

trésor. Elle avisa une allée ouverte dans une maison sise aux Quatre-Pavés. La dernière marche d'un vieil escalier offrait un oreiller à la Bretonne, elle s'y établit, et, ramenant ses jambes sous sa robe, elle tira discrètement la porte de l'allée. Hélas ! cette porte se rouvrit, et le lendemain, quand Marie Mabé, rafraîchie et délassée, se réveilla, son trésor avait disparu.

Elle ne pouvait donner nul indice, soit pour le retrouver, soit pour trouver la personne qui le lui avait pris dans sa poche, lorsque l'attention de la police fut attirée par les dépenses excessives que faisait un cocher de place nommé Eugène Pigeard. Il fut arrêté. Il avait sur lui en billets de banque et en pièces d'or la somme de 457 fr. 90 c. dont il ne put justifier l'origine.

Quant au surplus, la fille Cyrille se charge d'expliquer comment il a été employé : « Le lundi soir, vers une heure du matin, Pigeard est venu à la maison où j'étais rue de Madame. Il a dépensé d'abord 10 fr. Le lendemain, c'était mon jour de sortie, il a pris une voiture à la journée, nous avons été déjeuner à Bougival, il a dépensé là 27 à 28 fr., la voiture lui coûtait 20 fr. par jour. Pigeard m'a payé une robe, un filet, une frileuse, des gants, de la parfumerie. Le mercredi, il a donné 15 fr. pour me faire sortir, nous avons été déjeuner à Saint-Cloud, nous sommes revenus dîner à Versailles. Il disait que l'argent qu'il avait provenait de ses bénéfices, et que tous les ans il faisait une noce semblable. Je lui ai vu des billets de banque, et notamment un jaune. »

Marie Mabé : Mon porte-monnaie contenant 1,100 fr. m'a été pris dans ma poche droite.

M. le président : Pigeard, vous avez volé à une pauvre domestique tout ce qu'elle possédait ; vous avez dépensé 245 fr. 65 centimes, on ne retrouve que 459 fr., qu'avez-vous fait du surplus ? — R. Ce qui manque a été dépensé.

D. Non, puisqu'il y avait 1,100 fr. ? — R. Est-ce que je sais ce qu'il y avait ?

D. Il est présumable que vous continuez encore votre vol, et que vous avez déposé quelque part l'argent pris à la fille Mabé. Indiquez ce qu'est devenue cette somme. Une restitution de votre part pourrait influencer sur la décision du Tribunal. — R. Je vous dis que j'ai tout dépensé.

D. On a retrouvé déjà 50 fr. que vous aviez déposés chez un marchand de vins à Vitry-sur-Seine. Dites ce que vous avez fait du reste. — R. Je vous dis que ce qui manque est mangé.

Le Tribunal a condamné Pigeard en deux années d'emprisonnement et cinq ans de surveillance.

VOL DANS UNE ÉGLISE.

L'inculpé Blandin est un homme de quarante-huit ans, au ton doucereux, capable de répondre, comme un personnage devenu classique, sur la question de savoir s'il a pris des billets de banque dans le portefeuille de M. Ducantal : Au contraire, j'en ai remis.

Cependant M. le curé de Cormeilles dépose en ces termes : Le vingt-six août dernier, à huit heures et demie du matin, j'étais dans mon église, lorsque j'ai vu un individu étranger à la commune entrer et s'approcher d'un bénitier qui se trouve à une porte latérale. Comme depuis quelque temps on vole beaucoup dans nos églises, j'ai examiné cet homme. Il s'est retiré en m'apercevant, ce qui m'a paru suspect. Je suis revenu à neuf heures un quart. J'ai retrouvé le même individu. Il était debout en face du tronc de la chapelle de la Vierge, et la main gauche levée au-dessus de ce tronc. Je ne sais si le bruit que j'ai fait l'a mis sur ses gardes, mais il a croisé ses bras. J'ai soupçonné cet homme d'être un malfaiteur, et j'ai été vite chercher le caporal des pompiers, qui est venu avec son fils. Comme nous étions dans l'église, cet individu en sortait. — Que venez-vous faire dans l'église ? lui demandais-je. — J'y venais faire ma prière, répondit-il. Je n'ens pas une entière confiance dans sa réponse, je le fis rentrer, et l'amena devant le tronc, je lui demandai encore ce qu'il faisait là tout à l'heure. — Je mettais un sou dans le tronc, me dit-il, après avoir fait ma prière. Je m'informai de savoir qui il était. M. Pautoux lui demanda s'il avait de l'argent sur lui, et l'individu retira de sa poche des sous, des centimes et quelques pièces de 50 centimes. M. Pautoux voulut le fouiller, il s'y refusa. Alors on le menaça de le conduire à la mairie. Il me pria alors de ne point faire de scandale et protesta de son honnêteté. On le fouilla. Il avait beaucoup plus de monnaie qu'il ne nous en avait montré, et de plus une paire de ciseaux. Je rentra à l'église, j'ouvris le tronc, et je fus surpris d'y sentir une forte odeur de résine. L'entrée du tronc était légèrement enduite d'un corps gras. Je ne sais si l'individu arrêté a pris quelque somme dans ce tronc, je ne lui ai pas laissé beaucoup de temps. On m'a dit qu'on avait trouvé sur lui des sous collés ensemble. Il restait 103 francs dans le tronc.

Pautoux, serrurier à Cormeilles : M. le curé est venu m'avertir qu'il y avait dans l'église un individu qui lui paraissait suspect. Cet homme a dit qu'il venait de faire sa prière et de mettre un sou dans le tronc. J'ai voulu le fouiller, il a résisté. J'ai senti quelque chose de dur dans ses poches, je lui ai dit : Vous allez venir avec moi chez M. le maire. Là, nous avons trouvé sur lui des sous qui se collaient ensemble. Il avait une paire de grands ciseaux dont les branches étaient toutes gluantes, comme les sous.

Blandin, interrogé : Il est aussi impossible de prendre de l'argent avec des ciseaux que de monter au ciel. M. le curé m'a vu la main au bout du tronc, c'est vrai ; j'y déposais un sou. Ce qu'on a trouvé dans ma poche, c'est du diachylum pour une blessure que j'ai aux pieds. Quant aux ciseaux, je les ai trouvés sur un tas d'ordures. On disait que ce qui était gluant à l'entrée du tronc était le vernis même de la peinture. Je n'aurais pas eu le temps de commettre un vol, quand je l'aurais voulu.

Malgré cette explication, Blandin est condamné à treize mois d'emprisonnement.

BLESSURES GRAVES FAITES DANS UN BAL.

Un tout jeune homme, d'une figure douce et de l'air le plus timide, prend place au banc des prévenus. Il déclare se nommer Victor-Louis Leclaire, être âgé de vingt-quatre ans, commis chez son père, marchand de nouveautés à Versailles.

Auguste Hallion, sergent-major au 2^e régiment des voltigeurs de la garde, dépose : Le soir du 7 août dernier, j'étais au Casino. Un peu avant la fermeture, je vis le jeune Leclaire se battre avec une femme, qui lui a même égratigné la figure. A la sortie du bal, M. Gambon, qui venait de reconduire des personnes de sa connaissance au chemin de fer de l'Ouest, m'offrit une canette. Leclaire ayant passé près de nous, M. Gambon lui prit son chapeau en riant. Leclaire le lui réclama et Gambon le lui remit lui-même sur la tête, sans qu'il y ait eu offense ou mécontentement de la part de l'un ou de l'autre. A la sortie, Leclaire demanda à Gambon de le reconduire. Quelques instants s'étaient à peine écoulés, j'entends des cris : Au secours ! Je sors, je vois Gambon qui me tendait les mains ; je les prends, elles étaient ensanglantées, il était aveuglé par le sang que répandait une blessure au-dessus de l'œil. Je vois dans la rue deux hommes ; je cours après eux, je les rattrape, je les amène au Casino. Leclaire était l'un d'eux, il a reconnu avoir fait à Gambon des blessures avec un canif. Gambon avait quatorze à quinze blessures sur

tout le corps. Quand la police est arrivée, Leclaire s'est mis à pleurer.

Fusel, entrepreneur de bal à Versailles : Le 7 août, comme je fermais la porte de mon établissement, Leclaire me sauta au cou pour que je lui fasse servir à souper. Je m'y refusai. M. Gambon finissait une canette avec le sergent-major. Il prit le chapeau de Leclaire, et puis ils s'en allèrent ensemble. Aussitôt j'entends crier : A l'assassin ! Nous sortons ; M. Gambon était couvert de sang, il nous dit que c'était Leclaire qui l'avait arrangé ainsi. On a arrêté Leclaire, qui n'a donné aucune explication et qui pleurait beaucoup.

M. Gambon s'est constitué partie civile.

Leclaire, interrogé : J'étais échauffé par la boisson, M. Gambon m'a plaisanté et m'a pris mon chapeau ; je ne sais pas si c'est moi qui lui ai proposé de nous en aller ensemble ou si c'est lui. Je me souviens qu'après avoir frappé, je me suis senti mon canif dans ma main. Je ne voulais probablement pas être vexé plus longtemps, et il me semble avoir averti M. Gambon de ne pas s'approcher.

M. Lachaud s'est présenté pour la partie civile et a réclamé 1,000 fr. de dommages-intérêts. Après l'plaidoirie de M. Denis dans l'intérêt du prévenu, Leclaire est condamné en six mois d'emprisonnement, 600 fr. de dommages-intérêts, et aux frais.

CHRONIQUE

PARIS, 20 SEPTEMBRE.

Un pigeon, le plus joli des pigeons, vient d'être, sans intention, sans préméditation, le pauvre animal ! pendant huit jours, l'occasion de querelles, de pleurs de grincements de dents, dans toutes les loges des prières d'un faubourg de Paris, et pour comble, d'un procès qui vient de dénouer aujourd'hui en police correctionnelle. Voici l'histoire :

Le beau pigeon faisait partie d'un colombier objet de l'amour et des soins tout particuliers du concierge du numéro 5. Le fils du concierge, garçon de huit ans, avait reçu de son père, pour consigne générale, de ne pas s'approcher du colombier, et pour consigne particulière, de se bien garder d'y pénétrer ou d'en ouvrir la porte, sous peine d'une correction de lui bien connue. L'enfant fut assez longtemps sans désobéir ; mais un matin, n'y tenant plus, il grimpe au colombier, lève la trappe, se précipitant bien de saisir le premier pigeon qui s'y présenterait, de le bien caresser, de le faire manger dans sa bouche, et de le remettre en cage. La chose tourna tout autrement ; un pigeon vint ; la main de l'enfant voulut le saisir, mais l'oiseau lui glissa entre les doigts, et dans sa joie, car c'était sa première excursion aérienne, il s'élança tire d'aile et disparaît. Le père rentré, l'enfant fut fouetté, et d'un.

