DIMANCHE 15 NOVEMBRE 1846

VINGT-DEUXIEME ANNEE. N. 6041

ÉDITION DE PARIS.

GAZETTE DES TRIBUNAUX

JOURNAL DE JURISPRUDENCE ET DES DEBATS JUDICIAIRES.

FEUILLE D'ANNONCES LÉGALES.

ABONNEMENT:
Trois Mois, 18 Francs.
Six Mois, 36 Francs.
L'année, 72 Francs.

BUREAUX:
RUE HARLAY-DU-PALAIS, 2,
au coin du quai de l'Horloge, à Paris.
(*Les lettres doivent être affranchies.*)

Sommaire.

JUSTICE CRIMINELLE. — *Cour d'assises de la Seine* : Assassinat; tentative d'assassinat; vols divers. — *Tribunal correctionnel de Paris* (8e ch.) : Chemins de fer; question d'octroi. — *Tribunal correctionnel de Lille* : Catastrophe de Fampoux.
CHRONIQUE

JUSTICE CRIMINELLE

COUR D'ASSISES DE LA SEINE.

Présidence de M. Perrot de Chezelles.

Audience du 14 novembre.

ASSASSINAT. — TENTATIVE D'ASSASSINAT. — VOLS DIVERS.

(Voir la *Gazette des Tribunaux* d'hier.)

L'audience d'hier a été employée à l'examen des charges qui s'élèvent contre l'accusé Céleste Thomas, tant à raison du vol commis au préjudice du sieur Raguenet, qu'à raison de la tentative d'assassinat commise sur la personne de la fille Françoise Méline. Il est un troisième chef d'accusation qui pèse sur la tête de Thomas, c'est l'assassinat commis sur la femme Duvignaud, dans la matinée du 9 mai dernier.

Les débats vont aujourd'hui porter sur ce point.

On continue l'audition des témoins.

Le sieur Chemin, concierge de la maison de la rue St-Honoré, 264 : La dame Duvignaud vivait fort retirée; elle était d'un caractère très méfiant et ne faisait jamais venir personne chez elle. Le 9 mai dernier, vers le soir, un homme passa rapidement devant ma loge; au moment où je m'avançais après lui pour lui demander où il allait, je l'entendis qui demandait à une demoiselle de la maison, la demoiselle Josset, où demeurait la dame Duvignaud. Cette demoiselle lui répondit : « Vous êtes à l'étage au-dessus. » Il redescendit alors, et je n'ai su qu'après, que cet homme avait assassiné Mme Duvignaud. Je ne reconnais pas l'accusé pour être cet homme, que j'ai très peu vu.

Mme Derouy, sœur de la dame Duvignaud : Nous vivions, ma sœur et moi, avec mon frère. Nous nous querellions toujours; mais comme nous nous aimions beaucoup (on rit), nous nous sommes séparées, et elle est allée demeurer rue Saint-Honoré.

Le 9 mai, je suis allée lui porter, vers sept heures du soir, une somme de 300 francs, reliquat d'un compte que nous avions fait. Je sonnai deux fois, et personne ne me répondit : je pensai que ma sœur n'était pas rentrée et je retournai chez moi.

D. La porte vous a-t-elle paru être ouverte? — R. Oh! non, Monsieur.

D. Vous avez appuyé la main dessus et elle ne s'est pas ouverte? — R. Oui, Monsieur.

D. Vous avez dit dans l'instruction que vous n'aviez pas poussé la porte? — R. Je voyais bien que la porte n'était pas ouverte, et en sonnant, j'ai pu appuyer ma main sur la porte.

Me Rivière : Quand le témoin est monté, le portier était-il dans sa loge? — R. Non.

Me Rivière : Il aurait donc pu se faire que Mme Duvignaud fût sortie auparavant sans que le portier l'ait vue; que, rentrée plus tard, elle ait été victime d'un assassinat commis à une autre heure que celle fixée par l'accusation.

Le témoin entre dans quelques détails sans intérêt sur la position de fortune de Mme Duvignaud.

D. N'avez-vous pas reconnu que le mouchoir avec lequel elle a été étranglée lui appartenait? — R. Oui, Monsieur, il était bien à elle.

D. A combien évaluez-vous l'argent emporté par l'assassin? — R. Au plus, à 500 fr.

M. Alexandre Derouy, frère de Mme Duvignaud : Je n'ai rien su de la mort de ma sœur que par l'assistance que j'ai prêtée au commissaire de police.

D. Votre sœur a été étranglée avec un mouchoir lui appartenant? — R. Elle a été non-seulement étranglée avec un mouchoir, mais auparavant avec les dix doigts, dont l'autopsie a découvert les traces. La strangulation par le mouchoir a été pour l'achever. On a tout pris ensuite, sauf un sac de 1,000 francs caché dans un sabot de perroquet, quelques couverts d'argent cachés aussi par ma sœur, et une assez grande quantité de bijoux mis en tas, comme pour être emportés, à droite du secrétaire, et que le voleur n'a pas eu le temps sans doute de prendre. L'assassin a fouillé tous les meubles et les a ouverts avec leurs clés respectives, il n'y a pas eu d'effraction. L'abattant du secrétaire était ouvert, et le sac de la dépense courante était dessus, mais vide. Je pense que l'assassin aura été dérangé par le coup de sonnette de ma sœur.

Le sieur Chemin : Cela n'est pas possible; nous n'avons vu descendre personne après que Mademoiselle a été partie.

Le sieur Derouy : On a retrouvé les deux clés de la porte d'entrée. Or, cette porte a une serrure dont le pène n'est pas chanfriné (taillé en bizaut) et ne peut se fermer du dehors qu'avec la clé. Donc le voleur a laissé la porte ouverte, c'est impossible autrement.

D. On a dû sonner pour entrer chez elle? — R. Oui, Monsieur, on aura sonné, on se sera jeté sur elle, et c'était une femme perdue.

D. Dans quelle pièce a-t-elle été assassinée? — R. Dans la seconde, où elle a été entraînée.

On déploie le mouchoir madras qui a servi à étrangler Mme Duvignaud. La sœur de cette dame le reconnaît.

Un juré : Comment était placé le mouchoir autour du cou de la dame Duvignaud?

Le sieur Derouy : Il était tordu en corde et serré autour du cou avec un double nœud.

Le défenseur : Le procès-verbal ne constate qu'un nœud.

M. le président : Un nœud ou deux, cette femme n'en a pas moins été étranglée.

Le défenseur : On a constaté que la pression avait été si forte que le nœud unique avait pu tenir. N'a-t-on pas soupçonné deux personnes dont le signalement se rapportait à celui de l'accusé.

Le témoin : Oui, on a soupçonné un jeune homme d'Orléans, un garçon de café, qui justifia d'un alibi complet, et qui fut bientôt remis en liberté. Il ne ressemblait pas à l'accusé. Il y a eu aussi un porteur de journaux, mais on n'a pas suivi contre lui. Il n'a pas été arrêté.

MM. les docteurs Tardieu et Coquerel ont procédé à l'examen et l'autopsie du cadavre de la dame Duvignaud. Ils ont constaté que cette femme a péri par asphyxie et que cette asphyxie a été le résultat d'une strangulation. Cette strangulation a dû être opérée à la suite du repas de cette femme, et elle a arrêté la digestion subitement. La tête portait les traces d'un violent coup sur la région temporale gauche; ces traces ont paru aux médecins être le résultat d'un coup porté par un instrument contondant, même par le poing d'un homme vigoureux, qui aurait voulu étourdir la femme Duvignaud pour la renverser et l'étrangler.

Ce coup suffit à expliquer comment personne n'a entendu crier la femme Duvignaud.

Le mouchoir était tellement roulé, que les raies rouges et blanches qui composent son dessin se confondaient en une seule teinte. Au reste, ce qui prouve que le mouchoir était roulé et tordu serré, c'est qu'il a fait autour du cou un sillon de deux centimètres seulement de largeur.

Victorine Josset, corsetière : Le 9 mai, je descendais pour aller essayer un corset; je rencontrai dans l'escalier la petite Potard avec un homme qui montait devant elle. J'embrassai la petite Potard, et je continuais à descendre, quand j'entendis la petite Potard dire à cet homme : « Je ne sais pas, je ne connais pas... » Sur ce mot, je remontai quelques marches, parce que je pensai qu'il pouvait venir pour moi, vu qu'il avait un papier, une lettre à la main. (Sensation.) Il me dit : « Je demande une dame seule, une rentière qui demeurait sur le devant; une dame Divignaud ou Duvignaud, *m'a-t on dit.* » Ces derniers mots me firent penser qu'il avait parlé au concierge, et je lui indiquai la porte de Mme Duvignaud.

D. Reconnaissez-vous l'accusé? — R. Il me semble bien que c'est lui; mais c'est si grave que je n'affirme pas avec une entière certitude. C'était un homme pâle comme celui-ci, les épaules saillantes comme lui, vêtu d'une blouse bleue et d'une casquette.

L'accusé : Je ne conçois pas que mademoiselle puisse dire qu'elle m'a vu; moi, je ne l'ai jamais vue, je n'ai jamais passé devant la maison.

M. l'avocat-général : Comment! vous n'êtes jamais passé dans la rue Saint-Honoré?

L'accusé : Si, quelquefois, mais je n'avais pas remarqué cette maison.

Me Rivière : Dans l'instruction, le témoin a remarqué que l'homme dont il est question avait le nez relevé et les narines ouvertes.

M. l'avocat-général : Le témoin voyait cet homme de bas en haut.

On fait descendre l'accusé dans l'hémicycle, et le témoin l'examine avec attention et dit aussitôt : « C'est à peu près la même taille, la voix est la même, c'est la même pâleur, les cheveux sont semblables, mais l'homme que j'ai vu les portait plus longs. »

On fait retourner l'accusé à sa place. Le témoin arrange le foulard tel qu'il était autour du cou de la femme Duvignaud. Il n'y avait qu'un nœud, ce qui avait permis de le serrer jusqu'à strangulation complète. Elle avait les bras en l'air et contractés, dans l'attitude d'une personne qui se défend.

Sur la demande d'un juré, on fait prononcer à l'accusé la phrase suivante : « Est-ce ici que demeure la dame Duvignaud? »

Le témoin : Je ne peux pas dire que ce soit certainement la même voix, mais cependant il y a bien du rapport.

La petite Ernestine Potard, âgée de neuf ans, est amenée devant le bureau de la Cour. Elle déclare avoir rencontré le soir, à cinq heures, au premier étage de la maison, rue Saint-Honoré, un homme qui lui a demandé où demeurait Mme Duvignaud. Cette enfant a eu peur, et elle est rentrée chez son père. Elle a remarqué que cet homme, vêtu d'une blouse, coiffé d'une casquette, avait la taille grande, l'air malheureux et les cheveux longs.

M. le président lui dit de s'approcher de l'accusé et de l'examiner. La petite fille se serre contre l'huissier audencier, elle croise ses mains sur sa poitrine, en signe d'effroi, et regarde l'accusé en tremblant visiblement. Elle se retourne ensuite vers M. le président, et dit : « Il me semble bien que c'est celui-là. »

M. Michau, artiste du Théâtre-Français : Je demeurais dans l'appartement au-dessous de celui de Mme Duvignaud. Le 9 mai dernier, vers 5 heures de l'après-midi, j'ai entendu au-dessus de moi un bruit sourd comme celui d'un coup de canon tiré dans le lointain. Ce n'est que le lendemain que j'ai pu expliquer ce bruit par la chute d'un corps.

D. N'auriez-vous pas dit : « Est-ce qu'il nous naît un prince nouveau? » — R. C'est possible.

Une autre locataire, la dame Charlotte, a vu, en rentrant à cinq heures moins un quart, un homme en blouse et en casquette qui stationnait sur la porte. Cet homme était moins grand que l'accusé; il avait le dos large, les épaules saillantes; il paraissait n'avoir pas de cou. Le témoin est sûr que cet homme n'est pas l'accusé.

Le sieur Sévin, gérant du café du passage Delorme, a vu, le 1er mai, dans cet établissement, un homme qui regardait attentivement les croisées de la maison en face (celles de la dame Duvignaud). Comme il a pensé que cet homme ne convenait pas par sa mise et sa tenue à la société qui fréquente ce café, il lui a demandé ce qu'il désirait; cet homme lui ayant répondu qu'il voulait faire une partie de billard, le témoin lui a dit qu'il n'y avait personne pour jouer avec lui, et il l'a congédié. En passant à l'entresol, il a recommencé son examen. Quelques jours après, il est encore revenu, et il a repris son examen. Cet homme était de taille élevée, sec; il avait le teint bilieux, pâle, l'air malheureux. L'accusé parait au témoin plus grand que n'était cet homme, et n'est pas l'homme qui est venu dans le café.

Me Rivière : M. Sévin a vu l'accusé qui était dans son café, et il a remarqué aussi qu'il avait le nez camard et les narines ouvertes. C'est déjà ce qu'avait dit la demoiselle Josset, mais en expliquant qu'elle avait vu cet individu de bas en haut. M. Sévin, qui a vu l'accusé de plain-pied, se rappelle-t-il comment était l'homme dont il a parlé?

Le témoin : Il avait positivement le nez camard, nullement effilé.

L'audience est suspendue pendant quelques instans, et reprise par le réquisitoire de M. l'avocat-général Bresson, qui soutient l'accusation sur tous les chefs, et demande contre Thomas une répression suprême et sans pitié.

Après ce réquisitoire, la parole est donnée au défenseur, qui repousse les charges relatives aux vol Raguenet, à l'assassinat et au vol Duvignaud, et qui combat, sur la tentative d'assassinat, la question aggravante de préméditation.

Après de vives répliques, M. le président résume ces difficiles débats,

A sept heures, le jury entre en délibération, et rentre en séance à huit heures moins cinq minutes.

Par ce verdict, sur les chefs relatifs au vol Raguenet et à l'assassinat Duvignaud, l'accusé est déclaré non coupable.

Mais il est déclaré coupable sur la tentative d'assassinat commise sur Françoise Méline.

Le jury a admis des circonstances atténuantes.

Thomas a été condamné aux travaux forcés à perpétuité et à l'exposition publique.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE PARIS (8e chambre).

Présidence de M. d'Herbelot.

Audience du 13 novembre.

CHEMINS DE FER. — QUESTION D'OCTROI.

Voici les faits qui ont donné lieu à ce procès, dont nous avons fait connaître la solution dans la *Gazette des Tribunaux* d'hier :

Le 25 juillet dernier, les préposés à l'octroi de la commune des Batignolles se trouvaient en surveillance sur le pont Cardinet qui traverse la voie du chemin de fer de Versailles et de Saint-Germain : ils remarquèrent un wagon chargé qui cheminant sur un rail de déchargement, se dirigeait vers les magasins de l'administration. Les préposés s'approchèrent pour vérifier le chargement de ce wagon, et constatèrent qu'il renfermait trente sacs de charbon de bois de chacun deux hectolitres, soit soixante hectolitres en tout. Nulle déclaration de ce transport de charbon n'ayant été faite au bureau d'octroi de la commune des Batignolles, les préposés déclarèrent procès-verbal, et, par suite, l'administrateur du chemin de fer de Paris à Saint-Germain était cité devant le Tribunal de police correctionnelle, à la requête du maire des Batignolles, sous la prévention d'avoir contrevenu aux règlemens de l'octroi de cette commune.

Me Rousset, avocat de la régie, soutient la prévention, se fondant sur ce principe qu'en matière d'octroi, nulle marchandise ne saurait être introduite sur le territoire d'une commune, sans qu'il en soit fait au préalable déclaration au bureau de l'octroi : en vain pourrait-on m'objecter que les charbons en question étaient destinés à la consommation des besoins de l'administration du chemin de fer, ils semblaient rentrer dans la catégorie des marchandises dont la consommation pouvait passer pour applicable, non à une destination locale, mais à celle d'une utilité générale, ce qui, aux termes d'arrêts rendus par la Cour de cassation en pareille circonstance, les rendrait exempts de perception des droits d'octroi. Il insiste d'autant plus sur la nécessité d'une déclaration à faire au préalable par l'administration du chemin de fer de Versailles à Saint-Germain, au sujet du transport des marchandises, que par une conséquence toute naturelle de la disposition des localités, cette déclaration serait le seul moyen pour les préposés de la régie, de se livrer à une vérification sérieuse, attendu qu'il existe, en dehors des clôtures du chemin de fer, une partie des magasins de l'administration donnant sur la voie publique, et par laquelle on pourrait introduire des marchandises dans l'intérieur de la commune des Batignolles.

