

ON S'ABONNE
à Cahors, bureau du Journal,
chez A. LAYTOU, imprimeur,
ou en lui adressant franco un mandat
sur la poste.

PRIX DE L'ABONNEMENT :
LOT, AVEYRON, CANTAL,
CORREZE, DORDOGNE, LOT-ET-GARONNE
TARN-ET-GARONNE :
Un an..... 16 fr.
Six mois..... 9 fr.
Trois mois..... 5 fr.

AUTRES DÉPARTEMENTS :
Un an, 20 fr.; Six mois, 11 fr.
L'abonnement part du 1^{er} ou du 16

JOURNAL DU LOT

POLITIQUE, LITTÉRAIRE, AGRICOLE ET COMMERCIAL

PARAISANT LES MERCREDI ET SAMEDI

PRIX DES INSERTIONS

ANNONCES,
25 centimes la ligne
RÉCLAMES,
50 centimes la ligne

Les Annonces et Avis sont reçus
à Cahors, au bureau du Journal,
rue de la Mairie, 6, et se paient
d'avance.

— Les Lettres ou paquets non
affranchis sont rigoureusement re-
fusés.

Cahors, imp. de A. LAYTOU rue de
la Mairie, 6.

CALENDRIER DU LOT.

DATE	JOURS	FÊTE.	FOIRES.	LUNAISONS.
8	Jeu.	A. de st Michel	St-Paul-Labouffie, Lacapelle-Marival, Goudou, Payrac.	☾ P. Q. le 7 à 3 h. 33' du mat.
9	Vend.	s. Gregoire.	Cabrere, Sonac, Concorès.	☾ P. L. le 13, à 11 h. 8' du soir.
10	Sam.	s. Antonin.	Faycelles, Puybrun, Montfaucon.	☾ D. Q. le 20, à 3 h. 47' du soir.
				☾ N. L. le 28, à 3 h. 36' du soir.

L'abonné pour un an au Journal du Lot a droit à une
insertion de 30 lignes d'annonces ou 15 de réclames.
Pour six mois, de 12 lignes d'annonces ou 7 de réclames.
Cette faveur n'est accordée que pour le département.

M. HAVAS, rue Jean-Jacques-Rousseau, 3, et MM. LAF-
FITE-BULLIER et Co. place de la Bourse, 8, sont seuls char-
gés, à Paris, de recevoir les annonces pour le Journal du Lot.

L'ABONNEMENT SE PAIE D'AVANCE

SERVICE DES POSTES.

HEURE. LEVÉE DE BOÎTE.	DÉSIGNATION DES COURS.	DISTRIBUTION.
7 h. 30' du matin.	Paris, Bordeaux, Toulouse, et le midi.	6 h. 30 m. du s.
7 heures du soir.	Brives (Gourdon).	7 h. du m.
	Montauban, Caussade, Toulouse.	7 h. du m.
	Castelnau-Montrastier.	7 h. du m.
10 heures du soir.	Figeac (Lalbenque, l'Aveyron).	
	Fumel, Castelfranc, Puy-l'Évêque.	6 h. 30 m. du s.
	Cazals, St-Géry.	

L'acceptation du 1^{er} numéro qui suit un abonnement finit est considérée comme un réabonnement. Avis de renvoyer ce numéro, quand on voudra se désabonner.

Cahors, 3 mai 1862.

A NOS ABONNÉS

Lorsque, il y a un an, nous avons créé le Journal du Lot, nous ne nous sommes pas dissimulé les difficultés de la tâche que nous allions entreprendre, et les sacrifices qu'elle allait nous imposer. Mais animés du désir d'être utile à nos concitoyens, nous n'avons pas reculé devant les obstacles, persuadé que nous trouverions dans le public Quercynois bienveillance, sympathie et encouragements. Nous sommes heureux de proclamer ici que nous n'avons pas été trompé dans notre attente, et que le succès a dépassé même nos espérances. Que tous nos abonnés et nos lecteurs, qui ont contribué à la prospérité de notre Journal, reçoivent ici l'hommage de notre sincère gratitude.

Maintenant que le Journal du Lot a traversé la rude épreuve d'une première année d'existence, maintenant qu'il a pris de l'extension dans le département, et qu'il a grandi en force et en considération, il peut, avec confiance et courage, poursuivre sa carrière.

Le Journal du Lot, en entrant dans l'arène de la publicité, a essayé de tracer d'avance la route qu'il se proposait de suivre; il s'est imposé des principes sûrs, qui devaient éclairer et diriger sa marche. Au premier rang de ses devoirs, il a placé toujours l'amour du pays, un dévouement sincère à ses intérêts, la recherche de ce qui peut contribuer au progrès moral et social, un désir ardent de la vérité, la libre discussion, et une impartialité complète dans l'appréciation des divers actes qui se produisent. Nous avons la conscience de n'avoir pas manqué à ce programme, et nous prenons de nouveau l'engagement solennel d'y demeurer toujours fidèle.

Dans la courte carrière qu'il vient de parcourir, le Journal du Lot peut enregistrer la réalisation actuelle ou prochaine de diverses mesures utiles, qu'il a provoquées, ou défendues. C'est là un de ses plus beaux titres à la confiance du public. Mettant son dévouement et son influence au service de son pays, il saura continuer, avec une activité persévérante, d'être l'interprète des besoins légitimes des populations, qu'il exposera sans faiblesse et avec franchise, dans la pensée de se conformer ainsi aux intentions de l'Empereur et de ses représentants dans notre département.

Les colonnes du Journal du Lot ont toujours été ouvertes aux articles, que nous ont adressés, sur divers sujets, des compatriotes bienveillants de Cahors ou d'ailleurs, lorsque ces écrits nous ont paru marqués d'un caractère réel d'utilité publique, propres à intéresser et à instruire nos lecteurs. Quand ils ont voulu les signer, nous avons été heureux de les publier en leur nom; quand ils ont jugé à propos de garder l'anonyme, nous avons respecté leur volonté. Cette manière d'agir a été critiquée assez vivement et à plusieurs reprises : le public intelligent a fait prompt justice de ces vaines attaques. Lorsqu'un journal reçoit de ses abonnés des articles intéressants et bien écrits, c'est une preuve qu'il provoque en sa faveur l'estime et la sympathie. Si des hommes, recommandables par leur position sociale, par leur conduite et leur talent, ont la modestie de ne pas signer tous les articles qu'ils publient dans les journaux, et qui seraient pour eux un titre d'honneur, ils n'en ont que plus de mérite.

— Aussi, sans nous préoccuper des mesquines rivalités que nous pourrions soulever, et persuadé que le public y trouvera toujours son compte, nous continuerons d'agir comme par le passé, et nous accueillerons toujours, avec plaisir et reconnaissance, les articles convenablement élaborés, que des hommes étrangers à notre rédaction voudront bien nous adresser.

