

Nous croyons devoir reproduire textuellement cette partie du jugement.

Sur les retards : « Attendu qu'aucune disposition émanée, soit du législateur, soit du pouvoir exécutif ou de ses agents, ne punit le simple retard apporté dans le transport d'un objet confié à la compagnie du chemin de fer, lorsque le retard n'est pas corrélatif à un tour de faveur et n'a pas pour résultat de favoriser un expéditeur au préjudice d'un autre ; « Qu'à la vérité, la loi du 15 juillet, art. 21, prescrit que toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté ou l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets sans l'approbation du ministre pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 francs à 3,000 fr. ; « Mais qu'il n'existe aucun règlement d'administration publique, ni aucun arrêté qui ait défendu de retenir en gare les marchandises au delà d'un certain délai ; « Attendu que si l'art. 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ordonne à la compagnie d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des objets qui lui sont confiés, il est impossible d'isoler les unes des autres ces quatre recommandations qui se lient entre elles et concourent au même but, celui d'empêcher que le privilège se glisse dans les expéditions et qu'aucun objet parte après un autre, lorsqu'il serait arrivé avant ; de telle sorte que le retard et le tour de faveur ne formeraient qu'une seule et même contravention ; « Que, s'il en était autrement, il faudrait admettre, contre toute raison, que le défaut de soin, le défaut d'exactitude, le défaut de célérité et le tour de faveur constitueraient autant de contraventions distinctes, passibles chacune d'une peine particulière ; « Que, d'ailleurs, les principes généraux qui régissent la matière des contraventions ne permettent pas de voir dans ces expressions si vagues, si élastiques, le défaut de soin, d'exactitude et de célérité, un fait pouvant servir de base à une condamnation pénale ; « Que l'idée de contravention s'applique à un fait matériel, par lequel on a enfreint une prescription de la loi, sans qu'il en résulte une faute proprement dite, une atteinte à la morale, et aussi sans qu'il soit nécessaire, pour décider si la loi est applicable, que le juge se livre à la moindre investigation des motifs qui ont inspiré le contrevenant ou des circonstances au milieu desquelles s'est produite la contravention ; « Que vainement on objecte que le cahier des charges de la concession du chemin de fer à la compagnie lui impose l'obligation de faire partir tous les objets destinés au transport dans le délai de quarante-huit heures, et que, dès lors, il y a contravention à l'art. 50 de l'ordonnance de 1846, lorsqu'il y a infraction à cette clause du cahier des charges ; laquelle clause doit servir à expliquer ce que c'est que la célérité exigée par ledit article ; que le cahier des charges, n'étant qu'un contrat civil, ne peut donner lieu à une répression pénale qu'autant que cette répression y serait expressément stipulée, ou que des lois antérieures ou postérieures eussent édicté une peine pour l'infraction de ses clauses ; sans cela, il ne peut en résulter que des réparations civiles ; « Car, on ne peut pas appliquer à la violation d'une clause insérée dans un cahier des charges une peine qui n'y a pas été mentionnée, ou qui n'a pas été mentionnée dans une loi antérieure ou postérieure, se référant, sans nulle ambiguïté, à ce cahier des charges, à moins de vouloir frapper l'auteur de la violation d'une peine qu'il a pu ne pas prévoir, puisqu'il n'a pas été averti d'avance que le fait qu'il commettait était passible de cette peine ; « Qu'il suit de là que l'art. 50, ou ne doit s'entendre que dans le sens d'une seule et même contravention qui comprendrait à la fois le retard et le tour de faveur, ou contient des prescriptions auxquelles le législateur n'a pas cru donner pour sanction une peine à infliger ; que, dès lors, il n'y a pas lieu de prononcer une condamnation pour les retards rapprochés aux prévenus. »

C'est cette décision qui était soumise au Tribunal supérieur de Carpentras, sur l'appel interjeté à la fois par le procureur impérial d'Avignon et par les deux condamnés.