Le soir venu, le pigeon songe au retour ; il cherche son colombier, ne le trouve pas, se trompe d'une maison, voit dans la cour du n° 7, voit la fenêtre d'une chambre ouverte, s'y réfugie, se perche sur une chaise et s'endort sans soupçonner que la nuit tombée, la portière de la maison, en venant fermer la fenêtre de la chambre, voit le pigeon, le coiffe de son tablier, l'emporte et le met en cage, en attendant de le voler à la casserole. La portière avait un enfant, gamin de six ans, à qui elle recommande de ne pas ouvrir sa cage, que pour plus de sûreté elle accroche dans la cour. Jules couché, rêva du pigeon toute la nuit, et le lendemain matin il n'avait pas pris le temps de s'habiller qu'il était devant la cage, l'ouvrait, et que le pigeon, le piquant de son bec et le soufflant de son aile, reprenait la clef des champs. Au bruit de cette fuite, la mère accourait, fouettait son fils, et de deux.

Cependant le pigeon avait été se percher sur un petit toit du n° 9 ; Vicior, enfant de onze ans, toujours fils de concierge, le voyait faire sa toilette ; prendre une échelle, ôter ses souliers, grimper sur le toit, fut pour lui l'affaire d'un moment ; mais sa mère l'avait aperçu. Aussi égratigné qu'irritée, elle lui ordonne de redescendre, mais l'enfant était lancé et ne revint que honteux et confus, alors qu'il était dans sa main pour saisir le pigeon, il avait vu le bel oiseau lui échapper ; ce à quoi il n'échappa pas, lui, l'enfant désobéissant, ce fut à la correction maternelle ; lui aussi il reçut le fouet, et de trois.

A quelques heures de là, les trois enfants corrigés, mais non découragés, se trouvaient réunis, et tout naturellement ils parlaient du pigeon ; tout naturellement encore, ils juraient de se venger sur lui de la honte qui leur avait été infligée. Cette résolution prise, ils se munissaient de pierres, de bâtons, de ficelle, le plus grand d'un vieux pistolet, sans poudre ni plomb, et se mettent en quête. En voyant cette petite troupe armée en guerre, tous les poissillons de la rue accourent, s'enquérirent, et apprenant que la croisade est dirigée contre un pigeon du n° 5. En quelques minutes la nouvelle se répandit dans le quartier comme une étincelle électrique, et en l'apprenant le concierge du n° 5, le propriétaire du pigeon, s'armait aussi en guerre et courait après les gamins.

Il était trois heures après midi quand il les rencontra dans un terrain abandonné, contigu à un jardin, planté de grands arbres ; son pigeon s'était réfugié sur une branche du plus grand de ces arbres, et de là il soutenait un siège en règle, méprisant la faiblesse de ses ennemis qui pourtant n'y allaient pas de main morte. Ils étaient en ce moment une douzaine d'assaillants qui se partageaient la besogne ; les uns tentaient l'escalade du mur, les autres en sapaient la base par des pétards à 10 centimes la douzaine, tandis qu'une escouade de tirailleurs lançait des projectiles pour déloger l'ennemi.

C'est au plus fort de l'action que le propriétaire arrivait sur le théâtre de la guerre. Exaspéré à la vue de la bande qui avait juré l'extermination de son pigeon, il tombe au milieu d'elle armé d'un fouet, frappe à droite, frappe à gauche, visant dans les jambes pour couper la retraite aux fuyards, et ne s'arrête qu'en entendant un enfant, qui venait de tomber en se sauvant, pousser des cris déchirants en portant la main à ses yeux. Le malheur avait voulu que la mèche du fouet eût frappé l'œil droit de l'enfant au moment où il tombait dans les jambes d'un camarade.

C'est à raison de cet accident que le sieur Mortier, propriétaire du pigeon, était traduit aujourd'hui devant le Tribunal correctionnel, par suite de la plainte du père de l'enfant blessé, sous la prévention de blessures par imprudence.

Le plaignant a déclaré qu'il se désistait de sa plainte, le sieur Mortier lui ayant remboursé tous les frais nécessités par le traitement de l'enfant, dont l'œil a été heureusement conservé, et le Tribunal, désarmé en outre par les profonds regrets témoignés par le prévenu, a abaissé la peine contre lui prononcée à une amende de 25 fr.

Ils étaient brouillés, séparés depuis quinze jours ; lui, le grand Edouard, comme on l'appellait à l'estaminet, avait fait le serment de ne plus la voir ; elle, la petite Marcelle, comme on disait à Mabille, avait fait le serment contraire. Le seizième jour de la séparation, à sept heures du matin, Edouard étant encore au lit, sa portière lui remit une lettre pressée, apportée par un commissionnaire, qui attendait la réponse ; à l'écriture, plus encore à l'orthographe de la suscription, le malheureux devina d'où partait le coup, mais s'armant de courage il brisa le cachet et lut ce qui suit :

Ta Marcelle es malade, malade de cor et de queur, dans sont li infaiet d'autel garni, abandonné de dieut et des omes, sans avoie un vaire de tisane pour ce rafraîchire ; vien me voire et je revienidrez trêche et jauli. Ta Marcelle pour les terminés.

Edouard n'avait pas prévu le cas de maladie, il fut ému ; son premier mouvement fut de courir auprès de Marcelle ; mais la réflexion venant, il songea à la profondeur de l'abîme dont il venait à peine de se tirer, et changea de projet. Il visita sa bourse, y trouva 100 fr., en prit la moitié, fit venir le commissionnaire et lui recommanda instamment de ne donner qu'à Marcelle elle-même les 50 fr. qu'il remettait.

Le commissionnaire parti, le grand Edouard s'habilla tristement, déjeuna tristement à son estaminet, y gagna tristement trois parties de billard, après quoi il but un triste verre d'absinthe et alla se promener pour se distraire et gagner un peu d'appétit.

Il allait, toujours fumant, sans se rendre compte du but de sa course, et trois fois il s'impatienta en se voyant sur le Pont-Neuf, cette limite qu'il s'était juré de ne jamais franchir, car il habite la rive droite de la Seine, la rive gauche ayant été généreusement abandonnée par lui aux migrations de Marcelle.

Revenu une quatrième fois sur le terre-plein du Pont-Neuf, il frappa du pied, mit la main sur son cœur, qui battait à se rompre, et se dit : « Je suis un lâche et un monstre ; j'ai peur de la femme, et je n'ai pas pitié de la malade ; pauvre Marcelle ! Elle se meurt peut-être en ce moment en m'adorant et en me maudissant ! »

Cela dit in petto, il s'élança, et arrive d'un trait à l'hôtel de Marcelle ; en passant devant la loge de la portière, on lui donne l'étage et le numéro, au 4^e, n° 37.

Il n'était encore qu'un confus écho, que de l'étage supérieur partait un bruit confus de voix, mêlé de cris de joie, de cliquetis de verres et de fourchettes. « Pauvre Marcelle ! » se disait Edouard, comme elle doit souffrir d'un tel voisinage ! la joie bruyante près de la douleur muette, voilà la vie !

Après cette pensée philosophique, il arrive au quatrième étage, cherche, et trouve la chambre n° 37. Il n'était pas nécessaire de coller son oreille à la porte pour comprendre que le bruit d'un joyeux repas venait de cette chambre.

Vite, il se glisse chez la portière, lui reproche de s'être trompée sur le numéro de la chambre de Marcelle ; mais celle-ci lui réplique qu'elle ne s'est pas trompée, qu'elle répond sur sa tête que le n° 37 est bien celui de la petite brune. « Alors, réplique Edouard, c'est qu'elle aura prêté sa chambre, car on y fait un tapage infernal. — Je crois bien ! répond la portière, quand on traite la moitié de la musique d'un régiment ! — Qui ? Marcelle ? mais elle n'est donc pas malade ? — Pas connaissance de la maladie, dit la portière, nous avons bu ce soir l'absinthe ensemble. »

A ce dernier renseignement sans réplique, Edouard remonte les quatre étages comme un ballon gonflé par le gaz de la vengeance, et frappe à la porte. — Qui vive ? lui crie un musicien. — Ouvrez, répond Edouard. — Le mot d'ordre ? demande un second musicien. — Ouvrez, ou j'enfonce la porte.

Cette fois, Marcelle a reconnu la voix : « Au large ! messieurs, au large, mes dames, dit-elle aux musiciens et musiciennes, c'est le maître de la maison. » Et aussitôt elle ouvre la porte et tombe dans le bras d'Edouard, en s'écriant : « C'est toi, mon adoré ! mon sauveur ! mon cœur me le disait ! » Et se tournant avec majesté vers ses convives : Mesdames et messieurs, leur disait-elle, vous m'excuserez, j'ai à causer avec monsieur. Musiciens et musiciennes ne se le faisaient pas dire deux fois, et décampaient lestement sans tambour ni trompette.

Pendant que s'exécutait ce mouvement de retraite, le grand Edouard ressemblait à la statue de la Stupeur ; de sa voix étranglée ne pouvaient sortir que de courtes exclamations : « C'est donc vrai, bien vrai ! mensonge ! astuce ! hypocrisie ! horreur ! abomination ! » Ce à quoi Marcelle répondait : « Mon ange ! mon chéri ! mon trésor ! écoute-moi, ne me condamne pas sans m'entendre, ou je meurs ! — Meurs si tu veux, je m'en vais. Voilà donc la tisane que tu a prise avec mes 50 fr. ! » Et de rage il renversait une bouteille de champagne vide et s'élançait vers la porte.

Mais, aussi lesté que lui, Marcelle s'élançait à son tour, et passant prestement son index dans une boutonnière de son paletot, lui déclarait qu'il ne sortirait pas.

Les hommes adorés ne devraient jamais se permettre les boutonnières : rien de plus dangereux dans les moments d'orage ; un homme qui se respecte veut qu'on respecte sa boutonnière. Que ne fait on pas pour l'honneur ? que ne ferait-on pas pour empêcher son déshonneur ? Il n'est que trop vrai, de par la boutonnière, l'honneur d'un galant homme peut se trouver à la merci du plus petit index couronné. Edouard le savait bien ; aussi, pour dégrader sa boutonnière, il était résolu à tout faire, excepté à se constituer prisonnier. « Lâchez-moi, infâme ! — Jamais ! — Je ne resterai pas ! — Tu resteras, tu m'écouteras ; je ne suis pas si coupable que je le parais ! — Ça m'est égal, lâchez-moi. — Jamais ! — Tout de suite, ou je t'écrase ! »

Edouard était furieux. Il ne l'écrasa pas ; mais, tordant le poignet de Marcelle, il dégageait sa boutonnière, et en même temps, pour se ménager la retraite, il la repoussait violemment, et elle allait tomber sur la table, au milieu des verres et des bouteilles.