Remplissant un des engagements de son programme, le Journal du Lot n'a pas manqué de rendre un compte fidèle et consciencieux des

œuvres nouvelles, produites par des compatriotes. On a pu quelquefois, sur ce point, malinterpréter nos pensées et nos sentiments. Nous n'avons pas moins accompli notre devoir sans faiblesse comme sans passion. Le Journal du Lot a toujours eu pour principe de se tenir aussi éloigné de la flatterie que de l'opposition; mais il a plutôt penché du côté de l'indulgence que du côté de la sévérité. Les lecteurs éclairés ont su nous apprécier et nous comprendre. Lorsque de nouvelles œuvres seront mises au jour, nous ne faillirons pas à notre tâche, et nous resterons fidèles à notre devise : *Vérité, impartialité, bienveillance*.

Quant aux luttes que le Journal du Lot a eu à soutenir, lorsqu'il a été attaqué par des feuilles rivales, nous laissons au public le soin de nous juger, et d'apprécier de quel côté a toujours été la dignité, la modération, le vif désir d'aborder des discussions sérieuses et utiles, le calme inaltérable de la justice et de la vérité. Nous ne dévierons jamais de la voie que nous avons suivie jusqu'à ce jour.

La prospérité d'un journal est au pouvoir du public. Une feuille ne peut vivre qu'à la condition de trouver dans ses lecteurs une sympathique accueil. Nous avons la confiance que cet accueil, qui jusqu'ici ne nous a pas fait défaut, nous sera continué, et de notre côté nous ferons tous nos efforts pour nous en rendre digne.

A. LAYTOU.

Dans sa séance du 19 avril 1862.

La Commission municipale de la ville de Cahors, sur la proposition du Maire, a voté l'Adresse suivante :

A SA MAJESTÉ NAPOLEON III.

EMPEREUR DES FRANÇAIS.

Sire,

En apprenant l'heureuse nouvelle du projet de Votre Majesté, de visiter les départements du centre, les populations fidèles et dévouées du Quercy osent espérer qu'il leur sera permis de vous exprimer de vive voix les sentiments qui les animent envers leur Empereur et son auguste dynastie.

Nous venons vous supplier respectueusement, Sire, de vouloir bien honorer de votre présence le département du Lot et la ville de Cahors.

Nous pensons que Votre Majesté, daignera parcourir, avec intérêt, un pays riche en souvenirs glorieux, où se trouve Uxellodunum, le dernier boulevard de l'Indépendance Gauloise, contre César; et qui, depuis Lucitius, compte parmi ses illustrations : le Pape Jean XXII. Le célèbre poète Clément Marot, le maréchal Bessières, l'héroïque roi de Naples Joachim Murat, et l'un de vos plus brillants lieutenants, le maréchal de France Canrobert.

Pleins de confiance dans la haute bienveillance de Votre Majesté, nous vous supplions, Sire, de vouloir bien accueillir favorablement notre respectueuse demande, et d'ajouter à nos annales, un souvenir impérissable : celui du voyage de L'EMPEREUR NAPOLEON III à CAHORS.

Nous sommes, avec le plus profond respect, SIRE,

De Votre Majesté Impériale,

Les très-humbles et très-obéissants serviteurs, et fidèles sujets.

(Suivent les signatures)

S. A. le Prince Lucien Murat.

S. Ex. M. le Maréchal Canrobert;

MM. le Comte Joachim Morat, et Delheil députés du Lot, et MM. A. Calmels et Edmond Cavaignac, adjoints au Maire de la ville.

Ayant obtenu une audience, le 29 avril courant, pour la présentation de cette Adresse, M. A. Calmels, s'est exprimé en ces termes :

« SIRE,

« La Commission municipale de Cahors,

« nous a donné l'honorable mission de présenter

« une Adresse à Votre Majesté;

« J'aurais désiré qu'une voix plus autorisée,

« plus chère à votre cœur, vous en eût donné
« lecture : mais les illustres personnages qui
« m'entourent ont voulu qu'un membre de la
« Commission municipale-même, fût l'interprète
« des sentiments de cette assemblée. »

L'Empereur, qui a daigné écouter ces paroles avec bienveillance, a reçu l'Adresse, et, après l'avoir lue, il a répondu « qu'il était sensible à l'expression de ces sentiments; qu'il accomplirait ce voyage avec plaisir; mais qu'il avait lieu de craindre de ne pouvoir pas venir à Cahors, cette année. Il a donné l'assurance qu'il ferait ce voyage l'année prochaine. »

Sa Majesté s'est ensuite entretenue avec les membres de la députation des divers intérêts du département : Il a aussi parlé d'Uxellodunum et de Rocamadour. (Communiqué.)

Dépêches télégraphiques.

(Agence Havas).

Lisbonne, 30 avril.

Une émeute sérieuse a éclaté près d'Oporto, par suite des nouvelles taxes. Trois cents hommes armés ont attaqué la maison du Percepteur et brûlé ses papiers. L'ordre a été rétabli.

Vienne, 1^{er} mai.

Le projet de loi sur la responsabilité des ministres a été accepté en principe à la Chambre des Députés. Il a obtenu l'approbation générale.

Londres, 30 avril.

Les ambassadeurs japonais sont arrivés aujourd'hui, à midi, à Douvres. — Ils ont été reçus par la corporation municipale, qui leur a présenté une adresse. Après avoir dîné à l'hôtel, ils sont partis pour Londres.

Londres, 1^{er} mai.

L'ouverture de l'Exposition internationale a été splendide. Un grand nombre de membres de la noblesse, des notabilités de toutes sortes et les commissaires étrangers faisaient partie du cortège. Les compositions musicales de Meyerbeer, Auber et Benelli ont été accueillies avec enthousiasme; les maisons sont pavées dans les principales rues. Une foule immense circule dans la ville.

Madrid, 30 avril.

Chambre des députés. — Discussion de la loi sur la presse. Le Sénat a voté la loi qui autorise les compagnies et sociétés françaises à exercer des droits judiciaires en Espagne.

Rome, 1^{er} mai.

Aujourd'hui, le roi, la reine de Naples et toute la famille royale sont allés à Porto d'Anzio où ils ont dîné avec le Pape. Le soir ils sont rentrés à Rome. — Le pape est attendu à Rome, samedi prochain.

Turin, 1^{er} mai.

Les détails donnés par les journaux de Milan sur la conspiration d'anciens soldats napolitains sont très exagérés. Cette affaire n'a pas d'importance.

La Monarchie Nazionale annonce que les princes royaux entreprendront un voyage dans le courant de mai. Ils doivent visiter la Sardaigne, Naples, la Sicile, Constantinople, la Syrie et l'Égypte.

Emprunt italien, 69. 75.

Naples, 1^{er} mai.

Le roi reçoit de nouvelles ovations chaque fois qu'il paraît en public. S. M. ira la semaine prochaine à Palerme.

New-York, 19 avril.

Les troupes fédérales ont attaqué ce soir les forts Jackson et Philips qui défendent les approches de la Nouvelle-Orléans. — Le général Beauregard annonce dans le Richmond-Despatch qu'il est retranché à Corinth et qu'il est prêt à repousser toute attaque des fédéraux. Les Confédérés ont tenté une sortie à Yorktown, en essayant de tourner le flanc de fédéraux.

