prise le dix-sept février mil huit cent cinquante-

VENTES MOBILIÈRES.

VENTES MOBILIÈRES.

huit et enregistré à Paris le vingt-deux. — Il appert que cette société, qui a eu successivement pour gérant M. Marius Pellen, M. Emile Marius Jean-Baptiste Pellen, et en dernier lieu M. Louis-Joseph Nicod, a été dissoute par anticipation, et que M. Innocent, propriétaire, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, 3, en a été nommé seul liquidateur. Pour réquisition: INOCCENT. (8887) Etude de M^e LAURENT, avoué à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 75. D'un acte sous signatures privées, fait quadruple à Liège, en date du onze février mil huit cent cinquante-huit, enregistré à Paris le vingt-trois février mil huit cent cinquante-huit, par lequel M. Joseph DASTARAC, propriétaire et artiste vétérinaire, demeurant à Montreuil, rue de Valenciennes, 75, d'une part, et le sieur Louis BRUNET, médecin, demeurant à Paris, rue des Saussaies, 10, d'autre part, ont approuvé la société en commandite à l'égard du sieur Brunet et en nom collectif à l'égard des sieurs Dastarac frères, pour l'exploitation d'une maison de famille avec pension, sise à Paris, rue de Valenciennes, 19, et Lord Byron, 18, a été déclaré nulle comme n'ayant pas été revêtue des formalités prescrites par la loi, et que le sieur Girard, demeurant à Paris, rue de Valenciennes, 19, a été désigné par ledit Tribunal pour faire la liquidation des opérations sociales. Pour extrait: BERTEAU. (8888) D'une délibération de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société des chemins de fer de l'Est, en date du douze février mil huit cent cinquante-trois, enregistré à Paris le vingt-trois, il appert que la société connue sous le nom de Compagnie des chemins de fer d'embranchement, et sous la raison sociale A. LAURENT DE HOIS et C^e, dont le siège était à Paris, rue de Rivoli, 183, a été dissoute à partir du dix-sept février mil huit cent cinquante-huit; que, par suite de la démission du gérant, M. MAUGER, demeurant à Paris, rue de Valenciennes, 183, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la compagnie Anglo-Française, dite des chemins de fer de l'Est (Limitée), constituée en Angleterre par acte authentique du dix septembre mil huit cent cinquante-sept, a été adopté en principe par l'assemblée générale, et que, par suite de la démission de M. MAUGER, administrateur judiciaire de ladite société, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus; qu'en exécution de l'article 34 des statuts, la commission de liquidation a été composée de: M. BOSQUILLON, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, 55; M. LÉON CERF, demeurant à Paris, rue Lavoisier, 43; M. M. PREVET, demeurant à Paris, rue Ménars, 6; qu'un projet de traité pour la cession de tout l'actif de la société à la