M. Loubet, vice-président, a fait, à l'audience du 21 janvier, le rapport de cette volumineuse procédure. Le Tribunal a entendu ensuite M^r Barret, avocat, dans l'intérêt de la compagnie, et M. Jacques, substitut, au nom du ministère public. Après divers renvois, nécessités par les explications des inculpés, il a rendu, à l'audience du 5 janvier, le jugement dont voici le texte :

Le Tribunal, « Statuant tant sur l'appel du procureur impérial près le Tribunal d'Avignon que sur celui interjeté par Audibert et Pégue ; « En ce qui touche : « 1^o Le défaut de tenue, à la gare d'Avignon, du registre prescrit par l'art. 50 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 ; « 2^o La mise à exécution d'un ordre de service non approuvé par le ministre des travaux publics et relatif aux machines de réserve et de renfort ; ledit ordre de service signé Audibert et portant la date du 7 mai 1853 ; « Attendu que la contravention n'est pas contestée sur ce double chef ; « En ce qui touche la surtaxe perçue de la Société Méridionale :

« Attendu qu'aux termes de l'art. 44 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue par les compagnies qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics ; « Que l'article 49 exige la même homologation pour tous changements apportés par les compagnies aux prix déjà autorisés ; « Attendu qu'il est reconnu, en fait, qu'à la date du 28 novembre 1853, il est intervenu, entre la compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et la Société Méridionale, un traité en vertu duquel le prix de transport des marchandises appartenant à ladite société a été fixé, entre Marseille et Avignon, tant à la remonte qu'à la descente, à 2 fr. les 100 kilogrammes, soit 20 fr. la tonne, sans distinction de classe ; « Que plusieurs transports ont été faits par la compagnie, pour le compte de la Société Méridionale, conformément audit traité, notamment les 3, 7, 11, 12 et 13 janvier 1853 ; « Que, pour savoir si la taxe perçue dans ces circonstances a été licite ou illicite, il faut recourir au tarif annexé au cahier des charges pour la concession du chemin de fer de Lyon à Avignon, déclaré applicable au chemin de fer de Lyon à la Méditerranée par la loi du 18 juillet 1852, qui autorise la réunion de toutes les lignes ; « Que le transport ordinaire ou à petite vitesse est porté, dans ledit tarif, par tonne et par kilomètre : à 18 centimes pour les marchandises de première classe, à 16 centimes pour la seconde classe et à 14 cent. pour la troisième classe, etc. ; soit, en moyenne, à 15 fr. 25 c. par tonne, pour le trajet d'Avignon à Marseille ;

« Que le traité avec la Société Méridionale ayant fixé le prix de transport à 20 fr. par tonne, sans distinction de classe, pour ce même trajet, il en résulte que la surtaxe perçue par la compagnie, dans les divers transports effectués pour cette société, a été, comparativement au tarif moyen des diverses classes réunies, de 4 fr. 75 c. par tonne ; « Attendu que les prévenus objectent vainement que les transports dont il s'agit ayant eu lieu par des trains de grande vitesse, la compagnie avait été en droit d'appliquer la dernière disposition du tarif, qui permet de porter le prix au double lorsque le transport a lieu à la vitesse des voyageurs ; « Qu'en effet, non seulement les prévenus n'ont fait aucune justification sur ce point, malgré les renvois successifs sollicités en leur nom et accordés par le Tribunal, mais encore il est résulté des divers documents produits aux débats, des déclarations des agents de surveillance et des registres de la compagnie elle-même, que les marchandises de la Société Méridionale avaient été toujours transportées par des trains à petite vitesse ; « Attendu que les prévenus prétendent vainement encore

que la taxe perçue de la Société Méridionale l'a été régulièrement, par le motif que le traité autorisant ladite taxe a été communiqué à M. le ministre des travaux publics, qui ne s'est pas opposé à son exécution ; « Que, s'il est justifié de reconnaître que les traités passés entre les compagnies et les expéditeurs n'ont pas besoin d'une autorisation spéciale, lorsqu'ils contiennent une réduction des prix portés au tarif, et peuvent être mis à exécution huit jours après avoir été communiqués au ministre, il n'en saurait être de même des traités portant un prix supérieur au maximum de ceux autorisés ; « Que, pour de semblables conventions, une autorisation spéciale est nécessaire, et les compagnies ne peuvent les mettre à exécution sans avoir rempli les diverses formalités indiquées dans l'art. 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et notamment sans en avoir donné préalablement avis aux préfets des départements traversés et aux commissaires du Gouvernement ent ; « En ce qui touche les tours de faveur :