Le rapport du général Mac-Clellan, parvenu par le télégraphe, constate que les Confédérés ont été repoussés et que les canonnières fédérales ont bombardé Yorktown sans effet. — Les rapports fédéraux confirment la prise du fort Palaski, où l'on a trouvé 47 canons et une grande quantité de munitions. Le bombardement a duré trente heures; il y a eu un tué et trois blessés de chaque côté.

Le Day Book de Norfolk attribue une grande importance à la visite de M. Mercier à Richmond. Change 114 7/8 à 112 1/4. L'agio sur l'or 1 1/2.

Paris, 30 avril.

Dans sa séance d'hier, le Corps législatif a adopté le projet de loi relatif à l'appel de cent mille hommes pour 1863, par 214 voix contre 9.

On dit que le général de Goyon vient à Paris, mandé par l'Empereur.

La Patrie annonce que le général d'Hugues est chargé par intérim, du commandement de l'armée française d'occupation.

D'après les bruits répandus dans le monde des affaires et de la politique, la question romaine serait sur le point de recevoir une solution.

On lit dans la partie non officielle du Moniteur :

Sa Majesté l'Impératrice vient de recevoir la lettre suivante des élèves du Lycée Napoléon, souscripteurs-fondateurs de la société du Prince-Impérial pour une somme de 400 francs.

Madame,

Les enfants du Lycée Napoléon ont hâte d'occuper sous vos auspices l'une des premières et des plus modestes places dans l'œuvre des prêts de l'enfance au travail.

Faites-nous, Madame, les associés de votre fils bien-aimé, de notre jeune prince impérial.

Vous seule savez trouver dans votre charité tout le génie gracieux de la bienfaisance, toutes ses idées les plus simples et les plus fécondes, toutes ses formes les plus saisissantes. Celle-ci vous a été inspirée pour nous : vous nous appelez, et le cœur de tous les enfants doit répondre à votre instantanément.

C'est à nous surtout, dotés par nos familles de tous les moyens d'instruction et de travail, à nous les petits ouvriers privilégiés des professions libérales, de venir en aide aux parents pauvres de nos jeunes camarades des classes laborieuses, aux travailleurs dépourvus des instruments et des outils qui les font vivre en enrichissant le pays.

Veuillez donc, Madame, accorder au Lycée Napoléon l'honneur de figurer parmi les fondateurs de votre œuvre nouvelle, et de nous serrer autour du jeune prince à qui vous enseignez, comme à nous, le bien et l'amour véritable du peuple.

Nous avons l'honneur d'être, avec le plus profond respect, etc. — Les délégués des élèves du Lycée Impérial Napoléon, — M. Jourdain; P. Etienne; G. Morletti; de Couderc; Ed. Delpit; Ad. Maggiolo; H. Bédarride; C. Saleto; E. Dufailly; G. Devy; Boca.

RÈGLEMENT DE LA SOCIÉTÉ DU PRINCE-IMPÉRIAL.

Prêts de l'enfance au travail.

Article 1^{er}. — Formation de la Société, sa dénomination, son but.

Il est formé une Association ayant pour but soit de faire des prêts destinés à faciliter l'achat des instruments, outils, ustensiles et autres objets mobiliers, ou matières premières nécessaires au travail; soit de venir, en aide pour des besoins accidentels et temporaires à des familles laborieuses.

Cette association prend les noms de : Société du Prince-Impérial, prêts de l'enfance au travail.

Art. 2. Composition de la Société.

La Société se compose :

De fondateurs Et d'associés.

Art. 3. — Fondateurs.

Les fondateurs sont :
S. M. l'Impératrice, présidente de la Société,
Et un nombre indéterminé de personnes qui verseront une somme de 100 francs, une fois payée, et annuellement une somme de 10 francs.

Art. 4. — Associés.

Les associés se composent de tous les enfants âgés de moins de dix-huit ans qui verseront 10 cent. par semaine.

Art. 5. — Administration.

L'administration est confiée :

1° à un conseil supérieur;

2° à des comités locaux;

3° à des dames patronnesses.

Art. 6. — Le conseil supérieur se compose de vingt membres nommés par S. M. l'Impératrice.

Art. 7. Le conseil supérieur représente de plein droit tous les associés.

Il délibère sur tout ce qui peut intéresser la Société.

Il autorise les prêts; il est chargé de la gestion financière de l'association; il peut emprunter, aliéner, transiger, accepter tous dons et legs, faire tous emplois de fonds, recevoir toutes sommes, toutes valeurs; enfin, il a tous les pouvoirs nécessaires pour gérer et administrer tant activement que passivement, les biens et affaires de la Société, et pour disposer de la manière la plus absolue des biens meubles et immeubles et de tous les intérêts de la Société.

Il organise la comptabilité et l'administration et nomme à tous emplois gratuits et salariés; il détermine les conditions des prêts, l'intérêt auquel ils seront soumis, leur importance, leur durée, et la forme dans laquelle ils sont consentis.

Il détermine les conditions nécessaires pour l'établissement des comités locaux; il dirige ces comités et leur délègue, s'il le juge utile, tout ou partie de ses pouvoirs; il en règle le régime intérieur.

Il peut également déléguer ses pouvoirs soit à des commissions choisies dans son sein, soit à un ou plusieurs de ses membres ou à toutes autres personnes.

Les délibérations du conseil supérieur sont prises à la majorité des membres présents. Le nombre des membres présents ne doit pas être inférieur à sept.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les copies et extraits de ces délibérations à produire

en justice ou ailleurs sont certifiés par deux membres du conseil.

Art. 8. — Comités locaux.

Les comités locaux sont nommés par S. M. l'Impératrice; ils sont chargés de recevoir les cotisations et les demandes de prêts; ils surveillent la comptabilité et préparent l'instruction des affaires de leur circonscription, et donnent un avis motivé sur ces affaires; ils statuent sur celles dont la solution leur est déléguée par le conseil supérieur.

Art. 9. — Les dames patronnesses sont nommées par S. M. l'Impératrice, sur la proposition du conseil supérieur et l'avis du comité local. Elles sont chargées de provoquer et recevoir les souscriptions, de rechercher les associés et de les réunir en divisions ou subdivisions.

Un règlement du conseil supérieur pourvoiera à l'organisation de leurs réunions.

Art. 10. — Ressources.

Les ressources de l'association se composent :

- 1° Des sommes versées par les fondateurs ;
- 2° Du produit des cotisations ;
- 3° Des legs et dons.

Les fonds de la Société sont déposés à la caisse de Crédit foncier.

Art. 11. — Prêts.

Le maximum des prêts qui pourront être faits à un seul emprunteur sera fixé tous les ans pour le conseil supérieur; ce maximum est fixé à 1,000 fr. pour la présente année.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 12.

La Société n'agit que dans les localités où s'est formée une réunion de fondateurs et d'associés dont le nombre est déterminé par le conseil supérieur.