Me Baud, avocat de la compagnie, a pris acte d'abord de la reconnaissance, par l'avocat de l'octroi, de ce principe : que les charbons saisis n'étaient pas sujets au droit d'octroi, parce qu'ils étaient destinés à la fabrication d'objets destinés au commerce général, et non à la consommation personnelle des habitans du lieu.

Quant à la nécessité de la déclaration, Me Baud a soutenu que du moment où l'octroi reconnaissait que les charbons, à raison de leur destination, n'étaient pas sujets au droit d'octroi, la déclaration n'était plus nécessaire, sous peine de saisie; que l'octroi l'avait si bien reconnu, que, bien que le chemin de fer existât antérieurement à tout octroi dans la commune des Batignolles, jamais il n'avait été établi de bureau de déclaration, soit sur la voie même, soit aux abords des ateliers de la compagnie; qu'au contraire, en indiquant les routes à suivre pour les objets sujets aux droits, sous peine de saisie de tous les objets introduits par d'autres issues, l'octroi avait laissé le chemin de fer en dehors de l'application possible du règlement quant à la déclaration; qu'en droit, et par le vœu de la loi, la voie du chemin de fer est une voie légale, nécessaire, aux nécessités de laquelle tout règlement d'octroi doit se plier, parce qu'on ne peut exiger du chemin de fer que ce soit lui qui se soumette à des exigences contraires à son essence; que ce serait prescrire l'impossible et l'absurde que de vouloir que la compagnie fasse une déclaration quand l'octroi n'a mis personne à portée pour la recevoir; que l'employé de l'octroi qu'on ira chercher à son poste pour exercer sur le chemin de fer répondra que ce n'est pas à lui à aller chercher l'objet soumis; que c'est au contraire à l'objet soumis à venir se faire exercer, et il sera dans son droit; qu'ainsi, il faudrait admettre que la compagnie devrait, pour amener par sa voie du charbon à ses ateliers qui communiquent par des rails avec la voie, décharger ses charbons, par exemple, sur une voiture ordinaire pour aller les porter à un ou deux kilomètres au-devant du bureau de l'octroi. Et ne voit-on pas que, du moment où la voiture sortira de l'atelier pour aller se faire exercer, l'octroi aura le droit de la saisir comme pénétrant dans la commune par une entrée prohibée?

En résumé, la déclaration était inutile; en droit et en fait, elle est légalement et matériellement impossible.

Conformément aux conclusions de M. l'avocat du Roi Saillard, le Tribunal reconnaît que la déclaration devait avoir lieu, et maintenant la saisie des charbons, condamne l'administration du chemin de fer à 100 francs d'amende.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE LILLE (Nord).

(Correspondance particulière de la *Gazette des Tribunaux.*)

Présidence de M. Dufresne, vice-président.

Audience du 13 novembre.

CATASTROPHE DE FAMPOUX.

(Voir la *Gazette des Tribunaux* des 12, 13 et 14 novembre.)

Me Bethmont, avocat de M Petiet, s'exprime ainsi :

Messieurs,

C'est un besoin pour moi que de recourir avant toute chose, à votre indulgence. Ce n'est pas une vaine formalité; j'en ai besoin comme étranger à ce barreau; j'en ai besoin comme étant sous l'influence d'une indisposition qui vous rendra pénible de m'entendre comme elle me rend fatigant de parler.

L'affaire qui va vous occuper encore, a une extrême gravité. Cette grande entreprise du Nord, objet de tant de préoccupations, de tant d'espérances et de mécomptes, était inaugurée naguère par des fêtes splendides, joyeuses, et les populations éprouvaient un contentement qui ne fut surpassé que par les surprises que jetaient au milieu d'elles ces puissans moyens de locomotion.

Deux mois après, par un cruel retour, excitant d'autres émotions et une nouvelle surprise, la catastrophe de Fampoux venait prouver une fois de plus qu'à chaque conquête est attaché un sacrifice. Mais notre esprit ne sait pas se satisfaire: il se refuse à accepter de telles épreuves. A la vue des victimes, tout le monde a crié vengeance... Jamais un malheur n'arrive sans que la justice n'en recherche les causes, et elle a raison; mais alors la justice veut absolument trouver ce qu'elle cherche: devant des morts il lui faut des homicides !...

En assistant à ces débats, j'ai éprouvé une anxiété cruelle : parce que la science est inquiète, parce qu'elle interroge dans les ténèbres ce qu'il n'est pas en son pouvoir de rencontrer.

La justice semble outragée : elle demande impérieusement aux incertitudes de la science des moyens d'assurer sa conviction, sa foi, sa croyance; parce qu'il lui faut, pour condamner, une croyance, une foi, une conviction. Je vous en supplie, n'oubliez pas que celui qui donne la lumière ne la donne pas toujours au savant, et que le savant ne la donne pas toujours au juge. Alors, au juge un devoir est tracé, et ce devoir il doit le suivre.

Le ministère public se trouvait en présence de la foule de systèmes contradictoires qui sont émanés des ingénieurs que vous avez entendus. Obéissant à un mobile respectable, mais s'abandonnant à un zèle qui prouve que le zèle a quelquefois ses égaremens, il a cru devoir prendre dans l'opinion de chaque ingénieur, contredite, contrariée par celle des autres, de quoi former sa conviction. C'est avec tous ces doutes qu'il a requis une condamnation. Moi, j'ai cherché la vérité a un point de vue différent. Mon mobile était respectable aussi, et j'ai conclu que des doutes de tous ceux qui ignorent, il fallait que celui qui tire induction arrivât à déclarer qu'il doute lui-même. C'est ce doute que je soutiendrai devant vous.

Inutile de revenir sur les détails de la catastrophe. Un convoi part de Paris le 8 juillet. Ce convoi arrive sans accident à Arras. D'Arras il part pour Douai. C'est dans ce parcours qu'il est précipité dans le marais de Fampoux. Qu'est-ce qui a précédé? Y a-t-il eu un mouvement de lacet? Le convoi a-t-il déraillé? Au-delà du piquet de pente, le déraillement est-il devenu plus sensible? Toujours est-il qu'il y a chûte! Que les voitures sont brisées, broyées, confondues.... Voilà l'accident!

Je passe sur toutes ces scènes lugubres! Nous n'avons pas besoin, ce me semble, de protester de notre affliction. Nous serions des misérables si nous n'en éprouvions point. Le sauvetage opéré, les savans interviennent... De tous côtés arrivent sur les lieux des hommes qui ont reçu ou se donnent pour mission d'en étudier les causes.

De là, tous les rapports qui ont été faits.

Devant cet événement la Cour de Douai, attestant la sympathie et la sollicitude de la justice pour des malheurs si exceptionnels, évoque. Cela était juste; cela était commandé par la gravité de l'événement. Enfin, elle vous saisit, et renvoie devant vous quatre personnes, sous la prévention d'homicides et de blessures par imprudence.

Le premier de ces prévenus c'est M. Petiet, ingénieur en chef de l'exploitation.

Il a été dit sur M. Petiet des choses qui m'ont été pénibles. Je le connais; j'ai cet honneur et cet avantage. On croit qu'il a été condamné à la suite de la catastrophe du 8 mai. C'est une erreur; il n'appartenait pas alors à la compagnie de Versailles (rive gauche), il y est entré après la catastrophe; il fallait une certaine résolution pour se charger de la direction du service dans un pareil moment. Il a plus tard, dans une autre circonstance qui présentait peu de gravité, subi la condamnation dont on a parlé. Cette rectification était nécessaire.

On dit qu'il est téméraire, qu'il est contempteur des ordres de l'autorité; que des règlemens existent et qu'il les a foulés à ses pieds. Non, ce n'est pas là son caractère. Bien loin de là, chef de l'exploitation, il assume franchement la responsabilité; il rend hommage au principe de l'autorité. Je viens l'accepter en son nom cette responsabilité et écarter de la tête de ses coprévenus ce qui ne doit point leur être imputé. Cela est juste. On a dit qu'il ne fallait point assimiler cette organisation à celle d'une administration publique. Prenez garde, de telles idées sont dangereuses. Partout où existe cette industrie des chemins de fer, il y a une hiérarchie établie, il y a subordination nécessaire. Il y a dans toutes ces grandes entreprises une discipline rigoureuse, et elle doit être rigoureuse, parce que le moindre manquement peut avoir des conséquences funestes. Il n'y a donc point dans les relations du subordonné à son supérieur uniquement les rapports du domestique au maître. Il y a quelque chose qu'il faut ennoblir. Moi qui ai un peu pratiqué ces hommes, qui ai vu de ces intrépides mécaniciens, débris ou de la catastrophe du 8 mai ou de la catastrophe du 8 juillet, je vous dis qu'il faut tâcher d'élever leur service en leur prouvant qu'on a pour eux la considération qu'ils méritent afin qu'ils la méritent toujours.

M. Petiet tient donc ce langage : C'est moi qui ai donné l'ordre de service. Je sais que c'est contraire à un réglement provisoire que j'ai dans les mains. Si c'est là un ordre punissable, c'est moi qui suis coupable. Y a-t-il là forfanterie ou témérité. On lui oppose divers griefs, je les examinerai tous successivement.

J'exposerai le caractère général de l'affaire. Je le répète, il n'y a pas témérité; il n'y a pas mépris de l'autorité. Mais il y a cette décision d'un homme d'action, d'un homme qui doit donner plusieurs ordres après les avoir réfléchis; mais il y a intention bien arrêtée de les défendre devant la justice, c'est ce que je vais faire.

Voyons, Messieurs, quels sont les griefs dirigés contre nous? Ils sont bien nombreux. J'ai eu peine à comprendre tout le système du ministère public. En dehors de la prévention d'homicides et blessures par imprudence, nous impute-t-il des contraventions? par exemple, de n'avoir pas distribué des extraits de règlement à nos subordonnés; de n'avoir pas mis au train le nombre de freins nécessaires; de n'avoir pas fait établir le cordon de communication aboutissant à un timbre. On ne peut retenir de tels faits qu'autant qu'ils au-

raient une relation directe avec l'accident; sinon, ils ne sont plus que des contraventions ordinaires, et nous n'avons pas été appelés à répondre des contraventions. Ce n'est donc pas possible.

Toutefois, examinons ces griefs.

M. Petiet a-t-il ou n'a-t-il pas remis les règlemens à ses employés? Il affirme qu'ils ont été remis. Seulement il dit que ce n'était pas à lui à les remettre, que cela n'entre pas dans ses attributions. Du reste, il y a dans ce reproche, au point de vue du délit, un lien imaginaire.

Il est notoire pour tous que ces réglemens sont affichés dans toutes les gares, qu'ils sont sur la ligne de la loi du service. Aussi ce n'est point en prétextant d'ignorance que les mécaniciens s'excuseront. Voulez-vous qu'ils jugent les ordres de leurs chefs, qu'ils réforment? On ne peut leur donner ce droit, ce serait de l'anarchie.

Je passe à un autre grief.

M. Petiet n'aurait pas mis à son convoi tous les freins nécessaires... Il y a une erreur de fait et une erreur d'attributions. On compte 48 départs. M. Petiet, chef de l'exploitation, a sous ses ordres les chefs de gare, les employés, les inspecteurs chargés de veiller aux détails de la composition de chaque convoi. Que si à ce convoi le nombre de voitures à frein ne se trouvait pas être le nombre réglementaire, faudrait-il le lui imputer? Il en serait innocent, car on ne peut pas vouloir qu'un ingénieur ait le don d'ubiquité; il ne peut être partout à la fois; il ne peut être à Arras, à Amiens et à Paris! Et remarquez bien que la composition du train se modifie sur toute la ligne; qu'on place, qu'on retire des voitures; en un mot il y a là une mobilité qui nous décharge de toute responsabilité.

En fait, j'ajoute que Monsieur l'avocat du Roi s'est trompé, qu'en général, l'instruction s'est trompée..... qu'il y avait six ou au moins cinq voitures à frein et non pas quatre. On en reconnaît quatre. D'abord il faut compter le wagon 1023 qui a été précipité, brisé broyé et n'est plus reconnaissable. M. Gillotin et Beaumal ont pu le vérifier. Nous; nous affirmons qu'il était dans sa nature d'avoir un frein. Que si c'eut été un wagon sans frein, il n'aurait pas été à cette place du convoi. Qu'on consulte encore de nouveau l'inventaire du matériel. De plus, le dernier wagon était monté par un conducteur, Castel. Ce témoin, après avoir parlé dans sa déposition écrite d'un premier choc qu'il a ressenti, ajoute :

« Dans ce moment- à j'étais assis, et j'avais mon frein à ma droite. Après un second choc, il dit : « Je ne suis pas tombé, parce que je me suis accroché à mon frein. » Plus loin il dit encore « qu'il n'a pas eu la présence d'esprit de serrer ses freins. » Il n'affecte pas de faire remarquer qu'il a rempli son devoir ; au contraire, il confesse qu'il n'a pas serré son frein. D'ailleurs ce n'est pas l'action sur le frein que je recherche : c'est le frein lui-même. Par conséquent, le règlement, sous ce rapport, a été complétement exécuté.

J'arrive à une disposition qui n'a pas été exécutée. Le règlement provisoire porte : » Les conducteurs garde freins seront mis en communication avec les mécaniciens au moyen d'un cordon correspondant à un timbre placé sur le tender. Au premier signal de ce timbre, les mécaniciens devront s'arrêter.» Voilà la formule.

J'imagine un homme qui cherche la sagesse dans son cabinet, et veut deviner des moyens de prévenir le danger. Son cordon! son timbre! je comprends ça. Mais quand il s'agit de réaliser la formule, d'arriver à quelque chose de pratique, voyons? On a voulu mettre ce cordon dans les mains de tous les garde-freins : on n'aura pas trouvé le moindre moyen.

La règle, si elle est obligatoire, existe pour le Nord, pour Orléans, pour Rouen. On a essayé là aussi. On n'a pas réussi. Pourquoi? Il faudrait être dans une gare pour le comprendre, il faudrait voir les wagons qui se touchent, mais avec une certaine élasticité. Et puis il y a les besoins du service, puisque vous ne voulez pas qu'on dise les besoins commerciaux, cette expression a été fort mal reçue. Je ne la mets pas au premier rang. Cependant les besoins commerciaux ont bien leur importance, et il n'est pas permis de les négliger.

Quand on entre dans une ville, il faut souvent recomposer le convoi ; abandonner ou reprendre trois ou quatre wagons. Il faudra donc retirer ou remettre le cordon ? où cela ? on n'en sait rien, il sera placé de telle sorte qu'il y en aura plusieurs mètres de relâchés, ou bien qu'on le tirera mal à propos. De là l'arrêt brusque, le mouvement le plus dangereux. Mais c'est un choc énorme qu'on provoque!

Je le répète, on a tenté... on n'a rien trouvé. On a imaginé beaucoup de systèmes, de petits artifices mécaniques pour donner au cordon de l'élasticité, mais sans succès. Ce qu'on avait imaginé dans le cabinet, on n'a pu le faire dans la pratique.

Alors le ministre a mûrement réfléchi, s'est entouré de conseils, car il a bien, lui aussi, sa responsabilité!

S'il arriva un accident à Fampoux, on dit dans plus d'un lieu, c'est la faute du ministre!

Alors on élabora un projet de réglement définitif, dans lequel la prescription relative au cordon ne se retrouve plus. M. le procureur du Roi parle de l'ancienneté de ce projet qu'il a entre les mains, mais peut-être n'avons-nous pas le même. J'en tiens un, c'est celui du 30 juin dernier. J'y lis : « Art. 37. Les conducteurs garde-frein, seront mis en communication avec les mécaniciens, afin de donner le signal en cas de danger, par tel moyen qui sera désigné au ministre par la compagnie. » Voilà qui est plus modeste. On n'indique pas le moyen, parce qu'il est resté jusqu'ici impraticable. Mais on ne désespère pas de l'avenir, ce qui est sage et digne d'éloges.

