

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 CIVILE. — Cour de cassation (ch. des requêtes) Bulletin: Emprunt municipal; adjudication; droit proportionnel d'enregistrement. — Saisie immobilière; jugement d'adjudication; droit proportionnel d'enregistrement; restitution. — Legs; fidéicommiss; incapable; établissement religieux. — Mandat; exécution; avec judiciaire; division. — Société commerciale; liquidation; cessionnaire d'action; communication de pièces. — Théâtre; exploitation concédée; subvention; droit proportionnel d'enregistrement. — Chemin vicinal; élargissement; expropriation pour cause d'utilité publique; indemnité; plus-value; compensation. — Cour de cassation (ch. civ.) Bulletin: Pourvoi en cassation; recevabilité. — Bois des particuliers; droits de pâturage; compétence. — Vices rédhibitoires; action; exploit. — Cour royale de Paris (2^e ch.): Partition du *Ménétrier*, opéra comique; action en dommages-intérêts; M. Th. Labarre contre MM. Escudier frères. **JUSTICE CRIMINELLE.** — Tribunal correctionnel de Lille: Catastrophe de Fampoux; homicides et blessures par imprudence.

JUSTICE CIVILE

COUR DE CASSATION (chambre des requêtes).

Présidence de M. Lasagni.

Bulletin du 11 novembre.

EMPRUNT MUNICIPAL. — ADJUDICATION. — DROIT PROPORTIONNEL D'ENREGISTREMENT.

L'emprunt contracté par une ville par voie d'adjudication d'une somme déterminée sous la condition néanmoins qu'elle ne serait versée dans sa caisse que lorsqu'elle en aurait besoin, a pu ne donner lieu qu'à la perception du droit fixe de 1 franc considéré comme simple ouverture d'un crédit; mais arrivant la réalisation de la condition, c'est-à-dire le versement du montant de l'emprunt dans la caisse municipale, l'administration de l'enregistrement a été fondée à réclamer, en exécution du procès-verbal d'adjudication, le droit proportionnel de 1 pour 100 sur la somme versée. (Arrêt conforme du 5 août 1846, chambre des requêtes, rendu dans des circonstances identiques.)

Ainsi jugé, au rapport de M. le conseiller Bernard (de Rennes), et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Delapalme; plaident, M^{rs} Lebon. (Rejet du pourvoi de la ville de Saint-Quentin.)

SAISIE IMMOBILIÈRE. — JUGEMENT D'ADJUDICATION. — DROIT PROPORTIONNEL D'ENREGISTREMENT. — RESTITUTION.

Le droit d'enregistrement perçu sur un jugement d'adjudication sur conversion de saisie immobilière en vente volontaire, n'est pas restituable quand ce jugement a été annulé, non par voie d'appel, mais par suite de l'exercice d'une action principale pour cause de dol et de fraude. L'article 60 de la loi du 22 frimaire an VII, fait obstacle à toute restitution des droits d'enregistrement perçus, quelque soient les événements ultérieurs. Il est vrai que l'avis du conseil d'Etat du 22 octobre 1808 porte une exception à ce principe, en disant que le droit perçu sera restitué lorsque le jugement d'adjudication sera infirmé par les *voies légales*, ce qui semblerait s'appliquer à tous les modes d'infirmité; mais la jurisprudence a donné à ces expressions un sens restrictif. Il a été jugé que l'infirmité par les *voies légales* ne pouvait s'entendre que de celle qui était prononcée sur l'appel du jugement d'adjudication. (Arrêt du 1^{er} février 1809, rendu sur les conclusions conformes de M. Merlin; arrêt du 7 novembre 1821; arrêt du 23 avril 1843.)

Ainsi jugé au rapport de M. le conseiller Bernard (de Rennes), et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Delapalme. Plaident, M^{rs} Bonjean. (Rejet du pourvoi des époux Pichou.)

LEGS. — FIDÉICOMMISS. — INCAPABLE. — ÉTABLISSEMENTS RELIGIEUX.

Le legs prétendu fait à un établissement religieux non autorisé, par interposition de la personne du légataire nommé, ne peut être annulé comme fait à un incapable (art. 911 du Code civil). Lorsque le fidéicommiss allégué est déclaré n'être pas justifié, que si indépendamment de cette déclaration de fait suffisante pour la justification de l'arrêt, la Cour royale a cru devoir surabondamment s'appuyer sur un motif subsidiaire qu'on pourrait critiquer sa décision, n'en reste pas moins inattaquable. Le motif principal suffit pour faire maintenir sa décision.

Le défaut d'audition du ministère public dans une contestation, ne peut donner ouverture à cassation, il ne constitue qu'un moyen de requête civile.

Ainsi jugé au rapport de M. le conseiller Quénauld et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Delapalme. Plaident, M^{rs} Rendu. (Rejet du pourvoi du sieur Delaunay.)

MANDAT. — EXÉCUTION. — AVEU JUDICIAIRE. — DIVISION.

La partie à qui il a été donné mandat verbal de verser une somme déterminée (6,500 fr. dans l'espèce), entre les mains d'un tiers, à la décharge et pour le compte du mandant, et déclare, sur l'action en garantie intentée contre lui, avoir reçu cette même somme et affirme en même temps l'avoir remise au tiers, conformément à son mandat, fait un aveu judiciaire qui ne peut être divisé contre lui. On ne peut pas tenir un mandat pour vraie la déclaration relative à l'existence du mandat, et obliger le mandataire à prouver son exécution. L'article 1336 du Code civil, s'oppose à la division de l'aveu.

Préjugé en ce sens par l'admission du pourvoi du sieur Boncommerce de Ruffec. — M. Jaubert, rapporteur. — M. Delapalme, avocat-général, conclusions conformes. — Plaident, M^{rs} Martin, de Strasbourg.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE. — LIQUIDATION. — CESSAIRE D'ACTION. — COMMUNICATION DE PIÈCES.

Le cessionnaire d'action, dans une société anonyme de banque et d'escompte, en état de liquidation, peut, sans doute, demander au liquidateur communication des registres et papiers de la société; mais, il est facultatif pour les juges d'accueillir ou de refuser cette communication. Ils tiennent cette faculté des dispositions formelles de la loi commerciale, art. 14, 15 et 16. Le refus de l'ordonner ne peut donc donner ouverture à cassation, lorsque le Tribunal a vu des inconvénients à accueillir la demande. (Arrêts conformes des 20 avril 1818, 11. Lorsque ce refus a été prononcé sur l'appel et par infirmation de la sentence du premier juge, on ne peut pas critiquer l'acceptation fait à l'appel, sous le prétexte que la sentence,

qui avait ordonné la communication, avait été exécutée par l'appelant, si cette exécution ne s'applique qu'au fait matériel du dépôt des pièces ordonné, et si, d'ailleurs, le liquidateur, en opérant le dépôt au greffe, s'est opposé à ce qu'aucune vérification fut faite sans son consentement. Loin d'avoir le caractère d'exécution, un pareil fait ne peut être considéré que comme une protestation contre la sentence, et conséquemment aucune fin de non recevoir ne saurait en résulter contre l'appel qui a pu en être interjeté.

Ainsi jugé au rapport de M. le conseiller Hardoin, et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Delapalme. — Plaident, M^{rs} Davenne (rejet du pourvoi du sieur Genevay).

THÉÂTRE. — EXPLOITATION CONCÉDÉE. — SUBVENTION. — DROIT PROPORTIONNEL D'ENREGISTREMENT.

L'acte par lequel une ville a concédé à un particulier le droit d'exploiter un théâtre communal, en s'obligeant à payer à l'entrepreneur une subvention annuelle ne peut pas être considéré abstractionnellement des clauses qu'il renferme ainsi en supposant qu'il ne soit par sa nature qu'un simple bail d'industrie, il ne s'en suit pas que les obligations de sommes qu'il renferme ne doivent pas être soumises au droit proportionnel. La loi du 22 frimaire an VII (articles 3 et 4) soumet en général au paiement de ce droit toutes les obligations de sommes ou valeurs.

Admission, en ce sens, du pourvoi de l'administration de l'enregistrement contre un jugement du Tribunal civil de Bordeaux qui avait décidé qu'un acte de la nature de celui dont il s'agit ne devait être tarifé qu'au droit fixe sous le prétexte qu'il n'était dans son essence qu'un bail d'industrie, et que si une obligation accessoire y était insérée, elle devait échapper, comme le principal, à la perception du droit proportionnel. Cette admission a été prononcée, au rapport de M. le conseiller Bernard (de Rennes), et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Delapalme; plaident, M^{rs} Moutard-Martin.

CHEMIN VICINAL. — ÉLARGISSEMENT. — EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE. — INDEMNITÉ. — PLUS-VALUE. — COMPENSATION.

L'indemnité d'expropriation, relativement à un terrain pris pour l'élargissement ou le redressement d'un chemin vicinal, peut-elle se compenser avec la plus-value résultant pour le propriétaire exproprié des travaux d'élargissement ou de redressement? Résolu négativement par le Tribunal civil de Pont-Audemer le 12 décembre 1843.

Pourvoi fondé sur la violation des articles 30 et 34 de la loi du 16 septembre 1807, et spécialement de l'article 31 de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique du 3 mai 1841, et fautive application des articles 13 et 16 de la loi du 21 mai 1836.

Admission, au rapport de M. le conseiller Hardoin, et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Delapalme. — Plaident, M^{rs} Paul Fabre. (Le préfet de l'Eure contre Surgis.)

COUR DE CASSATION (chambre civile).

Présidence de M. Piet, doyen.

Bulletin du 11 novembre.

POURVOI EN CASSATION. — RECEVABILITÉ.

Le recours en cassation n'étant admissible que contre les jugements définitifs qui ne peuvent plus être attaqués par les voies de droit, il en résulte que le pourvoi dirigé contre un jugement encore susceptible d'opposition est non-recevable.

Ainsi jugé, au rapport de M. Miller, et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Delangle. (Affaire du maire de Saint-Nazaire.)

BOIS DES PARTICULIERS. — DROIT DE PÂTURAGE. — COMPÉTENCE.

Lorsqu'un particulier dont les bois sont grevés d'un droit de pâturage au profit d'une commune, demande à s'affranchir de ce droit moyennant indemnité, si la commune oppose, comme la loi lui en reconnaît la faculté, que le pâturage est pour elle d'une absolue nécessité, l'exception de nécessité est de la compétence du conseil de préfecture, aussi bien que s'il s'agissait d'un droit de pâturage dans une forêt de l'Etat.

Ce qui rendait la question douteuse, c'est que l'article 64 du Code forestier, qui déclare le conseil de préfecture seul juge d'une semblable contestation, ne dispose formellement qu'en ce qui concerne les droits communaux existant sur les forêts de l'Etat. Il est vrai que l'article 120 rend, d'une manière générale, l'article 64 applicable aux bois des particuliers, mais l'article 121 dispose d'une manière qui paraît également générale, que les contestations entre les communes et les particuliers sont du ressort des Tribunaux.

En présence de ces textes qui semblent se contredire, le conseil d'Etat avait d'abord reconnu la compétence des Tribunaux pour connaître de l'exception de nécessité (ordonnance du 24 juin 1839; D. Villeneuve et Carotte, tome LX, p. 139); mais depuis, modifiant sa jurisprudence, il a, par voies de conflit, proclamé la compétence exclusive du conseil de préfecture. (Voyez ordonnance du 19 février et 6 août 1840; — Evilleuve et Carotte, tome LXI, p. 418 et 334.)

Quant aux Cours royales, elles ont généralement décidé que les dispositions de l'article 120 du Code forestier, dans leur relation avec l'article 64, se réfèrent exclusivement à ce qui concerne l'exercice des droits d'usage dans les bois des particuliers, et non à la juridiction devant laquelle doivent être portées les contestations qui pourraient s'élever entre les communes et les particuliers, par suite dudit exercice; *obiter spécial réglé par l'article 121*, qui en défère l'appréciation aux Tribunaux ordinaires. (Voyez Paris, 18 avril 1842. Nines, 12 mai 1841.)

Telle était également la doctrine consacrée par un arrêt de la Cour de Besançon, du 27 juillet 1843, mais cette décision, soumise à la Cour de cassation, a été cassée, sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Delangle, par un arrêt qui adopte complètement la jurisprudence du conseil d'Etat.

Nous rapportons le texte de cet arrêt. Rapporteur, I. Miller; plaident, M^{rs} Parrot et de Saint-Malo. (Commune de Fontaine-les-Luxeuil contre Demandre, Vinay et autres.)

VICES RÉDIBITOIRES. — ACTION. — EXPLOIT.

L'exploit par lequel l'acheteur d'un cheval déclare intention contre son vendeur une action pour vice rédhibitoire, satisfait suffisamment au vœu de l'article 61 du Code de procédure civile, qui exige que les assignations contiennent l'exposé sommaire des moyens; il n'est pas indispensable que l'acheteur spécifie dans cet exploit de quel vice rédhibitoire l'animal est atteint.

En conséquence, un pareil exploit de demande doit être réputé régulier, si d'ailleurs il a été signifié dans le délai prescrit par la loi du 20 mai 1838.

Rejet, au rapport de M. le conseiller Gauthier, du pourvoi dirigé contre un jugement du Tribunal de Falaise du 18 octobre 1844. (Affaire Frazier contre Libert.) Conclusions conformes de M. l'avocat-général Delangle. — Plaident, M^{rs} Chevalier et Nachet.