Art. 13.

Tous les ans, un exposé de la situation financière et morale de la Société, rédigé par les soins du conseil supérieur, est adressé à S. M. l'Impératrice et envoyé aux membres fondateurs.

Art. 14.

Le conseil supérieur est autorisé à soumettre à l'approbation de S. M. l'Impératrice toutes les modifications au présent règlement dont l'expérience démontrerait l'utilité.

Approuvé :

EUGÉNIE.

Palais des Tuileries, le 26 avril 1862.

On lit dans le *Moniteur* :

L'Empereur et l'Impératrice ont daigné faire don d'une somme de 100,000 francs à la société du Prince-Imperial. Leurs Majestés ont fait verser cette somme au compte ouvert à cette Société par le Crédit foncier de France.

Paris.

Le Sénat a délibéré aujourd'hui sur un certain nombre de pétitions. C'est à tort qu'on a dit qu'il y avait, à l'ordre du jour de ladite assemblée, plusieurs réclamations concernant les projets de surtaxe du sel et du sucre.

— On parle du rappel à Saint-Petersbourg de M. le comte de Kisselef, ambassadeur de Russie en France.

— Le prince Napoléon est parti le 30 avril pour Londres, afin d'assister à l'inauguration de l'exposition universelle.

— Jeudi, 1^{er} mai, les portes du Musée Napoléon III, au palais des Champs-Élysées, ont été ouvertes au public. La foule des visiteurs a été considérable. Au-dessus de la grande porte d'entrée du salon principal, au premier étage, on a placé un grand tableau sur lequel se trouve cette inscription :

MUSÉE NAPOLEON III.

Depuis quelques jours, on a beaucoup parlé d'un remarquable tableau, *Jésus, enfant, au milieu des docteurs*, récemment terminé par M. Ingres, et qui n'a encore été vu que par quelques visiteurs privilégiés. Cette belle peinture va commencer à être exposée, vers la fin de la semaine, dans les salons du boulevard des Italiens.

— Une grande revue aura lieu dans les premiers jours de mai, en l'honneur du roi des Pays-Bas, qui est attendu prochainement à Paris.

— Les journaux de l'Algérie parlent du projet d'une institution charitable qui aurait été soumis à l'Empereur par M^{me} la baronne d'Ambly; il s'agirait de former en Algérie un vaste établissement pour recevoir les orphelins de toute la France.

Pour extrait : A. LAYTOU.

Nouvelles Étrangères.

ITALIE.

Turin, 29 avril (6 h. du soir.)

La *Gazette officielle* publie un décret royal qui autorise la mobilisation de deux bataillons de volontaires génois pour combattre les insurgés dans les provinces méridionales. La durée des engagements est fixée à un an. Les armes et les munitions seront fournis par le gouvernement.

Menotti Garibaldi est nommé commandant de ce corps.

— Le roi, qui était parti de Gaète à onze heures, escorté de trois vaisseaux italiens et quatre vaisseaux français, est arrivé à Naples, à quatre heures et demie.

Plusieurs bateaux à vapeur et une grande quantité de barques sont allés à la rencontre de l'escadille, qui a été saluée par les canons de trois vaisseaux anglais, de la flotte italienne et des forts.

Le roi a été reçu par le syndic (maire) de Naples.

Sa Majesté a parcouru les rues principales en voiture découverte, ayant à ses côtés le général La Marmora, M. Ratazzi et le syndic, avec une escorte de gardes nationaux à cheval. La garde nationale formait la haie. La foule était immense. Elle a prodigué les applaudissements et les fleurs. La joie publique est indescriptible.

Arrivé au Palais, le roi a dû se montrer au balcon à plusieurs reprises.

Naples, 30 avril. — Le roi a reçu les autorités.

Il y a eu, le 29, à la Cour un grand dîner auquel ont été invités les amiraux français et anglais avec leurs états-majors.

Le roi a signé le décret d'amnistie pour la presse et la garde nationale.

Le roi a assisté à la représentation de San Carlo; il a été accueilli avec enthousiasme.

Milan, 29 avril.

Les soldats de l'ancienne armée napoléonienne qui étaient casernés à Santo-Ambrosio ont été trouvés armés de poi-

ger la Lombardie; mais l'autorité a tout découvert à temps et l'ordre n'a été troublé nulle part. 40 soldats ont été arrêtés.

Rome, 26 avril.

Le Saint-Père, depuis mercredi, séjourne à la campagne de Porto d'Anzio. Il a reçu les hommages des députés des villes voisines. On y a formé un petit camp.

Le motif principal qui a porté le Pape à se retirer à la campagne a été la nécessité de se débarrasser d'une multitude d'étrangers qui demandaient audience. Samedi dernier, dans une seule audience, il a reçu 500 personnes, auxquelles il a adressé un discours où il faisait un grand éloge de la France qui, avec les armes, la parole, la presse, l'argent, défend le St-Siège.

La cour de Rome ne paraît nullement préoccupée des événements politiques : toute son attention est concentrée sur la cérémonie prochaine de la canonisation des martyrs Japonais. Suivant les dernières informations, tous les cardinaux de France, à l'exception, peut-être, du cardinal archevêque de Lyon, vont venir à Rome. Jusqu'à ce moment les évêques français qu'on attend s'élèvent à 60.

ESPAGNE.

Le journal *la Epoca* soutient la candidature de l'archiduc Maximilien au trône du Mexique. Les autres journaux plaident en faveur de la liberté pour les Mexicains de choisir le régime qui leur convient.

GRECE.

Les lettres d'Athènes, du 21, nous apprennent que les 19 chefs non amnistiés de l'insurrection de Nauplie et 100 soldats étaient partis avant la reddition de la place, sur la corvette française *Euménide* et sur la corvette anglaise *Pétican*. On croit que ces navires se sont dirigés vers Smyrne. Les lettres assurent que la tranquillité règne à Athènes et dans les campagnes grecques.

TURQUIE.

Constantinople, 23 avril. — Le Sultan est de retour depuis lundi de son excursion en Asie. A Brousse, S. H. a donné 25,000 piastres pour la reconstruction de l'église grecque.

Pour extrait : A. LAYTOU.

Chronique locale.

Le conseil de révision procédait, hier, à l'examen des jeunes gens du canton de Lauzès. Il s'est rendu, aujourd'hui, à St-Géry et il doit rentrer à Cahors, pour continuer ses opérations, lundi prochain, par le canton de Cajarc.

A partir de lundi, le conseil ne rentrera plus à Cahors, qu'à la fin des opérations qui se termineront le 17 de ce mois, par l'examen des jeunes gens du canton de Cazals.

M. Dissez, gendre de M. Caviolle, maire de Cahors, stationnaire aux bureaux télégraphiques de Montauban, vient d'être promu à la 1^{re} classe de son grade.

On nous écrit de Salviac :

Le 29 avril, vers sept heures du matin, s'éteignait, entourée de sa nombreuse famille, à l'âge de 77 ans, la respectable madame de Gransault-Lacoste, et la nouvelle de cette mort attristait la commune tout entière.