Et c'est dans cette situation que nous sommes, sous le coup de pénalités cruelles. Je dis cruelles, parce qu'on me punit de n'avoir pas employé un moyen impossible. Un accident arrive, et parce que je n'aurais pas découvert ce que personne n'a découvert, je serais en présomption légale de délit, je serais auteur d'homicide par imprudence. Cela révolte les notions les plus élémentaires de la justice. J'ajoute que pour rattacher cette inobservation à la loi du 15 juillet 1845, il faudrait mettre l'inobservation en relation avec l'accident. Il faudrait me dire : « S'il y avait eu un cordon aboutissant à un timbre, le désastre ne serait pas arrivé. » Qui oserait le dire? D'après tous les ingénieurs, ce qui a entraîné la déviation brusque et a jeté le convoi dans le marais de Fampoux, c'est un arrêt. Les uns l'attribuent à un rail, les autres au renversement de la vapeur. Eh bien! si les garde-freins avaient eu en main le cordon, vous auriez voulu qu'ils arrêtassent. Mais alors avec le timbre et le cordon, vous auriez pu faire ce que la fatalité a fait. Vous auriez pu déterminer par la volonté humaine un accident dont nous ignorons la cause et le caractère.

Je n'admets pas, quant à moi, un règlement qui rendrait responsables des hommes, dont le premier besoin est de savoir ce qu'on attend d'eux, s'ils ne l'ont pas pu faire, ils ne sont pas coupables.

J'arrive à des choses plus compliquées, et qui nécessiteront des explications plus longues.

On critique la composition du convoi. M. Petiet répond encore : « Ce n'est pas moi qui l'ai fait : je ne sais pas si j'étais dans la gare au départ de Paris ; mais on l'a modifié en route, à Amiens, à Arras. Du reste, on forme les convois d'après des règles générales qui ont été observées. Si j'avais vu le convoi à Arras j'aurais approuvé sa composition. » Vous voyez qu'il accepte, non pas la responsabilité d'avoir fait ce qu'il n'a pas fait, ce serait une chevalerie ridicule, mais la responsabilité de ce qu'il a ordonné. Il avait donné ordre d'atteler deux locomotives, de mettre 28 voitures; il n'avait pas défendu ce qu'on appelle à tort, selon moi, un arrangement peu symétrique. Mais le jour où l'on a résolu de laisser le long des routes les chevaux faire les services subalternes de la locomotive, et de marcher à dix lieues, à quinze lieues par heure ; le jour où l'on a résolu de sortir aussi des moyens naturels pour entrer dans les moyens artificiels que le génie humain avait découverts, mais qui peuvent devenir aussi pour l'humanité un sujet d'épouvante, on a bien dû comprendre que certains accidens arriveraient.

Quel est celui de nous qui, en voyant marcher une locomotive, ne trouve point une semblable machine formidable et inquiétante ; quel est celui de nous qui, en montant pour la première fois dans un convoi, n'ait pas éprouvé un sentiment involontaire de crainte et d'anxiété. Ce sentiment, il s'est traduit dans toutes les familles. Que voulez-vous faire devant une pareille force? Il faudrait trouver un frein égal à sa puissance; un moyen sûr de toujours l'arrêter. C'est un progrès celui-là! et il reste encore à faire! (Sensation prolongée.)

Je reviens à la composition du convoi. Nous n'avons pas à cet égard d'expérience préconçue. Le réglement n'a rien dit, sinon qu'on pourrait atteler 30 wagons ensemble. Nous en avons mis 28. Quant à la place respective des voitures, le réglement se tait. Il faut trouver dans sa propre sagesse des moyens d'aviser. Parmi les ingénieurs, y en a-t-il eu un qui ait dit : Voilà des règles d'après lesquelles on doit composer un train. Non. Quelques uns ont signalé le danger de l'élévation du centre de gravité. Mais où trouver le centre de gravité! Autant que possible nous allons subordonner les voitures à un système de solidarité, pourtant on ne peut en faire un tout.

On est bien à son aise quand on tranche ces questions là, parce qu'on appelle l'instinct, le calcul des forces, leur emploi. Tout cela constitue un problème des plus ardus, et on peut résoudre la difficulté par une sorte de sagesse générale. C'est un effort de l'esprit je ne veux pas le blâmer... Mais, en vérité ce n'est pas de la réalité : c'est de la fantaisie.

Je ne puis donc pas vous présenter un système : M. Petiet n'a pas la prétention d'en avoir un. Il n'a pas celle de me l'inculquer ; il m'a dit : « J'expérimente les chemins de fer depuis qu'il en existe en France. Allez sur tous les chemins, comment fait-on? Si je fais comme les autres qu'on ne m'accuse pas d'imprudence. » Il fallait faire mieux dira-t-on. Et s'il avait fait autrement on s'écrierait: Voilà encore M. Petiet avec ses idées, avec sa témérité. S'il avait affecté un mode spécial de chargement, ce serait un grief, il fait comme tout le monde, c'est encore un grief! Encore une fois je dis que ce n'est pas de la justice.

Pour dissiper quelques unes de vos inquiétudes sur le mode d'attelage, permettez-moi de vous dire que vous n'avez pas été bien renseignés. Vous êtes revenus sur un chargement alternatif de voitures légères et de voitures lourdes et l'argument a paru faire une grande impression sur votre esprit. Vous avez donc cru qu'il y avait de grandes différences de poids entre ces voitures; vous avez pensé notamment que les diligences, les messageries étaient beaucoup plus lourdes que les voitures de l'administration ; jusqu'à présent nous étions habitués à penser en effet que les diligences étaient très lourdes. Il fallait la découverte des chemins de fer pour nous apprendre qu'une voiture quelconque de ce nouveau système est plus lourde à elle seule que la diligence avec son truck. De telle sorte que quand vous croyez que la diligence était plus lourde et la voiture plus légère, vous êtes dans l'erreur du tout au tout. Je m'en vais citer quelques chiffres :

La voiture de l'administration 173 pèse	5,240 kilog.
Le chargement,	900
En tout :	6,140
Le n° 316, voiture et chargement,	6,300
Le n° 802,	6,513
Maintenant la diligence de Lille pesait	5,538
Le truck portant la chaise de M. Oudinot,	4,821
Le fourgon des messageries générales sur son truck,	4,100
Le chargement,	400
En tout :	4,500
La diligence des messageries royales sur son truck, pour Valenciennes,	4,715
Son chargement,	873
En tout :	5,588

Si vous rapprochez ces chiffres, vous voyez que contrairement à ce qu'ont pensé MM. Gillotin, Beaumal et Desouick, les diligences sont plus légères que les voitures de l'administration. Quand des hommes de la science font depareilles erreurs, je ne me plains pas que des magistrats les fassent. Mais cela vous prouve combien il est hasardeux, téméraire, de résoudre par simple impression ces questions. (Les voitures ont été pesées en présence du commissaire spécial de police du chemin de fer. On a supposé demi-chargement et 75 voyageur, et puis le poids brut de la voiture.)

Quant au chargement accidentel des messageries, on peut dire qu'il varie; que quelquefois les messageries sont en contravention, et portent des poids énormes Eh bien! nous avons toutes les feuilles des messageries, et c'est d'après ces feuilles que les calculs ont été établis. Vides, les messageries sont kilog. par de fait plus légères.

Pleines, elles sont pareillement plus légères.

Voilà pour le poids.

Relativement au centre de gravité, où est-il ? S'agit-il, par exemple, d'un truck portant une diligence? Le truck pèsera toujours plus que la diligence. Il faudra donc combiner les deux centres de gravité.

J'abandonne ce problème, je me contente de l'énoncer, parce que quand on a énoncé un problème de cette force, c'est enlever à tous le droit de se servir de l'objection. Un mot sur le nombre des voitures et des locomotives : nous avions le droit de mettre 30 voitures, et pour les conduire il fallait 2 locomotives. Il y avait non-seulement nécessité commerciale, mais nécessité de sécurité publique.

Elles pesaient chacune, dit-on, de 22 à 23 mille tonnes et pouvaient faire fléchir les rails !

J'écarte le reproche quant au rapport entre les locomotives et les rails. Nous avons reçu la voie et le matériel des mains du gouvernement. Nous n'avons pas à les critiquer. Savons-nous d'ailleurs si les rails à 30 kilogrammes par mètres ne sont pas en proportion avec des locomotives de 22, 24, et même de 26 tonnes. Si quelque ingénieur le sait, qu'il le dise!

On ajoute : mais la compagnie l'a senti. Elle fait faire des rails plus forts, cela prouve qu'elle les croit meilleurs, et n'établit nullement le défaut de rapport. Et ce n'est pas seulement parce qu'il nous a été remis par l'Etat, mais parce que le chemin a été fait par des hommes de mérite qu'il y a présomption légale que ce rapport existe. Puis on dit : en tout état de cause, était-il sage d'atteler au convoi deux locomotives. On réfléchit comme toujours après l'accident. De tels désastres sont des stimulans pour étudier; mais en même temps ce sont des causes de trouble. On dit bien des choses, par exemple, qu'il ne faut point aller si vite. On dira tout à l'heure qu'il ne faut pas aller du tout. (Hilarité.)

Après la terrible catastrophe du 8 mai, on s'est élevé aussi contre l'attelage de deux locomotives. On a crié : « Ce sont les deux locomotives qui ont tout fait! » Mais la justice a procédé à une information ; elle a consulté des savans ; les esprits sont devenus plus calmes : on a hasardé quelques raisons ; elles ont été discutées, et quand les ingénieurs se sont trouvés face à face, dégagés de toutes les influences extérieures, ils ont reconnu que l'emploi de deux locomotives n'avait pas d'inconvénient.

Cependant on interroge un ingénieur : Aimeriez-vous mieux, lui demande-t-on, conduire trente voitures ou quinze ? Il répond : J'aimerais mieux en conduire quinze. Pourquoi ? Il y a de ces raisons qui sont si crues, si simples, mais si fortes cependant, qu'on hésite à les donner. Il est bien certain que quand on conduit trente voitures, il y a là des élémens qui peuvent (rarement, il est vrai) être brisés, être désorganisés, et qu'il vaut mieux avoir sous la main quinze de ces élémens, que d'en avoir trente. Le plus simple bon sens l'indique. Mais alors il faut faire de petits convois. Ah! on est dans le cœur de la question, et cette objection a été présentée avec force par M. le président : pourquoi ne pas dédoubler les convois? Pourquoi ? Ce n'est pas possible avec le service. — Oui, avec le service il n'est pas facile de mépriser les masses qui attendent. Direz-vous, lorsque le public se présente : Je vais choisir. Mais vous exciteriez une multitude de mécontentemens. Vous auriez (le mot est un peu gros), mais enfin, vous auriez une agitation perpétuelle dans vos gares.

S'il se présentait dix mille hommes à la fois, je sais bien qu'il faudrait en refuser. Mais les obligations de la compagnie vont jusqu'à l'épuisement des moyens, c'est à dire l'emploi de trente voitures, permis par le règlement. L'administration montre le règlement qui est pour elle la loi, et devant la loi le public s'arrête.

Direz-vous : je laisserai partir trente voitures en deux convois; mais les petits convois, il faut les multiplier. Eh bien, cette question-là est posée dans toute espèce d'entreprise de locomotives; elle est posée tout d'abord : vaut il mieux rapprocher ou espacer les convois ? Si nous les rapprochons, il y a trente passages à niveau sur le chemin du Nord. Eh bien, nous rencontrerons une charrette et des chevaux; nous renverserons la charrette avec les chevaux, et le convoi courra lui-même un grand danger. (Me Bethmont fait allusion ici à un accident récent sur le chemin du Nord.)

Ce n'est pas une affaire de caprice, ce n'est pas une affaire de lucre. On a préféré, après une mûre expérience, les grands convois avec de longs intervalles, aux petits convois rapprochés par de petits intervalles,

Y a-t-il économie à faire de longs convois? Les deux locomotives ne brûlent pas moins de charbon quand elles sont toutes deux que quand elles se suivent à une demi-heure d'intervalle. Le même personnel est nécessaire pour un long convoi, que pour le même convoi dédoublé.

Ne croyez pas (ce serait un outrage cruel pour ces hommes dont l'existence est semée d'angoisses, qui finissent à peine quand le sommeil vient, et qui renaissent avec le jour), ne croyez pas que l'on se joue de la vie humaine. (Mouvement.)

Mais l'intérêt de la compagnie commande tout les petits convois. Les chaises de poste, après l'accident, se sont éloignées. Le temps seul, le temps, qui jette un voile sur les événemens désastreux, qui fait qu'on oublie, qui est un des bienfaits de la Providence, les a ramenées. Les entreprises périraient donc si elles n'avaient pas tout le soin, toute la vigilance qui garantissent la sécurité des voyageurs.

On ajoute: quand vous avez un grand nombre de voitures, il y a nécessité d'aller avec plus de modération. Or, ce n'est pas même écrit dans le reglement : le règlement dit bien que quand il y aura deux locomotives il faudra aller moins vite, mais il ne le dit pas pour trente voitures. C'est plutôt la présence simultanée de deux locomotives que la longueur du convoi qui a préoccupé ici l'auteur du règlement. Si vous aviez une machine assez puissante pour traîner 30 voitures, vous pourriez faire 40 kilomètres à l'heure. Passons donc aux locomotives. L'attelage de deux locomotives est-il dangereux? Nous avons des précédens : nous avons les chemins de Paris à Versailles, de Saint-Germain, de Corbeil, d'Orléans et de Rouen ; eh bien, tous attèlent deux locomotives et marchent à la vitesse ordinaire.

De ce que ces chemins ont violé les réglemens, qu'en conclure? On pourrait en conclure, comme le ministère public, que c'est un tort. On pourrait en conclure avec d'autres personnes, ou que la prescription n'existe pas, ou qu'elle est impraticable si elle existe.

Sur Versailles et Saint-Germain il y a des règlemens particuliers. Or, dans ces réglemens, la prescription n'existe pas. Les populations pensent dans cette étrange chose, que ce qui est un danger sur le chemin du Nord, n'en est pas un sur les chemins de Versailles ou de Saint-Germain. Est ce que nous avons des rampes plus grandes sur le chemin de Versailles (rive droite); il y a des rampes de 4 mètres sur le chemin de Versailles (rive gauche), il y a des rampes plus grandes que chez nous.

Dans la pratique, nous avons recueilli des chiffres sur l'attelage des convois à trois et à deux locomotives.

Je ne parle pas de la rive gauche; elle est déconsidérée depuis l'accident du 8 mai. Mais Versailles (rive droite) a fait partir cet été 655 trains à deux locomotives, 9 à trois locomotives, avec des trajets parcourus de 35 à 40 kilomètres à l'heure. Sur le chemin d'Orléans, nous trouvons dans un rapport publié le nombre des trains à double ou à triple locomotive; de même sur le chemin de Rouen.

Un commissaire spécial du chemin du Nord, qui a été longtemps attaché à d'autres chemins, atteste que cela s'est toujours fait. Ce sont là des exemples irrécusables. On peut en faire fi, n'en tenir aucun compte. Mais mettons-nous un moment à la place du prévenu. Il organise un service nouveau. Eh bien! je dis que s'il ordonne de ralentir la marche d'un convoi à deux locomotives, il fera une témérité. Quoi! direz-vous, parce qu'il ira à 24 kilomètres au lieu de 40. Oui, c'est téméraire, car vous affectez des vitesses différentes et que les vitesses différentes sont le plus grand danger sur les chemins de fer.

Un convoi part de Paris; il rencontre à Creil du brouillard, d'autres intempéries, le vent, un surcroit d'affluence peuvent nécessiter l'emploi d'une seconde locomotive.

On est parti avec la prévision d'un voyage à une seule locomotive. Tout le monde l'a cru. Tous les employés de la ligne agiront dans ce sens. Mais quand il a quitté Paris, le convoi était parti à 40 kilomètres ; il faut qu'il marche à 24 : il arrivera la moitié plus tard, le grand mal! Oui, mais le convoi qui le suit, qui est parti avec dix voitures, qui marche bon train, même avec le brouillard, quoique attelé d'une seule locomotive, continuera à marcher à 40 kilomètres. De là occasion de choc. Voilà donc que M. Petiet aura fait naître les chances nouvelles de danger, s'il faut ralentir la marche.