COUR ROYALE DE PARIS (2^e chambre).

Présidence de M. Silvestre de Chanteloup.

Audience du 10 novembre.

PARTITION DU *Ménétrier*, OPÉRA-COMIQUE. — ACTION EN DOMMAGES-INTÉRÊTS. — M. TH. LABARRE CONTRE MM. ESCUDIER FRÈRES.

M. Théodore Labarre, auteur de la musique du *Ménétrier*, opéra-comique en trois actes, de M. E. Scribe, a formé contre MM. Escudier frères une action en paiement de 5,000 francs, prix de la partition qu'il soutient leur avoir vendue, et, en outre, de 5,000 francs de dommages-intérêts pour n'avoir pas édité cette partition, ainsi qu'ils s'y étaient obligés.

Cette double prétention a été combattue par MM. Escudier, qui ont soutenu n'avoir jamais traité avec M. Labarre, soit pour l'achat, soit pour la publication de sa partition. Mais après examen de l'affaire, le Tribunal de commerce a reconnu en fait, par jugement à la date du 28 janvier 1846, que MM. Escudier avaient chargé M. Théodore Labarre de composer la partition du *Ménétrier*; qu'ils avaient pris une part active à la réception et à la mise à l'étude de cet opéra; qu'ils avaient agi ostensiblement en qualité d'éditeurs de cette partition; s'il n'était pas prouvé qu'un traité au prix de 5,000 francs eût été conclu entre Labarre et les frères Escudier pour le prix de la partition, il était du moins établi que ceux-ci avaient pris l'engagement de l'éditer, ce qu'ils se refusaient à faire sans motifs légitimes.

En conséquence, et pour réparation du préjudice résultant pour M. Th. Labarre de l'inexécution de cette obligation, le Tribunal condamne les frères Escudier au paiement de 2,000 fr. de dommages-intérêts.

Ce jugement fut déféré à la Cour par appel principal de MM. Escudier frères, et par appel incident de la part de M. Labarre.

M^{rs} Marie, avocat de MM. Escudier frères, expose ainsi les griefs de ses clients :

M. Th. Labarre, connu par des succès mérités comme compositeur de romances, avait voulu s'essayer dans le genre lyrique. Ses premiers pas dans la carrière avaient été malheureux; il avait vu tomber deux opéras comiques. MM. Escudier frères, mus par la bienveillance qu'ils portaient à cet artiste, voulurent lui procurer une occasion de reparaitre sur la scène lyrique avec plus d'avantages. Voisins de campagne de M. Scribe, ils prièrent le poète d'écrire un opéra comique pour M. Labarre. Ils reçurent de M. Scribe la réponse suivante :

« Mon cher Monsieur, j'ai trouvé un sujet qui, sans sortir du genre de l'Opéra-Comique, a cependant toutes les conditions du drame musical. Je crois qu'il conviendra à M. Labarre; mais comme je n'en ai exactement que l'idée et qu'il me faudra plus de deux mois pour achever tout ce que j'ai commencé ou promis, dit-il, je vous prie, à M. Gérard que, si d'ici là il trouve quelque idée d'opéra-comique, j'abandonnerais la mienne à l'instinct, ayant grand besoin à cœur de réparer avec un projet qui a été convenu en sa présence et sous ses auspices, et dans ce cas, une pièce à nous deux me serait beaucoup plus agréable qu'une pièce à moi tout seul. »

« Croyez-moi, Monsieur, ainsi que M. Labarre, votre tout dévoué,

« E. SCRIBE. »

La proposition une fois agréée, un traité intervint entre M. Scribe et MM. Escudier, à la date du 9 juillet 1844, par lequel M. Scribe s'oblige à livrer fin de novembre lors prochain, un opéra-comique en trois actes, pour M. Labarre, et MM. Escudier, de leur côté, s'engagent à payer à M. Scribe 5,000 francs, dont moitié le lendemain de la 1^{re} représentation et le surplus trois mois après.

Le poème fut livré par M. Scribe à l'époque convenue, et M. Labarre, avec lequel aucun traité n'avait été passé, livra sa partition au mois de juillet 1844.

À la deuxième répétition générale, MM. Escudier reconnurent que cette pièce n'avait pas d'avenir, et il faut bien le dire, leur prophétie ne se réalisa que trop dès la première représentation.

MM. Escudier pensèrent alors qu'ils pouvaient se dégager envers M. Scribe, et ils lui signifièrent leur intention de ne pas donner suite aux conventions du 9 juillet 1844. M. Scribe résista, et réussit à faire condamner MM. Escudier à lui payer les 5,000 francs portés au traité, tout en conservant la propriété du poème.

Au bruit de ce procès et du succès incroyable que venait d'obtenir M. Scribe, M. Labarre forma contre MM. Escudier frères une demande en paiement de 10,000 francs, soit pour prix de la partition, soit pour dommages-intérêts; il prétendait que la partition avait été achetée par MM. Escudier, que de plus, ceux-ci avaient pris l'obligation d'éditer la musique.

Cette prétention ne fut accueillie qu'en partie par le jugement dont est appel, qui condamne mes clients à payer à M. Labarre 2,000 francs de dommages-intérêts.

MM. Escudier se trouvent dans une étrange situation! Il leur est impossible d'éditer une musique avec des paroles dont, par une autre décision, il leur est interdit de disposer.

Mais il y a mieux, l'acquisition prétendue de la partition n'est qu'un roman imaginé par M. Labarre.

Si MM. Escudier avaient voulu prendre l'engagement d'éditer en tout ou en partie l'œuvre de M. Labarre, ils auraient fait avec lui ce qu'ils font avec tous les compositeurs, ils auraient traité par écrit, ainsi qu'ils l'ont fait avec Donizetti, Adam et autres compositeurs.

M. Labarre en est réduit à invoquer des présomptions. La première résulterait de l'assistance de MM. Escudier aux répétitions générales, la deuxième de ce qu'ils auraient demandé une copie de la musique avant la représentation. Ces objections sont sans valeur, car, d'une part, il est d'usage, dans l'intérêt des auteurs et compositeurs, d'inviter à ces répétitions les éditeurs les plus connus, les rédacteurs des journaux spéciaux, et en général toutes les personnes que les directeurs de théâtre ont intérêt à ménager. D'autre part, MM. Escudier, en demandant une copie de la partition, voulaient se rendre compte du mérite de l'ouvrage, et s'il réussissait, être en mesure de traiter avec M. Labarre, et de délivrer immédiatement au public les morceaux détachés de l'œuvre, le succès de ces publications étant du plus souvent à l'engouement momentané qui suit les premières représentations.

Mais après l'insuccès de son opéra, M. Labarre devrait remercier mes clients de ce qu'ils ont eu la prudence et le bon esprit de s'opposer à l'exhumation d'une œuvre si mal accueillie par le public. Ce que l'auteur d'un pareil ouvrage aurait de mieux à faire pour sa gloire, serait de n'en plus parler.

M^{rs} Dubréna, pour M. Th. Labarre, a répondu :

Je serais presque tenté de remercier mon adversaire des paroles quelque peu acerbes qu'il a cru devoir adresser à mon

client. Jusqu'alors MM. Escudier nous avaient habitués à un langage plus flatteur; on nous écouffait sous le poids des éloges les plus emphatiques, et les articles laudatifs de la *France musicale*, dont MM. Escudier sont à la fois les propriétaires et les rédacteurs étaient d'un style à alarmer notre modestie. « M. Labarre, y lisait-on, n'est pas seulement un musicien distingué, un harpiste remarquable, il a de plus un talent éprouvé pour la composition; tout le monde se rappelle ses charmantes romances : *La Pauvre Nègresse* et *la Jeune Fille aux yeux noirs*; mais M. Labarre a fait des ouvrages plus sérieux; les *Deux Familles* et *l'Aspirant de marine* l'auraient déjà fait connaître avantageusement sans la musique remarquable d'un ballet qui a fait courir tout Paris, *la Révolte au Sérail*. »

Comment a-t-on fait succéder tant d'amertume à de si amicales dispositions? Comment le compositeur éprouvé est-il devenu presque un homme sans talent, trop heureux qu'on veuille bien consentir à l'oublier? Un mot résoudra la question.

Au moment où MM. Escudier arrivaient ou faisaient écrire ce que je viens de lire à la Cour, M. Labarre ne plaidait pas encore. On espérait l'assourir à force de louanges, donner une satisfaction à son amour-propre d'artiste, et lui faire oublier l'intérêt légitime qui devait attacher à la publication de son œuvre. La louange est un monnaie qui coûte si peu aux éditeurs de la *France musicale*!

Aujourd'hui nous plaidons pour obtenir des dommages-intérêts, la tactique de nos adversaires a changé. M. Labarre n'est plus qu'un compositeur malheureux; son opéra n'a point eu de succès; son œuvre est sans portée, et n'a aucune valeur artistique ou industrielle. Les louanges ont peu touché M. Labarre, et les attaques ne le décourageront pas. Cependant, hâtons-nous de dire que c'est l'administration du théâtre de l'Opéra-Comique elle-même, qui s'est chargée de répondre à ces attaques, en confiant à M. Labarre la direction de son orchestre.

M^{rs} Dubréna retrace ici les circonstances dans lesquelles les parties ont été mises en rapport. C'est par MM. Escudier, dit-il, que M. Labarre a été chargé de la partition de l'opéra *Ménétrier*, dont le poème était leur propriété, au moyen du traité écrit qu'ils avaient passé avec M. Scribe. Il est bon de rapporter ici un fait qui témoigne de la bonne foi de MM. Escudier. La pièce devait être représentée le 9 août, et ce jour-là il fallait payer à M. Scribe la somme de 2,500 fr., formant la moitié du prix convenu avec l'auteur. MM. Escudier, riches d'expédients, tentent de se soustraire à cette obligation. Ils signifièrent à M. Scribe un acte extra-judiciaire, par lequel ils lui font savoir qu'ils entendent considérer comme résiliées leurs conventions. M. Scribe résista à cette singulière prétention; il soumet son traité au Tribunal de commerce, et obtint, contre les frères Escudier, 5,000 fr. de dommages-intérêts, tout en conservant la propriété de son manuscrit.

Avec M. Labarre, la même prétention s'élève. MM. Escudier ne seront pas plus heureux. Ils objectent qu'ils n'ont pas fait de traité écrit avec lui; mais ce traité n'est pas nécessaire pour fixer le prix de la partition, prix que tout le monde sait être ordinairement le double de celui du poème.

D'ailleurs les présomptions les plus graves viennent suppléer à l'absence de traité. C'est à la sollicitation de MM. Escudier que l'opéra *Ménétrier* a été reçu à l'Opéra-Comique, qu'il a été mis à l'étude; eux-mêmes ont suivi la distribution des rôles et usé du droit qui n'appartient qu'aux éditeurs de l'œuvre, celui d'assister aux répétitions générales; ce sont eux qui ont chargé le bibliothécaire du théâtre de faire copier les parties de chant, afin de pouvoir les faire mettre sur-le-champ à la gravure.

Comment croire à la sincérité des paroles de MM. Escudier, quand ils viennent prétendre de l'insuccès de l'opéra pour se soustraire à leurs engagements envers M. Labarre. Ecoutez l'annonce qu'ils publiaient dans leur journal, la *France musicale*, à la date du 13 juillet 1845 :

« Opéra-Comique. — Mercredi, on a répété au piano les deux premiers actes du *Ménétrier*, de MM. Scribe et Labarre. La musique a excité le plus grand enthousiasme parmi les artistes; et le poème, des plus amusants et des plus intéressants, a produit un grand effet. La représentation de cet ouvrage sera un événement de la plus haute importance. »

Vainement les adversaires exciperaient de ce que par le résultat du procès qu'ils ont soutenu contre M. Scribe, ils ne sont plus propriétaires du poème, car M. Scribe a donné à M. Labarre tous pouvoirs de faire graver les paroles par la lettre suivante :

« Mon cher maître, si par hasard les Escudier faisaient à l'audience la proposition de publier la partition du *Ménétrier*, j'y donne mon plein et entier consentement. Vous savez, du reste que le *libretto*, qui n'a été vendu à aucun libraire, a été imprimé par moi seul, et m'appartient toujours. »

« Votre bien dévoué, »

« E. SCRIBE. »

M^{rs} Dubréna termine en soutenant que le chiffre alloué par le Tribunal de commerce, non seulement doit être maintenu, mais encore qu'il y a lieu d'y ajouter à titre de dommages-intérêts une somme de 5,000 francs, égale à celle qui a été accordée à M. Scribe.

Malgré ces considérations diverses, la Cour a mis les deux appels au néant, et confirmé pleinement la décision des premiers juges.

JUSTICE CRIMINELLE

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE LILLE (Nord).

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

Présidence de M. Dufresne, vice-président.

Audience du 11 novembre.

CATASTROPHE DE FAMPoux. — HOMICIDES ET BLESSURES PAR IMPRUDENCE. — (Voir la *Gazette des Tribunaux* des 10, 11, 12 et 13 juillet 1846.)