M^{me} de Gransault, avait, comme son mari, su, par sa bonté et son empressement à soulager l'infortune, gagner l'affection de tous. Elle semblait avoir consacré sa vie aux œuvres de charité; chaque jour, c'étaient de nouveaux bienfaits que sa main généreuse répandait à profusion.

Mercredi, une foule immense suivait, émue et silencieuse, le convoi de cette femme de bien, dont le souvenir sera à jamais honoré et béni dans la commune de Salviac.

Mgr l'Evêque de Cahors, en tournée pastorale, est arrivé lundi soir, vers les 6 heures, dans notre ville. Sa Grandeur a donné le lendemain la confirmation dans l'église St-Pierre, et a quitté Gourdon, mardi soir, pour se rendre à Payrac, et de là à Souillac, où il a été reçu avec pompe. Il a quitté Souillac jeudi soir.

(Gourdonnais.)

On nous écrit de Vayrac :

Par le temps sec qui court, dans notre localité, les récoltes en blé se développent sous une belle apparence, mais il n'en est pas ainsi des récoltes fourragères.

Le prix élevé des foin, la venue des trèfles, d'une apparence chétive, contribuent à la baisse que subit le prix du bétail sur nos foires; ainsi, celles tenues dans la dernière quinzaine, ont été d'une lenteur extrême pour les bœufs de travail, moutons et brebis, etc., les bœufs gras ont eu un prix un peu plus ferme. Ainsi se sont tenues les foires de Martel, Puybrun, l'Hôpital-Baulieu (30 avril) Vayrac (1^{er} mai).

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Tarifs.

La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans vient de publier divers tarifs spéciaux, contenant, relativement aux tarifs de même nature déjà publiés, certaines additions et modifications homologuées ou prescrites par M. le Ministre des travaux publics.

Un exemplaire des nouveaux tarifs est déposé au secrétariat de la préfecture à Cahors, ainsi qu'à celui des sous-préfectures de Figeac et de Gourdon, où les intéressés pourront en prendre connaissance, sans déplacement.

AUX ACHETEURS DE TOILES ET DE COTONNADES

La quantité considérable de toiles et de cotonnades qui viennent de rentrer de fabrication, et qui encombrant les vastes magasins de la Grande Manufacture, située Cours du Pont, à Agen, présente aujourd'hui aux acheteurs un

bot bleu, cotonnade rayée et toile tournée, on y remarque surtout un assortiment de toiles de lin et de chanvre, fines ou grosses, dans toutes les conditions désirables, pour serviettes, draps de lit, chemises et mouchoirs.

Itinéraire que doit suivre la Commission pour l'inspection des chevaux de l'Etat, placés chez les cultivateurs, et des juments poulinières vendues par l'Etat, à des éleveurs, pour la reproduction.

A Castelfranc, le 1^{er} juin, à midi; — à Cahors, le 2 id.; — à Figeac, le 4 id.; — à St-Cer, le 5 id.; — à Bretenoux, le 6 id.; — à Martel, le 7 id.; — à Gramat, le 8 id.; — à Payrac, le 9 id.

Pour la Chronique locale : A. LAYTOU.

Départements.

Rodez, 26 avril.

Le *Napoléonien* annonce la mort de M. Gillet de Laumont, directeur divisionnaire des lignes télégraphiques de Rodez.

Montauban, 30 avril.

Les courses de Montauban auront lieu sur l'hippodrome de Bas-Pays les 12 et 15 juin prochain.

— Il est passé samedi dernier à Montauban 202 briquetiers belges, se rendant sur la ligne de Lexos à Toulouse, pour y fabriquer la brique nécessaire à la construction des travaux d'art de cette ligne.

Il paraît que l'emploi de cette brique, qui avait été jusqu'ici peu usité dans nos contrées, commence à prendre un certain développement.

(Courrier de Tarn-et-Garonne.)

M. Mirès vient d'adresser la lettre suivante aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer :

Messieurs et chers associés, Lorsqu'un malheur immense m'a frappé et a compromis vos intérêts, votre concours persévérant m'a protégé; partout et toujours vous m'avez entouré de votre confiance, et vous avez eu foi dans la promesse que j'ai faite de me consacrer à vos intérêts pour réparer le préjudice que vous a fait éprouver la plus inconcevable délation.

Cette promesse, je la renouvelle aujourd'hui que j'ai recouvré l'honneur et la liberté.

Je ne puis exactement préciser l'époque de sa réalisation; mais pour éviter à mes chers associés toute préoccupation, je dois leur faire connaître, pour répondre à des bruits qu'on a répandus, que le but que je poursuis, c'est-à-dire la réintégration dans leur capital, sera atteint, sans leur imposer aucun versement.

Je dois ajouter une observation sur les variations des cours de nos actions à la Bourse.

Le mouvement rapide de hausse qui s'est produit à la suite de l'arrêt de la cour de Douai, était évidemment le résultat d'ordres simultanés venus de tous les points de la France.

Cette hausse a fait naître des espérances que la baisse qui a suivi semble contredire, et par suite, des correspondances, des dépêches télégraphiques, me sont journellement adressées sur le plus ou moins de fondement de ces mouvements de hausse et de baisse.

Ne pouvant donner aucune explication sur des opérations auxquelles je suis et veux rester étranger, je ne puis, pour vous éclairer, que préciser la situation de notre société.

Vous ignorez pas que la résiliation des engagements contractés avec les chemins romains, le chemin de Pampelune, l'emprunt ottoman, a amené des sacrifices, et rendu obligatoires des paiements considérables.

Vous savez aussi que la nécessité de vendre nos valeurs sociales pour satisfaire à ces paiements a amené de nouvelles pertes, qui ont réduit encore notre actif.

D'après les liquidateurs, le capital qui reste disponible pour les actionnaires, ne paraît pas devoir s'élever beaucoup de six millions.

Mais, à mon avis, le règlement qui a été fait de l'emprunt ottoman, donne naissance à une réclamation qui permet d'espérer une rentrée supplémentaire de six millions.

C'est donc en considérant cette situation et mes efforts, dont les effets seront prochains, que les actionnaires doivent fixer leur opinion, et nullement d'après les mouvements de hausse ou de baisse qui se produisent; mouvements qui sont plus souvent la suite de quelque spéculation que le résultat d'opérations sérieuses.

Du reste, et sous peu, lorsque j'aurai examiné les comptes des liquidateurs, une assemblée générale sera convoquée.

Veuillez agréer, Messieurs et chers associés, avec mes sentiments de reconnaissance, l'assurance de mon dévouement le plus sincère et le plus absolu, Paris, le 30 avril 1862.