Un moment après l'escalier retentissait de bruits étranges ; Edouard en descendant les marches quatre à quatre, et Marcelle, le poursuivant, criait : Au meurtre ! à l'assassin ! La portière, éponuvantée, envoie son mari chercher la garde, et ferme la porte. Au moment où la garde arrivait, Edouard tenait la portière par les bras, la menaçant de les lui briser si elle ne le laissait pas sortir, tandis que Marcelle, les cheveux épars, le visage ruisselant du sang d'une égratignure à l'oreille, cherchait à délivrer les bras de la portière de l'étai qui les treignait.

Pauvre Edouard ! tout se réunissait pour le condamner. Que vouliez vous qu'il fit contre trois, deux hommes et un caporal, qui le saisissaient à la gorge, par les bras, par les jambes, qui l'enlaçaient comme on ferait d'une bête fauve ? Il s'irrita, il s'emporta, il se remua, il refusa de suivre la garde, qui dut employer la force pour le conduire au poste.

Il faut rendre justice à Marcelle, et même à sa portière, toutes deux sont allées le réclamer au poste et ont obtenu son élargissement après sa comparution devant le commissaire de police ; mais il est resté un petit délit de rébellion contre lui, et il lui a fallu venir devant le Tribunal correctionnel. C'est là que, triste, humilié, il est venu raconter l'histoire de ses 50 francs et le danger des faiblesses de cœur, des musiciens et des boutonnières.

Le Tribunal a tenu compte au grand Edouard de ses tribulations en ne le condamnant qu'à 25 francs d'amende.

ENQUÊTE

SUR LES PROJETS DE CHEMINS DE FER PROPOSÉS PAR LA COMPAGNIE DE LA MÉDITERRANÉE ET PAR LA COMPAGNIE DU MIDI. CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE

Extrait du registre des délibérations

Séance tenue le 16 septembre 1862, à laquelle ont assisté MM. J.-B. Pastré, président ; Amédée Armand, vice-président ; Ch. Roux, Touache, Félix Roux, Hilarion Roulet, secrétaire, Féraud, Courtois, Bernard et Albert Pascal. Le procès-verbal de la dernière séance étant lu et adopté, M. le président fait connaître que le but de la réunion est de formuler un avis à présenter dans l'enquête ouverte sur les propositions de la Compagnie du Midi et de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

M. Amédée Armand, rapporteur de cette commission, s'exprime en ces termes : Messieurs, Par sa dépêche, en date du 18 août dernier, M. le Sénateur administrateur du département des Bouches-du-Rhône a invité la Chambre à donner son avis dans l'enquête ouverte par le gouvernement sur les propositions de la Compagnie du Chemin de fer du Midi et celle de la Compagnie de la Méditerranée.

Vous connaissez l'importance de ces propositions diverses, qui préoccupent à si juste titre le commerce et l'industrie du pays, tant par la gravité des intérêts engagés que par les questions de principe qu'elles soulèvent.

Vous n'ignorez pas non plus avec quelle ardeur la lutte s'est établie entre les deux Compagnies, et combien on a cherché à passionner l'opinion publique pour ou contre leurs projets.

Dans l'examen des questions qui vous sont soumises, le devoir de notre commission était de se tenir en dehors de cette excitation des esprits, de demeurer libre de toutes préoccupations étrangères à l'intérêt que la Chambre représente, et de se borner à constater les véritables besoins du commerce, en indiquant le mode plus convenable de leur donner satisfaction.

Pour préparer votre détermination, vous avez fait une étude approfondie de tous les arguments qui ont été présentés. Vous avez appelé dans votre sein les directeurs des deux Compagnies, et vous avez reçu d'eux-mêmes les renseignements susceptibles d'éclairer vos résolutions.

Aussi, quelle que soit la mesure d'influence qui pourra être réservée à votre avis, vous aurez, dans tous les cas, le droit de vous rendre le témoignage que vous n'avez rien négligé pour le donner en complète connaissance de cause.

Il ressort clairement de l'étude que chacun de nous a faite des deux projets que nous avons à examiner, la conviction qu'il faut considérer dans leur ensemble les propositions présentées d'un côté par la Compagnie du Midi, et de l'autre par la Compagnie de la Méditerranée.

La Compagnie du Midi expose que la ligne actuelle de l'Orléans à Paris est un trop long parcours pour aboutir à Marseille. Elle se plaint de ne pouvoir communiquer avec Marseille qu'en rompant charge et avec transbordement.

Elle ajoute que le service se trouve ainsi divisé et qu'il manque de l'unité nécessaire pour une bonne administration. Elle fait observer qu'une seule gare et une seule sortie aux insuffisantes pour le mouvement du trafic à Marseille.

Enfin, d'après cette Compagnie, la concurrence est toujours utile et l'intérêt général ne peut que gagner à avoir sur cette deux chemins de fer au lieu d'un.

Elle propose, en conséquence, de relier directement Cette à Marseille par un nouveau chemin le long du littoral passant par Aigues-Mortes, Bouc et les Martigues.

Ce nouveau chemin n'aurait que 160 kilomètres de longueur, et présenterait une diminution de parcours de 45 kilomètres sur le tracé actuel par Tarascon.

Il supprimerait les ruptures de charge et les transbordements qui existent actuellement entre Marseille et le réseau du Midi ; par ce moyen, la Compagnie du Midi donnerait une seconde sortie et une nouvelle gare à Marseille.

En outre, la Compagnie du Midi a demandé la concession d'un chemin de fer de Montpellier à Rodez par Saint-Affrique et Milhau, afin de faire profiter ces comarçonnés d'une communication avec la Méditerranée, et d'amener, par un parcours réduit, les houilles de Graissessac dans les Bouches-du-Rhône.

La Compagnie de la Méditerranée présente, de son côté, des propositions pour satisfaire à l'intérêt public sur les divers points que nous venons de signaler.

Elle abrége la distance de Cette à Marseille par une ligne entre Arles et Lunel ; la différence de 45 kilomètres entre la ligne projetée par le littoral et le chemin actuel de Cette se trouve ainsi réduite à 20 kilomètres, et dès à présent, comme pour l'avenir, cette Compagnie s'oblige à réduire à 100 kilomètres, qui est la longueur du tracé par le littoral, la distance qui sera tarifée pour les marchandises et les voyageurs entre Marseille et Cette.

Elle laisse, dès à présent, la Compagnie du Midi mistress de fixer, pour le trafic, entre le réseau du Midi et Marseille (voyageurs et marchandises), les tarifs communs, ainsi que les délais et conditions que la Compagnie du Midi aura fixés pour elle-même.

De plus, pour le moment où la Compagnie du Midi aura posé sa seconde voie, elle s'oblige à établir des trains de voyageurs à la vitesse qui sera réglée par la Compagnie du Midi, sur sa propre ligne, sans transbordement ni interruption d'aucune sorte, et à admettre le parcours réciproque des wagons d'une extrémité à l'autre des deux lignes sans rupture de charge à Cette ni ailleurs.

La Compagnie de la Méditerranée propose aussi de relier Bouc et Martigues à Marseille, par un embranchement se détachant de la ligne principale à la station du Pas-des-Lanciers.

Pour remédier aux inconvénients d'une seule sortie d'une seule gare à Marseille, elle s'oblige encore à établir :

- 1° Une nouvelle gare au sud de la ville avec embranchement servant de tête de ligne sur Toulon et sur Nice ;
- 2° Une ligne de Marseille à Aix donnant une seconde sortie, soit par le Col du Pin, soit par Aubagne et Fuveau, et se soudant à la ligne principale au-dessus d'Aix ;
- 3° Une gare de marchandises à l'Estaque, avec raccordement sur les ports de Marseille ;
- 4° Enfin, en ce qui concerne la communication à établir entre Rodez et le département des Bouches-du-Rhône, la Compagnie de la Méditerranée offre d'exécuter la ligne de Lunel au Vigan et celle du Vigan à Milhau, où elle relierait le réseau de la Compagnie d'Orléans prolongé de Rodez à Milhau.

Et dans le cas où la Compagnie du Midi refuse de se charger de la ligne de Montpellier à Milhau par Saint-Affrique, la Compagnie de la Méditerranée offre d'exécuter elle-même cette ligne.

Tel est l'ensemble des deux groupes de propositions soumises à notre examen.

Quels sont les besoins auxquels ces propositions diverses doivent satisfaire dans l'intérêt général ? Quelles sont les propositions qui y satisfont le mieux ? C'est ce que nous avons à examiner.

Il est incontestable que notre gare actuelle est insuffisante malgré les agrandissements récents qu'elle a reçus. Il est également démontré qu'une seule sortie de Marseille ne peut suffire à son trafic actuel, et encore moins au progrès de l'avenir.

Il faut donc à Marseille une nouvelle gare et une nouvelle sortie indépendante de celle qui est établie par le souterrain

de tarifs très bas, falors même qu'ils la constitueraient en perte sur cette partie de son parcours.

Certes, si l'intérêt général devait en profiter, nous serions les premiers à accepter cette nouvelle situation. Malheureusement, il n'en est rien, et l'intérêt général aurait, au contraire, beaucoup à souffrir de l'élévation définitive des prix qui succéderaient inévitablement à cet abaissement temporaire.

La certitude de ce qui nous est réservé à cet égard résulte pour nous de la manière dont la Compagnie du Midi a usé de ses tarifs à l'égard du canal du Languedoc, parallèle à sa ligne ferrée.

En effet, cette Compagnie, déjà maîtresse du canal latéral à la Garonne, s'est trouvée en concurrence, dès le début de son exploitation, avec le canal du Languedoc.

La première conséquence de cette rivalité a été un abaissement de tarif sur toute la voie ferrée.

Jusqu'à là, tout paraissait établi dans l'intérêt du commerce, qui semblait n'avoir qu'à se féliciter d'une réduction de 40 pour 100 dans ses frais de transport de Cette à Toulouse, réduction que lui procurait, en effet, l'abaissement anormal des tarifs entre ces deux points. Mais les choses n'ont pas tardé à changer de face: la Compagnie du Midi est devenue fermière du canal du Languedoc, qui a dû se rendre à merci plutôt que de périr tout à fait dans une pareille lutte.

Dès le moment de la concentration des deux voies dans les mains de la Compagnie du Midi, ces tarifs ont été surélevés de plus de 140 pour 100, et le commerce, qui avait pu se flatter un instant que le primitif abaissement de tarif sur la voie ferrée lui serait profitable, n'a pas tardé à reconnaître son erreur et à voir clairement alors qu'il était appelé à supporter seul les lourdes conséquences de ces ingénieuses combinaisons.

Qu'on nous permette d'entrer dans quelques détails à cet égard.

Un tarif, régulièrement approuvé le 20 mars 1857, avait fixé les droits de péage sur le canal du Languedoc à 0 fr. 03 c. par tonne et par kilomètre pour un grand nombre de marchandises; la plupart d'entre elles étaient tarifées à 0 fr. 02 1/2 pour un parcours de 100 à 200 kilomètres.

Lorsque les parcours excédaient 200 kilomètres, elles ne payaient que 0 fr. 02 c. Enfin, ces mêmes marchandises, venant de Marseille avec lettre de voiture directe, parcourant plus de 200 kilomètres, ne payaient que 0 fr. 01 c. par kilomètre.