Le souvenir du sinistre de Fampoux, que d'autres événements et des désastres plus récents ont affaibli dans Paris et les départements éloignés du chemin de fer du Nord, est encore vivant sur cette ligne. Le procès qui va s'ouvrir paraît avoir pour la ville de Lille un haut degré d'intérêt. Les causes de cette catastrophe sont encore enveloppées de doute et de mystère. Les hommes de l'art n'ont pu les faire connaître d'une manière précise; on attend des éclaircissements du débat oral. Certains rumeurs qui s'étaient généralement répandues dans le principe, et qui avaient trouvé de l'écho jusque dans les relations que les journaux ont faites de l'événement, ne sont point totalement détruites, malgré l'évidence des faits.

Tous les rapports officiels s'accordent à porter à quatorze le nombre de victimes qui ont succombé, et à cinq celui des personnes qui ont été grièvement blessées. Ces chiffres, résultant encore de ces incertitudes, et nous avons entendu soutenir par nombre de discours que d'autres victimes étaient englouties dans le marais de Fampoux, que notamment un wagon conte



ant de 30 à 40 remplaceurs, y avait péri corps et biens, sans qu'on en eût rien trouvé.

L'aspect des lieux où est arrivé le sinistre est bien fait pour frapper l'imagination et pour le peupler de fantômes. Rien de plus mélancolique et de plus ténébreux que le marais de Fampoux, surtout à cette époque de l'année où la campagne est dépourvue et où un froid épouvantable commence à se faire sentir.

Toute la contrée, sur une étendue de six ou huit lieues, jusques vers l'arrondissement de Cambrai, aux frontières de la Picardie, de l'Artois et de la Flandre, est couverte de marais profonds, produits par d'anciennes tourbières anciennement exploitées. Ces flaques d'eau qui s'étendent à perte de vue, donnent au paysage un aspect triste et sauvage.

Lorsqu'un rayon de soleil se dégage d'un ciel gris, les marécages brillent et miroitent au loin. On appelle ces innombrables petits étangs, les *Claires*. C'est un foyer de contrebande. Les contrebandiers qui introduisent à cheval et à main armée les marchandises prohibées, y sont poursuivis par les douaniers qui leur donnent la chasse, depuis les premières lignes des douanes, avec les gros chiens qu'on dresse sur les frontières du Nord, pour ces d'ingénieuses expéditions.

Fampoux est situé vers l'une des extrémités longitudinales du pays des *Claires*, à 8 kilomètres d'Arras. La tourbière dans laquelle une partie du convoi du 8 juillet a été précipitée est à la gauche du chemin de fer, en contre-bas du talus d'un remblai de 7 mètres de hauteur. L'eau a 3 ou 4 mètres de profondeur.

Le convoi venait de passer un pont sur la Scarpe, et allait franchir un viaduc jeté sur le chemin vicinal de Fampoux à Roux. Le village de Fampoux se trouve à un demi kilomètre en arrière, et la station de Roux à 2 kilomètres en avant. Au moment du déraillement, le convoi quittait une pente de 4 millimètres et commençait à franchir une seconde pente de 5 millimètres 4/10, précédée d'un palier (ou surface plane) de 27 mètres de longueur. C'est entre ces deux rampes que le convoi s'est brisé en plusieurs groupes.

D'après l'opinion des hommes de l'art qui ont été commis par la justice, le caractère général de l'accident serait celui-ci : il y aurait eu, entre les deux rampes, dans ce long convoi de deux locomotives et de vingt-huit voitures de toutes sortes, diligences, wagons, messageries, chaises de poste, portant 220 voyageurs, une poussée de la queue sur la tête qui aurait fait crever le convoi. Ce qui fortifie cette première observation, c'est qu'après la rupture du convoi la queue a marché plus longtemps que la tête et s'en est rapprochée de 36 mètres.

Mais les ingénieurs n'ont pu indiquer la raison principale qui a déterminé le mouvement. Est-ce l'état du chemin ou du matériel? Est-ce la longueur et le poids du convoi? Y a-t-il eu une trop grande vitesse? Telles sont les questions qu'ils se sont posées sans les résoudre autrement que par des conjectures, et en se référant à ce que pourront produire l'information judiciaire et les débats de l'audience.

Le convoi était parti de Paris à sept heures du matin. L'accident arriva à trois heures et quart après midi.

La Gazette des Tribunaux a donné naguères des détails trop circonstanciés sur les suites de ce terrible et épouvantable catastrophe pour que nous croyions devoir les reproduire ici. On sait de quelle manière, par exemple, M. Lestiboudois, médecin et député du Nord, échappa à la mort. Il était sous le coup d'un danger imminent de se noyer, lorsque brisant la vitre d'un wagon, il se sauva à la nage et put donner des secours aux blessés. M. Lestiboudois sera un des premiers témoins entendus.

M. le général Oudinot, qui fut préservé si miraculeusement de toute contusion, a été cité également, ainsi que M. le marquis d'Audiffret.

Dans le même convoi étaient, on se le rappelle, la princesse de Ligne et ses quatre enfants; M^{me} la marquise de Lauriston, le maréchal Saldanha, Portugais. Ils poursuivirent leur route, et ne figurent point au nombre des témoins qui ont été assignés. Nous ne saurions oublier de mentionner le brave conducteur Hocq qui a sauvé huit personnes dans ce désastre, et dont le nom se trouve sur la liste des témoins.

Quatorze personnes ont trouvé la mort dans cette catastrophe. Un assez grand nombre de personnes ont reçu des blessures ou des contusions. Cinq ont été gravement blessées. Toutefois, il n'y a point de partie civile au procès.

Quatre prévenus se présentent devant le Tribunal, où ils ont été renvoyés par suite d'un arrêt de la Cour royale de Douai, qui avait évoqué l'affaire.

Ces prévenus sont : 1^o M. Jules-Alexandre Petiet, âgé de trente-trois ans, ingénieur de l'exploitation du chemin de fer du Nord, demeurant à Paris; 2^o M. Pierre-Joseph Hovelt, âgé de trente-sept ans, inspecteur de première classe du chemin de fer du Nord, demeurant à Paris; 3^o M. Alexandre Duthoit, âgé de vingt-six ans, mécanicien, demeurant à Lille; 4^o M. Antoine-François Bolu, âgé de quarante-six ans, mécanicien, demeurant à Lille.

Ils ont à répondre, suivant l'arrêt de la Cour royale de Douai (chambre des mises en accusation), en date du 20 août 1846, d'avoir, le 8 juillet 1846, sur le chemin de fer du Nord, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, involontairement causé un accident qui a occasionné des blessures et même la mort de plusieurs personnes.

M. Bethmont, du Barreau de Paris, est chargé de la défense de M. Petiet, ingénieur.
M. Thery, du Barreau de Lille est chargé de la défense des trois autres prévenus.
M. Legrand, substitut de M. le procureur du Roi, occupe le siège du ministère public.

A dix heures et demie l'audience est ouverte. Le Tribunal juge d'abord plusieurs affaires de douane, dans lesquelles figurent exclusivement une vingtaine de jeunes fraudeurs de tabac en blouse, qui ressemblent assez aux gamins qui garnissent d'ordinaire les bancs de la police correctionnelle de Paris. Plusieurs de ces délinquants n'ont que de huit à dix ans. Tous sont récidivistes.

Après le jugement très rapide de ces quinze ou vingt affaires, l'audience appelle l'affaire de Fampoux. Voici le texte de l'arrêt de renvoi, aux termes duquel les prévenus comparaissent devant le Tribunal :
Arrêt de renvoi du 20 août 1846.

« Sur le rapport fait ce jour par M. le procureur-général à la Cour de Douai, sur la procédure instruite par M. le conseiller Vanderwerter contre MM. Petiet, Hovelt, Duthoit et Bolu, » Inculpés d'avoir involontairement causé un accident qui a occasionné des blessures et même la mort de plusieurs personnes; » Vu les pièces de l'instruction; » Vu le réquisitoire de M. le procureur-général, dont la teneur suit :
« Vu l'arrêt du 9 juillet 1846, par lequel la Cour de Douai a ordonné qu'il serait par elle informé à raison des faits qui ont eu lieu le 8 du même mois sur le chemin de fer d'Arras à Douai; » Vu l'information; » Vu les interrogatoires; » Vu l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845 et l'article 130 du Code d'instruction criminelle; » Attendu qu'il existe contre les inculpés ci-dessus désignés une prévention suffisamment établie d'avoir le 8 juillet 1846, sur le chemin de fer du Nord, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, d'avoir été involontairement cause de quatorze homicides et blessures; » Attendu que ces faits constituent les délits prévus et réprimés par l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845, qu'il y a lieu de renvoyer les inculpés devant le Tribunal de police correctionnelle; » Nous requérons que la Cour déclare que lesdits sieurs Petiet, Hovelt, Duthoit et Bolu, sont suffisamment prévenus des délits ci-dessus énoncés, et les renvoie devant le Tribunal correctionnel de Lille, compétent à raison du domicile de deux d'entre eux, pour y être jugés conformément à la loi.
Signé, DE TARNIERES, avocat-général.

La Cour a prononcé le renvoi devant le Tribunal de Lille, en se fondant uniquement sur les motifs du réquisitoire ci-dessus.
Trente-cinq témoins ont été assignés à la requête du ministère public. Voici la liste de ces témoins :
1^o Auguste Pollet, commis négociant, à Lille;
2^o Thémostocle Lestiboudois, député, docteur-médecin, à Lille;

- 3^o Gaspard Bouchain, miroitier, à Lille;
- 4^o Alvin Bailliez, élève mécanicien, à Lille;
- 5^o Charles Barlet, chaffeur, à Lille;
- 6^o Floride-Amédée Legavrin, ingénieur, à Lille;
- 7^o Charles Lacherez, marchand de toiles, à Armantières;
- 8^o Auguste Decequé, marchand revendeur de meubles, à Arras;
- 9^o Ange-François Capet, négociant, à Arras;
- 10^o Adèle D'offroie, femme de M. Braine, notaire, à Arras;
- 11^o Jacques Buche, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, à Arras;
- 12^o Edix Barrota, ingénieur des ponts-et-chaussées, à Arras;
- 13^o Judas Dusouck, ingénieur des mines à Arras;
- 14^o Gilotin, chef de bataillon au 3^e régiment du génie, à Arras;
- 15^o Beaumal, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, à Arras;
- 16^o Clément Guilain, cultivateur et maire à Feuchy, arrondissement d'Arras;
- 17^o Vincent-de-Paul Leroux du Chatelet, propriétaire et maire à Roux, arrondissement d'Arras;
- 18^o Antoine Waterloo, chef cantonnier au chemin de fer à Roux;
- 19^o Anicet Gagnières, cantonnier au chemin de fer à Roux;
- 20^o Louis Waterloo, garde surveillant à Roux;
- 21^o François Leroy, cantonnier, à Fampoux;
- 22^o Désiré Dieu, garde-barrière à la maison du Petit-Fampoux;
- 23^o Justin Jacquinet, courrier de la malle-poste, demeurant à Valenciennes;
- 24^o Edouard Blavier, ingénieur en chef des mines, à Douai;
- 25^o Alexandre Fleurquin, négociant, à Douai;
- 26^o Ernest-Henri Lamarle, ingénieur des ponts-et-chaussées, professeur à l'université de Gand;
- 27^o Victorin Helelin, soldat à la 9^e compagnie, 2^e régiment d'infanterie de marine à Brest;
- 28^o Pierre-Jean Soletti, conducteur de chemin de fer du Nord à Paris;
- 29^o Benoît Hocq, id.;
- 30^o Henri Castel, id.;
- 31^o Frédéric Delagarenne, employé à l'administration des postes, à Paris;
- 32^o Jacques Poulter, chef d'administration du Recueil des lois et arrêts, rue des Grands-Augustins, 5, à Paris;
- 33^o Le marquis Oudinot, lieutenant-général, député, rue de Bourgogne, à Paris;
- 34^o Le marquis d'Audiffret, pair de France, président de la Cour des comptes, rue Saint-Honoré, à Paris;
- 35^o Frissard, inspecteur général des ponts-et-chaussées, à Paris.

Nous reproduisons ici les deux rapports faits en vertu des commissions de M. le conseiller-rapporteur.

Rapport de MM. Gillet et Baumal, commis par M. le conseiller-rapporteur.

Entre Arras et Douai, à 8 kilomètres de la première ville, le chemin de fer du Nord traverse le marais de Fampoux, sur une chaussée en remblai de 7 mètres de hauteur. Ce marais est une tourbière en exploitation, dont les parties épuisées et abandonnées ont formé des étangs de 3 à 4 mètres de profondeur. Il fait partie de la vallée de la Scarpe, rivière qu'on passe sur un pont vers une des extrémités de la tourbière; vers l'autre on rencontre un viaduc jeté sur le chemin vicinal de Fampoux à Roux. C'est entre ce pont et ce viaduc que se sont passés tous les faits dont nous allons rendre compte.