Quand M. Petiet a organisé son service, il a pensé à tout cela. Il s'est dit : « La raison de ceux qui m'ont devancé n'a pas voulu de vitesses ralenties. La mienne fera comme la leur. »

Faut-il négliger les nécessités du service? Un convoi arrivera à Amiens deux heures plus tard. Le public comptera-t-il cela? Evidemment non! Cest le désordre... c'est l'anarchie. Vous vous écriez : qu'importe devant des questions d'humanité et de vie. D'accord! Si vous offrez plus de sécurité. Mais l'humanité n'est pas dans votre combinaison. Elle y est au contraire sacrifiée. Je vous le prouve par l'expérience.

J'ai tout dit sur cette partie de la cause. Quant à la vitesse je ne l'ai traitée que sous le point de vue des convois uniformes. Souffrez que je termine ceci par par une réflexion qui n'est point une attaque mais qui a quelque valeur. On nous fait de violens reproches. On nous dit que nous avons violé les réglemens; qu'il n'y a qu'anarchie dans cette administration. Mais vous n'ignorez pas qu'il y a des agens de police sur cette voie, 40 commissaires ou surveillans! Ils surveillent l'application de la loi sur la police des chemins de fer. C'est leur code. Le jour de la catastrophe de Fampoux, qu'avons-nous fait? Ce que nous faisions tous les jours. Ces commissaires spéciaux, ces agens, la loi à la main, ont-ils signalé quelque chose de nouveau ? Est-ce négligence ou prévarication de leur part? Pourquoi les accuser de n'avoir pas vu ce qui aveuglait tout le monde? D'avoir manqué d'intelligence pour ce qui n'en demandait pas ; d'avoir violé leur devoir, quand ils n'ont d'autre moyen de se maintenir que de remplir leur devoir.

S'ils n'ont rien dit, c'est parce qu'il n'est pas possible de se soustraire à de certaines leçons, à l'empire de l'expérience. Voilà pourquoi on peut constater que sur les lignes du Nord, de Rouen, d'Orléans, les mêmes faits se pratiquaient avant le désastre de Fampoux, se pratiquent depuis sans être dénoncés à l'autorité.

M. Petiet a annoncé qu'il ferait demain comme hier. C'est de la témérité, Messieurs, devant des conseillers instructeurs. devant des juges, qui ont pour eux le Code pénal, et vont rendre un jugement. La témérité choisit d'autres heures pour se manifester. Petiet a dit devant le conseiller-instructeur : Je ferai ce que j'ai fait! Pourquoi? Parce qu'il y a avec le mode qu'il a suivi moins de danger. Ce n'est pas de la témérité de la part d'un homme qui passe sa vie dans le travail et dans des anxiétés perpétuelles.

Ces responsabilités du service sont aussi considérables, plus considérables peut-être que celles de la loi. Si je désorganise mon service, si j'expose une masse de voyageurs à une rencontre de convoi, à des chocs, à des retards... que diront les familles, que diront les voyageurs?

Vous avez voulu cette industrie, et vous ne la voulez pas! vous avez voulu cette industrie, et vous repoussez ses conséquences. Ses conséquences sont-elles toujours des sinistres. Ah! périsse plutôt l'industrie s'il en est ainsi. Mais quand de sang-froid on suit les statistiques, elles vous apprennent que malgré ces accidens si terribles, alors qu'ils se manifestent, il y a un avantage considérable pour ce nouveau moyen de locomotion, et moins de danger à courir que sur les voies ordinaires.

Des travaux ont été faits à cet égard, ils ont été produits à une époque où l'industrie avait fait encore moins de progrès. J'arrive à ce qui paraît être le procès.

D'après M. l'avocat du Roi, la vitesse a causé le danger. Il a fini, non point par une image, ce qui eût été indigne de la majesté de la magistrature, mais par une pensée de nature à montrer son système. Il a dit que si nous échappons à l'argument que la vitesse a été la cause directe de l'accident, nous n'échapperions pas à cet autre argument qu'elle en a été la cause aggravante ; alors il a fait un raisonnement.

Il y a 13 wagons qui ont déraillé ; je vous en abandonne 12. Je retiens le treizième dans lequel un homme a été tué. La prévention subsiste. Singulier refuge.

Pour le ministère public, l'accident s'est passé ainsi : dans la tranchée, il y a eu un mouvement de lacet. Il a laissé des traces, puis il y a eu déraillement. Une partie du convoi avait déraillé quand les locomotives étaient encore sur la route, c'est dans cet état que M. l'avocat du Roi recherche la cause de l'accident. Beaucoup de systèmes se sont produits. Il prend à tous quelque chose pour en former ce qu'il appelle un groupe, un faisceau. Rien d'absolu, dit-il, mais avec les conditions de longueur du train, de sa composition, de son poids, surtout avec une grande vitesse, le mouvement de lacet est devenu anormal, et l'accident s'est manifesté.

Il y avait là beaucoup d'ingénieurs en présence. M. l'avocat du Roi pouvait choisir un système : c'est ce que je croyais qu'il allait faire quand je l'ai prié de parler le premier. Or, voilà ce qu'il préfère : c'est le système de M. Lemarle. Ce professeur dit : « Je distingue le lacet normal et le lacet anormal. D'après ce que j'ai vu en Belgique, le lacet normal n'est pas dangereux. » Il paraît, Messieurs; qu'en Belgique le lacet est normal au plus haut degré! (Hilarité générale.)

Mais, ajoute-t-il, il y a un lacet anormal : c'est celui qui a ondulé, festonné la voie. Il tient à beaucoup de causes, et peut être aggravé par la vitesse.

Toutefois, remarquez que M. Lamarle vous a dit encore : pour le lacet anormal, il faut une cause anormale. Là, c'est la rupture d'une barre d'attelage qui peut être un cas fortuit, qui a produit le déraillement et rendu le lacet anormal.

Avec sa barre aussi M. Lemarle a un déraillement, et avec un déraillement, il a son lacet anormal. M. l'avocat du Roi se contente d'abord du lacet normal, parce qu'il faut bien prendre quelque chose. Puis quand vient le lacet anormal, il le prend encore, mais comme conséquence de la vitesse, et de plus d'une barre d'attelage C'est traiter cavalièrement l'opinion qu'il préfère, celle de M. Lemarle. Plus les experts sont des hommes éclairés et réservés, plus aussi il faut se montrer circonspect à leur égard.

M. Lemarle a pris toute son hypothèse sur la rupture d'une barre d'attelage. Il a dit, sans la rupture de la barre, je ne puis plus rien expliquer. Je prends cette opinion tout entière. Vous êtes forcé de faire comme moi. Je ne connais pas M. Lemarle; il me semble très affirmatif dans ses convictions. Il vous dit : Voilà ce qui s'est passé, je vous le raconte de point en point, mais toujours en ajoutant : cela tient à une cause, la rupture d'une barre d'attelage. N'admettez-vous point cette cause? Son système tombe; vous ne le possédez plus.

M. le procureur du Roi a dit hier : « Si la rupture d'une barre d'attelage a causé l'accident, comme c'est un cas fortuit, la défense peut en tirer argument. Il n'y a plus culpabilité. » Il faut donc qu'il renonce au système de M. Lemarle. Il y a eu deux autres ingénieurs, M. Frissard et M. Busche. M. Frissard avait fait d'abord un rapport très hâtif et plein de doutes. C'est un homme haut placé dans la hiérarchie des ponts-et-chaussées, il a réfléchi, et au débat il s'est rallié au système de M. Busche.

Ce système le voici : il a pu exister un mouvement de lacet, chose fort ordinaire, dans la locomotion sur les chemins de fer. La locomotive a porté sur un rail en saillie, il a été attaqué, blessé... Plus loin, seconde attaque, seconde lésion, et alors il y a eu déraillement... puis il y a eu un mouvement, un mouvement d'arrêt brusque. La tête du convoi s'est ralentie, la queue s'étant rapprochée, animée de la vitesse qui était emmagasinée dans le convoi, a poussé sur la tête. Dans cet effet les wagons ont ainsi ondulé toute la voie.

M. l'avocat du Roi pense que ce n'est pas possible, parce que le mouvement de lacet a précédé le déraillement. Il invoque l'opinion de M. Lestiboudois, qui n'a senti de secousse qu'après avoir apprécié le mouvement de lacet. Mais les experts ne vous disent pas qu'avant l'ondulation de la voie il n'y a pas eu mouvement de lacet. A cela, rien d'extraordinaire : un mouvement de lacet n'est point nécessairement général dans un convoi : ce peut être un accident particulier à tel ou tel élément du convoi ; c'est un mouvement inoffensif d'après MM. Frissard et Busche. Voilà l'opinion de ces deux ingénieurs. Que leur manque-t-il? Ce n'est pas l'autorité, ni la science, l'étude. Que leur manque-t il? Il leur manque le pouvoir pénétrer un mystère. Du moins, ils ont la franchise de le reconnaître.

M. Gillotin, homme froid et sérieux, vous dit aussi : « Oh! ce sont des conjectures. » Plus les hommes sont instruits, plus ils hésitent; quand la justice les presse, qu'elle veut avoir quelque chose de plus qu'une hypothèse, ah! qu'ils sont malheureux ! D'abord dans leur conscience ils craignent qu'un homme ne soit condamné sur une affirmation dont ils ne seraient point sûrs; puis ils ont cet amour-propre du savant qui fait que quand il a à répondre à ses confrères, au pays, à l'avenir, des explications qu'il a données, il ne veut pas légèrement s'engager dans des hypothèses. Que faut-il dire avec eux? C'est rempli de doute! M. Frissard et M. Busche pensent que l'accident a été occasionné par un coussinet desserré; ils voient la cause du déraillement. Après le déraillement on comprend tout ce qui s'est passé : le convoi est mal tiré; à la suite il y a un effort prodigieux arrivé au moment où les chaînes qui résistaient se brisent; c'est une hypothèse.

Qu'a dit M. Blavier ? il n'appartient pas au même corps, il est ingénieur des mines. Dans son premier rapport il vous dit que le déraillement est un mystère et tient à une cause inconnue.

« Pour une cause qui reste un mystère pour nous jusqu'à présent, dit-il, et sur laquelle nous ne pouvons donner aucune explication, un déraillement s'est produit de tout une partie des voitures...»

Plus loin, M. Blavier dit encore :

» Ainsi, pour nous, la cause secondaire du sinistre, tel qu'il se présente, est l'arrêt brusque de la locomotive par le mécanicien ; la cause première, fondamentale de l'accident, c'est le déraillement des voitures. La cause du déraillement est encore inconnue. »

Mais en causant, un mécanicien lui apprend qu'il a renversé sa vapeur ; et M. Blavier suppose que le déraillement s'en est suivi : ce n'est aussi qu'une conjecture, et M. Blavier doute. Voilà l'opinion de M. Blavier, qui est aussi un ingénieur recommandable. A-t-il trouvé à cette audience la cause du déraillement ? Pas le moins du monde.

Restent MM. Gillotin, Beaumal, et Desouich. Ils ont été circonspects : ils ont fait des conjectures. Ils ont fait entrer la longueur, la composition, le poids du convoi comme des élémens possibles; ils ont représenté la vitesse comme une cause constance d'aggravation. Cependant vous avez entendu M. Frissard et Busche vous dire que la vitesse dans le sens longitudinal a peu d'action sur un mouvement transversal, c'est-à-dire à droite et à gauche. Tout le convoi ne porte pas, en effet, obliquement; il est entraîné à l'avant; un seul de ses élémens agit sur le mouvement transversal. Il suffit de se rappeler ses premières notions de statique pour comprendre cela. Dans quelle proportion un élément agit-il? C'est un problème et insoluble. Mais vous n'en invoquez pas moins la vitesse. C'est le *Deus intersit!* On est là, on cherche des causes ; vous les mettez toutes ensemble, et puis la vitesse par dessus, et vous croyez avoir résolu le problème. Non, Monsieur, vous ne pouvez pas accoupler toutes ces forces, qui se répugnent, qui se contrarient, pour en faire sortir un système.

Je me résume sur ces opinions. Le résumé simple, vrai, c'est lui qui a été fait par tout le monde, surtout par les ingénieurs; c'est le doute. Tous, sauf M. Lemarle, disaient : Je ne sais pas, je n'ai que des présomptions. » M. Lemarle a eu l'opinion la plus consistante, au lieu de dire, je doute, il a dit : « Je crois pouvoir affirmer. » Et vous, de cette opinion, vous ne prenez qu'une partie; vous rejetez ce qui est le plus essentiel et vous prétendez vous en emparer à bon droit.

Il n'y a rien ! il n'y a qu'une base mobile, des opinions sans signature, car aucun d'eux n'a osé dire : c'est ma conviction, ils ont dit : c'est ma conjecture. Eh bien! à quoi serez-vous arrivé? au déraillement. Mais le déraillement, vous en ignorerez toujours la cause.

La vitesse a-t-elle été cause efficiente ou aggravante. Je ne sais pas quelle part il faut faire aux artifices de langage; mais M. l'avocat du Roi vous a dit, ce me semble, en substance : « Si la vitesse n'a pas précipité dans le marais toutes les voitures, elle a dû y précipiter au moins la treizième. »

La vitesse que j'ai ordonnée, c'est celle de 39 kilomètres, la seule dont je puisse être chargé avec une certaine latitude au-dessous comme au-dessus. Voyons ce que vous vous m'imposer : la vitesse d'un règlement qui porte 24 kilomètres à l'heure. Eh bien! qui peut affirmer qu'avec cette vitesse le déraillement étant opéré, la précipitation de toutes les voitures dans le marais ne se serait point accomplie? Celui qui ferait une pareille chose serait bien téméraire.

Les voitures du convoi sont animées d'une vitesse de 39 kilomètres à l'heure. Supposons-le, d'après des calculs faciles, au moment où le premier wagon a déraillé,

Il portera derrière lui 700,000 kilogrammes, qui le pousseront comme force vive, par suite de la combinaison du poids et de la vitesse. Vous imaginez-vous un pareil coup de bélier pour pousser le wagon qui déraille, et vous osez dire que les treize voitures n'iront pas dans le marais! Mais il y a encore les premiers wagons qui sont sur la pente du talus acquièrent une nouvelle force. Ajoutez-la à la première : le calcul donne 1,300,000 kilogrammes, qui eussent concouru à précipiter le convoi.

Je vous le demande, quand avec la vitesse réglementaire je suis sur ces limites; quand je trouve cette puissance formidable

viendrez-vous dire encore que j'aurais pu retenir le 13e wagon? Vous attacherez-vous, en désespoir de cause, à ce wagon?

Il faut se garder de cet amour dangereux pour les théories. Une cause vous échappe pour produire le danger, elle vous reste pour l'aggraver! Quoi! vous pouvez distinguer à quel point la cause efficiente commence; à quel point elle n'est qu'aggravante. Ce n'est pas possible! Que deviendrait la justice avec de telles chimères? Comment accepter une condamnation descendant de tels calculs. Ce qui repose la justice quand elle condamne, c'est la certitude qu'elle appliquait la peine à bon droit, en vertu du fait constant et non pas de faits présumés!

Mais j'arrive à cette dernière question, qui a de la gravité; c'est celle de savoir si M. Petiet s'est écarté du règlement provisoire. Selon M. l'avocat du Roi, dès qu'il y a règlement obligatoire, sa violation est punissable. Je n'admets pas cette conséquence. A mes yeux, il faut qu'il y ait relation entre l'accident et la violation du règlement. Voilà les principes: il n'est pas possible de s'écarter de cela. Mais ce règlement est-il bien obligatoire? Qu'il existe, en ce sens qu'il y a quelque chose d'imprimé qui est intitulé: *Règlement provisoire*, d'accord; mais existe-t-il légalement? Voilà la question.

La loi qui nous est applicable, d'après M. l'avocat du Roi, édicte des peines considérables. Mais dans quelles circonstances, l'article 21 va nous le dire:

« Art. 21. Toute contravention aux ordonnances royales portant réglement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 1,000 fr. »

Voilà les contraventions; voilà les réglemens: ils doivent être ordonnances royales rendues dans les formes des réglemens d'administration publique.

Ces réglemens provisoires ont-ils la même force, sont-ils obligatoires pour nous? Je le conteste. On n'a voulu dans cette loi récente rendre obligatoires que les réglemens qui auront été rendus dans les formes des réglemens d'administration publique. On a voulu que les compagnies, que leurs ingénieurs fussent entendus pour ne point s'exposer au danger de faire des choses inexécutables. Ces conditions n'ont pas été remplies; donc le réglement provisoire n'est pas obligatoire.