Immédiatement après la prise de possession du canal du Languedoc par la Compagnie du chemin de fer du Midi, la taxe générale et uniforme a été fixée à 0 fr. 05 c. par tonne et par kilomètre. Comme on le voit, cette nouvelle taxe a été portée, pour certains cas, au quintuple du tarif préexistant.

Il est résulté de là que les frais de transport (traction comprise), qui, pendant la concurrence entre le canal du Languedoc et le chemin de fer, étaient tombés, de Cette à Toulouse, à 7 fr. 40 c., ont été élevés à 17 fr. 40 c.

Sans doute, le prix de transport de 7 fr. 40 c. entre Cette et Toulouse n'était que l'effet d'une lutte à outrance qui ne pouvait se prolonger indéfiniment, et, sous ce rapport, le rétablissement normal des tarifs était à prévoir dans un avenir plus ou moins prochain.

Le Commerce avait toutefois le droit d'espérer que l'augmentation n'atteindrait pas, ou tout au moins ne dépasserait pas les tarifs antérieurs à la lutte. Malheureusement, les faits sont encore venus détruire cette illusion, et le commerce a dû se résigner à supporter le prix de 17 fr. par tonne entre Cette et Toulouse, au lieu du prix de 11 fr. qu'il payait avant l'établissement du chemin de fer.

Lorsque dans une nos dernières séances nous avons demandé compte, comme c'était notre devoir, au directeur de la Compagnie du chemin de fer du Midi, d'un aussi déplorable résultat, il s'est borné à nous répondre qu'il n'y avait pas d'aliment entre Cette et Bordeaux pour la ligne ferrée et les canaux, et selon sa propre expression, qu'il n'y avait pas à vivre pour les deux voies.

Cet arrêt de mort qui a frappé les canaux atteindrait fatalement le cabotage entre Cette et Marseille, si la Compagnie du Midi restait libre d'appliquer les tarifs différentiels sur ce parcours.

Là aussi on déclarerait qu'il n'y a pas à vivre pour deux; le cabotage succomberait dans une lutte inégale, et le commerce aurait à subir les exigences de la voie ferrée désormais affranchie de toute concurrence.

Une faculté qui pourrait conduire à une situation aussi fâcheuse ne pourrait être admise. Le gouvernement ne saurait voir d'un oeil indifférent la ruine complète du cabotage, qui rend tous les jours de nombreux services au commerce, qui contribue à former des marins, et qui figure dans le mouvement des marchandises de notre port pour un chiffre très considérable, dans lequel le cabotage à vapeur, seul, est représenté par 80,000 tonnes.

Nous devons donc appuyer l'établissement des tarifs communs à l'orient, qui préviendront les regrettables abus que nous venons de signaler.

En résumé, pour tout ce qui tient au service du réseau du Midi entre Cette et Marseille, nous estimons que les engagements pris par la Compagnie de la Méditerranée satisfaisent complètement à ce que la Compagnie du Midi peut légitimement désirer.

Ce qu'elle peut légitimement désirer, elle l'obtient sans avoir dépensé 50 ou 60 millions, sans aucune dépense et avec la faculté de régler elle-même les tarifs, les délais et les conditions de parcours sur la ligne de la Méditerranée entre Cette et Marseille.

Le chemin projeté par le littoral est donc inutile, même au point de vue des communications entre Marseille et les régions du sud-ouest.

S'il est inutile, son exécution ne ferait qu'enlever au fonds commun des capitaux dans lequel puisent toutes les entreprises, une somme importante dont se trouveraient privés des travaux véritablement nécessaires, et, sous ce rapport, son établissement serait nuisible non seulement comme devant infailliblement amener, ainsi que nous venons de le voir, la destruction du cabotage entre Marseille et Cette, mais encore comme faisant obstacle à l'exécution d'autres lignes véritablement utiles que l'intérêt général réclame impérieusement.

La Compagnie du chemin de fer du Midi ne devrait avoir aucune peine à reconnaître qu'en l'état du mouvement commercial actuel, un nouveau chemin entre Marseille et Cette n'est pas indispensable; mais elle déclare qu'il lui sera impossible d'obtenir pour ce mouvement l'accroissement qu'elle espère lui donner, tant qu'elle n'aura pas son terminus à Marseille, terminus qui seul peut lui permettre de détourner sur son réseau l'immense transit international qui passe par le détroit de Gibraltar.

C'est ainsi qu'elle cherche à justifier son désir d'opérer une pénétration dans le réseau de la Compagnie de la Méditerranée, à laquelle elle annonce devoir faire une concurrence d'autant plus redoutable qu'elle sera obligée d'attirer à elle des marchandises de tous les points de la Méditerranée et de l'Océan par un grand abaissement de tarifs.

Nous croyons qu'il appartient surtout à la chambre de commerce de Marseille d'apporter à l'enquête quelque lumière sur cette grande question de transit international.

Mais avant tout, nous devons faire remarquer que la Compagnie du Midi, par suite des engagements que la Compagnie de la Méditerranée prend à son égard de lui laisser régler comme elle le voudra les tarifs entre Cette et Marseille, a, dès à présent, entre les mains et tout-à-fait à sa disposition le moyen d'abaisser les tarifs à son gré, et d'attirer ainsi le trafic sur son réseau de la même manière et dans les mêmes conditions qu'elle le ferait si elle avait sa ligne par le littoral.

Quant au transit international de la Méditerranée dans l'Océan, il s'opère dans des conditions telles qu'il n'est pas permis de croire qu'il puisse être détourné sur le chemin de fer de la Compagnie du Midi.

Il faudrait d'abord exclure de ce transit toutes les marchandises qui vont dans un port d'Angleterre, à Cork ou Falmouth, pour être vendues à Londres sur connaissance, et être dirigées sur un point quelconque du Royaume Uni ou un port du continent compris entre Hambourg et le Havre, où les prix sont les plus favorables.

Telles sont les céréales de toute espèce, les graines oléagineuses, les chargements complets d'huiles, laimes, etc.

Ca mode de procéder est très avantageux au commerce, et rien ne saurait le remplacer.

Quant aux autres marchandises qui vont de l'Orient sur les

marchés anglais, il existe des lignes de bateaux à vapeur entre l'Angleterre et l'Egypte, la Syrie, Smyrne, Constantinople et même Trieste; ces bateaux portent les produits des manufactures anglaises et retournent avec des frets qui varient de 25 à 35 shl. suivant la nature de la marchandise; ils prennent d'abord toutes les marchandises qui peuvent supporter le prix de 30 à 35 shl. et se complètent ensuite avec des céréales, avec d'autres marchandises qu'ils prennent en outre au dessous du prix de la navigation à voile; ces bateaux à vapeur sont obligés d'accepter ces bas prix afin de pouvoir lutter avec la navigation à voile qui a l'avantage de couvrir d'abord ces marchandises aux ports de relâche pour ordi, comme nous l'avons dit plus haut, rien ne pouvant remplacer pour la bonne vente des blés et des graines oléagineuses l'expédition à Cork et Falmouth pour ordre.

Tel est le mécanisme actuel du transit, et le passage de la marchandise par Marseille et Bordeaux ne pourra jamais offrir les mêmes avantages.

Il faudrait d'abord faire venir la marchandise à Marseille par navires à voiles aux prix de 25 à 30 fr. par tonneau, et, si on y ajoute les frais de débarquement à Marseille, le transport de Marseille à Bordeaux par chemin de fer, quelque faible que soit le tarif, et enfin le transport de Bordeaux sur un point quelconque de l'Angleterre, il est bien évident que la somme de tous ces frais sera plus élevée que le prix du transport par la navigation directe, par navires à voiles et même par bateaux à vapeur.

Ajoutons que si transit à travers la France rendrait l'opération d'une plus longue durée, les vapeurs anglais faisant leur traversée en 15 et 20 jours.

Que si l'on faisait venir la marchandise à Marseille par navires à vapeur, l'en coûtait aujourd'hui, avec les ressources actuelles, un prix plus élevé que pour aller directement par vapeurs des lieux de production en Angleterre, et, dans le cas où on établirait des bateaux à vapeur spéciaux dans le but d'amener la marchandise à Marseille, les frets ne pourraient jamais descendre au-dessous des prix actuels de la voile.

Ainsi, il est impossible, à notre avis, de supprimer le détroit de Gibraltar; le transit se bornera toujours à des exceptions, pour quelques parties de marchandises peu importantes, d'ailleurs, provenant de quelques pays voisins qui n'ont pas à exporter en Angleterre des quantités suffisantes pour faire un chargement.

Traduisant ce qui précède par des chiffres, d'après le prix-courant des frets en Egypte du 27 août, apporté par le dernier courrier, nous voyons les prix de transport suivants:

Navires à voiles pour Marseille.

Cotons,	fr. 6 85 0/0 k.
Graines, chargement plein,	2 50 —
Marchandises lourdes,	2 50 —
Bûes ou lèves,	2 50 les 160 lit.

Bateaux à vapeur pour Liverpool.

(comme 30 sh. le ton.,	fr. 37 50 les 1,015 k.
oton 3/0 la balle,	soit 3 75 les 0/0 k.
lest 6/8 le quarter,	—

le quarter mesurant 238 kil., ce prix donne 4 fr. 50 pour les 160 litres.

En comparant ces prix, il resterait donc pour le transit entre Marseille et l'Angleterre ou un port de destination sur l'Océan,

Pour le coton	fr. 1 40 0/0 k.
Pour le blé	1 60 —
Pour les gommes	1 20 —

les prix sont complètement insuffisants et on peut dire impossibles pour faire face à des frais de débarquement à Marseille, de transport par chemin de fer jusqu'à Bordeaux, d'un débarquement et d'embarquement à Bordeaux, et enfin de fret de Bordeaux en Angleterre, quelque minimes que soient ces frais ou qu'on puisse même les supprimer.

Enfin, il faudrait encore tenir compte des déchets résultant de ces transbordements et des manutentions de la marchandise que le commerce cherche toujours à éviter.

Dans ses calculs sur le transit international, la Compagnie du Midi fixe à 40 francs la tonne les frais de transport entre Marseille et Liverpool ou Londres.

Or, nous venons de voir qu'il ne reste, pour représenter cette partie de parcours, que 12 à 16 fr. par tonne. Il est vrai que la Compagnie du Midi espère pouvoir, si elle y était forcée, réduire ce transport à 32 fr. la tonne, mais le prix de 32 fr. est juste le double de 16 fr.

En présence de chiffres semblables, il n'y a plus à discuter, et l'on est forcé de reconnaître que le transit international est impossible par le chemin de fer de la Compagnie du Midi, et qu'il ne pourra se réaliser que pour une quantité relativement minime de marchandises déclassées.

Quant au commerce spécial entre Marseille et l'Angleterre, il est très restreint; et nous savons tous qu'un service de bateaux à vapeur a été organisé, il y a quelques années, entre notre port et le Royaume-Uni, et qu'il n'a pas pu se soutenir.