Le 8 juillet, le convoi, parti de Paris à sept heures du matin, était composé ainsi qu'il suit à son départ d'Arras :
En tête marchaient les deux locomotives n^{os} 44 et 48, remorquant 28 voitures placées dans l'ordre suivant :

- 1^o Wagon de bagage avec frein, n^o 1022;
- 2^o Wagon à bagage, n^o 1023;
- 3^o Truck portant la voiture de Rouen à Lille, dite diligence Guérin, n^o 1178;
- 4^o Voiture de 3^e classe, n^o 671;
- 5^o Voiture de 2^e classe, n^o 310;
- 6^o Voiture de 1^{re} classe, n^o 170;
- 7^o Voiture de 1^{re} classe, n^o 173;
- 8^o Voiture de 2^e classe, n^o 376;
- 9^o Voiture de 3^e classe avec frein, n^o 802;
- 10^o Truck portant la voiture des messageries royales de Paris à Lille, 1,174;
- 11^o Truck portant la chaise de M. Oudinot, sans numéro;
- 12^o Truck portant un fourgon de voyageurs, n^o 1,177;
- 13^o Truck portant la voiture des messageries générales de Paris à Valenciennes, 1,175;
- 14^o Voiture de 3^e classe, 670;
- 15^o Idem, 667;
- 16^o Wagon à bagages avec frein, 1,003;
- 17^o Voiture de 2^e classe, 426;
- 18^o Voiture de 1^{re} classe, 171;
- 19^o Idem, 169;
- 20^o Voiture de 2^e classe, 423;
- 21^o Truck portant une chaise de poste, 33;
- 22^o Idem, 416;
- 23^o Idem, 32;
- 24^o Idem, 309;
- 25^o Idem, 1102;
- 26^o Idem, 1109;
- 27^o Wagon à bagages avec frein, 4010;
- 28^o Wagon à bagages sans frein, 4013.

Ce convoi venait de passer le pont de la Scarpe lorsque le déraillement commença. Maintenus par la fusion de tout le système, les voitures sorties de la voie marchèrent parallèlement aux rails et même en contact avec eux pendant l'espace d'une centaine de mètres; puis le wagon 1023 s'écarta vers la gauche et se précipita dans le marais, entraînant avec lui ce qui le suivait.

La voiture Guérin 1178, qui venait immédiatement après, tomba sur lui et l'écrasa. Le n^o 671, qui marchait derrière, entraîna par sa vitesse acquise, dépassa le n^o 1178 et tomba en avant de lui, dépassa à son tour par le n^o 310. Les chaînes de derrière de cette dernière voiture s'étant rompues, le n^o 170 alla rouler plus loin encore, formant la tête d'un deuxième groupe composé des voitures 170, 173, 376, 802 et 1174, qui restèrent les unes derrière les autres dans le même ordre que dans le convoi : les unes en partie plongées dans l'eau, et les autres sur le talus.

Le truck sans numéro qui portait la voiture du général Oudinot, s'étant détaché de la voiture qui le précédait, se renversa et roula jusqu'au bout du talus, où il fut arrêté par les voitures du premier groupe. Le truck n^o 1177 suivit le même mouvement et vint se placer à côté du précédent. Le fourgon des messageries-générales qu'il portait fut projeté en avant sur la diligence Guérin, qu'il fit tomber dans l'eau. La diligence de Valenciennes, avec son truck 1173, roula par-dessus les voitures précédentes, portée d'un côté par le truck de la voiture du général, et de l'autre par le truck et le fourgon n^o 1177. Les douze dernières voitures du convoi restèrent dans leur ordre primitif et attachées les unes aux autres; celles de la tête descendues sur le talus, et les autres se maintenant sur la voie. Les seules voitures qui aient souffert sont les trois premières, c'est-à-dire les voitures de troisième classe, n^{os} 670 et 667, et le wagon de bagage 1003, dont le conducteur a été tué. Il paraît que les trucks portant les six chaises de poste et les deux wagons à bagages de l'arrière n'ont pas déraillé.

On a remis facilement sur la voie les n^{os} 426, 171, 169 et 423, et les douze dernières voitures du convoi ont pu immédiatement continuer leur route, après être allé changer de voie à Arras. La première locomotive n^o 44 était restée sur les rails; la locomotive 48 avait déraillé, ainsi que le wagon 1002, mais on les remit promptement en place.

Le dessin n. 1 indique d'une part la disposition des voitures tombées et de l'autre le point où se sont arrêtées les locomotives et la position qu'aurait occupée toutes les voitures au moment de cet arrêt si elles n'avaient pas déraillé. On peut remarquer que les locomotives ont avancé de 80 mètres seulement depuis le déraillement complet, et que la queue du convoi a marché plus longtemps, et a serré sur la tête dont elle s'est rapprochée de 36 mètres. Les causes qui ont pu amener le déraillement ne pouvant se chercher que dans l'état du chemin, l'état du matériel et les circonstances dépendantes de la traction et du mouvement, c'est ce que nous allons examiner successivement.

Etat du chemin.

Aux abords du pont de la Scarpe, le chemin descend p

une rampe de 4 millimètres de pente par mètre, commençant à 2,734 mètres en deca, et finissant à 446 mètres au-delà; il présente ensuite un palier horizontal de 27 mètres de longueur et remonte vers la station de Roux avec une pente de 5 millimètres 4/10 par mètres. Un poteau planté sur l'un des côtés de la route, indique le passage de la descente à la montée. Seulement il a été mal placé par erreur, et au lieu d'être placé devant le palier horizontal, il en est à 54 mètres en remontant vers le haut.

La hauteur du remblai au-dessus du marais est de 7 mètres aux points où l'on a rencontré des trous de tourbière. Le remblai se prolonge jusqu'à 3 ou 4 mètres plus bas. Au-dessus de l'eau le talus est d'un mètre et demi de largeur sur un et demi de hauteur. Le talus inférieur se rattache au talus supérieur par une rampe qui n'a pas moins de 2 mètres de longueur. Ce remblai a été exécuté en terre franche et tiré des deux tranchées qu'on remarque à ses extrémités, et dans lesquelles passe le chemin commencé à la fin de 1843. Il a été terminé au commencement de 1845. Les terres sont aujourd'hui bien tassées, et on n'y a pas remarqué depuis longtemps de tassements sensibles.

Le chemin d'Arras à Lille était remis à la compagnie concessionnaire, depuis le 1^{er} avril dernier, c'est elle qui est chargée de l'entretien depuis cette époque. Ses cantonniers avaient fait la veille même une réparation à la voie sur laquelle est arrivé l'accident et l'avaient trouvée du reste en bon état. La partie nouvellement réparée contenait en longueur 3 rails ou 13 mètres 50 centimètres; elle était très facile à remonter parce que les ouvriers n'avaient pas encore remplacé le sable pardessus les traverses. Quelques personnes avaient cru voir dans ce point une dépression notable, mais l'œil était trompé parce que la partie découverte était précisément un palier horizontal qui sépare les deux pentes en sens contraires. Le déplacement du poteau indicateur de ce point aidait lui-même à cette erreur.

Le dessin n^o 2, qui fait connaître le profil en long du chemin au moment de son établissement, et les côtes de nivellement de la voie après l'accident, fait voir cependant que les rails ont baissé de vingt-sept millimètres dans cette partie. Mais cette différence est trop peu considérable pour qu'il soit possible à l'œil de l'apercevoir dans les circonstances où elle se trouve. Le seul effet de cet abaissement, c'est de prolonger les deux rampes un peu plus loin, et de diminuer ainsi la longueur du palier horizontal qui s'est trouvée réduite de neuf mètres sans produire aucun changement brusque ni aucune augmentation de pente. Il ne peut donc y avoir eu aucune influence sur le mouvement. La régularité du remblai est restée telle, qu'on doit croire que la différence de hauteur dont nous parlons, résulte plutôt du fait des ouvriers qui ont déposé et reposé les rails, que d'un tassement.

Au point du déraillement, à 9 mètres en avant, on remarque deux petits tassements qui ont produit en des points correspondants des deux cours de rails des différences de niveau : l'une de 2 centimètres, l'autre de 24 millimètres. Il est probable que c'est là un résultat du choc produit par le déraillement même; mais en supposant même que ces différences de niveau eussent existé antérieurement, elles n'auraient déplacé le centre de gravité des voitures que de 2 centimètres à 2 centimètres et demi à droite ou à gauche, et n'auraient pu avoir aucune influence sur l'accident. C'est seulement dans le cas où ces inégalités se reproduiraient fréquemment en des points rapprochés et en faisant pencher le profil à gauche ou à droite alternativement, qu'il en pourrait résulter un accident.

La voie de gauche, sur laquelle cheminait le convoi, examinée après l'événement, présentait, dans le sens horizontal, des inflexions qui dépassaient sensiblement celles qu'on remarque partout ailleurs, et qui ont été évidemment produites au moment même de l'accident. Ces ondulations commençaient à 27 mètres environ avant le poteau indicateur dont nous avons parlé; faibles d'abord, elles devenaient de plus en plus prononcées à mesure qu'on avançait vers le point où les voitures se sont jetées dans le marais. A 31 m. 50 du poteau indicateur, après l'avoir dépassé, un rail de gauche était légèrement écorné au bout qui se présentait au mouvement du convoi. A 48 mètres plus loin, on remarquait un autre éclat placé de la même manière, mais plus grand que le premier.

Le dessin n^o 3 donne la forme et la dimension exacte de ces deux éclats. Le rail qui précédait chacun d'eux était faussé par une pression exercée de droite à gauche, et présentait une courbure dont la concavité était tournée vers l'intérieur de la voie. Les cassures étaient toutes fraîches et dues évidemment à un choc subit.

C'est immédiatement après le deuxième éclat que le déraillement a commencé, comme l'a prouvé l'examen de la voie. Avant ce point on n'a vu aucune trace de déplacement des roues. Au-delà des coins de bois qui retenaient le rail de gauche, dont les coussinets étaient fortement sillonnés par les boudins des roues, à partir du deuxième coin qui ne présentait qu'une légère impression; les autres étaient fortement entaillés sur une longueur de 14 mètres 50 centimètres, et prouvaient que des voitures sorties des rails les avaient suivies dans cet intervalle sans s'en éloigner. Au-delà, les rails de gauche ont été arrachés par les voitures qui prenaient un mouvement oblique et se précipitaient vers le marais. Un de ces rails retrouvés sur le talus, était très fortement courbé dans le sens horizontal.

Dans toute la longueur où les rails étaient conservés, à partir du point de déraillement, plusieurs coussinets, tant du rail de droite que du rail de gauche, étaient brisés intérieurement.

Tous les coins étaient en place, chose importante à signaler, comme on le verra plus loin.

Etat du matériel.

Tout le matériel du convoi était en bon état. Nous devons signaler seulement que les roues des deux locomotives étaient déjà un peu usées, de façon que le congé qui relie le boudin à la jante avait en partie disparu, que la surface interne du boudin était devenue presque verticale; que dès lors le boudin pouvait se rapprocher plus des rails que dans l'état normal, et rencontrer plus facilement de petites saillies. Les experts signalent ici en termes techniques les avaries des deux locomotives 44 et 48, des wagons 1002 et 1023, truck 1118, voitures 671, 310, 170.

Les n^{os} 173, 802 et 1164, le truck sans numéro, les trucks 1177 et 1175, les voitures 670 et 667, et le wagon 1005 ont éprouvé des avaries, mais sans qu'il soit nécessaire de les noter; les roues sont intactes.

Le rapport continue de la sorte.

Les conséquences à tirer de l'examen que nous venons de faire du matériel sont les suivantes :

- « Bien que la locomotive 44 n'ait pas déraillé, l'une de ses roues a cependant éprouvé un choc violent.
- « La locomotive 48 et le wagon 1002 ont déraillé et ont marché quelque temps à côté de la voie, comme le prouvent les entailles des roues qui n'ont pu être produites que par des chocs répétés sur les coussinets du chemin.
- « Il en a été de même des n^{os} 1023, 1178, 671, 310 et 170.
- « Les roues des autres voitures n'ayant pas heurté les coussinets, celles de ces voitures qui ont déraillé, n'ont dû le faire qu'au moment où tirées de côté par celles qui les précédaient, elles se sont dirigées à gauche vers le marais.
- « On ne saurait tirer aucune conclusion importante de la rupture du chasseur-pierre, parce qu'il est naturel de penser que cette avarie n'aura eu lieu qu'après le déraillement par le choc du chasseur-pierre contre un coussinet. Il en est de même des autres avaries de la locomotive.

Circumstances dépendantes de la traction et du mouvement.

Les circonstances dépendantes de la traction ou du mouvement, ne peuvent se reconnaître par aucun indice matériel; nous devons nous interdire de former aucune conjecture à leur égard; mais nous y reviendrons un peu plus loin dans une discussion des causes de l'événement, en faisant voir quelle influence pourrait avoir eu celles des circonstances que les débats oraux viendraient établir.

Discussion des faits précédemment établis.

La commission chargée par M. le ministre des travaux publics de rechercher les mesures de sûreté applicables aux chemins de fer, après l'événement du 8 mai 1842, a fait connaître dans son rapport toutes les causes qui peuvent amener des accidents. Nous allons les rappeler toutes ensemble, après quoi nous les discuterons séparément pour chercher à reconnaître celles qui s'appliqueraient à l'événement de Fampoux. Des causes de déraillement très énergiques sont la suppres-

sion et la surélévation des rails, leur ajointement défectueux dans les coussinets, le dérangement des traverses qui supportent la fondation de la voie et la trop faible épaisseur du sable couche de sable; le bris d'un essieu ou même d'un ressort.