« Attendu que, d'après l'art. 50 de l'ordonnance réglementaire, les compagnies sont tenues d'effectuer les transports des marchandises de toute nature qui leur sont confiées avec soin, exactitude et célérité, sans tour de faveur et dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur ; « Que cette disposition a pour objet d'assurer à la fois aux parties intéressées la prompte expédition de leurs marchandises et une parfaite égalité dans l'application du tarif ; « Que, sans cette obligation imposée aux compagnies, les chemins de fer étant des voies de monopole et toute concurrence étant impossible avec eux, les intérêts les plus sérieux du commerce se trouveraient sans cesse compromis : les favoris accordés à certains expéditeurs devaient avoir pour effet de créer au détriment des autres une concurrence ruineuse et déloyale ; « Qu'il est établi dans la cause que les cinq expéditions effectuées pour le compte de la Société Méridionale reposent uniquement sur des tours de faveur, puisque ces expéditions ont été faites immédiatement après l'arrivée des marchandises en gare, au préjudice d'autres marchandises arrivées antérieurement et dont le transport a été bien postérieur ; « Que chacun de ces faits constitue une dérogation formelle aux dispositions de l'art. 50 de l'ordonnance de 1846 ; « Qu'en admettant le principe invoqué par la défense, que le tour de faveur, pour être punissable, doit être fait avec l'intention de favoriser une expédition au préjudice de l'autre, on ne saurait contester que cette condition se rencontre dans l'espèce, puisque le traité avec la Société Méridionale n'est basé que sur la suppression des délais subis par les autres expéditeurs ;

« En ce qui touche les retards apportés par la compagnie dans l'expédition des marchandises : « Attendu que la loi du 15 juillet 1845, dans son article 21, punit d'une amende de 16 à 3,000 fr. toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances ; « Que l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 prescrit aux compagnies d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport de toutes les marchandises qui leur sont confiées ; « Que l'article 79 de ladite ordonnance rappelle, en termes exprès, que les contraventions aux prescriptions qu'elle renferme seront poursuivies et réprimées conformément au titre 3 de la loi du 15 juillet 1845 ; « Que l'art. 21 de cette dernière loi, en qualifiant de contravention toute infraction aux ordonnances royales et arrêtés pris par les préfets, dans les formes voulues par la loi, et en les punissant de peines correctionnelles, a entendu embrasser et comprendre dans la même catégorie toute infraction, de quelque nature qu'elle soit, aux prescriptions desdites ordonnances ou desdits arrêtés ayant pour objet l'exploitation des chemins de fer par les compagnies et l'exécution de leurs engagements ; « Qu'il résulte de là que chaque infraction aux diverses dispositions de l'article 50 de l'ordonnance de 1846 constitue une contravention spéciale, tombant sous le coup de l'art. 21 de la loi de 1845 ;