J. MIRÈS.

Pour extrait : A. LAYTOU.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL À LA GARONNE LETTRE

A S. Exc. M. le Ministre des Travaux publics EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS DE LA COMPAGNIE

DE PARIS À LYON ET À LA MÉDITERRANÉE

Monsieur le Ministre, La question du chemin de fer de Cette à Marseille a fait de bien grands progrès, je ne dis pas seulement

an, pour la première fois, Votre Excellence, mais depuis que M. Talabot et Chaperon vous ont adressé leurs premières observations contre ce projet, et qu'à mon grand regret, pour eux, ils en ont saisi l'opinion par la publication de la lettre qu'ils vous ont adressée le 6 janvier dernier.

C'est le propre de ces questions qui embrassent de vastes horizons; elles étonnent d'abord, elles inspirent des craintes et des défiances, mais, à mesure qu'elles sont mieux comprises, elles font un rapide chemin.

Ces réflexions me sont inspirées par la nouvelle lettre de M. Talabot, datée du 8 avril, que je lis dans tous les journaux et qu'il adresse à M. Piérard, membre de la commission du comité consultatif des chemins de fer.

J'y vois en effet que, sauf le souterrain de la Nerthe et ses abords, M. Talabot offre aujourd'hui d'exécuter aux frais de sa Compagnie exactement ce qu'il appelait, il y a quatre mois, un second chemin de Cette à Marseille.

Encore un effort, et nous serons entièrement d'accord, et le combat finira faute de combattants. Je le désire bien sincèrement, car personne n'apprécie mieux que moi M. Paulin Talabot, personne n'a plus d'estime pour sa capacité, pour sa volonté persévérante et pour les travaux auxquels son nom est associé.

M. Surell, directeur de notre Compagnie, s'est chargé de réfuter les observations de détail groupées dans le mémoire joint à la lettre de M. Talabot. C'est un travail indispensable, car il ne faut pas laisser à des erreurs manifestes le privilège de s'ériger en vérités, faute de contestation.

Mais, si Votre Excellence le permet, je prendrai ici la question à un autre point de vue. En l'état où l'ont amenée aujourd'hui les dernières propositions de M. Talabot, il importe fort peu de savoir si nous ne transporterons que 23,000 tonnes de sel, ou 25,000 tonnes de houille, ou pour 43,195 fr. de bestiaux, ou si Barcelone expédiera seulement 27,000 tonnes à Marseille par année. (Les lignes de Cette et de Bayonne en transportent 6,000 par jour). Tout cela me semble hors de propos, et je suis peiné de voir des hommes, qui ont si puissamment contribué au développement des chemins de fer en France et à l'étranger, et qui ont vu et réalisé les merveilles de transformations qui se sont produites dans toutes les contrées desservies par des voies de fer, méconnaître ainsi l'importance de leurs propres œuvres, et, par une statistique de fantaisie, dire à cette marée montante, qui signale la présence d'un chemin de fer : « Tu n'iras pas loin ! »

Je n'insisterai donc pas sur les deux précédentes lettres de M. Talabot, celles des 6 janvier et 24 mars, et je n'en parlerai que pour marquer les étapes qu'il a successivement franchies, en prenant le temps de la réflexion, pour arriver aux propositions que contient sa lettre du 8 avril présent mois.

Dans sa lettre du 8 janvier, M. Talabot dit avoir attendu la communication officielle de nos propositions pour prendre cette question au sérieux.

Cette communication obtenue, il établit « que notre tracé traverse des contrées désertes; qu'il est submersible par les crues du Rhône sur une très grande longueur; qu'il serait exposé à des interruptions fréquentes par suite de la multiplicité des ponts-tournaux; qu'il coûterait 70 millions; que notre gare dans Marseille est inadmissible; que le produit de notre ligne n'excéderait pas 40,000 fr. par kilomètre; qu'elle est sans aucune utilité; qu'elle serait ruineuse pour la Compagnie du Midi elle-même, onéreuse pour l'Etat, et sans aucun résultat pour les intérêts généraux du pays; que ce serait courir de biens gros risques, pour un bien mince intérêt, si tant est qu'il y ait un intérêt quelconque engagé dans la question que soulève, d'une manière si imprévue et si inconsiderée, la Compagnie du Midi; enfin, que la prétention de cette Compagnie, de diriger par son chemin le transit de l'Océan à la Méditerranée, ne soutient pas l'examen. »

Je cite textuellement, et pour ne pas faire descendre la discussion du niveau où je veux la maintenir, je m'abstiens de mentionner les autres critiques où se trouvent accumulées des qualifications telles que celles-ci : *considérations sans aucune valeur, hypothèses injustifiables, chiffres très-hasardés, solutions inadmissibles*, et où l'on finit par dire « que la question ne méritait pas même l'instruction préparatoire à laquelle elle donne lieu en ce moment. »

Le temps qui, à notre époque, marche vite, s'est chargé de faire justice de ces assertions sommaires.

Dans sa lettre du 24 mars, M. Talabot avait déjà offert d'exécuter : ou un chemin d'Arles à Lunel ou une ligne de Lunel au Pas-des-Lanciers, en déca du souterrain de la Nerthe; de plus, « au cas où le gouvernement croirait devoir concéder (je continue à citer textuellement) les deux lignes de Lunel et de Montpellier à Millau, le conseil de la Compagnie de la Méditerranée consentirait à se charger de la ligne de Montpellier à Millau aux conditions posées par la compagnie du Midi. »

Ainsi, l'on propose deux lignes, partant toutes deux du souterrain de la Nerthe pour se rendre à Millau.

Tous ces tracés présentent un parcours de 504 kilomètres et une dépense de 185,500,000 fr., et cela, pour combattre une ligne simple, droite et directe de 460 kilomètres, qui ne doit pas produire 40,000 fr. par kilomètre, selon ceux qui la repoussent énergiquement, « qui est sans aucune utilité, qui serait ruineuse pour notre compagnie, onéreuse pour l'Etat », ligne qu'on appelle un second chemin sur Marseille, tandis que c'est tout simplement et bien réellement un premier chemin de Bordeaux à Marseille venant se souder, pour les compléter en les fécondant, aux deux chemins qui, partant tous deux de Marseille, se dirigent, l'un sur Lyon et Paris, l'autre sur Toulon et Nice. Cette ligne complémentaire de Cette à Marseille ne fait donc que réaliser pour le Sud-Ouest de la France et pour l'Espagne ce que la ligne de Toulon fait pour le Sud-Est et pour l'Italie, elle laisse intact à la compagnie de la Méditerranée son double monopole sur Lyon et Paris par la Bourgogne et le Bourbonnais; sans parler même des nombreux rameaux que cette ligne jette déjà ou qu'elle va jeter sur les Alpes, sur le Dauphiné, sur la Savoie, sur le Jura, embrassant dans son vaste périmètre tout le littoral de la Méditerranée depuis Marseille jusqu'à Nice, et de là, les deux frontières d'Italie et de Suisse. Tant de lignes et tant de territoire constituent pourtant la compagnie de la Méditerranée un assez bel empire, et on a lieu d'être surpris de ce qu'au moment où les

étendent leur action sur une surface de 150,000 mètres carrés, la compagnie de la Méditerranée, non contente de s'introduire dans le réseau de l'Est par sa ligne sur Belfort, et sur le réseau central d'Orléans par sa ligne du Bourbonnais, vient revendiquer, comme un de ses domaines, tout le littoral de la Méditerranée entre Cette et Marseille, puis toute la région du centre méridional par Rodez, en traversant la ligne d'Agde à Lodève, qui fait partie de notre réseau.