Le projet définitif que j'ai sous les yeux corrige d'ailleurs le règlement provisoire. Il est du 30 juin.

M. *l'avocat du Roi*: Ne vous trompez vous pas sur la date?

Me *Bethmont*: Ça a l'autorité de l'imprimerie royale.

M. *l'avocat du Roi*: J'en ai là un du mois de janvier.

Me *Bethmont*: J'en ai même qui datent de 1844, ce qui prouve que les réglemens ne sont pas faciles à faire.

Dans le règlement définitif les mots timbre, cordon, ont disparu.

L'article 17 a été modifié.

L'obligation d'aller avec deux locomotives, et une vitesse de vingt-quatre kilomètres à l'heure a été abandonnée. Ce réglement va paraître. Est-ce un règlement avorté? Non, c'est un réglement longuement étudié, et qui n'en offre que plus de garanties.

Si le réglement était mauvais, mais obligatoire, je dirais il faut le suivre, mais il est mauvais et n'est pas obligatoire, ce qui fait que l'un des défauts corrige l'autre. (Rires d'approbation.) Et qui dit qu'on le trouve mauvais, on n'est pas tenu de le suivre. (L'avocat invoque ici l'autorité de la Cour de cassation, qui a jugé que l'article 471 du Code pénal n'est applicable qu'à des réglemens légalement faits et rendus dans la forme des réglemens d'administration publique, lorsqu'ils ont un caractère général, et sont applicables sur toutes les lignes.)

S'il y avait dans l'inobservation de ce réglement contravention, pourquoi ne l'avez-vous pas poursuivie depuis? Conçoit-on que l'autorité de la justice soit désarmée, quand M. Petiet dit à un conseiller instructeur: « Ce que j'ai fait hier je le ferai demain. » Ce n'est pas un Brutus, ce n'est pas un Scœvola. Il répond ainsi parce qu'il a le sentiment de ses devoirs; mais puisque le ministère public trouve la réponse imprudente, téméraire, comment, en présence de graves contraventions qui entraînent des peines considérables, même lorsqu'elles ne sont pas suivies d'accidens, ne poursuit-il point? Il ne le peut pas. Il le sait et il agit en conséquence. Il ne demande pas des peines qui ne peuvent pas être infligées, car il n'y a pas encore de réglement obligatoire, il n'y en aura que quand le réglement définitif aura été rendu dans la forme légale.

Qu'on ne vienne donc plus me dire que la vitesse extra-réglementaire a été la cause innocente ou aggravante de l'accident. Lorsque je vois qu'on abandonne toutes les voitures; qu'on n'en retient qu'une, et qu'on ne la retient que pour en faire sortir un mort, je déclare qu'il y a là trop d'imagination pour la justice.

Résumons-nous: s'il y avait un réglement obligatoire, fut-il mauvais, je n'aurais rien à dire, je courberais la tête. Mais il est permis d'être plus sage qu'un réglement qui n'est pas obligatoire!

Vous êtes des juges! Vous voulez venger les victimes de ce déplorable désastre. C'est un besoin de l'humanité; c'est un besoin de la justice; mais ce besoin a des limites. La justice ne doit pas entendre toutes ces clameurs populaires qui s'élèvent après de telles catastrophes contre les ingénieurs, les mécaniciens, les conducteurs, contre tous ceux qui ont survécu.

Il ne faut point, parce qu'on est en présence d'un problème ardu, d'un accident formidable et de causes mystérieuses, frapper aveuglément. Plus l'événement s'aggrave; plus le moyen de destruction sera nouveau; plus les causes sont complexes et impénétrables, plus aussi la réserve est un devoir! Est-ce que la justice cesse d'être honorée parce qu'elle reconnaît son impuissance? Est-ce que la justice cesse d'être elle-même parce qu'elle doute quand la science doute? N'y aurait-il pas au contraire un funeste exemple si les juges voulaient affirmer lorsque les savans se voilent et n'osent répondre. Lorsqu'étant venus sept, ils s'en retournent chacun avec une hypothèse différente. Et c'est au milieu de tout cela que Petiet est coupable. La science dit: Je cherche! Et le Tribunal répondrait qu'il a une conviction! Non! avec ce problème, avec ce désastre, avec ces mystères, avec cette vitesse qui ne serait plus la cause efficiente, mais une cause aggravante du désastre, vous ne pouvez conclure à rien! Cela ne serait pas de la justice. Si vous n'êtes pas assez instruit; si cette société ne l'est pas assez: attendez.. Ce n'est pas à la justice à donner l'exemple des témérités. Elle doit se souvenir qu'il ne lui est permis de prononcer que d'après des faits constans dans tous les litiges privés, entre Pierre et Paul, il faut que vous décidiez. Mais quand il y a d'un côté la société et le Code pénal; de l'autre un individu dont l'avenir dépend de votre jugement; votre devoir, dans le doute, c'est de vous abstenir. Je persiste dans mes conclusions.

Cette plaidoirie, qui a duré plus de trois heures, et dont tous les développemens d'une admirable lucidité, ont été constamment écoutés avec un vif intérêt, produit sur tout l'auditoire la plus profonde impression.

Il est deux heures; l'audience est suspendue jusqu'à deux heures et demie.

Me Thery, défenseur de l'inspecteur et des deux mécaniciens, prend la parole en ces termes à la reprise de l'audience:

Messieurs,

Encore tout ému des éloquentes paroles que vous venez d'entendre, et qui ont jeté de si vives lumières sur le débat, je dois vous présenter cependant quelques observations dans l'intérêt des trois autres prévenus. Quant à M. Hovelt, je me demande en quoi il pourrait être passible d'une peine quelconque? Je dois le dire, je m'attendais à un abandon complet de l'accusation. Selon M. l'avocat du Roi, M. Hovelt est coupable non point tant en raison des faits de la cause que d'un principe de droit strict. M. Hovelt aurait eu tort de se retrancher derrière l'obéissance à un ordre de son supérieur.

Messieurs, le délit d'homicide par imprudence imputé à M. Hovelt, comment peut-il se commettre? De trois manières: Ou il faut y avoir participé matériellement; ou il faut l'avoir ordonné; ou il faut ne pas l'avoir empêché pouvant l'empêcher. Eh bien! je soutiens que M. Hovelt n'est placé dans aucune de ces conditions. Dès lors je n'ai pas même besoin pour lui de me retrancher derrière la force majeure ou l'ordre de son chef. Je n'ai point fait, je n'ai point ordonné; je n'ai pas empêché, parce que je n'avais rien à empêcher. Voilà toute sa défense.

Demandons-nous ce que sont les fonctions d'un sous-inspecteur, car tel était alors le titre de M. Hovelt. Dans aucun des réglemens de l'autorité publique il n'est question des inspecteurs et sous-inspecteurs. Ce sont des employés qu'a institués la compagnie par un surcroît de précautions et de surveillance. L'inspecteur n'est pas là pour donner des ordres; il est là pour tout voir, pour tout examiner, pour tout annoter, et de tout référer; c'est-là sa seule attribution.

En voulez-vous la preuve? Prenez sa feuille de train. C'est ainsi qu'on l'appelle; vous y verrez ces observations. Il y a ordre de savoir l'heure du départ et d'arrivée. A chaque station, il inscrit ces heures à l'aide d'un régulateur. Se présente-t-il un retard, sa mission est de demander au mécanicien la cause du retard, non pas de l'apprécier ou de la juger, mais de l'inscrire et d'en faire rapport.

Il en est de même pour les convois qui arrivent trop tôt. Ce sont là des manquemens qu'une autre autorité réprime plus tard par des amendes et des punitions.

Je demande en quoi cette mission a quelque chose d'actif? Les conducteurs savent que l'exercice de leurs fonctions est surveillé, ils les remplissent avec plus de zèle, avec plus de soin que s'ils étaient abandonnés à eux-mêmes. Voilà l'utilité des inspecteurs.

Hier, on a invoqué un règlement émanant d'un chef de service, sous la dépendance duquel ne se trouvait pas M. Hovelt, et qui lui remet, dit-on, la direction de la marche du convoi. On a mal compris ce règlement. Au mécanicien seul incombe la conduite de sa machine. Le même règlement le dit formellement dans son article 20.

Ce qu'on a voulu, c'est que dans les cas extraordinaires où les agens sont dépourvus d'ordres, il y ait là quelqu'un qui en donne. Mais ce n'est évidemment que pour les cas où les gardefreins, mécaniciens, conducteurs, se trouveraient dépourvus de direction, qu'on leur dit, vous obéirez aux ordres. Hors de là, l'inspecteur n'a qu'une autorité de surveillance et de contrôle. Demandons-nous maintenant, si M. Hovelt s'est écarté de ces attributions.

Le défenseur reproduit les explications de son client. Quant à la vitesse réglementée par M. Petiet elle lui était tout-à-fait étrangère, il n'avait qu'à suivre sa feuille de train. Quant à la vitesse extra-réglementaire, il ne pouvait l'empêcher n'étant point dans le même compartiment que le mécanicien. Tout ce qu'il pouvait faire c'était de se plaindre à la première station et de porter le mécanicien sur son rapport.

Ainsi, ce qu'on reproche au mécanicien, M. Hovelt, ne l'a pas fait. Il n'a pas donné l'ordre de le faire, il n'a pas pu l'empêcher.

Quant à la composition du train, l'inspecteur ne peut que se conformer aux ordres qui lui sont donnés. Cettte composition serait mauvaise qu'elle ne pourrait lui être imputée. Aucune pénalité ne peut donc être encourue par M. Hovelt. Dans le débat il ne s'est personnellement peut être pas assez effacé. Il a dit son opinion, comme un témoin qui avait tout vu, tout observé. Mais la défense doit lui restituer sa véritable situation. Eh bien! cette situation était toute passive jusqu'au moment de l'accident. A ce moment, rentrant dans la plénitude de ses fonctions, il a donné les ordres de sauvetage, il a pris les mesures de précaution, il y a présidé avec vigueur.

L'avocat passe à la défense des deux mécaniciens.

Duthois est mécanicien depuis sept ans. Il a commencé son service sur le chemin exploité par l'Etat de Lille à la frontière. Il était considéré comme un des mécaniciens les plus habiles. Quand on a essayé le chemin entre Arras et Douai, il conduisait la locomotive. Il dirigeait quelques jours après un convoi dans lequel se trouvait le roi des Belges. Enfin, le jour de l'inauguration solennelle, c'est lui qui avait marché sur la première machine. Il a donc fait ses preuves, et il y a la présomption qu'il s'est conduit en homme prudent.

Est-ce un homme qui conduit une machine d'une manière irrégulière, saccadée? La compagnie propose à ses mécaniciens des primes de régularité, de fixité dans la marche. Duthois est celui de tous les mécaniciens qui a peut-être obtenu le plus de ces primes.

L'avocat s'attache à démontrer que Duthois, relativement à la vitesse réglementaire, est couvert par les ordres qu'il avait reçus et les conditions de la hiérarchie. Il fait remarquer que la moyenne de 39 kilomètres à l'heure, doit donner une moyenne plus considérable, si on tient compte des temps d'arrêt sur toute la ligne, les changemens de voie, mouvement d'aiguille, la vitesse réglementaire est en défaut de 1 minute 18 secondes par kilomètre, ce qui fait de 8 à 10 lieues à l'heure.

Tous les conducteurs signalent cette marche. M. Lestiboudois n'a pas trouvé cette vitesse excessive; M. Leroux du Chatelet, maire de Rœux, ne l'a pas cru non plus exagérée; et sur le lieu même du sinistre personne ne s'en est plaint. M. le général Oudinot a ajouté: « Je viens tout récemment de faire le voyage de Paris à Orléans en deux heures et demie, et certes on allait plus vite là qu'à Fampoux. » M. d'Audiffret n'attribue pas non plus le sinistre à l'excès de vitesse. Voilà des gens qui se sont rendus compte de leurs impressions, et qui ont plus de poids peut-être que les autres témoins.

On ne peut pas se rendre un compte absolu de la vitesse, la mesurer, c'est une affaire de sensation. Or, les sensations sont diverses. Celui, par exemple, qui, dit-on, ne voyait plus rien, ni arbres ni maisons, ne le fera croire à personne.

Reste le militaire, mais est-il vraisemblable qu'au moment où il a été précipité, il ait, dans une semblable catastrophe, regardé sa montre, et vu qu'il était tout juste trois heures moins six minutes! Et l'on voudrait que ce souvenir fut précis, exact... Mais une minute de plus rendrait Duthois à ses prescriptions. La montre s'est arrêtée? Est-ce que cet accident n'a eu aucune influence sur les aiguilles? Quoi! quand tout s'est désorganisé, les aiguilles seules n'auraient pas bougé!

Me Thery défend ensuite Bolu dont la position est bien simple. Le ministère public le retient dans la prévention, à raison d'un fait bien simple: l'arrêt de la machine et le renversement de la vapeur; mais c'est la manœuvre que la prudence indiquait le plus naturellement. On n'en peut prévoir les résultats. Elle est presque toujours inoffensive. Quoi qu'il en soit, lorsqu'un convoi dévie, il faut l'arrêter dans sa marche.

M. le président: L'audience est renvoyée à demain pour les répliques.

Avis important.

Ceux de MM. les abonnés qui sont en retard de renouveler leur abonnement, sont invités à faire opérer immédiatement le renouvellement, s'ils ne veulent pas éprouver l'interruption qui est la conséquence du défaut de renouvellement à l'expiration des abonnemens.

L'Administration rappelle aux lecteurs de la *Gazette des Tribunaux* que les recouvremens peuvent être faits:

Soit aux bureaux des grandes Messageries parisiennes les plus voisins de leur résidence;

Soit par dépôt de leurs fonds au bureau des postes aux lettres de chaque canton;

Soit par l'envoi d'une bonne valeur sur Paris.

Les abonnemens sont aussi reçus chez les dépositaires ci-après:

A Lyon, à Mme Baudier, rue Saint-Dominique, 11;
A Bordeaux, à M. Delpech, rue de la Comédie;
A Lille, à M. Vanackère;
A Marseille, à M. Michelet Peyron, et à M. Camoin, place Royale, 3;
A Strasbourg, à M. Alexandre;
A Toulouse, à Mlles Alquier, rue de la Pomme, 74,
A Rouen, à M. Watré, rue de la Chaîne, 21.
A Alger, à M. Bastide, libraire, rue Bab-el-Oued, 101.

Nota. Tout abonnement pour un an a droit à la Table annuelle des matières, sans augmentation de prix.

CHRONIQUE

PARIS, 14 NOVEMBRE.

— MM. Alphonse-Paul Lemaître et Edouard Choppin, nommés, le premier, procureur du Roi à Rambouillet, et le deuxième, juge suppléant à Nogent-le-Rotrou, ont prêté serment à l'audience de la 1re chambre de la Cour royale.

— Par arrêt confirmatif d'un jugement du Tribunal de première instance de Paris du 14 août dernier, la 1re chambre de la Cour a déclaré qu'il y avait lieu à l'adoption d'Elisa-Françoise-Julie Gillot par Jean-Louis Boutillier.

— Le conseil-général de la Seine a voté le budget de la préfecture de police et les dépenses des prisons.

Les deux préfets ont été invités à faire étudier la question du déplacement de la maison de répression de Saint-Denis, qu'on se propose de transporter dans la même ville sur l'emplacement dit des *Moulins-Gémeaux*; l'étude doit être faite promptement, l'intention du conseil étant de faire commencer ces travaux dans un bref délai.

— M. Garcias est nommé commissaire de police du chemin de fer du Nord pour la partie comprise entre Fives et Roubaix. M. Garcias aura sa résidence à Lille.

M. Warin est nommé commissaire de police du chemin de fer d'Orléans à Tours, pour la section comprise dans le département du Loiret. M. Warin résidera à Beaugency.

— Le Tribunal correctionnel (8e chambre) avait à se prononcer aujourd'hui sur les causes d'un accident arrivé sur le chemin de fer qui dessert Versailles et Saint-Germain, accident qui, hâtons-nous de le dire, n'a pas eu des conséquences fâcheuses, car fort heureusement il n'y a eu que quelques voyageurs légèrement blessés.