« Attendu qu'il n'est pas exact de dire, comme l'ont fait les premiers juges, que le retard et le tour de faveur ne forment qu'une seule et même contravention : les diverses obligations imposées à la compagnie par l'art. 50 de l'ordonnance ne pouvant être isolées les unes des autres, se liant entre elles et concourant au même but ; « Qu'en examinant attentivement l'esprit de l'ordonnance, il est facile, au contraire, de se convaincre que chacune des prescriptions dont il s'agit a son caractère propre et rappelle une obligation distincte, puisque le défaut de célérité peut exister sans tour de faveur, et le tour de faveur sans le défaut de célérité ; « Attendu qu'on objecte encore vainement que les principes généraux qui régissent les contraventions ne permettent pas de voir, dans les expressions vagues et élastiques dont se sert l'article 50 de l'ordonnance, un fait pouvant servir de base à une condamnation pénale ; « Qu'il existe une foule d'autres contraventions, et même un certain nombre de délits punis par la loi de l'emprisonnement, qui ne sont fondés que sur des éléments semblables, notamment sur le défaut de prévoyance et d'attention ; « Qu'à la vérité, l'art. 50 de l'ordonnance de 1846 ne dit pas en quoi consistait la célérité et l'exactitude, mais que ces expressions trouvent leur explication naturelle dans l'art. 47 du cahier des charges annexé à la loi de concession, qui forme sur ce point, comme sur beaucoup d'autres, le complément de l'ordonnance ; « Qu'aux termes de cet article, les compagnies sont tenues d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivent la remise en gare ; « Attendu qu'en dehors de cette interprétation, on ne trouve que confusion et arbitraire, puisqu'il n'existe aucune autre disposition législative qui puisse servir de règle aux expéditeurs vis-à-vis des compagnies, en ce qui concerne les délais dans lesquels les transports doivent être effectués ; « Que le système contraire aurait pour conséquence de livrer le commerce au bon plaisir et au caprice des agents subalternes de la compagnie, lesquels resteraient libres d'expédier les marchandises de la manière et dans les délais qu'ils jugeraient convenables ; « Que telle n'a pu être la pensée du législateur, en édictant les dispositions contenues dans l'art. 50 de l'ordonnance ; « Qu'il n'y a même pas lieu d'admettre la distinction indiquée par les prévenus, quant à la différence de destination des marchandises, l'art. 50 étant conçu en termes généraux et absolus, et s'appliquant aux objets de toute nature transportés par le chemin de fer ; « Attendu que c'est par erreur que les premiers juges ont énoncé, dans leur jugement, qu'il n'existait aucun règlement d'administration publique ni aucun arrêté qui défende à la compagnie de retenir en gare les marchandises au delà d'un certain délai ; « Qu'il a été produit aux débats un arrêté du ministre des travaux publics, sur les conditions d'application des tarifs généraux, en date du 21 juin 1853 (rectifié sur certains points par une décision subséquente), d'après lequel les marchandises doivent être expédiées dans les deux jours de leur remise en gare, avec lettre de voiture régulière et dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement ; « Que la dérogation audit arrêté suffirait à elle seule pour rendre applicable dans la cause l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 ; « Attendu, en fait, qu'il résulte de divers documents de la procédure, et notamment d'un procès-verbal dressé par le commissaire de surveillance administrative à la résidence d'Avignon, qu'un certain nombre d'expéditions auraient été faites par la compagnie, dans le courant de l'année 1853, postérieurement au délai fixé ci-dessus ; « Qu'en acceptant les explications des prévenus sur certaines expéditions tardives, il resterait encore onze transports qui auraient été effectués après le troisième jour de la remise en gare ; « Que dans cette catégorie se trouvent ceux relevés dans le tableau joint à la citation de première instance, sous les numéros 1839, 9116, 9196, 9608, 9876, 9884, 9993, 10,021, 19,192, 10,209 et 10,616 ; « Ce qui constitue tout autant de contraventions aux dis-