Une autre cause qui peut aussi quelquefois occasionner une fêlure de la voie, est le mouvement dit de lacet qui se manifeste souvent dans les convois en marche; l'attelage simultané de deux ou plusieurs locomotives est toujours un inconvénient et peut devenir un danger.

Il est impossible, en effet, que dans toutes les circonstances de la marche les mécaniciens des diverses machines s'entendent toujours bien l'un avec l'autre. L'attelage multiple ne doit donc être qu'une exception, qu'il convient d'entourer de toutes les précautions en diminuant la vitesse des convois.

Les chances probables et la gravité des accidents sont en rapport direct avec la force vive dont les convois sont animés. La vitesse a d'autant plus d'inconvénients que les convois sont plus pesants.

D'après ce que nous avons dit plus haut, on voit qu'on ne peut guère chercher la cause de l'accident dans l'état de la voie. On ne remarquerait aux rails ni dépression ni surélévation; quelques traverses avaient été légèrement déplacées latéralement; mais il faut voir là plutôt un effet qu'une cause.

La couche de sable était partout d'une épaisseur suffisante et n'avait pas pris de tassements inégaux. Mais il est une circonstance de l'entretien sur laquelle il convient que nous nous arrêtons. Les coins de bois qui retiennent les rails dans les coussinets sont sujets à changer de volume par l'effet des intempéries d'humidité et de sécheresse. Des coins qu'on a serrés quand ils étaient mouillés, deviennent lâches lorsqu'ils sont secs et alors non seulement ils peuvent ne plus maintenir suffisamment les rails, mais alors ils peuvent être facilement déplacés par le choc le plus léger et abandonner tout à fait les coussinets.

Sur un coussinet disjoint, un coin déplacé, sans être tout-à-fait sorti, peut ne soutenir que l'un des deux rails et laisser l'autre libre. Nous en avons eu l'exemple dans la gare d'Arras. Si le rail qui n'est plus soutenu se trouve du côté où arrive le convoi et qu'il soit pressé fortement par une roue, il pliera à l'extrémité du rail suivant se trouvera découvert et se précipitera en saillie au mouvement de la roue, qui pourra le choquer. Une pareille circonstance expliquerait assez bien les éclats enlevés à deux rails et le déraillement lui-même.

Mais après l'événement on aurait dû trouver dans ce cas les deux coins déplacés. C'est ce qui n'a pas eu lieu. On doit donc rejeter cette explication.

Nous avons fait des expériences pour nous rendre compte de l'effet d'une pression latérale sur les rails.

Avec un cric de..., nous avons courbé un rail dans la partie voisine d'un joint. Lorsque le coin disjoint était peu serré, le rail suivant sortait et prenait une saillie de quelques millimètres sur le premier. Lorsque le coin avait été fortement chassé, cette saillie n'avait plus lieu. En présence de ces faits nous sommes forcés d'admettre que dans un mouvement de lacet considérable, une voiture ou plus probablement une locomotive étant venue choquer un des rails, à peu de distance d'un joint où le coin était peu serré, l'aura fait plier, et par le même effort aura fait sortir le rail voisin, dont l'extrémité, formant saillie, aura été rencontrée par la roue, que ces diverses circonstances se seront représentées deux fois dans un espace de 18 mètres, et que ce n'est qu'à la deuxième fois que le déraillement aura eu lieu.

Nous avons désiré nous assurer de la marche des locomotives pour savoir si le mal ne serait pas venu d'elles. Pour cela nous avons monté sur la locomotive 44 et l'avons fait marcher à grande vitesse. Nous n'avons rien remarqué d'irrégulier dans son mouvement. Il est vrai que les roues de devant avaient été changées et que dès lors l'expérience est peu concluante. Nous n'avons pas pu essayer de la même manière la locomotive 48 que l'insuffisance du matériel n'a pas permis de laisser à notre disposition.

On a pu voir dans l'examen que nous avons fait du matériel qu'aucun essieu n'aurait été ni brisé, ni faussé; plusieurs ressorts ont été ou cassés ou détachés, mais il est naturel de penser que ces avaries sont l'effet et non la cause du déraillement.

Nous avons dit que la première locomotive était restée sur la voie et que la deuxième avait déraillé; nous avons dit, d'autre part, que le déraillement avait commencé 100 mètres environ avant le point où les voitures se sont écartées de la voie pour se diriger vers le marais. Les traces laissées par les roues des voitures sont évidentes, mais il est impossible qu'elles aient été produites par une locomotive de 23 ou 26,000 livres qui aurait laissé bien d'autres dégâts. La locomotive 48 n'a entièrement déraillé qu'au moment de la séparation du convoi, et il y a tout lieu de croire que cet effet aura été produit par la secousse résultant de la rupture des chaînes qui liaient le wagon 1023 au wagon 1002. La locomotive 48 éprouvant le même secousse, mais à un moindre degré, aura suivi comme la précédente; mais au lieu d'être jetée en dehors de la voie, le boudin de la roue de gauche sera tombé suivant toute apparence, sur le bord d'un rail sur lequel il aura glissé en se faussant.

Depuis le point où la queue du convoi s'est séparée de la tête, la voie était complètement bouleversée et l'on y reconnaissait bien les ravages que peut faire une locomotive déraillée. Il y a tout lieu de croire que le wagon 1023 qui s'est jeté le premier dans le marais est aussi le premier qui est sorti de la voie, et que c'est lui qui a entraîné les voitures qui le suivaient. Le wagon 1022 n'a probablement quitté les rails qu'en même temps et par la même cause que la locomotive 48; nous devons croire cependant que les causes du mal sont venues de la, car il nous a paru que des locomotives pourraient seules produire sur les rails un effort latéral assez marqué pour produire les effets que nous avons signalés.

Nous nous sommes demandé si la rupture des moyens d'attelage du wagon 1023 était due à un effet de traction parallèle à la voie, ou à une poussée de la queue sur la tête, qui aurait fait crever le convoi. Il nous a semblé que les deux causes avaient dû agir pour amener l'effet produit. On remarque au tampon d'arrière de gauche du wagon 1002, prouvent qu'il y a eu un choc au moment où le wagon 1023 a fait son mouvement de côté, et que par conséquent il a eu une poussée. Mais si les moyens d'attelage avaient été bons nous ne concevons pas que le wagon 1002 n'ait pas entraîné lui-même, dans le mouvement latéral. Il faut donc admettre que déjà, par l'effet de l'augmentation de tension résultant du déraillement, la barre d'attelage et l'une des chaînes de traction étaient brisées, et qu'il ne restait plus qu'une chaîne, qui avait cédé à son tour à un effet latéral.

Le signal de forcer les freins a été fait au moment où le ger par les mécaniciens et exécuté en partie. Les freins des locomotives, agissant avec beaucoup plus d'énergie que les autres, l'arrêt a dû être plus brusque vers la tête, si ce n'est que déjà, par l'effet de l'augmentation de tension résultant du déraillement, la barre d'attelage et l'une des chaînes de traction étaient brisées, et qu'il ne restait plus qu'une chaîne, qui avait cédé à son tour à un effet latéral.

Le signal de forcer les freins a été fait au moment où le ger par les mécaniciens et exécuté en partie. Les freins des locomotives, agissant avec beaucoup plus d'énergie que les autres, l'arrêt a dû être plus brusque vers la tête, si ce n'est que déjà, par l'effet de l'augmentation de tension résultant du déraillement, la barre d'attelage et l'une des chaînes de traction étaient brisées, et qu'il ne restait plus qu'une chaîne, qui avait cédé à son tour à un effet latéral.

Le signal de forcer les freins a été fait au moment où le ger par les mécaniciens et exécuté en partie. Les freins des locomotives, agissant avec beaucoup plus d'énergie que les autres, l'arrêt a dû être plus brusque vers la tête, si ce n'est que déjà, par l'effet de l'augmentation de tension résultant du déraillement, la barre d'attelage et l'une des chaînes de traction étaient brisées, et qu'il ne restait plus qu'une chaîne, qui avait cédé à son tour à un effet latéral.

Le signal de forcer les freins a été fait au moment où le ger par les mécaniciens et exécuté en partie. Les freins des locomotives, agissant avec beaucoup plus

que la voiture sortie la première de la voie est le n° 1023; que les avaries de la locomotive 44, ainsi que le déraillement de la locomotive 48 et des autres voitures, n'ont été que des effets consécutifs; enfin que le wagon 1023 a été jeté de côté par une poignée de la queue du convoi sur la tête, après qu'une partie de son attelage avait déjà été rompue.

Quant au mouvement qui l'a déterminé, il est facile d'apercevoir plusieurs causes qui ont pu contribuer à le faire naître. L'augmenter : nous voulons parler de la grande longueur du convoi, de l'attelage simultané de deux locomotives et du poids énorme de ces machines. L'expérience n'a pas encore sanctionné l'usage avec de grandes vitesses des locomotives de grandes dimensions, employées sur le chemin de fer du Nord. D'ailleurs la résistance de la voie calculée pour ces machines de 16,000 à 18,000 kilos, n'est plus en rapport avec des poids de 21 à 26,000 kilos.

Nous devons signaler encore comme cause sinon déterminante du moins aggravante, le transport des grosses diligences de messageries qui, très hautes et très lourdes déjà, portent sur l'impériale la plus grande partie de leur chargement, et en résulte que leur centre de gravité est très élevé et qu'elles ont peu de stabilité.

Il y avait dans le convoi trois de ces diligences et un fourgon de bagages des messageries générales. Il est à remarquer que ce sont ces trois voitures elles-mêmes et celles qui se trouvaient immédiatement dans leur voisinage qui ont le plus souffert.

Enfin, à ces causes, et avant toutes les autres, il faudrait ajouter la vitesse, s'il était prouvé qu'elle était plus grande qu'à l'ordinaire. A ce sujet nous ne pouvons rien préjuger. L'enquête judiciaire peut seule établir les faits résultant de preuves testimoniales.

Arrêté, le 27 juillet 1846. Signé : GILLOTIN et BEAUMAL.

Autre rapport sur l'état des locomotives et de leurs tenders.

Le 15 juillet, Louis-Floride-Amédée Le Gavrian, ingénieur-mécanicien, demeurant à Lille, nommé expert par commission de M. le juge d'instruction du Tribunal de Lille, à l'effet de visiter deux locomotives et leurs tenders sous les nos 44 et 48, appartenant à la compagnie des chemins de fer du Nord, en vertu de la commission rogatoire adressée à M. le procureur du Roi à Lille par M. Charles Vandervallier, conseiller à la Cour royale de Douai, commissaire délégué pour procéder à l'instruction de l'accident arrivé, le 8 juillet dernier, sur le chemin de fer entre Arras et Douai, à l'endroit nommé le Marais de Fampoux, après avoir prêté serment entre les mains de M. le juge d'instruction; nous nous sommes immédiatement rendus en compagnie de ce magistrat à la gare du chemin à Fives, où nous avons trouvé M. Schumberg, chef des ateliers.

Après lui avoir exposé notre commission, nous lui avons demandé la représentation des deux locomotives et de leurs tenders qui se trouvaient en tête du convoi au moment de l'accident, à quoi il nous a été répondu par ledit sieur Schumberg, que la machine portant le n° 48 était actuellement dans la gare en réparation, ainsi que le tender n° 44 qui s'y trouvait attelé le 8 juillet; mais que la locomotive n° 44 et son tender n° 49, n'ayant éprouvé d'avaries qu'aux roues d'avant qui ont été changées, n'avaient pas discontinué leur service, et qu'ils étaient en ce moment en route pour ne rentrer que dans la journée, qu'il les mètrait sous nos yeux le lendemain matin, après quoi nous nous sommes retirés.

Et le jour suivant, 16 juillet, à six heures du matin, l'expert s'est rendu de nouveau aux ateliers du chemin de fer, où la représentation de la locomotive n° 44 n'a pu lui être faite, cette machine n'étant pas encore rentrée; il s'est donc borné à constater l'état de la machine n° 48, ainsi que du tender n° 44, ainsi qu'à vérifier l'avarie survenue à une roue d'avant de la machine n° 44.

(Soit la description de la machine fonctionnant à une pression de cinq atmosphères avec une force de 50 chevaux.) Ces machines, d'une grande puissance et d'un poids très considérable, sont appliquées ordinairement aux convois de marchandises lorsqu'il faut remorquer des charges considérables. Leur emploi pour les convois de grande vitesse devient nécessairement une cause d'aggravation en cas d'accident.

(Ici description des réparations faites à la machine, qui avait été fort endommagée.) Nous avons demandé la représentation des anciennes pièces et notamment du lieu d'attelage du tender, mais cette pièce de fer n'existait plus, et la matière en avait été employée pour la confection d'un nouveau lieu. Du reste, d'après la déclaration qui nous a été faite par le chef d'atelier, cette pièce, d'une très grande force, était arrachée en deux parties, ce qui n'a pu se produire que par un effort considérable déterminé obliquement à l'arrière.

L'expert constate ensuite l'état des roues de la locomotive 44, lequel résulte, selon lui, d'un choc considérable et instantané produit par la rencontre d'un corps dur, tel que l'extrémité d'un rail.

Tous ces faits, ajoute l'expert, ont dû se produire avec une telle rapidité qu'il nous paraît impossible que le machiniste ait eu le temps de manoeuvrer ses leviers d'excentrique pour renverser la vapeur et donner la marche arrière. D'ailleurs, si cette manoeuvre avait eu lieu les wagons suivants se fussent envolés au lieu de dérailler.