Certes, si je voulais pour un instant me permettre d'employer le langage de mes adversaires, je serais bien autorisé à dire ici qu'une telle ambition ne paraît pas sérieuse, mais je puis du moins dire tout simplement que cette prétention est peu logique, et peu conforme au principe du respect des réseaux auquel on donne tant d'extension.

Toutes ces propositions de lignes nouvelles n'ont pas ébranlé le terrain solide sur lequel notre Compagnie s'est placée, en proposant une ligne de Cette à Marseille par le littoral, avec son annexe naturelle d'une ligne de Rodez à la Méditerranée par Montpellier et Lodève. Nous avons la conviction d'avoir fait une chose éminemment utile aux intérêts généraux du pays, aux intérêts de tous les départements méridionaux; nous n'avons conséquemment rien à ajouter à la soumission que nous avons eu l'honneur de remettre à votre Excellence au mois de mai 1864.

Nous n'avons même pas répondu à la lettre de M. Talabot, du 24 mars dernier, qui résumait les propositions que nous venons d'analyser.

Malgré notre silence, M. Talabot, qui avait d'abord jugé que « la question engagée par la Compagnie du Midi d'une manière aussi inconsidérée ne méritait » même pas une instruction préparatoire, » vient, par sa lettre du 8 avril, à M. Piérard, rendue publique, d'enchevêtrer encore sur ses propositions du 24 mars, et il offre aujourd'hui « d'exécuter à la fois deux » lignes, de Lunel à Arles et de Lunel au Pas-des-Lanciers; puis un embranchement entre la gare maritime de Marseille et la station de l'Estaque. »

Ainsi, dans le court espace de trois mois, du 6 janvier au 8 avril, voici donc que M. Talabot, après avoir traité si dédaigneusement notre projet, arrive, pour combattre, à proposer un chemin de Cette à Marseille, entièrement nouveau, sauf les 8 kilomètres du Pas-des-Lanciers à l'Estaque, dans lesquels se trouve compris le souterrain de la Nerthe, — et cela ne lui suffit pas encore; il y ajoute un embranchement sur Arles, afin qu'il y ait trois communications entre Lunel et Marseille! Communication actuelle par Tarascon, seconde communication par Arles, troisième communication par le Pas-des-Lanciers! Et il joint à tout cela deux chemins sur Millau et Rodez, l'un par le Vigan, l'autre par Lodève!

Les obstacles des ponts-tourants sur le petit et le grand Rhône, les dangers de submersion par les crues, l'insuffisance des produits qui ne peuvent pas dépasser 40,000 francs par kilomètre, l'impossibilité d'une gare dans le voisinage des docks et des nouveaux bassins de Marseille, en un mot tout ce qui rendait notre projet inadmissible, tout cela disparaît; car tous ces inconvénients, s'ils étaient réels, se retrouveraient encore dans la dernière soumission de M. Talabot, avec ces circonstances aggravantes :

1° Que, suivant le projet de M. Talabot, le Rhône est traversé sur un point où les crues sont plus élevées de deux mètres que sur la ligne du littoral;

2° Que l'embranchement possible du souterrain de la Nerthe n'est pas évité;

3° Que le parallélisme, que l'on reprochait à notre ligne, n'est réel que dans le tracé de M. Talabot par Saint-Gilles, et n'existe à aucun degré dans la ligne du littoral, celle-ci étant éloignée de plus de 40 kilomètres de Beaucaire, tandis que Saint-Gilles n'est qu'à 20 kilomètres. Je fais remarquer, de plus, que le tracé du littoral est le seul qui permette de desservir tous les salins du Midi, le seul aussi qui aura le mérite de desservir le port Saint-Louis et les Bouches du Rhône, qui restent toujours béantes sans pouvoir fonctionner.

J'arrive au reproche qui nous est fait de chercher à renverser le système des réseaux constitués par le Gouvernement en 1857 et 1859, et à la prétendue tentative d'envahissement que l'on présente comme l'unique but de la Compagnie du Midi.

Il est indispensable, Monsieur le Ministre, que, pour bien établir les situations respectives de la Compagnie de la Méditerranée et celle du Midi, je rompe le silence que je m'étais imposé sur toutes les négociations qui ont précédé les mesures de 1857 et 1859, à l'endroit des chemins de fer. Pour ne pas contraindre les vues du Gouvernement, j'ai, tour-à-tour, accepté le rôle d'envahisseur et celui de vaincu. Nous ne nous sommes pas plus inquiétés des clameurs de ceux qui craignaient d'être absorbés par notre Compagnie, que des chants de victoire qui ont éclaté à la signature des conventions de 1857, conventions qui excluaient absolument la Compagnie du Midi du partage du Grand-Central et de la concession du Bourbonnais. Pendant six mois, vous le savez, Monsieur le ministre, des négociations se sont suivies avec moi, et, pour la plus grande partie, sans que j'aie eu à en prendre l'initiative, en vue d'ajouter au réseau du Midi, non-seulement une grande partie de lignes du Grand-Central, mais encore la ligne du Bourbonnais. Il entrainait dans les vues du gouvernement de ménager les relations si importantes de Marseille et de la Méditerranée avec Paris et avec toute la région du Nord-Ouest et du Nord-Est de la France comprise entre la Loire, la Manche et les frontières de Belgique, d'Allemagne et de Suisse. On considérait comme périlleux, compromettant pour l'avenir du pays, de concentrer, dans les mêmes mains, toutes les relations commerciales, industrielles, stratégiques de ce vaste quadrilatère (plus de la moitié de l'Empire), avec le bassin de la Méditerranée, avec l'Europe méridionale, avec l'Afrique, avec l'Asie. Le gouvernement voulait un contrepoids, et nous offrait la ligne du Bourbonnais, dont un tiers appartenait au Grand-Central, et les deux autres tiers aux Compagnies de Lyon et d'Orléans. Le tiers de cette dernière devait être échangé contre des compensations qui lui auraient été données sur d'autres parties de son réseau. Nous aurions eu ainsi les deux tiers de la ligne du Bourbonnais, et, en outre, ce qui était essentiel au point de vue du gouvernement, l'exploitation entière.

Si nous avions plus écouté les conseils de l'ambition, de l'esprit d'envahissement qu'on nous suppose, que ceux du calcul et de la prudence, nous aurions accepté sans examen, comme la Méditerranée l'a fait plus tard, les brillantes perspectives qu'on nous montrait. Nous n'en avons rien fait : après trois mois d'études, nous avons reculé devant les énormes dépenses que ces adjonctions à notre réseau allaient nous im-

poser; nous avons dû refuser ces concessions.