positions de l'art. 50 de l'ordonnance de 1846 ; « En ce qui touche la part prise par les deux prévenus aux diverses contraventions : « Attendu qu'il y a lieu de distinguer les actes dans lesquels Pégue a agi en son nom personnel, et ceux dans lesquels il s'est borné à suivre les ordres et instructions des chefs sous l'autorité desquels il est placé ; « Que, s'il est justifié que les premiers soient mis à sa charge, il est juste aussi de le renvoyer de la prévention à raison des seconds, auxquels il n'a point directement et volontairement participé ; « Que, par suite de cette distinction, Pégue doit être seul déclaré responsable des retards dans l'expédition des marchandises qui lui étaient remises en sa qualité de chef de gare ; « Que toutes les autres contraventions étant le fait personnel d'Audibert ou le résultat des ordres qu'il a donnés, comme directeur de l'exploitation, ce dernier seul doit en répondre devant la justice répressive ; « En ce qui touche l'application de la peine : « Attendu que les prescriptions édictées par la loi en cette matière sont essentiellement d'ordre public, et que leur observation a souvent entraîné pour les citoyens les plus inobstés et les plus déplorable conséquences ; « Qu'il est par conséquent du devoir des Tribunaux d'en assurer la rigoureuse exécution et de rappeler aux compagnies, lorsqu'elles cherchent à s'y soustraire, que leur intérêt doit être toujours subordonné à l'intérêt général ; « Qu'un excès d'indulgence de la part des juges tendrait à paralyser et à énerver l'action de l'administration supérieure et de ses agents, et à compromettre gravement la sécurité publique ; « Que cet excès d'indulgence se comprendrait d'autant moins dans la cause, que les contraventions reprochées aux prévenus sont en grand nombre, que plusieurs sont d'une nature grave, et que les divers procès-verbaux dressés par les agents de surveillance, sur les plaintes des parties lésées, avaient été précédés d'observations et d'avertissements plusieurs fois renouvelés et dont la compagnie n'avait tenu aucun compte ; « Que c'est donc à tort qu'il a été déclaré par les premiers juges qu'il existait en faveur des prévenus des circonstances atténuantes ; « Qu'il y a lieu seulement de prendre en considération la position particulière de Pégue, agent secondaire de la compagnie, investi par ses fonctions d'une autorité restreinte, et qui n'a été d'ailleurs encore l'objet d'aucune poursuite ; « Par ces motifs, et statuant par nouveau jugement : « Déclare Audibert atteint et convaincu : « 1^o De la contravention relative au défaut de tenue du registre prescrit par l'art. 50 de l'ordonnance de 1846 ; « 2^o D'avoir mis à exécution un ordre de service non approuvé par le ministre des travaux publics ; « 3^o D'avoir perçu une taxe illicite de la Société Méridionale, en vertu d'un traité passé avec ladite société et qui n'avait pas été revêtu de l'approbation voulue par la loi, ladite taxe perçue les 5, 7, 11, 12 et 13 janvier 1853, à l'occasion des expéditions portées sur le tableau du commissaire de surveillance administrative sous les n^{os} 88, 161, 328, 390 et 436 ; « 4^o D'avoir accordé cinq tours de faveur à la même société dans les mêmes circonstances, lesdits tours de faveur relevés dans le tableau ci-dessus mentionné sous les numéros déjà visés ; « Déclare Pégue atteint et convaincu d'avoir retardé, contrairement aux dispositions de l'article 50 de l'ordonnance de 1846 et de l'article 47 du cahier des charges annexé à la loi de concession, les expéditions comprises au tableau sus-énoncé sous les n^{os} 1839, 9116, 9196, 9608, 9876, 9884, 9993, 10,021, 10,192, 10,209 et 10,616 ; « Et, par application des art. 40, 41, 50, 60 et 79 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, 21 de la loi du 13-15 juillet 1845, 51 du Code pénal et 194 du Code d'instruction criminelle ; « Condamne Audibert à 300 fr. d'amende pour le défaut de tenue du registre ; à 100 fr. d'amende pour la contravention relative à l'ordre de service ; à 100 fr. d'amende pour chaque taxe perçue illicitement de la Société Méridionale, et à 100 fr. d'amende pour chaque expédition faite à titre de tour de faveur pour le compte de ladite société ; « Condamne Pégue à 16 fr. d'amende pour chaque retard dans l'expédition des marchandises portées aux numéros 1839 et suivants du tableau du commissaire de surveillance administrative, ainsi qu'il a été dit ci-dessus ; le renvoi de la prévention sur tous les autres chefs ; « Met le jugement dont est appel à néant sur tous les points contraires aux dispositions qui précèdent ; « Condamne Audibert et Pégue chacun à la moitié de : dépens. »

JUSTICE ADMINISTRATIVE

CONSEIL D'ÉTAT (au contentieux).

Présidence de M. Boudet, président de la section du contentieux.

Audiences des 5 et 18 janvier ; — approbation impériale du 18.

ENTREPRISE DE FOURNITURES DE LA GUERRE. — MOUTURE DES GRAINS. — INSUFFISANCE DES MOYENS DE L'ENTREPRENEUR. — MOUTURES FAITES A L'ÉTRANGER. — ACTION EN DOMMAGES-INTÉRÊTS PAR LE FOURNISSEUR. — RÉJET.

Lorsqu'un entrepreneur de fournitures militaires ne se met pas en état de faire face aux besoins du service, l'administration de la guerre a le droit de s'adresser à d'autres fournisseurs pour assurer le service de fournitures qui est en souffrance ; dès lors, le fournisseur privilégié qui ne s'est pas mis en mesure de satisfaire à ses engagements n'est pas fondé à se plaindre d'un fait qui l'a privé sans doute de bénéfices, mais qui l'a exonéré des conséquences de l'inexécution de son obligation. Cette solution est intervenue dans une espèce clairement analysée par la décision suivante, rendue au rapport de M. Gomet, maître des requêtes, malgré les observations de M^r Dufour, et sur les conclusions de M. du Martroy, maître des requêtes, commissaire du gouvernement :

« Considérant qu'il résulte des pièces produites que c'est par suite de l'insuffisance du moulin du sieur Begot à produire les quantités de farines nécessaires à l'alimentation des troupes formant les garnisons de Batna et de Biskara, que l'administration de la guerre, pour assurer le service des subsistances, a fait moudre une partie des farines consommées à Biskara par un moulin autre que celui du requérant ; que, dès lors, ce dernier qui, aux termes de l'art. 1^{er} de son marché, était tenu de mettre son usine en état de faire face à tous les besoins du service, n'est pas fondé à se plaindre d'un fait qui a eu pour résultat de l'exonérer des conséquences de l'inexécution de son obligation ; « Art. 1^{er}. La requête du sieur Begot et des sieurs Pères et Arnaud est rejetée. »

RECEVEURS MUNICIPAUX ET DE BUREAUX DE BIENFAISANCE. — DÉFICIT. — NON RESPONSABILITÉ DU RECEVEUR GÉNÉRAL QUI A PRIS LES MESURES REQUISES. — ACTION EN RESPONSABILITÉ DIRIGÉE EN APPEL CONTRE L'ÉTAT. — NON-RECEVABILITÉ.