En résumé, la rupture du lien du tender et de sa chaîne de tirage, celle du bouton de la manivelle de droite et du coussinet du bielle du même côté, le désordre existant dans tous les systèmes d'alimentation de gauche qui a été refoulé sur lui-même; la flexion à l'intérieur des tôles formant le chassis de droite et les traces qui y sont restées imprimées par la rencontre du tourillon de manivelle, nous paraissent démontrer qu'un effort oblique venant de l'arrière a eu lieu sur la gauche et a déterminé par réaction le déraillement de la machine n° 48.

Fait à Lille, le 22 juillet 1846. Dans un supplément du rapport, à la date du 26, M. l'expert constate que la locomotive 44, semblable à la machine n° 48, est dans un état parfait d'entretien; que sur un parcours de 8 kilomètres qu'il a fait avec cette machine, à différentes vitesses, elle s'est parfaitement comportée et s'est gouvernée avec la plus grande facilité.

Nous avons pu apprécier, ajoute l'expert, qu'elle n'a aucun mouvement latéral du lacet. Cette machine n'a reçu aucune réparation autre que celle de l'avant des roues. Le Tribunal d'Arras avait nommé des experts pour en constater l'état et elle était restée jusqu'à ce jour (26 juillet) à la gare d'Arras.

Après l'appel des témoins, M. Legrand, avocat du Roi fait un court exposé de l'affaire. Il rappelle qu'immédiatement après l'accident les bruits les plus alarmants se répandaient. On parlait de conscrits venant d'Arras qui avaient été englobés dans le marais. Il n'en était rien. Le nombre des morts est fixé par l'information à 14, celui des blessés à 30, dont 10 environ assez grièvement.

M. l'avocat du Roi explique de quelle manière l'accident est arrivé, en exprimant l'opinion que le déraillement a commencé par le wagon 1023. Ce wagon a été dépassé par les voitures qui le suivaient, ce qui n'est pas indifférent, et servira sans doute à apprécier la vitesse. Presque tous les morts étaient dans les voitures du 2^e groupe. Il y en a eu 13; le 14^e est resté en grande partie sur la voie.

Après avoir décrit la dislocation du convoi en cinq groupes, M. l'avocat du Roi se demande quelles sont les raisons qui ont déterminé le déraillement. Il constate l'état du terrain, et signale 1^o une tranchée; 2^o un passage à niveau; 3^o le pont de la Scarpe; 4^o un piquet de pente, qui sont les quatre points principaux autour desquels on groupait les désordres qui ont été signalés.

En résumé les désordres qu'on remarque sont les suivants : degrés de déformation de terrain dans les tranchées, passage à niveau dérangé. Vers le pont quelques ondulations de rails. Vers le piquet : ondulations plus prononcées, festons prolongés.

48 mètres plus loin, première écorchure. Un peu plus loin, seconde écorchure plus grave. 80 mètres plus loin, traces profondes du déraillement. Dernière écorchure pendant 100 mètres environ, jusqu'à l'endroit où les voitures ont été précipitées. Voilà les bases de la discussion.

Evidemment, le déraillement a été causé par un mouvement

de lacet. Et d'où vient-il? Peut-il être produit par la vitesse seule? S'il y avait une planitude parfaite dans le chemin, la vitesse serait indifférente. Mais comme il y aura toujours des irrégularités en regard surtout à l'état d'imperfection de notre industrie, le mouvement du lacet croîtra en raison de la vitesse? que sera-ce si le convoi est entraîné par deux locomotives pesant chacune 26,000 kilogrammes? Il y aura alors à examiner si, en présence d'un règlement qui prescrit un minimum de vitesse, il n'y a pas imprudence à accélérer la vitesse d'un convoi, surtout avec des machines d'un poids si énorme.

La composition du convoi doit avoir aussi son influence dans de pareils accidents. Si l'on met sur les trains des messageries trop hautes, trop lourdes, chargées sur l'impériale, il y aura imprudence. La rupture d'une chaîne de sûreté (on sait qu'il y en a deux) imprimera au convoi une direction oblique. Cela peut être un accident fortuit; mais il faut le prévenir; il faut prendre des précautions à toutes fins, en vue d'un danger qui ne se manifestera qu'au bout d'un an, de deux ans... qu'importe...

La position du terrain entre ces deux rampes commandait un surcroît de précaution et rendait un excès de vitesse plus coupable.

Dans l'ordre de la prévention, c'est M. Petiet, ingénieur, qui se présente le premier, car c'est lui qui donna l'ordre du mouvement.

Il existe un règlement provisoire de M. le préfet du Nord. S'il était définitif, son infraction constituerait un délit aux termes de la loi du 19 juillet 1845. A l'état de règlement provisoire, il a la force d'un règlement de police, et son infraction est encore punissable.

L'emploi des locomotives doit être imputé à l'ingénieur; la composition du convoi, à l'ingénieur et à l'inspecteur, qui s'en sont occupés ensemble; l'excès de vitesse, le défaut de précautions spéciales pour la conduite du convoi dans les endroits dangereux, dans la tranchée de Fampoux, au passage du pont, aux mécaniciens.

Un autre reproche qui peut être imputé à Petiet, c'est de ne pas s'être conformé sous d'autres rapports à l'arrêté du préfet. Il faut des moyens d'arrêt, des modes possibles de résistance; pour un convoi de 28 voitures cinq freins étaient nécessaires; eh bien! il n'y en avait que quatre.

Le ministère public a fait assigner un assez grand nombre de témoins qui auront surtout à déposer du fait de vitesse. C'est une impression fugitive pour laquelle il faut un témoignage en quelque sorte unanime. Messieurs les experts pourront assister à l'audition des autres témoins, dont les dépositions plus vives, plus pittoresques à l'audience que dans l'instruction écrite, les éclaireront mieux.

Nous remercions qu'il soit passé outre aux débats. M. le président : La défense s'oppose-t-elle à ce que MM. les ingénieurs ne se retirent pas dans la chambre des témoins?

M. Bethmont : Non, mais j'ai une observation à présenter. Il vient d'être fait un exposé : c'était le droit du ministère public. Je n'ai qu'une prière à faire (c'est le vœu de la loi) aux témoins et aux ingénieurs, c'est de déposer sans aucune considération de ce qui peut être l'opinion du ministère public.

M. l'avocat du Roi : Nous avons fait un exposé bien simple et tout-à-fait impartial avec les éléments de l'information. M. Bethmont : Plus un exposé est impartial, plus il peut impressionner ceux qui l'entendent. Le devoir des témoins est de dire les choses telles qu'ils les ont vues; celui des ingénieurs de dire leur opinion telle qu'elle est.

M. le président : Vous opposez-vous à ce que les experts restent dans la salle? M. Bethmont : Nullement; j'y adhère au contraire au nom de mon client.

M. le président : Faites retirer les témoins. Les avocats et les prévenus vont vers le bureau du Tribunal examiner les plans dont MM. les ingénieurs donnent l'explication aux membres du Tribunal.

CHRONIQUE

DEPARTEMENTS.

Morbihan (Vannes). — Une affaire en matière électorale, dont on s'est beaucoup occupé dans le Morbihan, vient d'être jugée par le Tribunal de Vannes (police correctionnelle). La plainte avait été portée par M. le comte de Fournas-Duborder, candidat de l'opposition au collège de Lorient extra-muros, contre le journal le Morbihan. M. Charles Hello, avocat à la Cour royale de Paris, est allé soutenir la plainte de M. de Fournas. M. Gall, avocat à Rennes, a défendu le journal. Le journal le Morbihan a été condamné à 100 francs d'amende et à l'insertion du jugement dans tous les journaux du département.

PARIS, 11 NOVEMBRE.

On a appelé aujourd'hui, à l'audience de la 1^{re} chambre du Tribunal civil, une affaire de nature à piquer la curiosité publique : il s'agit du rôle d'Agnès de Méranie dans la nouvelle pièce de ce nom, de M. Ponsard, qui sera incessamment représentée au théâtre royal de l'Odéon.

M^{lle} Belloni-Araldi a assigné MM. Bocage et Ponsard en revendication de ce rôle, qui, après lui avoir été distribué, aurait été donné à M^{lle} Dorval.

M^{lle} Léon Duval, avocat, s'est présenté pour soutenir la demande; il a insisté pour que la cause fût retenue; mais M. Ponsard n'ayant pas constitué avoué, le Tribunal a donné contre lui défaut profit joint, et a remis à huitaine.

M. le ministre de l'agriculture et du commerce vient de former une commission pour l'examen des questions relatives à la législation sur les assurances contre l'incendie.

Cette commission doit être présidée par M. le ministre du commerce; elle est composée de : MM. Teste, pair de France, président à la Cour de cassation, vice-président; Renouard, pair de France, conseiller à la Cour de cassation; Félix Réal, député, conseiller-d'Etat; Vicomte d'Haubersaert, député, conseiller d'Etat; Quénauld, député, conseiller à la Cour de cassation; Edmond Blanc, député; E. Vincens, conseiller d'Etat; Poulitier, conseiller à la Cour royale de Paris; Perrot de Chevilles, conseiller à la Cour royale de Paris; de Dalmas, sous-directeur au ministère de la justice; Davenne, chef de division au ministère de l'intérieur; Sénac, maître des requêtes, directeur au ministère de l'agriculture et du commerce.

La rédaction des procès-verbaux est confiée au chef du bureau du commerce intérieur et des assurances au ministère de l'agriculture et du commerce.

Par arrêté de M. le ministre de l'instruction publique, grand-maître de l'Université, en date du 5 novembre 1846, sont nommés juges-adjoints du concours qui doit s'ouvrir le 16 novembre courant devant la Faculté de Droit de Paris, pour une chaire de procédure civile et pour une place de suppléant : M. Bryon, conseiller à la Cour de cassation; M. Poulitier, conseiller à la Cour royale de Paris; M. Laferrère, inspecteur général, spécialement attaché aux Facultés de droit.

Sur la proposition du préfet de la Seine et du préfet de police, le conseil municipal vient de voter un cré-

dit de 300,000 francs pour maintenir dans Paris, en faveur des indigents et des ouvriers nécessiteux, le prix du pain de première qualité à 80 centimes les 2 kilogrammes, s'il arrivait qu'il dépassât ce taux.

Pour la mettre les indigents et les ouvriers nécessiteux à jour de la différence entre ce prix de 80 centimes et le prix réel du pain, l'administration emploiera les mesures dont on a déjà reconnu l'efficacité en 1829, 1830 et 1831.

Le sieur Kelergé et la femme Debrulle ont comparu aujourd'hui devant la Cour d'assises de la Seine sous l'accusation de vol et de complicité de vol. La jeune fille qui aurait été victime de l'attentat s'était constituée partie civile.

Après la lecture de l'acte d'accusation la Cour a ordonné le huis-clos. Dans le cours des débats, un juré ayant fait une observation qui pouvait impliquer de sa part une opinion sur le fond même de l'affaire, la Cour, sur les conclusions de M^{re} Crémieux, défenseur des accusés, a annulé les débats et l'affaire a été renvoyée à une autre session.

— Voici la liste des affaires qui seront jugées par la Cour d'assises pendant la seconde quinzaine de ce mois, sous la présidence de M. le conseiller Roussigné.

Le 16. Cossard et Hacard, vol et tentative de vol à l'aide de fausse clé; fille Roussel, vol par une femme de service à gages; Villars, vol à l'aide de fausses clés dans une maison habitée. Le 17. Dorison, Benard et Lehongre, vol commis la nuit, à l'aide d'effraction, dans une maison habitée; Varin, vol à l'aide d'escalade et d'effraction; Morviller, faux en écriture privée. Le 18. Carcano, idem; Simard, vol. Le 19. Femme Laglace, vol par une domestique; Audouard, Levé, Broquet et Dickens, vol commis conjointement à l'aide d'effraction et faux en écriture privée. Le 20. Luys, vol par un serviteur à gages; Thilhère, vol à l'aide d'effraction; Adrien de Pron dit comte de la Maisonfort, faux en écriture privée et usage.

Le 21. Jene dit Jene, assassinat sur la personne du sieur Jay. Le 22. Veuve Duhand, vol par une femme de service à gages; Sadoul, vol à l'aide d'effraction dans une maison habitée; femme Jamard et Boulière, complicité de banqueroute frauduleuse. Le 24. Demort, banqueroute frauduleuse. Le 25. Duplessis et femme Duplessis, faux en écriture de commerce; Loutrel, tentative d'assassinat. Le 26. Ribot, Lesserteur, Simon et autres, vol commis conjointement à l'aide d'escalade dans une maison habitée. Le 27. Bource, vol à l'aide d'escalade; Bonjour et Pavie, vol commis conjointement sur un chemin public; Terry et fille Lemière, outrage à la morale publique par la mise en vente de gravures obscènes. Le 28. Paupardin, banqueroute frauduleuse; femme Fariat et Maudouin, avortement, complicité. Le 30. Thierry, faux en écriture privée; Quélier, attentats à la pudeur sur des jeunes filles.