Les espérances mises en avant au sujet du détournement possible sur le réseau du Midi du transit international, nous paraissent avoir été fondées sur des appréciations faites de trop haut ou de trop loin; elles peuvent bien se produire dans le domaine des théories, mais à la condition de n'en jamais sortir; elles ne résisteraient pas, en effet, à l'épreuve de l'application pratique.

Mais, si le transit international ne vient pas augmenter, dans une proportion considérable, le courant commercial, que deviendra la concurrence annoncée? où et sur quoi s'exercera-t-elle?

Certes, le gouvernement est bien fixé sur les principes invariables de la chambre de Marseille, à l'égard de la concurrence et de la liberté commerciale, et nous n'avons pas à faire ici une profession de foi nouvelle en pareille matière.

Mais, en vérité, pour la ligne du littoral demandée par la Compagnie du Midi, c'est sans doute faute d'y avoir réfléchi que l'on parle de concurrence. On paraît raisonner, même dans divers documents officiels, comme si la ligne projetée devait se trouver en communication avec la ligne de la Compagnie de la Méditerranée sur Lyon et le Nord.

Et cependant il n'en est rien. La ligne projetée se borne à relier, par une nouvelle voie, Marseille et Cette, et ne peut servir uniquement et exclusivement qu'à des communications entre ces deux villes.

La concurrence n'existerait donc que sur le parcours entre Cette et Marseille, c'est-à-dire sur une ligne qui ne prend que trois et demi pour cent de notre mouvement général par chemin de fer, et qui a une concurrence efficace dans la navigation maritime. Cette concurrence a même forcé la Compagnie de la Méditerranée à réduire son tarif à 0 fr. 04 c. 2/10. Cependant, cette réduction n'a pu lui procurer que le tiers du transport entre Marseille et Cette. Dans de si étroites limites, la concurrence ne pourrait produire aucun effet sensible, car, dans tous les cas, les 96 1/2 0/0 de marchandises qui passent sur la ligne principale de la Compagnie de la Méditerranée en seraient complètement affranchies.

Mais si la concurrence n'existe pas, si ce n'est qu'une apparence, qu'un prétexte, où sont donc les motifs réels qui ont amené cette lutte ardente entre les deux Compagnies et qui ont produit cette excitation dans les esprits depuis l'embouchure de la Garonne jusqu'à Marseille?

Nous les chercherions vainement ailleurs qu'à la violation de l'intégrité des réseaux. La Compagnie du Midi sera-t-elle ou non autorisée à pénétrer dans le réseau de la Compagnie de la Méditerranée? Tel est le grand, le seul intérêt qui se trouve au fond du débat.

De la solution que le Gouvernement donnera à cette question, pourront naître des conséquences que nous devons apprécier dans l'intérêt général.

Mais il s'agit ici de bien s'entendre.

Est-ce dans un intérêt général applicable à toute autre chose qu'un besoin que nous avons de développer nos lignes et nos lignes ferrées?

Quelle respectable que puisse être cette sorte d'intérêt général, nous n'avons pas à le comprendre dans l'examen qui nous est demandé.

Encore moins aurons-nous à tenir compte de ces intérêts divers et spéciaux qui se groupent et s'agitent autour de la discussion, dans un but auquel la spéculation n'est peut-être pas étrangère.

Le point sur lequel le gouvernement a voulu s'éclairer, en

ordonnant l'enquête, et dont nous ne saurions nous écarter, n'est autre que le développement le plus avantageux et le meilleur à donner à nos communications par chemin de fer.

Que faut-il à Marseille sous ce rapport? Nous l'avons déjà dit. Il lui faut une seconde voie vers le Nord, une seconde voie dans cette direction, une nouvelle gare située le mieux possible.

Or, par qui obtiendrions-nous tout cela? Sera-ce par la Compagnie du chemin de fer du Midi? — Mais elle ne nous offre qu'une seconde voie sur Cette qui n'a rien de commun avec nos besoins réels, et une seconde gare placée dans des conditions peu favorables. En arrivant sur ses propres rails à Marseille, cette Compagnie ne peut desservir cet immense intérêt que nous avons à nous développer vers le Nord; elle n'en a pas même la pensée; en tout cas, elle ne fait à cet égard aucune offre.

Sera-ce par l'adjudication que nous pourrions obtenir l'exécution des travaux qui nous sont indispensables? — Une pareille idée n'a pu être sérieusement mise en avant.

Quelle est la Compagnie, en effet, qui voudrait se rendre adjudicataire d'une gare ou de tronçons de ligne enserlés dans un réseau qui lui serait étranger?

Ce n'est donc que par la Compagnie de la Méditerranée que nous pouvons obtenir les améliorations désirées. Il n'y a pas d'autre solution possible.

Or, la Compagnie de la Méditerranée déclare qu'elle ne prend pas d'engagements que vous connaissez qu'à la condition que la Compagnie du Midi ne sera pas autorisée à pénétrer dans son réseau.

Si cette pénétration était autorisée, la Compagnie de la Méditerranée retirerait ses propositions.

Nous serions peu touchés de cette déclaration de la Méditerranée si elle n'était que l'expression d'un défaut de bonne volonté; il ne s'agit pas de savoir si elle voudra, mais bien si elle pourra, et surtout quand et comment elle pourra. Or, nous sommes pleinement convaincus qu'une pénétration de la Compagnie du Midi dans le réseau de la Méditerranée, si elle n'avait pas pour effet d'ébranler le crédit de celle-ci, amènerait tout au moins une diminution notable dans l'empressement des capitaux à se porter vers ses entreprises.

Il en résulterait que la Compagnie de la Méditerranée deviendrait moins forte pour exécuter, d'une part, les travaux auxquels elle est déjà obligée, qui s'élèvent à environ un milliard, et d'autre part, ceux des lignes qu'elle propose aujourd'hui, dont l'importance dépasse 180 millions.

Jusqu'à ce jour, le gouvernement, sans aliéner aucun de ses droits, a cependant assigné à cette Compagnie des portions distinctes de territoire afin d'éviter la concurrence directe entre elles.

Ce système a-t-il été bon ou a-t-il été nuisible?

Le système de l'Angleterre nous fournit une réponse péremptoire.

La liberté la plus illimitée a été laissée en Angleterre à qui-conque a voulu établir un chemin de fer. Plusieurs lignes parallèles ont été établies entre les villes les plus importantes. Il en est résulté d'abord une lutte, et par conséquent des tarifs excessivement réduits, puis l'absorption des chemins rivaux par le plus puissant, la surélévation des tarifs à un taux bien supérieur à celui des tarifs français, et enfin un rendement très minime, malgré ces tarifs élevés, à cause du capital énorme représenté par les prix cumulés de tous les chemins en concurrence.

Nous ne citerons, à cet égard, qu'un seul fait:

Dans la dernière assemblée générale des actionnaires de l'un des chemins de fer les plus importants de l'Angleterre, le *Great Western*, les directeurs ont annoncé au nom du conseil qu'il serait distribué, pour le dernier semestre écoulé, un quart pour cent tenant lieu tout à la fois d'intérêt et dividende. Cette annonce a produit une très vive impression sur l'assemblée, qui a protesté contre le conseil et les directeurs, qui ont été accusés de vouloir distribuer un dividende fictif et non réellement acquis...

Les choses en sont venues au point, en Angleterre, que les capitaux, découragés, ont complètement déserté les entreprises de lignes complémentaires des réseaux.

Le système français a laissé, au contraire, aux Compagnies des bénéfices suffisants pour leur donner le moyen d'exécuter des lignes importantes, et surtout pour leur permettre d'abaisser leurs tarifs. La Compagnie de la Méditerranée est une des plus prospères en France, et c'est aussi celle qui a les tarifs les moins élevés.

Nous pouvons citer pour exemple les prix comparatifs de la Compagnie de la Méditerranée et de la Compagnie du chemin de fer du Midi pour le trafic du Languedoc.

Les marchandises de Marseille pour le Languedoc jusqu'à Bordeaux prennent forcément le chemin de la Méditerranée et celui du Midi; elles sont, par conséquent, tarifées par les deux Compagnies. Or, la Compagnie de la Méditerranée a établi, sur la ligne de Marseille à Cette, un tarif spécial pour les blés, le chanvre, le chlorure et les produits chimiques, le soufre, les grenailles, les huiles, le plomb, le saintoin, le salpêtre, les savons, le sel, la soude, etc., à raison de 0 fr. 04 c. 2/10 par tonne et par kilomètre de Marseille à Cette.

Ces mêmes marchandises arrivant de Marseille à Cette, sont taxées par la Compagnie du Midi à raison de:

0 fr. 08 c. 2/10 à 0 fr. 10 c. 2/10, pour Narbonne;
0 fr. 06 c. 8/10 à 0 fr. 09 c. 4/10, pour Toulouse;
0 fr. 05 c. 6/10 à 0 fr. 07 c. 1/10, pour Bordeaux.

De sorte que la Compagnie de la Méditerranée, sur le parcours lui afferrent pour les transports de Marseille à destination du Languedoc, traite, en définitive, à des conditions qui présentent, sur les tarifs du chemin de fer du Midi, pour le trajet équivalent, une différence en moins variant de 25 à 50 pour 100.

Voilà pour l'exportation de Marseille vers l'ouest.

La situation est la même pour le trafic vers le nord. Ainsi, les vins, ces grands produits du Languedoc, qui viennent prendre à Cette le réseau de la Méditerranée pour se diriger soit vers Marseille, Toulon, etc., soit vers le Nord, Paris et autres localités, sont taxés par la Méditerranée à 0 fr. 5 c. par tonne et par kilomètre, alors que le Midi les a transportés à Cette aux prix suivants:

0 fr. 06 c. 7/10 de la Nouvelle à Cette,
0 fr. 08 c. 1/10 de Salaz à Cette,
0 fr. 10 c. de Rivautes à Cette,
6 fr. 09 c. 7/8 de Narbonne à Cette,
0 fr. 11 c. de Beziers à Cette.

Nous reconnaitrez, messieurs, avec votre Commission, que ce résultat, qui s'applique non seulement au trafic du Languedoc, mais encore à celui de tout le réseau de la Compagnie de la Méditerranée, est dû principalement à la prospérité de cette Compagnie. Pourquoi n'ajoutierions nous pas que ce résultat est dû aux instances que notre Chambre, gardienne des intérêts qui lui sont confiés, n'a jamais cessé de faire en toute occasion, tant auprès de la Compagnie qu'auprès du gouvernement, sur l'importante question de l'abaissement des tarifs?

Si, maintenant, il fallait sortir de ce système, qui a servi de base à toutes les Compagnies de chemins de fer, on comprend qu'il en résulterait une atteinte à leur crédit, et notamment que celles qui, sur la foi de l'état des choses existant, ont pris à leur charge des lignes nouvelles, se trouveraient moins en mesure de les exécuter et qu'elles seraient par conséquent moins fondées dans leur refus d'accepter de nouveaux engagements.