Lesdites communes et lesdits bureaux de bienfaisance ont attaqué cette décision devant le Conseil d'Etat en soutenant subsidiairement qu'à défaut du receveur-général, c'était à l'Etat à les garantir. Mais ce recours, qui a été soutenu par M^r Frigget, avocat des réclamants, a été repoussé par la décision suivante, rendue au rapport de M. Gaslonde, maître des requêtes, et sur les conclusions conformes de M. du Martroy, commissaire du gouvernement :

« Vu les lois des 17 brumaire an V et 3 frimaire an VII, l'arrêté du gouvernement du 16 thermidor an XIII, les décrets des 19 vendémiaire an XIII, 30 frimaire an XIII, 4 janvier et 20 juillet 1808 et 24 août 1812, les ordonnances royales des 31 octobre 1821 et 19 novembre 1826, la loi du 18 juillet 1837 (art. 67), les ordonnances royales des 17 septembre 1837 et 21 mai 1838 ;

« Vu l'instruction générale sur le service de la comptabilité des receveurs-généraux et particuliers des finances, des percepteurs des contributions directes et des receveurs des communes et des établissements de bienfaisance, ladite instruction approuvée par le ministre des finances, le 17 juin 1840 ;

« Sur les conclusions tendant à faire déclarer le sieur Nogerie responsable des déficits constatés contre le sieur Roberty, au préjudice des communes et des bureaux de bienfaisance ci-dessus désignés ;

« Considérant qu'aux termes des art. 1083 et suivants, 1114 et suivants de l'instruction générale ci-dessus visée, en cas de déficit constaté contre un comptable subordonné, le receveur-général peut obtenir décharge de sa responsabilité, à la condition : 1^o d'établir que ce déficit provient de force majeure ou de circonstances indépendantes de sa surveillance ; 2^o de justifier qu'il a fait en temps utile les démarches et diligences nécessaires à l'effet de sauvegarder les intérêts confiés à ses soins ;

« Considérant qu'il résulte de l'instruction que la surveillance exercée par le sieur de Nogerie, sur la gestion du comptable Roberty, a été mise en défaut par des manœuvres que le sieur de Nogerie a été exonéré de la responsabilité du débet laissé par son subordonné dans le service desdites communes et desdits bureaux de bienfaisance ;

« Sur les conclusions tendant à faire déclarer l'Etat, à défaut du sieur de Nogerie, responsable des déficits dont il s'agit ;

« Considérant que les communes et les bureaux de bienfaisance ne produisent, et qu'ils n'attaquent, aucune décision du ministre des finances, ayant statué sur une demande à cette fin, et que cette demande ne peut être portée directement devant nous en notre Conseil d'Etat ;

« Art. 1^{er}. La requête de la commune et du bureau de bienfaisance de Saint-Nazaire-en-Royans, de la commune et du bureau de bienfaisance de Beaumes-d'Hostun, des communes d'Ymeux, d'Hostun, de La Motte-Fajjas, de Rochechavard et de Saint-Thomas, est rejetée. »

CHRONIQUE

PARIS, 2 FÉVRIER.

Le Musée des Familles florissait déjà dans le monde des amateurs de la littérature et du pittoresque, lorsque le *Magasin des Familles* apparut aussi, traitant de sujets semblables et s'adressant aux mêmes amateurs. Le *Magasin des Familles* ajouta à son titre celui des *Modes vrais*, par opposition peut-être aux modes qui ne sont pas vraisemblables, telles que les petits chapeaux et les longues robes qui ont cours depuis si longtemps. Le *Magasin des Familles*, lui aussi, amplifia sa publication par un *Musée des Images*, M. Léo Lespès en était le directeur ; il fut déclaré en faillite, et la vente du *Magasin-Musée* fut ordonnée par justice. MM. Wallut et C^e, propriétaires du *Musée des Familles*, signifièrent au syndic qu'ils s'opposaient à la continuation de la publication de la feuille mise en adjudication sous son titre *Magasin des Familles* et *Musée des Images*, en raison de la confusion qui en était déjà résultée et qui pourrait en résulter encore avec le *Musée des Familles*. M. Blondeau est devenu adjudicataire, moyennant 18,000 fr., et de plus sous l'obligation de servir les abonnements déjà payés, qui sont évalués à 25,000 fr.