L'enquête a établi qu'il n'y avait nul reproche à imputer à l'administration du chemin de fer: aussi l'ordonnance de la chambre du conseil n'a-t-elle mis en cause que les nommés Vallée et Gautier, le premier conducteur, le second garde freins du convoi de Saint-Germain à Paris lors de l'accident, et qui comparaissent tous les deux sous la prévention de blessures par imprudence. L'administration n'est citée que comme civilement responsable.

Le 14 août dernier, le convoi de Rouen partit à 7 heures et 8 minutes du soir; il était en retard de 3 minutes environ, mais quelques circonstances indépendantes de la volonté de l'administration avaient déterminé ce retard. Le train se composait de 18 voitures y compris la locomotive et son tender. Ce convoi assez pesant ne paraissait pas pouvoir se contenter d'une seule locomotive pour effectuer son trajet jusqu'à Rouen.

Cependant on partit, sauf à prendre une locomotive de renfort aux ateliers de Batignolles; c'est ce qu'on fit en effet. Le convoi dut donc s'arrêter un moment pour donner le temps de se faire remorquer par une locomotive de renfort; les signaux furent faits, comme cela arrive en pareille circonstance. Cependant le convoi de Versailles partit de Paris cinq minutes après celui de Rouen: il se composait de neuf voitures; son conducteur remarquant les signaux, et s'apercevant que le disque indicateur était tourné au rouge, ce qui indique que la voie est obstruée, s'arrêta sur-le-champ à une distance d'environ 180 mètres du convoi de Rouen qui lui-même était stationnaire. Quatre minutes après le départ du convoi de Versailles, partit celui de Saint-Germain.

Le conducteur Vallée n'aperçut pas le signal qui lui prescrivait un temps d'arrêt. Voyant le convoi de Saint-Germain avancer sur lui, le conducteur du train de Versailles, le sieur Bordeaux, dont la conduite en toute circonstance mérite les plus grands éloges, voulut, autant qu'il dépendait de lui, éviter le choc qui lui paraissait imminent; il fit donc avancer son train d'une cinquantaine de mètres environ, mais cette sage précaution devait être insuffisante: le train de Saint-Germain avançait toujours, lentement il est vrai, car Vallée, quoique un peu tard, avait compris qu'il devait ralentir sa marche. La locomotive vint heurter le dernier wagon du convoi de Versailles; il fut à peu près brisé; les voyageurs qu'il contenait reçurent des contusions plus ou moins graves; mais l'effroi se répandit sur toute la ligne, et plusieurs personnes se blessèrent en se précipitant de l'impériale des voitures.

Il résulte des débats et des dépositions d'un assez grand nombre de témoins entendus, que nonobstant les signaux qui lui étaient faits, le mécanicien Vallée, inattentif ou manquant de sangfroid, n'a pas fait des manœuvres assez énergiques pour arrêter immédiatement son convoi, dont il a bien ralenti la marche, mais trop mollement. Quant au garde-freins Gauthier, indépendamment de la faute qu'on lui impute, de n'avoir pas serré les freins du wagon de bagages, qu'il était spécialement chargé de surveiller, on lui reproche la faute plus grave encore, d'avoir sauté en bas de son wagon au moment du danger, abandonnant ainsi son poste, contrevenant ainsi aux dispositions de l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845. Il demeure bien établi, en définitive, que si Vallée et Gauthier eussent fait leur devoir, chacun en ce qui les concernait, le choc n'aurait certainement pas eu lieu, puisqu'il est démontré qu'ils avaient tout le temps et toute vapeur nécessaires pour arrêter leur convoi.

M. l'avocat du Roi Saillard soutient la prévention à l'égard des deux prévenus, et le Tribunal, après avoir entendu Me Trinité pour Vallée et Gauthier, et Me Baud pour la compagnie du chemin de fer, condamne Vallée à cinq jours de prison, Gauthier à deux mois de la même peine, dit qu'il n'y a lieu à responsabilité de la part du chemin de fer.

— Un journal a publié hier un récit duquel il résulte que la veille, vers cinq heures du soir, rue du Faubourg-Poissonnière, une petite fille de dix-huit mois aurait été arrachée des bras de sa mère par un malfaiteur, et que celui-ci ayant été poursuivi par des personnes témoins de son odieuse action, se serait débarrassé de l'enfant en le jetant sur un tas d'ordures, au coin de la rue des Messageries. On ajoute que dans la chute, la petite fille avait eu le crâne fracassé, et n'avait survécu que quelques heures à sa blessure.

Les faits racontés par ce journal sont entièrement controuvés. Aucun événement de ce genre n'est arrivé, soit dans le quartier du faubourg Poissonnière, soit dans les autres quartiers de la capitale. (*Moniteur parisien.*)

Au Rédacteur.

Paris, le 14 novembre 1846.

Monsieur,

Dans votre numéro de ce jour, je lis un article qui me concerne, et qui est relatif au renvoi, par la chambre d'accusation de la Cour royale de Rennes, devant le Tribunal de Vannes, des poursuites judiciaires commencées à l'occasion de l'élection de Quimperlé. Vous annoncez en même temps qu'un pourvoi a été formé immédiatement contre cette décision.

J'ai besoin de compléter la nouvelle que vous avez publiée, et de faire connaître dès aujourd'hui les motifs de ce pourvoi.

La loi du 8 octobre 1830 classe dans les délits politiques tous les moyens à l'aide desquels on peut influencer le vote des électeurs, et attribue au jury la connaissance de ces délits. Cependant la Cour de Rennes, voyant dans des prêts d'argent un moyen d'influence illégitime, et constituant le délit prévu par l'art. 113 du Code pénal, m'a renvoyé, ainsi que plusieurs électeurs, devant le Tribunal de police correctionnelle de Vannes.

Je me bornerai à ajouter sur ce point que ces prêts, qui remontent à 1845, et qui ne sont que des affaires de banque, ont été faits avant les élections, quand l'époque de la convocation des colléges électoraux était encore indéterminée, puisque, aux termes de la constitution, les pouvoirs de la Chambre pouvaient encore durer deux ans.

Je ne citerai plus qu'un fait: deux des électeurs nommés dans l'arrêt de la chambre d'accusation de Rennes comme ayant subi cette influence, ont notoirement voté contre moi.

J'espère de votre impartialité, Monsieur, l'insertion de ma lettre dans votre plus prochain numéro, et je saisis cette occasion de vous offrir l'assurance de ma parfaite considération.

DROUILLARD,
député de Quimperlé.

On lit dans un journal:

ENCORE LES FRAUDES INDUSTRIELLES.

Il nous tombe sous la main une brochure publiée en 1843, sous le titre de *Fraudes commerciales*, par M. Wolowski, professeur au Conservatoire des Arts et Métiers, l'un de nos meilleurs économistes, et nous y remarquons des réflexions fort justes et pleines d'actualité sur les fraudes industrielles à l'ordre du jour. Ainsi, M. Wolowski, le Code pénal à la main, prouve que l'autorité n'est point désarmée contre les fraudeurs. L'article 423 du Code pénal est, à cet effet, fort explicite au sujet des personnes qui trompent sciemment sur la valeur des produits. « Quiconque aura trompé l'acheteur sur le titre des matières » d'or et d'argent, sur la qualité d'une pierre fausse vendue pour fine, *sur la nature de toutes marchandises*, » etc., etc., sera puni de l'emprisonnement pendant trois » mois au moins, un an au plus, et d'une amende qui ne » pourra excéder le quart des restitutions et dommages-intérêts, ni être au-dessous de 50 fr. Les objets du délit ou leur valeur, s'ils appartiennent encore au vendeur, » seront confisqués, etc., etc. »

M. Wolowski fait précéder et suivre sa citation des articles du Code qui régissent la matière, de réflexions on ne peut plus rationnelles sur la matière. « L'Etat, dit-il, est appelé à réprimer tout ce qui jette le trouble et la discorde dans les relations naturelles, tout ce qui empêche qu'elles ne portent leurs fruits. La mauvaise foi, la fraude, le vol, ne peuvent se couvrir du manteau de la liberté pour s'exercer à leur aise; l'inaction du pouvoir vis-à-vis des atteintes portées à l'ordre régulier de la production et du travail constituerait une sorte de complicité. »

On le voit, le Code est formel; il punit la fraude, car la loi a bien entendu frapper toute tromperie *sur la nature des marchandises vendues*. Et cependant la fraude n'a jamais été aussi active qu'aujourd'hui, jamais elle n'a été exploitée avec plus d'impudence, et afin de parvenir plus sûrement à ses fins, elle emprunte le secours du charlatanisme le plus éhonté. En présence des faits qui se passent au grand jour, et dont tous les journaux retentissent, il est vraiment extraordinaire que l'autorité ne soit point intervenue elle-même, et que, pour l'affaire des faux cachemires, par exemple, elle ait laissé tout le poids des poursuites aux filateurs et à leur digne représentant, M. Biétry, qui, depuis six mois, est en quelque sorte obligé de se substituer à la loi, et de se constituer le vengeur de la morale publique. Ce fait est déplorable, car l'autorité doit toujours aide et appui à celui qui se dit spolié, et il est de son devoir de protéger tous les intérêts. Sa mission est d'autant plus facile que c'est aux Tribunaux qu'il appartient, en dernier ressort, de faire justice des prétentions les plus contraires.

M. Wolowski, en signalant le danger des fraudes industrielles, ne s'est pas borné à appeler l'attention sur le mal sans proposer un remède. « Le législateur, dit-il dans une partie de sa brochure, atteindrait plus facilement la fraude, si le contrat entre le vendeur et l'acheteur était formé en vertu d'une marque significative qui servirait de passeport au produit, qui en révélerait la composition intrinsèque, et qui garantirait le consommateur contre toute surprise. Alors le désaccord entre la marque et la nature de l'objet que celle-ci doit couvrir et signaler, entraînerait forcément la punition du fabricant déloyal. » Ces quelques lignes de M. Wolowski résument toute la discussion et démontrent la nécessité, l'urgence, d'une mesure que nous appelons de tous nos vœux, l'application *de la marque de fabrique*; car, comme le dit encore M. Wolowski: « Il faut que l'acheteur qui ne possède pas l'expérience nécessaire pour discerner la qualité de l'objet vendu, ou qui ne veut pas s'en rapporter » à la garantie morale du marchand, trouve le moyen de » se mettre à l'abri d'une surprise. Dans ce cas, on doit » lui fournir la faculté de demander des articles accompagnés d'une marque qui entraîne une obligation effective de la part du vendur ou du fabricant, et par conséquent une responsabilité pénale. »

Depuis que nous nous occupons de *l'affaire des faux cachemires*, nous n'avons pas dit autre chose, et nous sommes charmés qu'un heureux hasard nous fournisse l'occasion d'étayer nos raisonnemens de l'autorité d'un nom célèbre dans la science. Nous le répétons: il y a des lois sur la matière; il faut que ces lois s'exécutent, et il faut aussi que le législateur intervienne pour empêcher que désormais on puisse tromper *sciemment* l'acheteur. La maxime: *Laissez faire, laissez passer*, est fort belle en théorie; mais, dans l'application, elle équivaut trop souvent à ceci: *Laissez dévaliser tout le monde au profit de quelques habiles.*

— Le public parisien, toujours prêt à concourir à une bonne œuvre, ne peut manquer de se porter en foule au bal qui sera donné aujourd'hui dimanche dans la salle de Montesquieu, au profit des inondés de la Loire. Rien, du reste, ne sera négligé pour rendre cette fête aussi brillante que possible.

— Bal de la Picarde, rue Saint-Denis, 97. Soirées dansantes les dimanche, lundi et jeudi.

SPECTACLES DU 15 NOVEMBRE.

OPÉRA. —
FRANÇAIS. — Hernani, les Plaideurs.
OPÉRA-COMIQUE. — Les Mousquetaires de la Reine.
ITALIENS. — Semiramide.
ODÉON. — Le Mariage d'amour.
VAUDEVILLE. — Les Mémoires du Diable.
VARIÉTÉS. — Les Enfans de troupe, Prosper et Vincent.
GYMNASE. — Clarisse Harlowe, Babiole.
PALAIS-ROYAL. — Richard, une Chambre à deux lits.
PORTE-SAINT-MARTIN. — La Juive de Constantine.
GAITÉ. — L'Angelus.
AMBIGU. — La Closerie des Genêts.
CIRQUE. — Henri IV.
COMTE. — Peau-d'Ane.
FOLIES. — L'Habit ne fait pas le Moine.
DÉLASSEMENS-COMIQUES. — L'Oiseau de Paradis.
SOIRÉES FANTASTIQUES DE ROBERT HOUDIN. — Palais-Royal.

VENTES IMMOBILIÈRES.

AUDIENCE DES CRIÉES.

Paris.

MAISON Etude de Me BURDIN, avoué à Paris, quai des Augustins, 11, successeur de Me Camaret. — Vente par suite de folle enchère, le 26 novembre 1846, en l'audience des saisies immobilières du Tribunal de première instance de la Seine, séant au Palais-de-Justice, à Paris, local et issue de l'audience dudit Tribunal, deux heures de relevée,

D'une Maison avec cour et dépendances, sise à Paris, rue du Faubourg-du-Roule, 59, et rue des Ecuries-d'Artois, 42.

Mise à prix.

La vente aura lieu sur la mise à prix de 60,000 fr.

S'adresser pour les renseignemens:

A Me Burdin, avoué poursuivant, successeur de Me Camaret, demeurant à Paris, quai des Augustins, 11. (5136)

MAISON Etude de Me René GUÉRIN, avoué à Paris, rue d'Alger, 9. — Adjudication le mercredi 25 novembre 1846, en l'audience des criées, au Palais-de-Justice, à Paris,

D'une grande Maison et dépendances, sise à Paris, rue de Ménilmontant, 18 ter, en très bon état d'entretien, et d'une contenance superficielle de 350 mètres environ.

Produit brut, 12,790 fr. environ.

Mise à prix : 130,000 francs.

S'adresser, pour les renseignemens :

1° à Me René Guérin, avoué poursuivant, dépositaire d'une copie de l'enchère et des titres, rue d'Alger, 9;

2° à Me Mestayer, avoué présent à la vente, rue des Moulins, 10.

Et sur les lieux pour visiter la maison. (5146)

DEUX MAISONS Vente en l'audience des criées de Paris, le 12 décembre 1846,

1° D'une Maison à Paris, rue des Deux-Ecus, 26, et rue Mercier, 13. Produit brut, 6,322 francs.

Mise à prix : 90,000 francs.

2° D'une autre Maison à Paris, rue Montorgueil, 22, louée par bail principal 4,000 francs.

Mise à prix : 55,000 francs.

S'adresser à Me Cottereau, avoué, dépositaire d'une copie du cahier des charges et des titres, rue Gaillon, 25. (5149)

CHAMBRES ET ÉTUDES DE NOTAIRES.

FERME ET MOULIN Etude de Me LABARBE, notaire. — A vendre la ferme du Valiary, située commune de Coudray, arrondissement de Nogent-le-Rotrou, consistant en bâtimens, terres labourables, prés et bois taillis, d'une contenance de 43 hectares, et le moulin à blé du Tartre, situé même commune avec bâtimens, cour, jardin et prés, le tout d'une contenance de 2 hectares 8 ares 70 centiares. Revenu net, 2,200 fr.

S'adresser pour voir les lieux au sieur Voisin, et pour en traiter à Me Lefebvre, notaire à Nogent-le-Rotrou, et à Me Labarbe, notaire à Paris, rue de la Monnaie, 19. (5133)

AVIS DIVERS.

LANGUE ANGLAISE. MM. ROBERTSON et HAMILTON, ouvriront un cours élémentaire, lundi 16 novembre, à une heure et demie. Neuf autres cours, de forces différentes, sont en activité. On se fait inscrire de dix heures à cinq, rue Richelieu, 47 bis.

BACCALAURÉAT. Cours trimestriel, rue de la Monnaie, 13, et rue Baillet, 1, près du Pont-Neuf, sous la direction de M. LESPINASSE. Traité à forfait, payable après réception. Pension pour quelques élèves de choix.

SABLON. 23, faubourg Montmartre, Maison spéciale pour chapeaux castors de 16 à 25 fr. Feutre pour livrée, 16, tout ce qui se fait de mieux comme qualité.

Mme CLÉMENT, auteur du CORBEAU SANGLANT, vend cet intéressant ouvrage sur *l'avenir dévoilé*, 50 c., et 75 c. avec gravures, rue de Tournon, 5, maison précédemment occupée par Mlle LENORMAND.