Le gouvernement lui-même ne pourrait mettre en demeure la Compagnie de la Méditerranée d'exécuter de nouvelles lignes qu'après l'achèvement ou l'avancement à un certain degré de celles qui lui ont récemment imposées, et de cela seul il résulterait tout au moins un ajournement de plusieurs années dans l'exécution de travaux qui sont pour nous d'une si haute utilité.

Cet ajournement de six, huit, peut-être de dix ans, serait un très grave inconvénient pour les intérêts du commerce. Un retard de dix ans, par exemple, dans les améliorations aussi nécessaires et aussi urgentes, deviendrait véritablement fatal.

Dix ans sont pour Marseille ce qu'un siècle serait pour d'autres ports.

Il n'y a donc pas à hésiter; il faut obtenir l'exécution immédiate des propositions de la Compagnie de la Méditerranée, qui nous seront bien autrement profitables que la seconde voie sur Cette, offerte par la Compagnie du Midi.

Nous avons déjà dit que, par la division des réseaux, le

gouvernement n'a aliéné aucun de ses droits ; mais, pour faire brèche à ce système, il faut deux choses : la première, qu'il agisse d'une ligne rendue nécessaire pour l'intérêt général ; la seconde, que la Compagnie, dans le réseau de laquelle la ligne nouvelle doit être établie, se refuse à l'exécuter ou à donner satisfaction à cet intérêt par tout autre moyen équivalent.

Nous ne nous trouvons dans aucune de ces conditions. Nous avons indiqué ce qu'il y avait de légitime au point de vue de l'intérêt général dans les propositions de la Compagnie du Midi.

La Compagnie de la Méditerranée y donne satisfaction par les engagements qu'elle prend relativement au service de Marseille à Cette et au réseau du Midi.

Autoriser dans ces circonstances une ligne nouvelle de Marseille à Cette, qui impliquerait la pénétration de la Compagnie du Midi dans le réseau de la Méditerranée, serait donc une superfétation dangereuse.

Nous le répétons encore une fois : que la considération des réseaux disparaisse devant l'intérêt général, rien de plus juste ; mais, en dehors de cette condition, la division entre les Compagnies doit être respectée même dans l'intérêt général.

Si des raisons tirées de l'intérêt public nous font exclure la concurrence des chemins de fer entre eux, nous réclamons avec instances l'amélioration des concurrences naturelles par la navigation des fleuves et canaux.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte du Sud de la France pour voir, dans la direction de Bordeaux, cette magnifique ligne de canaux due à la sagesse des générations précédentes, qui relie la Méditerranée à l'Océan et que la spéculation a naguère frappés d'interdit. Du côté de Lyon, nous voyons un beau fleuve entièrement parallèle à la voie ferrée dont il est le concurrent naturel.

Nous ne saurions donc trop insister auprès du gouvernement pour que les tarifs des canaux du Midi, s'ils ne peuvent pas être entièrement supprimés, soient du moins ramenés à un taux qui constitue une concurrence réelle avec le chemin de fer qui leur est latéral.

Il est impossible de tolérer plus longtemps que la voie d'eau soit plus coûteuse que le chemin de fer lui-même. D'un autre côté, le Rhône est appelé à rendre de très grands services au commerce et à l'industrie, sans doute, la navigation sur ce fleuve a notablement diminué depuis l'établissement du chemin de fer de Marseille à Lyon, par suite des tarifs réduits de la voie ferrée. Il n'en a pas été ainsi comme pour les canaux du Midi, dont les tarifs sont devenus, au contraire, très supérieurs à ce qu'ils étaient avant la création du chemin de fer du Midi.

Le chemin de Lyon à la Méditerranée a dès l'origine et constamment fait jouir le commerce d'une diminution de 20 à 25 pour 100 sur les anciens prix de la navigation à vapeur du Rhône. Mais, malgré cette réduction, le fleuve lutte avec une remarquable énergie, il rend encore de grands services au commerce, et si ces services n'ont pas l'importance qu'ils pourraient avoir, il ne faut l'attribuer qu'à l'état de son parcours, qui manque presque toujours d'un tirant d'eau suffisant.

La Chambre n'ignore point que la sollicitude du gouvernement s'est déjà portée sur cette question, que les études sont si loin avancées, que les renseignements qui lui sont parvenus sont exacts, qu'on pourrait obtenir, avec une dépense relativement peu considérable, le tirant d'eau nécessaire à la navigation, non seulement dans tout le parcours du fleuve, mais encore sur la barre de son embouchure. La Chambre recommande vivement à toute la bienveillance du gouvernement l'exécution des ouvrages destinés à assurer une navigation libre et sûre sur le Rhône, de Lyon à la Méditerranée. Ce sera là, pour l'intérêt général, une concurrence bien autrement utile et bien autrement profitable que la concurrence illusoire proposée par la Compagnie du Midi contre la Compagnie de la Méditerranée.

Ces considérations nous paraissent suffisantes pour écarter les propositions de la Compagnie du Midi. Si nous entrons

dans le détail des conditions du tracé de la ligne projetée par le littoral, nous trouverions un grave motif de lui refuser notre adhésion.

Nous ne signalerons qu'en passant, que cette ligne s'établirait, pour la plus grande partie de son parcours, dans un pays inhabité, presque inhabité et dans lequel on ne peut pas espérer de pouvoir porter la vie du commerce et de l'industrie.

Il s'y trouve, il est vrai, quelques salines importantes, mais qui seront, à notre avis, aussi bien desservies par l'embranchement d'Arles à Lunel, qui traversera la partie supérieure de la Gamargue, et surtout par la parfaite navigabilité du Rhône.

En effet, les débouchés du sel ne peuvent trouver un développement que par l'exportation, la consommation locale restant forcément limitée, et il y aura toujours plus d'économie, pour une marchandise aussi pauvre, à user de la voie maritime qui conduit, sans aucun transbordement, le sel au navire même qui doit le recevoir pour l'exporter.

Aigues Mortes, Bouc et Martigues sont les seules localités qui pourraient profiter de la nouvelle ligne ; mais, par les propositions de la Méditerranée, Aigues Mortes se trouvera reliée à la ligne principale par un embranchement sur Lunel et la ville des Martigues, ainsi que le port de Bouc, nous paraissent devoir être desservis dans les meilleures conditions par l'embranchement partant du Pas-des-Lanciers.

Les autres questions soulevées par le tracé projeté n'entrent point dans notre compétence, mais il est une question qui intéresse au plus haut degré le commerce, et sur laquelle nous insistons de tous nos forces ; nous voulons parler du viaduc sur le Rhône, du chemin de fer projeté par le littoral, qui intercepterait presque complètement toute navigation maritime dans le bas du fleuve.

Vous avez interposé sur un point aussi grave M. le directeur de la Compagnie du Midi ; il y a répondu en vous citant de nombreux exemples de ponts tournants sur des canaux et sur des voies fluviales, et qui ne font point obstacle à la libre circulation du chemin de fer d'une part, et des bateaux de l'autre ; mais il n'a pu nous en apporter aucun dans lequel on voie des navires traversant sous voûte, et par tous les temps, une arche de viaduc ouverte ; c'est là une des impossibilités qu'il suffit d'énoncer et qui n'a pas besoin de démonstration.

Or, il est très important pour le commerce que la navigation maritime ne soit pas interceptée à la tour Saint-Louis. Le Rhône doit aboutir, sans embarras, sans obstacle d'aucune sorte, jusqu'à la mer. C'est là une des conditions nécessaires pour que ce fleuve rende les services que le commerce en attend.

Le gouvernement doit donc se garder, comme d'une chose essentiellement nuisible à l'intérêt public, d'autoriser la création d'un obstacle semblable sur la seule grande voie fluviale du Midi, qui forme la véritable, la seule concurrente de notre principal chemin de fer.

Sous ce rapport, nous devons repousser énergiquement le projet du chemin par le littoral de la Compagnie du Midi.

En ce qui concerne la ligne de Lunel à Milhau par le Vigan, votre Commission est d'avis qu'elle est d'utilité générale, et qu'il y a lieu, par conséquent, de les concéder, à la Compagnie de la Méditerranée ; la seconde, à la Compagnie du Midi, en autorisant la Compagnie d'Orléans à prolonger son réseau de Rhodéz à Milhau.

Dans ces deux lignes projetées, le commerce de Marseille trouvera des avantages divers.

Le plus considérable est celui qui lui procurera la ligne par le Vigan, qui deviendra pour lui une seconde voie sur Bordeaux.

La ligne de Montpellier à Milhau par Saint-Affrique, desservant aussi des centres de population très intéressants, devra de 30 à 32 kilomètres le parcours des houilles des mines de Graissessac à Mar-saille.

Nous sommes portés à croire qu'on a exagéré l'importance de ces mines, car elles sont reliées depuis plusieurs années à la ligne principale de la Compagnie du Midi, et à peu près di-

rectement sur Cette ; il semblerait donc que, profitant d'un débouché direct sur la Méditerranée, la houille de Graissessac aurait dû éloigner du marché de Cette, qui lui paraissait exclusivement réservé, toutes les autres houilles provenant de différents lieux de production.

Et cependant, d'après les relevés qui ont été faits, il n'est arrivé de Graissessac à Cette, dans le courant de l'année 1861, que la quantité de 5,000 tonnes, tandis que les Compagnies des mines du Gard y ont envoyé des quantités quatre ou cinq fois plus considérables.

Nous ne comprenons pas dans ce chiffre de 5,000 tonnes les charbons achetés sur les mines par l'Etat, qui se charge lui-même des transports des mines au lieu de destination.

Si donc les mines de Graissessac, pouvant depuis trois ans arriver par chemin de fer à Cette, n'ont fourni à la consommation de ce port qu'une quantité très réduite, on comprend facilement qu'elles ne puissent faire parvenir que très exceptionnellement leurs produits à Marseille et à Toulon.

À quoi cela tient-il ? Votre Commission n'est pas en mesure de le dire, mais vous partagerez son étonnement en apprenant que la Compagnie du Midi, qui paraît accorder aux mines de Graissessac une grande bienveillance, fait payer à ces houilles, sur son réseau, 0 fr. 07 c. par tonne et par kilomètre, tandis que la Compagnie de la Méditerranée les transporte de Cette à Marseille presque à moitié prix, c'est-à-dire à 4 centimes 1/10^e par tonne et par kilomètre.

Vous pensez, messieurs, avec votre Commission, que si la Compagnie du Midi exige un tarif aussi élevé sur un semblable produit, c'est qu'elle a à peu près la certitude qu'elle n'obtiendrait pas de ce côté une augmentation d'aliments par l'abaissement de son tarif.

Cette réflexion nous paraît une réponse suffisante à ce qui a été dit sur l'imminent développement prochain des mines de Graissessac, au moyen des abaissements de tarifs.