Le train du chemin de fer du Nord, parti hier à quatre heures du soir de Paris pour Amiens, a rencontré à six heures et demie, au passage à niveau de Montataire, près Creil, un chariot à cinq chevaux; la machine a renversé et mis de côté le chariot, et a tué trois chevaux. Le convoi a à peine éprouvé une légère secousse, et a pu immédiatement continuer sa route.

Une enquête a été faite par le chef de section. Il en est résulté que le garde du passage à niveau avait laissé pénétrer les chevaux par l'une des barrières, avant d'avoir ouvert celle du côté opposé, et que lorsqu'il a voulu faire cette seconde opération, il en a été empêché par la présence d'une autre voiture derrière cette barrière.

Cette double occurrence ne lui a pas permis de faire les signaux en temps utile. Néanmoins, et malgré cette espèce d'atténuation de sa faute, il a été destitué sur-le-champ, afin que cet exemple serve de leçon à tous les gardes-barrières de la ligne.

— Nous faisons mention il y a quelque jours à peine d'une razzia opérée par l'administration de la police dans la galerie vitrée du Palais-Royal, opération à la suite de laquelle vingt-six jeunes gens ont été défilés à la justice sous prévention d'outrage public aux mœurs. Le scandale que donnaient aux promeneurs, aux locataires des boutiques et aux étrangers la présence continue de jeunes gens que cet exemple de juste sévérité n'avait pas intimidés, ayant motivé de nouvelles plaintes, des mesures spéciales ont été prises, par suite desquelles, hier soir, de huit à neuf heures, M. le commissaire de police Vassal et des agents du service de sûreté, porteurs de mandats, ont opéré l'arrestation, dans cette même galerie, de vingt-trois jeunes gens prévenus du même délit.

L'intention bien arrêtée de l'autorité paraît être de mettre fin à un scandale qui est un objet de dégoût et d'indignation pour les honnêtes gens. Nous sommes certains que le pouvoir judiciaire prêtera, en cette circonstance, un indispensable appui à l'autorité municipale pour accomplir une répression devenue indispensable.

— Jamais l'attention de la police, en ce qui concerne la surveillance à exercer sur les condamnés libérés n'est plus utile qu'à l'approche de la saison d'hiver, où, d'une part, les ressources et les moyens de travail deviennent plus difficiles, et où, d'un autre côté, la longueur des nuits favorise les coupables tentatives contre les personnes et les propriétés. Comme résultat des mesures que vient de prescrire M. le préfet de police, nous mentionnerons les arrestations suivantes, opérées dans la journée d'hier et dans le cours de la dernière nuit :

Le nommé Dumarteaux, forçat libéré de six années de travaux forcés, avait été plusieurs fois condamné pour vols, rixes, attaques et rupture de ban. En dernier lieu il avait été mis en liberté avant-hier 9, venant de subir à la Force trois mois de prison. Dès la nuit suivante, à deux heures du matin, il était arrêté sur la voie publique, rue Dupetit-Thouars, par l'officier de paix du 6^e arrondissement, au moment où après avoir attiré sur ce point isolé et voisin du canal Saint-Martin, une malheureuse fille, son ancienne concubine, il la menaçait de lui donner la mort si elle ne consentait à renouer avec lui d'anciennes relations.

Sur un autre point, rue du Faubourg-Saint-Antoine, un nommé Constant, libéré à Toulon le 17 septembre dernier d'une condamnation à cinq années de travaux forcés, prolongée de neuf ans par suite de trois tentatives d'évasion, était arrêté en flagrant délit, et envoyé au dépôt de la préfecture.

Enfin, rue du Murier, 9, ce matin, le nommé Guillemand, libéré de six années d'emprisonnement à la maison centrale de Melun, et arrêté quatre fois depuis lors, ayant été poursuivi jusqu'à son domicile à la suite d'une tentative de vol, s'était réfugié dans le tuyau de la cheminée de sa chambre et allait échapper à la recherche des agents lancés sur sa trace, lorsque l'un de ceux-ci s'avisait d'allumer dans l'âtre un feu de paille mouillée qui, sans pouvoir faire grand mal au voleur fugitif, devait l'obliger à capituler et à se rendre. En effet, Guillemand, à demi-aspixylé par la fumée, ne tarda pas à descendre de sa retraite et à demander merci.

— L'instruction criminelle qui se suit dans le cabinet de M. Legonidec contre Claude Thibert, Dickens et 64 autres individus, sous l'inculpation de vols de grande route, d'attaques à main armée et de meurtres, prend chaque jour de nouveaux développements. Un grand nombre d'individus, détenus dans les prisons départementales comme

prévenus ou comme condamnés, la plupart se cachant sous de faux noms, ont été amenés dans les prisons de la Seine. Depuis deux jours de nouvelles arrestations ont eu lieu par suite de découvertes, d'aveux et peut-être même de révélations. C'est ainsi que les époux G..., tenant une auberge dans un chef-lieu de département, ont été placés sous la main de la justice, et qu'il a été établi par les saisies importantes opérées à leur domicile qu'ils pratiquaient en grand le recel.

Trois autres recéleurs, le sieur M..., cumulant la triple industrie d'aubergiste, d'épicier et de colporteur, près de Reims; J..., brocanteur, et le sieur L..., condamné libéré, demeurant près d'Auxerre, ont été de même arrêtés et amenés à Paris, où les confrontations auxquelles ils ont été soumis, ont élevé contre eux des charges de la nature la plus grave.

Il ne paraît pas que cette affaire puisse être renvoyée devant les assises avant le premier trimestre de l'année prochaine.

ETRANGER.

— ANGLETERRE (Londres), 9 novembre. — Sir Georges Corroll, le nouveau lord-maire, s'est rendu aujourd'hui à Guildhall, accompagné des shériffs et des autres officiers de la cité. Il a pris possession de son trône municipal, en présence des livremens ou électeurs. Son cortège s'est ensuite mis en marche à travers les rues de la cité vers la Tamise, où l'attendait une barque magnifiquement ornée. Arrivé à Westminster, le lord-maire y a débarqué et est allé processionnellement à la Cour de l'échiquier où se trouvaient réunis tous les juges des autres Cours en robes de cérémonie.

Le recorder a prononcé la harangue d'usage, et la procession est retournée à l'Hôtel-de-Ville, où sera donné ce soir un repas somptueux. Les terrines de soupe à la tortue, le vin de Champagne et les ananas y seront prodigués comme de coutume.

— L'embranchement du chemin de Birmingham à Derby passe sur un pont mobile au-dessus d'un canal formé par la rivière Trent. Ce pont venait d'être ouvert pour le passage d'un bateau, et il n'avait pas encore été reformé lorsqu'un convoi arriva à toute vapeur. La locomotive, son tender et un wagon, heureusement vides, furent précipités dans le canal; les autres voitures de première et de seconde classe s'arrêtèrent au bord de l'abîme, et les voyageurs en furent quittes pour de fortes commotions. Le machiniste et le chauffeur se sont lancés dans l'eau, et n'ont éprouvé aucun mal; le garde du convoi est grièvement blessé.

Avant le sinistre, un cantonnier s'était avancé à cinquante pas (cinquante-cinq mètres) au-delà du pont, afin de faire arrêter le train; mais il n'était plus temps; le chariot vide a été réduit en atomes; les trains qui suivaient ont été retenus pendant plusieurs heures. Le juge commissaire de la Cour des faillites qui s'y trouvait, a fait annoncer par le télégraphe électrique la cause de son retard.

AU RÉDACTEUR.

Monsieur, La dernière lettre de M. Biétry, digne en tous points de celles qui l'ont précédée, nécessite une réponse que la justice de ma cause me permettra de faire aussi modérée que ses attaques sont violentes.

A qui donc M. Biétry espère-t-il faire croire qu'il n'y a ni rivalité, ni haineuse concurrence dans le fait de cette publicité, qui ne saurait lui coûter moins de 15 ou 20,000 francs? A qui fera-t-il croire que cette énorme dépense est faite dans un but tout de philanthropie et uniquement en vue du bien public?

Quelle interprétation possible à ces paroles qu'on l'entendit prononcer d'un ton si piteux dans son allocution au Tribunal : « Je vendais beaucoup de cachemires... Depuis trois mois » que M. Cuthbert a annoncé ses châles cachemires à 90 fr., » ma vente a sensiblement diminué?... Si cet aveu formel, échappé au pied du Tribunal, n'est pas le cri d'un concurrent blessé, j'ai le droit de ne voir en M. Biétry qu'un coupable élanant une plaie factice aux yeux de ses juges pour en obtenir son acquittement.

Dans son dépit, dans son aveugle acharnement, M. Biétry semble avoir mis tous ses soins à confirmer lui-même par sa publicité, l'heureuse opération que j'ai faite en achetant de divers fabricans des châles cachemire, dont les prix varient depuis 75 fr. jusqu'à 130 fr., et à jeter sur toutes choses une clarté telle que moi désormais je n'aurais plus à me défendre que si un fabricant, connaisseur par nécessité de toutes les matières qui entrent dans la fabrication des châles, a le droit de les qualifier, plus encore, de les facturer cachemires purs, aucun reproche ne peut être adressé au négociant qui les vend tels qu'il les a achetés!

Avec son éloquence persuasive, à laquelle nous sommes plus qu'habituellement, notre rigide adversaire cherche à éveiller l'étonnement et la défiance du public relativement à diverses marchandises qu'il dit avoir saisies dans certaines maisons de nouveautés qu'il ne nomme jamais! Tout cela est fort adroit; il est seulement malheureux pour M. Biétry qu'il n'ait pu, jusqu'à présent, opérer aucune saisie dans les magasins du Grand-Colbert, ni faire suivre ses bruyants procès de la plus petite condamnation.

Pour mettre enfin un terme à cette polémique plus qu'absurde, je viens faire à M. Biétry une dernière et sérieuse proposition.

A partir de demain jusqu'à la fin du mois, depuis huit heures du matin jusqu'à dix heures du soir, j'exposerai dans les étalages de mon magasin des châles cachemires pour une somme de 50 à 60,000 francs. Ces châles, qui proviennent des maisons les plus recommandables par leur loyauté, sont tous en cachemire et comportent seulement un mélange toléré, comme il existe dans les châles de 500 et même de 1,000 fr.

Pour éviter tout malentendu, ces châles seront ainsi affichés : Châles cachemire carrés. . . . 90 fr. et 120 fr. Châles cachemire longs 250 fr.

Que M. Biétry, accompagné de l'autorité compétente, fasse opérer une saisie et m'informe un bon procès!

S'il n'accepte pas mon défi, le public verra dans son refus, le plus éclatant hommage qui puisse être rendu à la qualité de mes châles comme à la sincérité de mes annonces.

CUTHBERT.

Propriétaire-gérant des magasins de nouveautés du Grand-Colbert.

— La nouvelle direction du Vaudeville fera relâche aujourd'hui pour inaugurer brillamment la réouverture par deux ouvrages fort importants. Le Bonhomme Job, comédie-vaudeville en trois actes, sera son apparition vendredi 13, et aura pour principaux interprètes, Bardou, Leclère, M^{lle} Guillemine, Thénard et Figeac. Samedi, Capitaine de Volours, vaudeville en deux actes, pour Arnal, Amant et M^{lle} Doche. On compte sur deux grands succès. Voilà l'affiche renouvelée entièrement et deux titres stéréotypés sur l'affiche du Vaudeville pour plus de deux mois.

— Au théâtre national du Cirque-Olympique, aujourd'hui jeudi 12, Henri IV, précédé du Château de Pau, prologue.

— Cirque national des Champs-Élysées. — Aujourd'hui jeudi 12, à deux heures après midi, tableaux et poses plastiques, par M. Keller et sa troupe.

SPECTACLES DU 12 NOVEMBRE.

OPÉRA. — Bénéfice des inondés de la Loire. OPÉRA COMIQUE. — Les Mousquetaires de la Reine. ITALIENS. — Norma. ODEON. — L'Univers et la Maison. VAUDEVILLE. — Hela-hé. VARIÉTÉS. — Les Enfants de troupe, l'Homme qui bat sa femme, GYMNASE. — Les Demoiselles de noce, Clémence Harlowe.

VENTES IMMOBILIERES.

AUDIENCE DES CREDES.

MAISON EN CONSTRUCTION Etude de M. GOSSET, avoué, rue Louis-le-Grand, 3. — Adjudication le samedi 21 novembre 1846, en l'audience des créés du Tribunal civil de la Seine, au Palais-de-Justice à Paris.

S'adresser : 1° à M. GOSSET, avoué poursuivant, rue Louis-le-Grand, 3; 2° à M. FOURET, avoué, rue Sainte-Anne, 51.

MAISON Etude de M. BORDIN, avoué, successeur de M. Camaret, à Paris, quai des Augustins, 11. — Vente le 21 novembre 1846, en l'audience des créés du Tribunal civil de première instance de la Seine, au Palais-de-Justice, à Paris, local et issue de l'audience de la 1^{re} chambre, une heure de relevée.

1° A M. Burdin, avoué poursuivant, demeurant à Paris, quai des Augustins, 11; 2° A M. Archambault-Guyot, avoué à Paris, rue de la Monnaie, 10. (5111)

GRANDE ET BELLE MAISON GUERIN, avoué à Paris, rue d'Alger, 9. — Adjudication en l'audience des créés, au Palais-de-Justice à Paris, une heure de relevée, le 12 décembre 1846.