---

10 francs par an pour Paris. — 12 francs pour les Départemens. **Bureaux : 13, rue Montholon.**

JOLIES ÉTRENNES.

Journal paraissant le 25 de chaque mois. — L'abonnement part du 25 octobre. **Bureaux : 13, rue Montholon,**

12 MORCEAUX DE MUSIQUE 12 Gravures de Modes, 6 Tapisseries coloriées par SAJOU. **300 dess. de broderies**

MAGASIN DES DEMOISELLES

PATRONS ET PETITS PATRONS Dessins et Ouvrages à l'aiguille, au Crochet et au Filet. **Rébus illustrés.**

La première et la seconde année sont en vente. — Chaque année se vend 10 fr. pour Paris; 12 fr. pour les départemens. — L'abonnement à la troisième année part du 25 octobre 1846. Morale, Histoire, Sciences, Littérature, Beaux-Arts, Mœurs et Coutumes, Economie domestique, Voyages, Poésies, Botanique, Industrie, Récréations, Usages, Petit Courrier des Demoiselles, Explication des Gravures, Histoire des Modes, Travaux à l'aiguille, au crochet et au filet, Explication des Patrons, des feuilles de Broderies, Tapisseries, etc. — Envoyer un mandat sur la poste ou un bon à vue sur Paris, à l'ordre de Mme la Directrice, 13, RUE MONTHOLON, 13. — Les Bureaux des Messageries royales et générales font les abonnemens sans augmentation de prix.

AGRANDISSEMENS DES GALERIES POISSONNIÈRE.

AU PROFIT DES INONDÉS DE LA LOIRE.

MAGASINS DE NOUVEAUTÉS, N. 7, FAUBOURG POISSONNIÈRE.

Le dixième de la recette du jour de l'ouverture des nouveaux salons, qui aura lieu le lundi 16 novembre.

Les NOUVEAUX AGRANDISSEMENS que viennent de faire exécuter les propriétaires de cette maison complètent le bel ensemble de ces GALERIES, et en font l'établissement le plus élégant de la capitale. Les magasins, disposés en amphithéâtre, offrent l'aspect le plus grandiose, et méritent, sous tous les rapports, de fixer l'attention publique. Des ACHATS CONSIDÉRABLES, réalisés pour cette ouverture, permettent d'offrir aux acheteurs, à des PRIX VRAIMENT EXCEPTIONNELS, une GRANDE QUANTITÉ D'ÉTOFFES, telles que : GRAND CHOIX DE CHALES LONGS, depuis 65 fr. — Id., CARRÉS LAINE, depuis 29 fr. — PARTIE D'ÉCHARPES NORVÉGIENNES à 3 fr. 90 c. — VISITES NOIRES et de COULEUR, SATINS A LA REINE et ALCYONE DOUBLÉES EN SOIE à 18 fr. — Idem, en VELOURS TOUT SOIE, 50 fr. — SATINS A LA REINE et ALCYONE pour robes, GRANDE LARGEUR, NOUVEAUTÉ, 5 fr. 90 c. — PEKINS RICHES, GRANDE LARGEUR, 4 fr. 90 c. — Idem, LARGEUR ORDINAIRE, 3 fr. 40 c. — ASSORTIMENS DE SATINS A LA REINE UNIS ET FANTAISIE, NOUVEAUTÉ, 2 fr. 90 c. — LEVANTINE DOUBLE GLACÉE ET FANTAISIE, 2 fr. 45 c.. — VELOURS TOUT SOIE, 11 fr. 50 c. — FLANELLES-TARTAN PURE LAINE, 2 fr. 45 c. — FLANELLES-CASTOR UNIES ET MOUCHETTES, 2 fr. 95 c. — SATINS LAINE 5/4, 1re qualité, 2 fr. 50 c. — FORTE PARTIE DE MÉRINOS D'IRLANDE, 40 c. — MANCHONS POUR ENFANS, FOURRURES DU NORD, à 1 fr. 45 c. — TOILES : BLANC DE COTON AU PRIX DE FABRIQUE. — DAMAS LAINE pour MEUBLES, 2 fr. 90 c. — Etc.

Rue d'Enghien, 34 bis. M. **DE FOY.** Négociateur en **MARIAGES.** **SPÉCIALITÉ. 22e année.**

QUE DÉSIRER DE PLUS ! — Chaque famille a la faculté de faire contrôler **A L'AVANCE**, par son notaire, les notes et documens vérifiés transmis par **M. DE FOY.** (*Discrétion sévère et loyauté.*) — (AFFRANCHIR.)

SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE PARIS

VINAIGRE *de toilette* DE LA **Société Hygiénique.**

Ce Vinaigre BALSAMIQUE, TONIQUE et RAFRAICHISSANT remplace avec une *grande supériorité* l'eau de Cologne et toutes les eaux spiritueuses employées pour la toilette; il est plus riche en principes aromatiques et balsamiques; son odeur est plus fine et plus suave.

BLANCHEUR DE LA PEAU, BOUTONS, ROUGEURS. Le Vinaigre de la Société Hygiénique, employé en lotions pour les mains, le visage et toutes les parties du corps (*quelques gouttes par verres d'eau*), il rafraîchit et adoucit la peau, il augmente sa blancheur, et fait disparaître les rougeurs, boutons, éphélides et efflorescences. Après la barbe, il ôte le feu du rasoir mieux que tout autre cosmétique.

BAINS. Un bain dans dans lequel on ajoute *le quart ou la moitié d'un flacon de ce Vinaigre*, raffermit les chairs, enlève les démangeaisons, redonne de la souplesse et de la vigueur aux membres fatigués, détruit toute odeur de transpiration et procure un bien-être inexprimable.

SOINS DE LA BOUCHE. Employé pour la bouche (*six à huit gouttes dans un verre d'eau*), il raffermit les gencives, enlève le tartre, blanchit les dents, et rend l'haleine douce et fraîche. Il convient aux personnes qui au réveil ont la bouche amère, sèche et pâteuse, ainsi qu'aux fumeurs, auxquels il ôte toute odeur de tabac.

TOILETTE DES DAMES. Ses qualités toniques et balsamiques le rendent inappréciable pour les soins journaliers et les usages secrets et délicats de la toilette des Dames. *Voir pour plus de détails le prospectus qui accompagne chaque flacon.*

ASSAINISSEMENT DE L'AIR, MIGRAINES, SYNCOPES. Les médecins recommandent LE VINAIGRE DE LA SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE aux personnes qui visitent les malades, qui fréquentent les spectacles, les bals et autres lieux où l'air est plus ou moins vicié, à celles qui sont sujettes aux pesanteurs de tête, aux migraines, aux maux de cœur, aux étouffements, aux syncopes. Il assainit et purifie l'air, il fortifie et ranime les fonctions des organes de la respiration, il rafraîchit le cerveau et donne du ton à l'organisme.

Le prix du VINAIGRE DE LA SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE *est de 2 fr. le flacon.*

Paris, Entrepôt génér., r. J.-J. Rousseau, 5.

Chaque flacon est coiffé de parchemin fixé par une petite médaille dont les deux faces portent le cachet ci-dessus. Chaque étiquette porte également la signature ci-dessus.

Tout Flacon qui ne portera pas ces marques doit être refusé comme contrefait.

15, BOUL. POISSONNIÈRE — A LA RÉGENCE, — 15, BOUL. POISSONNIÈRE

MAISON SPÉCIALE DE FOURRURE ET CONFECTION.

VISITES ET PARDESSUS, etc., en mérinos et soie, ouatées.	35 45 75	MANCHONS vison d'Amérique.	15 18 25
Id. id. en velours sans couture.	100 à 200	Id. de France et de Prusse.	25 45 65
MANCHONS POUR DAMES, fausse martre.	5 7 15	Id. martre et vison du Canada.	25 35 55
		Id. en vraie hermine.	55 75 90

PAGNERRE, *rue de Seine* 14 bis; AUBERT *et* Ce, *place de la Bourse*, 29, *et chez les principaux Libraires de la France et de l'étranger.*

Prix : 50 cent. ALMANACH 7e Année.

PROPHÉTIQUE

Pittoresque et utile pour 1847.

Rédigé par les notabilités scientifiques et littéraires, et orné de 121 Gravures dessinées par MM. GAVARNI, DAUMIER, ALOPHE, MAURISSET, TRIMOLET, TITEUX, C. VERNIER et GEOFFROY. (En envoyant franco un Mandat de 5 fr. on recevra la collection des 7 années de l'Almanach.)

LONGUEVILLE,

10, r. Richelieu, près le Théâtre-Français,

CHEMISES.

Maladies Secrètes.

Guérison prompte, radicale et peu coûteuse de ces Maladies par le traitement du Dr **CH. ALBERT,** Médecin de la Faculté de Paris, maître en pharmacie, ex-pharmacien des hôpitaux, professeur de médecine et de botanique, honoré de médailles et récompenses nationales, etc., etc.

R. Montorgueil, 21. *Consultations gratuites tous les jours*

Les guérisons nombreuses et authentiques obtenues à l'aide de ce traitement sur une foule de malades abandonnés comme incurables, sont des preuves non équivoques de sa supériorité sur tous les moyens employés jusqu'à ce jour.

Nota. Ce traitement est facile à suivre en secret ou en voyage, et sans aucun dérangement.

TRAITEMENT PAR CORRESPONDANCE. (AFFRANCHIR.)

Médaille à l'Exposition de 1844.

SICCATIF BRILLANT

Séchant en deux heures, pour mise en couleur *sans frottage*, de RAPHANEL. Il y a du rouge, du jaune, couleurs noyer et transparente, pour parquets et carreaux, vert et noir, etc., pour boiseries et ferrures. — Prix : 3 fr. le kilog. *Toute personne peut l'employer.* On se charge de la mise en couleur garantie, à 75 c. le mètre.

Rue Neuve-Saint-Merry, 9, à Paris.

PAPETERIE de PROUZEL.

MM. les actionnaires de la société de papeterie de Prouzel (Somme) sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le premier décembre 1846, 8 heures précises du soir, chez M. Bernard, gérant, rue Saint-Benoist, 5.

FOURRURES

A LA REINE D'ANGLETERRE, r. **St-Honoré,** 337 bis

Les magasins de LEDARD sont les plus vastes que la capitale possède, et la seule maison qui puisse offrir aux acheteurs un choix immense. Dix grands magasins de plain-pied, ayant chacun sa spécialité, renferment des milliers d'articles les plus à la mode en Manchons, Mantelets, Manteaux, Camails, etc.

CAUTÈRES, POIS LE PERDRIEL élastiques en caout-chouc, émolliens à la guimauve, suppuratif au garou. Avec ces pois, les cautères vont toujours très bien sans causer de douleurs. — **TAFFETAS RAFRAICHISSANT** bien préférable au papier gommé. — **SERRE-BRAS** à plaque et sans plaque. — **COMPRESSES,** ETC. — Pharmacie LE PERDRIEL, faubourg Montmartre, 78, et en province, dans les pharmacies. (Affranchir.)

SIROP D'ÉCORCES D'ORANGES, TONIQUE ANTI-NERVEUX

J. P. LAROZE — TONIQUE ANTI-NERVEUX

De **J. P. LAROZE,** pharm., rue Neuve-des-Petits-Champs, 26, Paris.

Toujours en flacons spéciaux portant les signat. et cachet ci-dessus.

Il est prescrit avec succès dans les affections nerveuses de l'estomac et des intestins. Il excite l'appétit, facilite la digestion, guérit la langueur, le dépérissement, la débilitation organique, les gastralgies, névroses des viscères, abrège les convalescences traînantes, détruit la constipation. Prix du flacon, 5 fr., dépôt dans chaque ville, et chez **MM. LEVILLAIN,** à Rouen; **VERNET,** à Lyon; **THUMIN,** à Marseille; **MANCEL** jeune, à Bordeaux; **ABBADIE,** à Toulouse.

PATE ÉPILATOIRE

PERFECTIONNÉE de Mme DUSSER, rue du Coq-Saint-Honoré, 13, au premier, reconnue après examen fait, la seule qui détruise entièrement le poil et le duvet sans altérer la peau. Cette Pâte est supérieure aux poudres, et ne laisse aucune racine. Prix : 10 fr. (Affr. — Envoi en province).

AVIS.

On demande un bailleur de fonds ou associé qui puisse disposer d'une somme de 1,000 fr. pour une très bonne affaire de camionnage (transport des marchandises); une partie de cette somme serait affectée en cautionnement assuré.

S'adresser pour renseignemens, à l'Entreprise des Annonces de M. N. ESTIBAL, rue Vivienne, 53, à Paris.

Sociétés commerciales.

Etude de Me DURMONT, agréé, rue Montmartre, 164.

D'un acte sous seings privés, fait quadruple à Paris, le 10 novembre 1846, enregistré le 11 du même mois, folio 26, recto, cases 4 et 5, par le receveur, qui a perçu 5 fr. 50 c.;

Entre M. Paul-Gilbert PRELIER, chimiste;

M. Jean-Pierre-Paul-Marie SELLIER, médecin;

M. Antoine LAROCQUE, chimiste;

M. Isidore-Théophile-Alphonse MOISSON, chimiste;

Demeurant tous quatre à Auteuil, chemin des Pâtures, 11;

A été extrait ce qui suit :

MM. Prelier, Sellier, Larocque et Moisson forment ensemble une société en nom collectif pour l'exploitation du procédé relatif à la fabrication de l'acide sulfurique fumant et presqu'en hydre.

La durée de la société, qui avait été fixée à quinze années, par acte du 1er septembre 1844, enregistré, publié et inséré, est prorogée de deux années, et prendra fin le 1er septembre 1861.

Le siége de la société est actuellement fixé à Auteuil, et pourra être transporté partout où les associés jugeront convenable de l'établir.

La raison sociale sera PRELIER et Ce.

M. Prelier aura seul la signature sociale, et ne pourra en faire usage que pour les besoins et affaires de la société.

Pour extrait. B. DURMONT. (6749)

D'un acte sous seings privés, en date à Paris du 11 novembre 1846, enregistré en ladite ville le 13 dudit mois, folio 74, verso, cases 7 et 8, par Lefebvre, qui a reçu 5 francs 50 centimes, le 10e compris;

Entre 1° M. Louis-Judes-Zéphirin CAILLE, cuisinier, et dame Joséphine MAUVIELLE, son épouse de lui autorisée, demeurant ensemble à Paris, rue Neuve-Ste-Catherine, 5;

2° Et le commanditaire désigné audit acte;

Il appert qu'une société en nom collectif à l'égard de M. et Mme Caille, et en commandite à l'égard de la personne dénommée audit acte, est formée pour l'achat et l'exploitation d'un fond de commerce de marchand traiteur et cuisine bourgeoise, sis à Paris, rue Aumaire, 63, et rue St-Martin, 190, où ce fond continuera d'être exploité et aura son siége social.

La durée de la société sera de quatre années et quarante-six jours, qui commenceront du 15 novembre 1846 et finiront le 31 décembre 1850.

Le nom de la société sera Caille et Ce. M et Mme Caille seront seuls gérans responsables, et la signature appartiendra à M. Caille seul, à la charge de n'en faire usage que pour les affaires de la société, et non pour souscrire ni accepter aucune valeur, à peine de nullité.

Tous les achats et ventes seront faits au comptant.

L'apport de M. et Mme Caille consiste dans leur industrie, leurs soins, la connaissance spéciale de l'état de cuisinier que possède M. Caille.

L'apport du commanditaire est de 3,000 fr., qui sera d'abord employé à payer le fonds de commerce, et le surplus, au fur et à mesure des besoins de la société, sera versé par le commanditaire, qui ne sera tenu, en aucun cas, au-delà de la commandite.

Pour faire publier les présentes, conformément à la loi, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un extrait.

Pour extrait. CAILLE. (6750)

Suivant acte sous signatures privées, fait double à Paris, le 11 novembre 1846, enregistré au même lieu, le lendemain, par Lelièvre, qui a perçu pour tous droits 5 fr. 50 c., folio verso, case , entre M. HOUSSEAU fils, grainetier en gros, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Saint-Denis, 107; et M. François-Jean MERIENNE-LAUNAY, propriétaire, demeurant à la Grande-Villette, rue de Flandre, 40. Il appert que les ci-dessus dénommés ont formé une société en noms collectifs pour le commerce de la graineterie en gros; elle s'exercera sous les noms de HOUSSEAU fils et MERIENNE; ledit sieur Housseau fils aura seul la signature sociale, et ne pourra en disposer que pour les besoins de la société; elle est établie pour trois, six ou neuf années entières et consécutives, qui ont commencé à courir le 8 du courant, à la charge par celui des associés qui voudrait faire cesser ladite société à l'expiration des trois ou six premières années, d'avertir l'autre six mois à l'avance, pour finir à pareille époque des années 1849, 1852 ou 1855.