D'ailleurs, nous avons déjà vu que, par les engagements que prend la Compagnie de la Méditerranée, la Compagnie du Midi peut réaliser tous les abaissements de tarifs qu'elle voudra, que toutes les marchandises seraient appelées à en profiter, et que les houilles de Graissessac, par conséquent, ne payeraient pas un centime de plus de transport de Cette à Marseille que la ligne du littoral.

Quoi qu'il en soit, au moyen de la ligne de Montpellier à Milhau par Saint-Affrique, les houilles de Graissessac obtiendraient une réduction sur leur parcours jusqu'à Montpellier, de 30 à 32 kilomètres, qui sera toujours un résultat utile.

Le désir de donner un accroissement légitime aux mines de Graissessac n'a pas empêché votre Commission de voir ce qui se passe à nos portes. Il existe dans notre département des mines de charbon qui sont dignes aussi d'intérêt, et dont le développement est arrêté par des frais de transport qui s'élèvent au prix véritablement exorbitant de 25 centimes par tonne et par kilomètre.

Les mines de Lantès de Faveau fournissent, depuis très longtemps, 120,000 tonnes de charbon au commerce et à l'industrie (dont 40,000 trouvent leur emploi dans la navigation à vapeur).

La production annuelle de ces mines est le double de la production des mines de Graissessac, et elles n'attendent que d'être reliées au chemin de fer de Toulon pour augmenter considérablement leurs extractions.

Votre Commission a pensé, à cet égard, qu'il y a utilité générale à desservir ces mines par l'embranchement d'Aubagne à Valone, qui pourra plus tard mettre Marseille en communication avec le centre du département du Var.

Les considérations qui précèdent, et dans lesquelles nous avons examiné toutes les questions qui se rattachent aux propositions de la Compagnie du Midi et de la Compagnie de la Méditerranée ont produit, dans l'esprit de tous les membres de votre Commission, la conviction la plus entière en faveur des propositions de la Compagnie de la Méditerranée.

Cette conviction a été surtout déterminée par ce fait que l'on trouve dans les propositions de la Méditerranée non seulement la réalisation complète des avantages offerts par la Compagnie du Midi, mais encore ceux bien autrement consi-

tables qui résultent des gares et voies nouvelles que la Compagnie de la Méditerranée s'engage à établir.

En conséquence, votre Commission conclut à ce que le gouvernement de commerce de Marseille demande que le tarif de l'exécution de la Compagnie de la Méditerranée, qui n'est pas subventionné :

- 1^o Une ligne de Lunel à Arles ;
2^o Un embranchement du Pas-des-Lanciers sur Marseille et Bouc ;
3^o Une ligne se dirigeant le plus directement possible sur Marseille sur Avignon par Aix et les Milles ;
4^o Une gare de marchandises à l'Estaque avec une ligne raccourci sur les ports de Marseille ;
5^o Une gare au sud de Marseille servant de tête de ligne sur Toulon et sur Nice ;
6^o La ligne de Lunel au Vigan ;
Et avec subvention :

- 7^o La ligne du Vigan sur Milhau ;
Tous ces travaux devront être exécutés en trois années ;
Votre Commission demande de plus :

Que la Compagnie de la Méditerranée exécute dans le plus bref délai possible l'embranchement d'Aubagne à Valone ;

Enfin, votre Commission vous propose de demander une notable diminution sur les tarifs du canal du Midi et sur le canal latéral à la Garonne, et, de l'autre, qu'il soit pris des mesures immédiates et efficaces pour donner au Rhône, sur son parcours et même sur sa barre, au plus bas étage, un tirant d'eau suffisant pour la navigation.

Ce rapport entendu, la Chambre l'adopte à l'unanimité dans toute sa teneur, et le convertit en délibération.

Pour extrait certifié conforme :

Le président de la Chambre de commerce
Signé : J.-B. PASTIÉ.

Bourse de Paris du 20 Septembre 1862

- 50/0 Au comptant, D^{re} c. 69 15. — Hausse de 1/2
Fin courant, — 69 20. — Hausse de 1/2
4 1/2 Au comptant, D^{re} c. 96 25 — Sans change
Fin courant, — — — — Sans change

C'est aujourd'hui dimanche qu'aura lieu, au Concert des Champs Elysées, la première des Matinées musicales que M. 19 et 26 octobre. Les portes ouvriront à deux heures, le concert commencera à trois heures, toujours sous la direction d'Arban, professeur au Conservatoire impérial de Musique.

SPECTACLES DU 21 SEPTEMBRE.

- OPÉRA. — L'Honneur et l'Argent.
OPÉRA-COMIQUE. — Le Songe d'une nuit d'été.
ODÉON. — Le Marquis Harpignol, l'Intrigue.
ITALIENS. — Ouverture le 2 octobre.
VAUDEVILLE. — La Comtesse Mimi, Les Femmes terribles.
VARIÉTÉS. — Les Bachelors du Diable.
GYMNASE. — Les Fous.
PALAIS-ROYAL. — Ah ! que l'air est agréable !
PORTE-SAINT-MARTIN. — Le Bossu.
AMBIGU. — Les Mystères du Temple.
THÉÂTRE IMPÉRIAL DU COUVENT. — Rothomago.
GAITE. — Le Gâteau de Pontacq.
BOUFFES-PARISIENS. — Les Bachelors de la vallée de Galdan.
THÉÂTRE-DÉLAZET. — Les Étrangers de dindes, A Châlon.
BOUFFES-COMIQUES. — Incassablement la réouverture.
DELAZET. — Le Retour d'Ulysse, le Hussard.
LUXEMBOURG. — Sans dot, Une Chaine anglaise, Le Philite.

Les Annonces, Réclames Industrielles ou autres, sont reçues au bureau du Journal.

Ventes immobilières.

CHAMBRES ET ETUDES DE NOTAIRES

DOMAINE DE LA MOTTE

Etudes de M^{rs} CHAMPION, notaire à Couptrain, et de M^r CHEDEAU, avoué à Mayenne.
A vendre par adjudication volontaire, en l'étude et devant M^r Champion, notaire à Couptrain (Mayenne), le dimanche 28 septembre 1862, à midi.
Sur la mise à prix de : 80,000 fr.
Le beau DOMAINE de la Motte, situé au lieu de ce nom, communes de Madré et de Neuilly-le-veudin, composé :
Du château, de 33 m. de longueur, ses deux ailes

de chacune 25 m. de longueur, servant de communs, cour entre, avant-cour, jardin, bas jardin, réservoir. le tout d'une superficie de h. 73 a. 6 c.
Pavillon, terrasse, étang, moulin, verger entourant l'étang, taillis, le tout formant île entre la rivière et le bief du moulin, d'une superficie de
Bâtiments du fermier et du meunier, et cours, d'une superficie de " 40 80
Trois prairies contenant ensemble 17 hectares 49 ares 20 centiares, susceptibles d'une grande amélioration, et produisant actuellement environ 62,000 kilogrammes de foin.
Bois taillis, joignant la rivière, d'une contenance de 4 31 40
Et terre labourable en 15 pièces, d'une contenance de 29 6 71
Total de la contenance. 54h.87 a.70 c.

Le tout, dans un tenant, n'est coupé que par deux chemins vicinaux qui conduisent aux routes d'Alençon à Domfront et d'Alençon à Mayenne.
Cette propriété présente tous les agréments qu'offrent la pêche et la chasse.
Elle n'est distinte que de 2 kilomètres de la route d'Alençon à Domfront, et de 5 kilomètres de celle de Mayenne à Alençon.
Elle se trouve à trois heures de marche de la gare d'Alençon et des villes de Mayenne et de Domfront, et à deux heures de celle de la Ferté-Macé.
Son revenu, d'au moins 3,500 fr. aujourd'hui, est susceptible d'une grande augmentation.
De longs délaisseront donnés pour le paiement de la majeure partie du prix.
S'adresser : à M^r CHAMPION, notaire à Couptrain (Mayenne) ;
Ou à M^r CHEDEAU, avoué à Mayenne. (3885)*

Ventes mobilières.

FONDS DE MARCHAND DE VINS

Etude de M^r DEBLADIS, avoué à Paris, boulevard de Sebastopol, 17, rive gauche.
Vente, en l'étude de M^r BARON, notaire à Paris (Batignolles), rue d'Antip, 3, le 25 septembre, à une heure, en deux lots :
1^{er} lot. FONDS de commerce de M^r CHANDREAU, à Paris (Batignolles).
2^o lot. 1^o DROIT AU BAIL d'un magasin à Paris (Batignolles), Grande-Rue, 57 ; 2^o DROIT DE LICENCE d'entrepôt fictif.
Mise à prix :
Premier lot. 4,000 fr.
Deuxième lot. 100 fr.
S'adresser à M^{rs} DEBLADIS et BARON. (3901)

SOCIÉTÉ ANONYME DES MOULIÈRES ET CHEMIN DE FER D'EPINAC

L'assemblée générale extraordinaire fixée au 10 septembre 1862 n'ayant pu se constituer faute d'un nombre suffisant d'actions représentées, MM. les actionnaires sont convoqués de nouveau pour le 10 novembre prochain, à une heure précise, au siège de la société, rue Le Peletier, 35.
Conformément à l'article 45 des statuts, l'assemblée est appelée à délibérer :
1^o Sur un projet de modifications aux statuts ;
2^o Sur une proposition d'aliénation d'immeuble.
Conformément à l'article 37 des statuts, MM. les actionnaires se constitueront en assemblée générale ordinaire le même jour et à la même heure.
Par ordre du conseil d'administration,
H. GISLAIN.
Le secrétaire général.

TRIBUNAL DE COMMERCE

AVIS.
Les créanciers peuvent prendre gratuitement au Tribunal communication de la comptabilité des faillites qui les concernent, les samedis, de dix à quatre heures.
Faillites.
DÉCLARATIONS DE FAILLITES.
Jugements du 19 SEPT. 1862, qui déclarent la faillite ouverte et en fixe provisoirement l'ouverture audit jour :
Du sieur COZETTE fils (Ferdinand), md de vins, demeurant à Paris, rue de la Verrerie, 60 ; nommé M. Esclapez fils juge-commissaire, et M. Saulnier, rue Chabanaïs, 5, syndic provisoire (N^o 673 du gr.).
Du sieur DARSSES, limonadier, demeurant à Paris, rue des Fossés-Montmartre, n. 6, ci-devant, actuellement sans domicile connu ; nommé M. Guibal juge-commissaire, et M. Saulnier, rue Chabanaïs, 5, syndic provisoire (N^o 674 du gr.).
Du sieur GUYOT, négociant, demeurant à Paris, rue de Valenciennes, n. 10 ; nommé M. Balaine fils juge-commissaire, et M. Siregent, rue de Choiseul, 6, syndic provisoire (N^o 677 du gr.).
Du sieur MORISSET, négociant, demeurant à Paris-Batignolles, rue Neuve-St-Etienne, 7 ; nommé M. Balaine fils juge-commissaire, et M. Beauffour, rue du Conservatoire, 40, syndic provisoire (N^o 678 du gr.).
Du sieur NÈLES (François-Dominique), négociant, demeurant à Paris, rue de Grammont, 8, actuellement sans domicile connu ; nommé M. Hussenot juge-commissaire, et M. Henrioulet, rue Cadet, 12, syndic provisoire (N^o 679 du gr.).
Du sieur LANDAN (Marlin), peintre en bâtiments, demeurant à Paris-Belleville, rue Saint-Laurent, 66 ; nommé M. Balaine fils juge-commissaire, et M. Bertry fils, avenue Victoria, 44, syndic provisoire (N^o 680 du gr.).
Du sieur OUDIN (Théophile-Antoine), fabricant maison meublée, demeurant à Paris, rue de Damiéville, n. 10 ; nommé M. Balaine fils juge-commissaire, et M. Beauffour, rue de Valenciennes, n. 10, syndic provisoire (N^o 681 du gr.).
NOMINATIONS DE SYNDICS.
Du sieur DABZAC (Jean-Antoine), nourrisseur et md de cannes, rue Anjou, n. 45, le 27 septembre, à 12 heures (N^o 671 du gr.).