Mise à prix : 320,000 francs. S'adresser, pour les renseignements : 1° à M. René Guérin, avoué poursuivant, dépositaire d'une copie de l'enchère et des titres, à Paris, rue des Moulins, 10; 2° à M. Martin, avoué présent à la vente, rue des Moulins, 10; 3° à M. Jouve, rue Louis-le-Grand, 18; Et au concierge, pour visiter la maison.

AVIS DIVERS.

PASSAGE DE L'OPERA. Spécialité de chapeaux garnis. Chapeaux mécaniques à 47 francs.

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

JOLIES ETRENNES.

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.

MAGASIN DES DEMOISELLES PATRONS ET PETITS PATRONS

Dessins et Ouvrages à l'aiguille, au Crochet et au Filet. Rébus illustrés.

300 dess. de Broderies 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 M^{me} la Directrice, 13, RUE MONTOLON.

La première et la seconde année sont en vente. — Chaque année se vend 10 fr. pour Paris; 12 fr. pour les départements. — L'abonnement à la troisième année part du 25 octobre 1846. — Les Bureaux des Messageries royales et générales font les abonnements sans augmentation de prix.

CIETS DE FLANELLE SANS RÉTRÉCISSEMENT

Passage de l'Opéra, galerie de l'Horloge, n. 15 et 17. — SPECIALITE POUR CHIENNES.

COMPAGNIE DES CABRIOLETS COUPÉS ET VOITURES SOUS REMISES.

300 Voitures divisées en 6 grandes Succursales et 50 Stations. — La Société est définitivement constituée. — Le premier service commencera dans le courant du mois. La Compagnie, en se formant, a eu pour objet principal d'apporter de nombreuses améliorations dans l'industrie des voitures, et d'entrer résolument dans une voie de progrès. — Au nombre de ses premières améliorations, se trouve la suppression complète des cabriolets à deux roues, dont le temps a fait justice à cause des nombreuses inconvénients qu'ils renferment. Ces lourds véhicules seront remplacés par un nouveau cabriolet à quatre roues dit CABRIOLET-FINANCE, CONS-TRUIT EXCLUSIVEMENT POUR ELLE; ces voitures seront basses et sans marche-pied. — 100 petites voitures dites COUPÉS-CHAISES seront aussi sous remises, et se loueront 1 FR. 50 C. LA COURSE. — Il était impossible de construire des voitures plus commodes et plus gracieuses, tout en leur conservant les conditions de solidité. — Un grand service de voitures à deux chevaux sera affecté aux ABONNEMENTS, BALS, SPECTACLES et PROMENADES. — L'administration se chargera de la livrée de ses cochers, afin que leur tenue soit en rapport avec la voiture. — Un livret sera déposé dans chaque voiture, et à la disposition des personnes qui auraient des plaintes à adresser à l'administration sur le service de ses cochers.

ON REÇOIT DÈS A PRÉSENT LES ABONNEMENTS RUE RICHER, 6 BIS.

AGRANDISSEMENTS DES GALERIES POISSONNIÈRE.

AU PROFIT DES INONDÉS DE LA LOIRE.

MAGASINS DE NOUVEAUTÉS N. 7, FAUBOURG POISSONNIÈRE.

Le NOUVEAU AGRANDISSEMENT qui vient de faire l'objet de la présente annonce, est le plus grand et 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 TRÈS-FAIBLES, une GRANDE QUANTITÉ D'ÉTOFFES, telles que : GRAND CHOIX DE CHALES LONGS, depuis 65 fr. — LA, GABRIÈLE LAINE, depuis 25 fr. — PARTIE D'ÉTOFFES NORVÉGIENNES à 5 fr. 90 c. — VISITES NOIRES et de COULEUR, SATINS A LA REINE et ALCOYNE DOUBLES EN SOIE à 18 fr. — Idem, en

Maladies Secrètes. TRAITEMENT DU DOCTEUR CH. ALBERT, Médecin de la Faculté de Paris, maître en pharmacie, apothicaire des Hôpitaux, professeur de médecine et de botanique, honoré de médailles et récompenses nationales, etc.

ALBUMS POUR SOIRÉES ET CADEAUX à 3 fr., 5 fr., 6 fr., 8 fr., 10 fr. et au-dessus. Chez AUBERT et Co, éditeurs, place de la Bourse.

NEUTRALISATION DE LA SYPHILIS. Procédé unique qui GUÉRISSE d'une manière SURE et sans crainte l'écoulement, les maladies syphilitiques quel qu'elles soient, sans écoulement, sans douleurs, sans danger, sans interruption de travail.

PAPETERIE SPÉCIALE DE FANTAISIE ET DE BUREAUX. ENCREUR SYPHILITE, SEUL BREVETÉ. Sans garantie du gouvernement. Conservant l'encre toujours fluide sans aucun entretien.

LE CHOCOLAT MÉNIER. Comme tout produit avantageusement connu a excité la cupidité des contre-façteurs, son produit particulier et ses emballages ont été imités, et les acheteurs ont été trompés.

VINAIGRE AROMATIQUE DE Jean-Vincent BULLY. Ce Vinaigre, d'un usage reconnu bien supérieur aux eaux de Cologne et que tant de conducteurs cherchent à imiter, est aujourd'hui le cosmétique le plus distingué et le plus recherché pour les soins délicats de la toilette des dames.

PATE ÉPILATOIRE PERFECTIONNÉE. de M^{me} DUSSEY, rue de la Coq-Saint-Honoré, 13, au premier, reconnue après examen fait, la seule qui détraque entièrement le poil et le duvet sans altérer la peau.

FOURRURES A LA REINE D'ANGLETERRE. Les magasins de LEBARD sont les plus vastes que la capitale possède, et la seule maison qui soit à même d'offrir aux acheteurs un choix immense.

Ventes mobilières. En l'Hôtel des Commissaires-Priseurs, place de la Bourse, 2. Le jeudi 12 novembre 1846, Consistent en 20 tableaux de maître, 200 vol. à fig., pianos, tables, etc. au 2^e vol. (5164)

Sociétés commerciales. Suivant acte sous signatures privées fait quinquante à Paris, le 28 octobre 1846, enregistré à la même ville, le 28, la société avait été formée entre M. Jean-Alexis PÖRCHER, propriétaire, demeurant à Paris, rue Fontaine-Molière, 83, gérant responsable, et deux commanditaires: pour la fabrication, la fourniture, la pose, l'entretien et la réparation des appareils pour l'éclairage par le gaz, aux termes d'un acte sous signatures privées fait triple à Paris, le 15 février 1843, enregistré et publié à Paris, conformément à la loi, à date dissoute à partir du 1^{er} février 1846 exclusivement, et M. Porcher a été nommé liquidateur de ladite société, ayant pour nom le Vulcan. (6720)

pris le Tribunal, demeurant à Paris, rue Notre-Dame-de-Lorette, 43, a été nommé administrateur judiciaire de la société en commandite VILLETTE et Co, dite le Réparateur, en remplacement de M. DEFFERT, décédé. Pour extrait: A. CORPET. (6725)

M. Lobjois a apporté en société une somme de 5,000 francs argent. Cette somme a été constituée pour dix années consécutives, qui commencent le 1^{er} novembre 1846; et elle sera dissoute à l'expiration du délai pour lequel elle a été formée: 2° par la volonté des parties d'accord; 3° par le décès de l'un ou de l'autre des associés; 4° chaque associé pourra encore demander la dissolution dans cinq ans, du 1^{er} octobre 1846; à la charge par lui de prévenir son coassocié six mois à l'avance; 5° chaque associé pourra encore demander la dissolution à toute époque, mais après deux ans, si après ces 2 ans les bénéfices nets, déduction faite des intérêts prélevés sur le capital social et sur les versements ultérieurs, ne dépassent pas le chiffre de 4,000 francs, pour tout le temps antérieur, ou si l'inventaire de cette seconde année constatant la perte du droit du capital social et des sommes qui y auraient été adjointes par la suite par l'accumulation des bénéfices, chaque associé pourra demander la dissolution à quelque époque que ce soit, et alors il sera procédé comme il vient d'être dit. (6728)

Etude de M. COLMET, avoué, place Dauphine, n. 12. D'un acte sous signatures privées, fait double à Paris, le 1^{er} novembre 1846, enregistré à Paris, le 5 du même mois, fo^o 61, recto case 7, par Lefèvre, qui a perçu 5 fr. 50 c. pour droits, entre M. Charles MONTASSIER, limonadier, demeurant à Paris, place Dauphine, 2, et M. Edmond JAMET, fabricant d'orfèvrerie, demeurant à Paris, susdite place Dauphine, 15, et devant, et actuellement, que des sous le n. 420, d'autre part, A été extrait ce qui suit: Art. 1^{er}. La société en nom collectif formée entre M. Montassier et Jamet, sous raison sociale MONTASSIER et JAMET, pour l'exploitation d'un service de Paris à Soeux par voitures à quatre roues, destinées au transport des voyageurs et petites messageries, suivant acte sous signatures privées, en date du 25 décembre 1843, enregistré à Paris le 5 janvier 1844, folio 10, recto cases 7 et 8, par Texier, qui a perçu 5 fr. 50 c. pour droits, et publié conformément à la loi, est et demeure dissoute à partir du 1^{er} novembre courant. Art. 2^e. M. Montassier, l'un des associés, est chargé de la liquidation. Cette liquidation devra être mise à fin dans le délai d'un an à compter de ce jour. Pour extrait conforme. (6724)

TRIBUNAL DE COMMERCE. DÉCLARATIONS DE FAILLITES. Jugement du Tribunal de commerce de Paris, du 10 novembre 1846, qui déclare la faillite ouverte et en fixe provisoirement l'ouverture audit jour: Du sieur JAMET (François), ent. de bâtiment, rue de Valenciennes, 112, nommé M. Gallais juge-commissaire, et M. Geoffroy, rue d'Argenteuil, 41, syndic provisoire. N. 6557 du gr.; Du sieur BÉDU (Pierre-François), ent. de vidanges, à St-Denis, au barrage, nommé M. Gallais juge-commissaire, et M. Heron, faub. Poissonnière, 14, syndic provisoire. N. 6558 du gr.; Du sieur JACOT (Auguste), fab. d'horlogerie, place du Louvre, 12, nommé M. Ledagère juge-commissaire, et M. Millet, boul. St-Denis, 21, syndic provisoire. N. 6559 du gr.; Du sieur RIGAL (Adolphe), ent. d'appareils à gaz, rue Neuve-Saint-Lazare, 13, nommé M. Charenton juge-commissaire, et M. Hellel, rue Paradis-Poissonnière, 56, syndic provisoire. N. 6560 du gr.; Du sieur BUSMÉY (Jean-Marie-Honoré), confecteur, place St-Jacques-la-Bourgeois, 7, nommé M. de Rotrou juge-commissaire, et M. Tiphagne, faub. Montmartre, 84, syndic provisoire. N. 6561 du gr.; Du sieur NULO (François), libraire et docteur sur bois, rue Rameau, 1, nommé M. de Rotrou juge-commissaire, et M. Huet, rue Cadet, 1, syndic provisoire. N. 6562 du gr.

CONVOCATIENS 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 DELARUE (Elle-Honoré), md. chausseur, rue de la Cité, 21, le 16 novembre à 10 heures (N. 6552 du gr.); Du sieur ALLEMAND colporteur, rue d'Angoulême du Temple, 12, le 17 novembre à 10 heures (N. 6553 du gr.); Pour assister à l'assemblée dans laquelle M. le juge-commissaire doit les consulter sur la composition de l'état des créanciers présumés que sur la nomination de nouveaux syndics. NOTA. Les tiers-porteurs d'effets ou endossements de ces faillites n'étant pas connus, sont priés de remettre au greffe leurs adresses, afin d'être convoqués pour les assemblées subséquentes.

REMISES A HUITAINE. Du sieur DUCAST Jacques-Jean, créancier, place Delafontaine, 16, le 17 novembre à 1 heure (N. 4716 du gr.); Pour reprendre la délibération ouverte sur le concordat proposé par le failli, l'admettre à l'union, et, dans ce cas, donner leur avis sur l'utilité du maintien ou du remplacement des 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, indiquant des sommes à réclamer, MM. les créanciers: Du sieur RAGACHE (Charles-Hippolyte-Victor), md. vins-traicteur, à Vaugirard, Faub. de la Chapelle, 14, syndic de la faillite (N. 6179 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.

En exécution d'un jugement du Tribunal de commerce de la Seine, du 23 octobre 1846, MM. les créanciers de l'union de la faillite du sieur LACHAISNEE (Hippolyte), md. de vins, à Bercy, sont invités à se rendre, le 16 novembre à 3 heures précises, au palais du Tribunal de commerce, salle des assemblées de créanciers, pour donner leur avis tant sur la question que sur l'utilité du maintien ou du remplacement du syndic (N. 5544 du gr.);

Bourse du 11 Novembre AU COMPTANT. Cinq 0/0, j. du 22 mars. 115 1/2

FONDS ÉTRANGERS. Cinq 0/0 de l'Etat romain. 115 1/2

ASSEMBLÉES DU 12 NOVEMBRE 1846. ONZE HEURES: Lanoue, ent. de bâtiments, etc.

DESIGNATIONS. Saint-Germain. 395