Mais d'autres comptes restaient à régler ; des demandes en dommages-intérêts ont été échangées entre les journaux rivaux : le *Musée* articulait une concurrence déloyale résultant de la ressemblance des titres ; il donnait notamment, comme preuve de la confusion qui lui avait ravi des abonnements dont le *Magasin* avait profité, ce fait, que l'huissier même de M. Léo Lespès l'avait qualifié, dans une signification, d'ancien directeur du *Musée des Familles*. MM. Wallut ajoutaient que le *Magasin* avait, dans des annonces, fait appel aux abonnés, en prenant le titre de *Musée*, et donnant sa propre adresse de lui *Magasin*.

que ces divers jouets, informes et incomplets, ne répon-

— Au mois de mai dernier, M. le comte de M... était

Dans l'intervalle, son mariage s'était célébré, et il avait

M. de M... soutenait, au contraire, que rien de pareil

Le Tribunal, après avoir entendu M^e Desboudets pour

— Le Tribunal a condamné aujourd'hui :

— Savari, cordonnier, a occupé Fauchon comme cou-

S'il ne lui avait enlevé que cela, passe encore; ce serait

Tel était le procédé de Fauchon. Etant employé avec sa

— S'adresser : 1^o Audit M^e CHAGOT, rue de Cléry, 5;

plètement avec de l'étoffe à bottines; ceci confirma les

Blamard : M^{lle} Clémence ayant accepté que je l'épou-

Blamard : Et les méchancetés qu'elle a dit de moi,

Blamard, qui n'a pas compris la décision du Tribunal,

— Au nombre des mille petits métiers qui pullulent

Et pour prouver ce qu'il avance, l'artiste frappe sur le

Pendant ce boniment, la foule s'est amassée et attend

Nous ne le suivrons pas dans tout le bavardage am-

Cependant cela arriva; un ouvrier qui avait jeté un sou

— S'adresser : 1^o Audit M^e CHAGOT, rue de Cléry, 5;

demandé 10 sous pour casser un caillou, vous n'avez pas

Savari (c'est le nom du casseur de pierres) comparait

— Nous avons encore à enregistrer aujourd'hui un

— En vertu du droit que la loi lui confère, la Comp-

— Au nombre des mille petits métiers qui pullulent

— S'adresser : 1^o Audit M^e CHAGOT, rue de Cléry, 5;

— S'adresser : 1^o Audit M^e CHAGOT, rue de Cléry, 5;

— S'adresser : 1^o Audit M^e CHAGOT, rue de Cléry, 5;

— S'adresser : 1^o Audit M^e CHAGOT, rue de Cléry, 5;

— S'adresser : 1^o Audit M^e CHAGOT, rue de Cléry, 5;

52149, 52231, 53348, 54102, 54704, 55786, 57560

Bourse de Paris du 3 Février 1855.

Table with columns for 'AU COMPTANT' and 'A TERME' showing various financial data and prices.

Table titled 'CHEMINS DE FER COTÉS AU PARQUET' listing railway companies and their stock prices.

THÉÂTRE IMPÉRIAL ITALIEN. — Samedi, 3^e représentation

— THÉÂTRE-LYRIQUE. — Aujourd'hui samedi, le Muletier de

— SALLE VALENTINO. — Les bals masqués donnés dans la

— THÉÂTRE DES JEUNES ÉLÈVES. — Demain samedi, specta-

SPECTACLES DU 3 FÉVRIER.

HOTEL QUAI D'ORSAY. Adjudication sur licitation entre majeurs, en la

Ventes immobilières. AUDIENCE DES CRIÉS. DEUX MAISONS.

MAISONS ET PIÈCES DE TERRE. Etude de M^e DELESSARD, avoué à Paris,

MAISON ET TERRAIN. Etude de M^e MESTAYER, avoué à Paris,

CHAMBRES ET ÉTUDES DE NOTAIRES. MAISON à Paris, rue du Faubourg-St-Denis,