Des sieurs POSSO et C^{ie}, néz, en vins, à Courbevoie, le 27 septembre, à 10 heures (N^o 582 du gr.).
Du sieur COULON (François), peintre et vitrier et blanchisseur, faubourg Saint-Martin, 39, le 27 septembre, à 12 heures (N^o 672 du gr.).
Du sieur BLANCHART (Pierre-François-Nicolas), emballer et md de bois, rue de Valenciennes, 48, le 27 septembre, à 10 heures (N^o 660 du gr.).
Du sieur SIMON (Thomas-Laurent-Joseph), limonadier ambulancier à Levallois, rue Gravel, 28, et rue Trézel, 41, le 26 septembre, à 11 heures (N^o 668 du gr.).
Du sieur FABRE (Jean-Pierre), épicer md de vins à Cliehy-la-Garenne, rue de Valenciennes, 47, ci-devant, actuellement 101er à Levallois, rue Fazilleau, 44, le 26 septembre, à 11 heures (N^o 664 du gr.).
Pour assister à l'assemblée dans laquelle M. le juge-commissaire doit les constituer, MM. les créanciers sont invités à se rendre au Tribunal de commerce de Paris, salle des assemblées des faillites, MM les créanciers :
CONVOCAZIONE DE CRÉANCIERS.
Sont invités à se rendre au Tribunal de commerce de Paris, salle des assemblées des faillites, MM les créanciers :
AFFIRMATIONS.
Du sieur BANDEL (Joseph), peintre en bâtiments à Neuilly, rue Montreuil, 22, le 22 septembre, à 9 heures (N^o 492 du gr.).
Du sieur COUTURE (Stanislas), bandagiste, boulevard St-Denis, 149, le 26 septembre, à 11 heures (N^o 469 du gr.).
Du sieur DESLIENS (Mathieu-Antoine), md de nouveautés, rue Tronchet, 17, le 27 septembre, à 11 heures (N^o 509 du gr.).
Du sieur HASTINGS (James), néz, en vins, avenue de Cliehy, 47, le 26 septembre, à 11 heures (N^o 484 du gr.).
Du sieur LOIZEAU (Alexandre), sellier-bourrelleur, rue de Valenciennes, 8, le 27 septembre, à 11 heures (N^o 401 du gr.).
Du sieur ALLARD (Emile), néz, en vins de Marius, n. 62, le 27 septembre, à 9 heures (N^o 51 du gr.).
Du sieur BOURMESTER (Gustave-Joaquim), tailleur, rue Rameau, 7, le 26 septembre, à 10 heures (N^o 430 du gr.).
Pour être procédé, sous la présidence de M. le juge-commissaire, aux vérifications et affirmations de leurs créances.
NOTA. Il est nécessaire que les créanciers convoqués pour les vérifications et affirmations de leurs créances remettent préalablement leurs titres à MM. les syndics.
CONCORDATS.
Du sieur ALMAYER (Nicolas), md de vins tenant gargot, rue de la Gare, n. 45, le 26 septembre, à 10 heures (N^o 45790 du gr.).
Du sieur BEK (Jacques-Frédéric), corroyeur, rue de la Grande-Truanderie, 42, le 26 septembre, à 10 heures (N^o 436 du gr.).
Du sieur LANTIER (André-Roger), md de fruits secs, rue N. de-Saint-Merri, 18, le 26 septembre, à 10 heures (N^o 433 du gr.).
Du sieur GAUTHIER (Pierre-Antoine), md de vins en gros, rue St-Nicolas-St-Antoine, 20 ayant un magasin à Brémy (Seine-Inférieure) le 26 septembre, à 10 heures (N^o 74 du gr.).
Du sieur ROULANT (Louis-Jean-Baptiste), fab. de cannes, rue Anjou, 35, le 27 septembre, à 10 heures (N^o 314 du gr.).
Du sieur PLAISANT (Julien-Jean-Alexis), layetier-emballer, boulevard de la Butte-aux-Cailles, n. 42, le 27 septembre, à 10 heures (N^o 49 du gr.).
Pour entendre le rapport des syndics sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation du concordat, ou, s'il y a lieu, l'entendre déclarer en état d'union, et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics :
Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés ou qui se seront fait relever de la déchéance.
Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication du rapport des syndics et du projet de concordat.
MM. les créanciers du sieur WAILLY fils (Philippe Arsène), md de vins en gros, se rendent le 27 sept., à 10 heures, au Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour entendre le rapport des syndics sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation du concordat, ou, s'il y a lieu, s'en-tendre déclarer en état d'union, et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics.
Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés, ou qui se seront fait relever de la déchéance.
Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication du rapport des syndics et du projet de concordat.
AFFIRMATIONS APRÈS UNION.
Messieurs les créanciers composant l'union de la faillite du sieur BUNEL (Ambroise-Alphonse), fab. de cors de St-Etienne, n. 15, en retard de faire leurs titres, se rendent le 27 sept., à 10 heures, au Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour entendre le rapport des syndics sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation du concordat, ou, s'il y a lieu, s'en-tendre déclarer en état d'union, et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics.
Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés, ou qui se seront fait relever de la déchéance.
Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication du rapport des syndics et du projet de concordat.

te), fab. de cannes, rue Anjou, 35, le 27 septembre, à 10 heures (N^o 314 du gr.).
Du sieur PLAISANT (Julien-Jean-Alexis), layetier-emballer, boulevard de la Butte-aux-Cailles, n. 42, le 27 septembre, à 10 heures (N^o 49 du gr.).
Pour entendre le rapport des syndics sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation du concordat, ou, s'il y a lieu, l'entendre déclarer en état d'union, et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics :
Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés ou qui se seront fait relever de la déchéance.
Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication du rapport des syndics et du projet de concordat.
MM. les créanciers du sieur WAILLY fils (Philippe Arsène), md de vins en gros, se rendent le 27 sept., à 10 heures, au Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour entendre le rapport des syndics sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation du concordat, ou, s'il y a lieu, s'en-tendre déclarer en état d'union, et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics.
Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés, ou qui se seront fait relever de la déchéance.
Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication du rapport des syndics et du projet de concordat.
AFFIRMATIONS APRÈS UNION.
Messieurs les créanciers composant l'union de la faillite du sieur BUNEL (Ambroise-Alphonse), fab. de cors de St-Etienne, n. 15, en retard de faire leurs titres, se rendent le 27 sept., à 10 heures, au Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour entendre le rapport des syndics sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation du concordat, ou, s'il y a lieu, s'en-tendre déclarer en état d'union, et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics.
Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés, ou qui se seront fait relever de la déchéance.
Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication du rapport des syndics et du projet de concordat.

siége de M. le juge-commissaire, pour entendre la vérification et l'affirmation de leurs créances (N^o 475 du gr.).
Messieurs les créanciers composant l'union de la faillite du sieur DEMOÛTE (Eugène-Christophe), md de porcelaines, r. de Sévres, 23, en retard de faire leurs titres, se rendent le 26 septembre, à 10 heures, au Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour entendre le rapport des syndics sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation du concordat, ou, s'il y a lieu, s'en-tendre déclarer en état d'union, et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics :
Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés ou qui se seront fait relever de la déchéance.
Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication du rapport des syndics et du projet de concordat.
MM. les créanciers du sieur WAILLY fils (Philippe Arsène), md de vins en gros, se rendent le 27 sept., à 10 heures, au Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour entendre le rapport des syndics sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation du concordat, ou, s'il y a lieu, s'en-tendre déclarer en état d'union, et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement des syndics.
Il ne sera admis que les créanciers vérifiés et affirmés, ou qui se seront fait relever de la déchéance.
Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication du rapport des syndics et du projet de concordat.

NOTA. Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe communication de compte et rapport des syndics (N^o 159 du gr.).
Messieurs les créanciers composant l'union de la faillite du sieur MAROCELLIN (Parasée), md de chaussures, boul. Montparnasse, 39, sont invités à se rendre le 26 sept., à 4 h. précise, au Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour, conformément à l'art. 537 du Code de commerce, entendre le compte définitif qui sera rendu par les syndics, débattre le compte et l'arrêter ; leur donner décharge de leurs fonctions et donner leur avis sur l'excusabilité du failli.
NOTA. Les créanciers et le failli peuvent prendre au greffe, communication de compte et rapport des syndics (N^o 19620 du gr.).
Messieurs les créanciers de la D^{re} DE CHOISY (Camille), négociant, exploitant le journal le Courrier de Paris, rue Miromilliers, 46, sont invités à se rendre le 26 sept., à 4 heures très précises, au Tribunal de commerce, salle des assemblées des faillites, pour prendre part à une délibération qui intéresse la masse des créanciers (N^o 45917 du gr.).
RÉPARTITION.
MM. les créanciers vérifiés et affirmés du sieur LEVASSOUR, anc. limonadier, chez M. Henrioulet, syndic, rue Cadet, 12, pour toucher un dividende de 53 fr. 78 cent, pour 400, unique répartition (N^o 17878 du gr.).
Rue de la Roquette, 40.
ASSEMBLÉES DE 22 SEPTEMBRE 1862.
MIDI : Moncheil, synd., Delaplanche, 11. — Bouchard, id. — Gaultier fils, id.
UNE HEURE : Jousson, clôt., p^{re} Panien, id. — Léla zant, id. — D^{re} Frontier, 11. — Drier, affrm. après union.
VENTES MOBILIÈRES.
VENTES PAR AUTORITÉ DE JUSTICE.
Le 20 septembre.
Rue de la Ferme-des-Mathurins, 46.
6536 — Buffet, meubles de salon, fauteuils, tables, pendule, etc.
Le 21 septembre.
Rue Saint-Man, 1. A. Montreuil.
6537 — Comptoir et ustensiles de marchand