Le capital social est de 30,000 fr., payables dans les termes et proportions suivantes, savoir : 12,000 fr. par M. Merienne, aussitôt après l'enregistrement et la publication dudit acte de société; et 18,000 fr. par le sieur Housseau, comme suit : 8 000 fr. à la même époque que ledit sieur Merienne, et les 10,000 francs restant dans quatre mois, à compter de la date dudit acte. Le siége de la société est fixé provisoirement à la Grande-Villette, rue de Flandre, 40. Le sieur Merienne est chargé de la tenue des livres et de la caisse, et ledit sieur Housseau de l'achat et de la vente des marchandises de graineterie en gros.

Pour extrait : HOUSSEAU et MERIENNE. (6751)

Suivant acte sous signatures privées fait double à Paris, le 31 octobre 1846, enregistré et dont l'un des doubles originaux a été déposé pour minute à Me Maréchal, notaire à Paris, soussigné, par acte reçu par son collègue et lui, le 13 novembre 1846;

Il a été formé entre :

M. Charles-Théophile-Henri DE FORSTER, ancien major d'état major général, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 28;

MM. BARLOW et MANBY, ingénieurs et constructeurs d'usines à gaz, demeurant à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 28;

Représentés par M. Thomas-Greaves BARLOW, l'un des associés de ladite maison, et dont il a la signature sociale;

Et les personnes qui deviendront propriétaires des actions ci-après créées;

Une société en commandite ayant pour objet l'exploitation d'un établissement pour l'éclairage au gaz de la ville de Carlsruhe (grand duché de Baden), et des autres villes dont on obtiendrait la concession dans des conditions analogues à celles qui régissent le traité de Carlsruhe.

MM. Barlow et Manby ont apporté dans la société les droits à la concession qu'ils ont obtenue pour vingt-cinq années consécutives qui ont commencé à courir du 25 novembre 1845, de l'éclairage au gaz courant de ladite ville de Carlsruhe, avec toute les obligations qui y sont attachées, ainsi que les traités d'abonnemens conclus pour l'éclairage particulier.

En considération de cette apport, il leur est concédé quatre cents actions de jouissance, dont il va être fait mention.

M. Forster est gérant et seul responsable des affaires de la société.

Les autres associés, simples commanditaires, ne sont tenus des dettes et pertes que jusqu'à concurrence de leur mise sociale.

La société ne peut être engagée dans aucune opération étrangère à son objet spécial.

La durée de la société est fixée à vint-cinq années qui ont commencé à partir du 31 octobre 1846 pour finir le 31 octobre 1871.

La société sera dénommée : Compagnie Rhénane d'éclairage au gaz

La raison sociale sera : FORSTER et Ce.

Le siége de la société sera à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 28, jusqu'au moment de la réception définitive de l'usine par la société, et il y aura jusque là un bureau provisoire à l'usine de gaz à Carlsruhe.

Le siége de la société sera transféré à Carlsruhe dès l'instant où l'usine aura été reçue définitivement par la société.

Le capital social est fixé à 600,000 francs (ou 280,000 florins du Rhin), représentés par huit cents actions de 750 francs (ou 350 florins), chacune dites actions de capital; elles seront numérotées de 1 à 800.

La société sera définitivement constituée, lorsque les deux tiers du capital seront souscrits.

Le capital social pourra, si les besoins de la société l'exigent, être augmenté après une délibération de l'assemblée générale, prise à la réquisition du gérant sur sa demande motivée.

Il est créé en outre douze cents actions de jouissance afférentes, savoir :

Huit cents actions de 1 à 800 aux porteurs d'actions de capital, quatre cents actions de 801 à 1200, à MM. Barlow et Manby, pour l'apport de la concession, comme il a été ci-devant expliqué.

Le gérant administrera, tant activement que passivement, les biens et affaires de la société.

Il ne pourra néanmoins vendre, emprunter ou hypothéquer tout ou partie des immeubles, qu'après avoir obtenu l'avis favorable de l'assemblée générale.

Il ne pourra créer aucun effet de commerce, mais il pourra accepter les traites tirées sur lui en remboursement de fournitures, ou négocier des valeurs qui lui seraient remises en paiement.

Pour extrait : MARÉCHAL. (6745)

Le 10 novembre 1846, acte de société entre :

1° M. Cerf LEVY, négociant, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, 33 bis;

2° M. Michel LEVY, négociant, demeurant à Paris, rue Neuve-St-Eustache, 40;

Pour l'exploitation d'un commerce de châles des Indes.

La société est en nom collectif, sous la raison L. CERF et MICHEL; son siége est à Paris, boulevard Montmartre, 12; sa durée sera de cinq ans qui commenceront au 15 novembre courant pour finir au 15 novembre 1851.

Le fonds social est de 300,000 fr., versé par moitié par les parties, qui se partageront par moitié les bénéfices et pertes.

La signature sociale appartiendra à chacun des deux associés, qui administreront conjointement les affaires de la maison. Ils ne pourront faire usage de cette signature que pour affaires de la société, laquelle ne pourra être engagée que pour les obligations relatives à ses intérêts et constatées sur ses registres.

Pour extrait, à Paris, le 11 novembre 1846, avec pouvoir à M. G. Weil de faire publier les présentes, soit lui, soit tout porteur.

Enregistré à Paris le 11 novembre 1846, reçu 1 fr. 10 c. Signé LEFÈVRE. (6748)

Cabinet de Me DURAND-MORIMBAU, avocat, rue de Lancry, 10, à Paris.

D'un acte sous seing privé, en date du 9 novembre 1846, enregistré, entre :

1° M. Simon-Constantin DEVILLIERS, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la Bienfaisance, 10;

2° Et M. André ROSSET, rentier, demeurant à Paris, rue de l'Université, 79;

Il appert :

Que la société de fait qui a existé entre les susnommés, pour l'exploitation d'une industrie de loueur de cabriolets et voitures sous-remises, est et demeure dissoute à compter du 9 novembre 1846; que M. Devilliers est nommé seul liquidateur avec les pouvoirs nécessaires et les plus étendus.

Pour extrait : (6746)

Cabinet de M. THOMAS, rue Mandar, 10.

D'un acte sous seings privés, en date à Paris du 10 novembre 1846, enregistré;

Il appert :

Que la société en nom collectif, formée par autre acte sous seings privés du 30 juin dernier, enregistré, entre M. Louis BOUFFAY, et M. Félix-François GAREN, et dame Elisabeth MAURICE, son épouse, pour l'acquisition et l'exploitation du café des Quatre-Frères, sis à Paris, rue Montmartre, 124, où ils demeurent, sous la raison sociale GAREN et BOUFFAY, est demeurée dissoute à partir dudit jour 10 novembre 1846, et que M. Garen est nommé liquidateur avec les pouvoirs les plus étendus pour liquider tant activement que passivement.

THOMAS. (6747)

Par arrêt de la chambre des vacations de la Cour royale de Paris, du 14 octobre 1846, la succession du feu sieur ISAMELAERTS, en son vivant marchand de parapluies à Paris, rue Saint-Sauveur, 24, a été déclarée de la faillite prononcée par jugement du Tribunal de commerce du 16 septembre 1846.

Pour insertion : THOMAS, avoué, place Vendôme, 14.

Tribunal de commerce.

CONVOCATIONS DE CRÉANCIERS.

Sont invités à se rendre au Tribunal de commerce de Paris, salle des assemblées des faillites, MM. les créanciers :

NOMINATIONS DE SYNDICS.

Du sieur JACOT (Auguste), horloger, place du Louvre, 12, le 19 novembre à 9 heures 1/2 (N° 6559 du gr.);

Du sieur LIZERAY (Louis-Napoléon), fab. de cartonnage, à La Villette, le 20 novembre à 1 heure (N° 6539 du gr.);

Pour assister à l'assemblée dans laquelle M. le juge-commissaire doit les consulter, tant sur la composition de l'état des créanciers présumés que sur la nomination de nouveaux syndics.

NOTA. Les tiers-porteurs d'effets ou endossemens de ces faillites n'étant pas connus, sont priés de remettre au greffe leurs adresses, afin d'être convoqués pour les assemblées subséquentes.

VÉRIFICATIONS ET AFFIRMATIONS.

Du sieur LEROY (Auguste-Bazile), ancien négr.-commissionnaire, rue d'Enghien, 26, le 20 novembre à 12 heures (N° 6164 du gr.);

Du sieur ALLIEN (Démosthènes), ent. de peinture, à Vaugirard, le 20 novembre à 3 heures (N° 6254 du gr.);

Du sieur MONSANGLANT (Jules-Alphonse), restaurateur, à Passy, le 20 novembre à 10 heures (N° 6470 du gr.);

Pour être procédé, sous la présidence de M. le juge-commissaire, aux vérification et affirmation de leurs créances :

NOTA. Il est nécessaire que les créanciers convoqués pour les vérification et affirmation de leurs créances remettent préalablement leurs titres à MM. les syndics.

PRODUCTION DE TITRES.

Sont invités à produire, dans le délai de vingt jours, à dater de ce jour, leurs titres de créances, accompagnés d'un bordereau sur papier timbré, indicatif des sommes à réclamer, MM. les créanciers :

Du sieur DELORMEL (Louis-Achille), md de draps, rue des Lavandières-Ste-Opportune, 17, entre les mains de M. Pellerin, rue Lepelletier, 16, syndic de la faillite (N° 6525 du gr.);

Du sieur RICHET (Cyprien-Armand), tant en son nom personnel que comme gérant du journal l'Abeille littéraire, marché St-Honoré, 32, entre les mains de M. Hellet, rue Paradis-Poissonnière, 56, syndic de la faillite (N° 6515 du gr.);

Du sieur FERY (Joseph-François), fab de boutons, faub. du Temple 1, entre les mains de M. Richomme, rue d'Orléans-St-Honoré, 19, syndic de la faillite (N° 6505 du gr.);

Pour, en conformité de l'article 493 de la loi du 28 mai 1838, être procédé à la vérification des créances, qui commencera immédiatement après l'expiration de ce délai.

MM. les créanciers des sieurs BRETON et PECHET, négocians, rue Neuve-St-Eustache, 45, et du sieur BRETON personnellement, sont invités à se rendre, le 24 novembre à 9 heures précises, au palais du Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour prendre part à une délibération dans l'intérêt de la masse de ladite faillite, conformément à l'art. 570 du Code de commerce (N° 343 du gr.);

MM. les créanciers composant l'union de la faillite du sieur ROSA-DUFOUR, fab. de châles, rue Beaubourg, sont invités à se rendre, le 20 novembre à 10 heures, palais du Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour procéder au remplacement des syndics définitifs décédés (N° 2529 du gr.);

REDDITION DE COMPTES.

MM. les créanciers composant l'union de la faillite du sieur LEGRET (Joseph-Isidore), parfumeur, rue du Bac, 26, sont invités à se rendre, le 20 novembre à 12 heures précises, au palais du Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour, conformément à l'article 537 de la loi du 28 mai 1838, entendre le compte définitif qui sera rendu par les syndics, le débattre, le clore et l'arrêter; leur donner décharge de leurs fonctions et donner leur avis sur l'excusabilité du failli (N° 5694 du gr.).

ASSEMBLÉES DU 16 NOVEMBRE 1846.

NEUF HEURES : Duhay, crémier, synd. — Vialle, carrier, id. — Warée, anc. libraire, id. — Salomon, commiss. en ganterie, id. — Lacoste, fab. de parapluies, conc. — Veuve Prost, femme Painvert, mde au Temple, id.

DIX HEURES : Giraud, ent. de maçonnerie, rem. à huitaine. — Delarue, md chandelier, synd. — Panigot, plâtrier, vérif.

MIDI : Constantin et Ce, herboristes, id. — Sarrail, tenant hôtel garni, conc. — Berbard, md de vins, id. — Despinoy, fab. de cheminées, vérif. — Paris, md de vins, conc. — Paillier, ent. de peinture, conc. — Saget, md de vins, vérif.

UNE HEURE : Lefebure, passementier, id.

TROIS HEURES : Pierlot, épicier, conc. — Vaquette, maître d'hôtel garni, id.

Décès et Inhumations.

Du 12 novembre.

Mme Dufaux, 54 ans, rue St-Nicolas, 11. — M. Lory, 86 ans, rue Thiroux, 11. — M. Salom, 72 ans, rue Joubert, 41. — Mme Letourneur, 26 ans, rue Montorgueil, 27. — M. Brachart, 10 ans, rue Boucherat, 28. — Mme Royen, 27 ans, rue de la Reynie, 28. — M. Rheims, 73 ans, rue Vieille-du-Temple, 10. — M. Laglace, 74 ans, rue des Ecouffes, 5. — M. Poirée, 86 ans, rue Culture-Ste-Catherine, 42. — M. Gauché, 50 ans, rue de Reuilly, 3. — M. Battier, 38 ans, rue Vieille-du-Temple, 78. — Mme Delaunay, 39 ans, rue Massillon, 4. — Mme veuve Langlet, 76 ans, rue Notre-Dame-des-Champs, 34. — M. Mathieu, 47 ans, rue Mouffetard, 43. — Mme veuve Bousquet, 76 ans, rue de Bièvre, 33. — M. Delitet, 52 ans, rue de Bièvre, 25. — Mme Valmy, 22 ans, rue Pierre-Lombard, 12.

Bourse du 14 Novembre.

AU COMPTANT.

Cinq 0/0, j. du 22 mars	117 70
Quatre 1/2 0/0, j. du 22 m.	112 —
Quatre 0/0, j. du 22 mars	82 40
Trois 0/0, j. du 22 décembre	— —
Trois 0/0 (emprunt 1844)	— —
Actions de la Banque	— —
Rente de la ville	— —
Obligations de la ville	315 —
Caisse hypothécaire	1215 —
Caisse A. Gouin, c. 1000 f.	1150 —
Caisse Ganneron, c. 1000 f.	1200 —
4 Canaux avec primes	1105 —
Mines de la Grand'Combe	— —
Lin Maberly	— —
Zinc Vieille-Montagne	— —
R. de Naples, j. de janvier	102 —
— Récépissés Rothschild	— —

FONDS ÉTRANGERS.

Cinq 0/0 de l'Etat romain	100 —
Espagne, dette active	— —
Dette diff. ancienne	— —
Dette passive	— —
Trois 0/0 1845	— —
Belgique. Emprunt 1831	99 50
— — 1840	— —
— — 1842	— —
— Trois 0/0	— —
— Banque (1835)	— —
Deux et demi hollandais	— —
Emprunt portugais 5 0/0	— —
— — 3 0/0	— —
— d'Haïti	1210 —
Emprunt du Piémont	— —
Lots d'Autriche	— —
Cinq 0/0 autrichien	— —

CHEMINS DE FER.

DÉSIGNATIONS.	AU COMPTANT. Hier.	AU COMPTANT. Auj.
Saint-Germain	— —	400 —
Versailles, rive droite	265 —	1225 —
Idem rive gauche	1220 —	857 50
Paris à Orléans	892 50	— —
Paris à Rouen	675 —	— —
Rouen au Havre	— —	220 —
Marseille à Avignon	222 50	— —
Strasbourg à Bâle	— —	445 —
Orléans à Vierzon	445 —	545 —
Boulogne à Amiens	543 75	642 50
Orléans à Bordeaux	645 —	— —
Chemins du Nord	— —	— —
Montereau à Troyes	— —	501 —
Famp à Hazebrouck	501 25	477 —
Paris à Lyon	478 75	— —
Paris à Strasbourg	487 50	— —
Tours à Nantes	— —	— —

BRETON.

Enregistré à Paris, le Novembre 1846. F.

Reçu un franc dix centimes.

IMPRIMERIE DE A. GUYOT, IMPRIMEUR DE L'ORDRE DES AVOCATS, RUE NEUVE-DES-MATHURINS, 18.

Pour légalisation de la signature A. GUYOT le maire du 1er arrondissement