La Compagnie de la Méditerranée s'en est emparée triomphalement en 1857. Mais la Roche Tarpéienne n'était pas loin! En 1859, la ruine était imminente, et, pour y parer, il a fallu que le Gouvernement, dans sa haute bienveillance, consentit à réviser les contrats imprudemment acceptés un an auparavant. De là le partage des chemins de fer en deux réseaux, et la garantie d'intérêt qui a mis à la charge du Trésor public toutes les dépenses qui nous avaient justement effrayés.

Le Gouvernement, dans sa sollicitude pour les contrées qui réclamaient le bienfait des voies ferrées, a subi le monopole qu'il avait voulu éviter; il a mis dans les mains de la Compagnie qui, aujourd'hui, nous défend d'entrer à Marseille, les relations de la Méditerranée avec la moitié du territoire français, et, ce pas franchi, il n'a pas voulu qu'un capital, aussi considérable que celui qui était engagé dans les entreprises de chemins de fer, fût anéanti par l'effet d'imprudentes négociations. Il est venu relever la Compagnie de la Méditerranée de ses ténements, et lui a accordé une garantie d'intérêt sur le second réseau.

Certes, si j'avais pu prévoir, en 1856 et 1857, les lois réparatrices de 1859, j'aurais affronté le reproche d'envahissement qui m'est adressé aujourd'hui; j'aurais accepté la concession du Bourbonnais, et j'aurais ainsi obtenu le second chemin de Marseille à Paris, et rendu plus faciles les relations de la Méditerranée avec la France centrale, aux frais, risques et périls du Gouvernement.

Je me hâte d'aller au devant d'un argument qu'on pouvait m'opposer ici : la Compagnie du Midi a accepté le réseau pyrénéen à des conditions onéreuses en 1857, et a obtenu, elle aussi, en 1859, qu'il fût admis à des conditions plus favorables dans un nouveau réseau garanti par l'Etat. — J'en conviens, mais, là encore, ce n'était point un système d'envahissement que nous suivions; il nous fallait, au contraire, éviter à tout prix l'immixtion, au cœur même de nos lignes, c'est-à-dire à Mont-de-Marsan, à Dax, à Bayonne, à Agen, à Toulouse et à Castelnau-d'Aud, d'une Compagnie voisine, qui acceptait la concession de ce réseau sans subvention et sans garantie d'intérêt. — C'était pour nous une sorte de travaux forcés, auxquels nous étions condamnés par une dangereuse concurrence.

Je demande pardon à Votre Excellence de parler, pour la première fois, de ces négociations relatives au partage du Grand-Central, dans lesquelles il ne m'a pas été possible de répondre à la haute bienveillance du Gouvernement. Mais, après cinq ans de silence, n'est-il pas juste d'établir des faits qui, en définitive, appartiennent à l'histoire des chemins de fer, dans laquelle Votre Excellence aura eu l'honneur d'inscrire de brillantes pages?

Je crois avoir répondu au reproche d'envahissement; j'arrive à celui qui m'est fait de vouloir détruire, pour le besoin de la cause, ce qu'on appelle, le système des réseaux.

Je viens de dire comment le Gouvernement avait été mené à donner au réseau de la Compagnie de la Méditerranée des proportions colossales.

En admettant les faits accomplis d'une double ligne de Paris à Lyon et à Marseille appartenant à une même Compagnie, et, en permettant à cette compagnie de remonter le cours du Rhône jusqu'à Genève, Nice, Toulon et Marseille, n'est-ce pas là un réseau complet? La ligne de Nîmes à Cette en est-elle le complément indispensable? Peut-on dire que ces prévisions soient entrées dans les vues premières de l'administration? Evidemment, non; car, primitivement, le petit parcours des lignes du Gard et de l'Hérault a été l'objet de trois concessions distinctes. C'est par une fusion, une combinaison financière, plutôt que par un système gouvernemental, que ces trois petites lignes ont été incorporées dans le réseau de la Méditerranée; logiquement, elles étaient plutôt dévolues au réseau du Midi, à la région du Sud-Ouest, de même que ces lignes de Gray à Dole, de Dole à Besançon et à Belfort, de Dole à Salins, à Pontarlier, à Jougne, aux Verrières, à Andincourt, à Delle, également absorbées par la Méditerranée, par voie de fusion ou de concession annexe, auraient fait, de leur côté, plus logiquement partie du réseau de l'Est.

Mais j'admets, je le répète, les faits accomplis; ils ont fait à la Compagnie de la Méditerranée un domaine de 4,433 kilomètres; n'est-ce pas assez? — La Compagnie de la Méditerranée disait oui le dernier; car elle refusait à Votre Excellence, de se charger, même avec une subvention, de la petite ligne de Lunel à Aigues-Mortes. Les Chambres votent une subside de 750,000 fr.; les localités se cotisent; le conseil général du Gard et celui de l'Hérault, la ville de Nîmes souscrivent; on va péniblement quêter 16,000 fr. à Saint-Laurent, 10,000 fr. à chacune des pauvres petites communes d'Aymargues, de Massilargues, du Caillar, d'Aigues-Vives, pour ajouter un fonds de 256,000 fr. à la subvention du Gouvernement, — et les directeurs de la Méditerranée ne se laissent pas attendre.

Et maintenant, quand la Compagnie du Midi, dont le parcours ne fait que le tiers de celui de la Méditerranée, 1,619 kilomètres, veut desservir un territoire dont M. Talabot ne voulait même pas entendre parler, car il a, dit-il, horreur des déserts, voilà qu'on se jette à travers de nos propositions!

Lorsque nous présentons le projet d'un chemin direct de Cette à Marseille par le littoral, destiné à mettre les plus petits ports en relation avec celui de Cette, avec celui de Marseille, et, par eux, avec toute la France, on vient nous reprocher de n'avoir pas accepté les propositions de tarifs communs pour faciliter le transit; on oublie d'ajouter un détail de quelque importance pourtant, c'est que nous n'avons refusé que parce que la Compagnie de la Méditerranée nous imposait l'obligation de renoncer à tous nos traités avec les bateaux à vapeur de Marseille à Cette, qui, seuls, pouvaient assurer nos correspondances maritimes sur l'Italie, l'Espagne, l'Archipel, etc.

Si la Compagnie de la Méditerranée veut s'appuyer sur le principe des réseaux, j'accepte la discussion sur ce terrain, et, si belle, si grande, si importante que soit la pari qui lui a été faite, que le Gouvernement lui conserve tout entier le réseau concédé; mais, avant tout, il est bon d'en déterminer le périmètre. Si je ne me trompe, je le comprends ainsi : au départ de Paris, la haute Seine, l'Yonne, le canal de Bourgogne, le canal du Rhône au Rhin, la frontière de Suisse depuis Delle, le lac Léman, toute la frontière l'Italie, la Méditerranée de Nice à Marseille, tout le cours du Rhône depuis Arles, l'Allier, la haute Loire, tout le cours de la Loire jusqu'à Gien, le canal latéral à la Loire et le canal du Centre, et enfin le canal de

Braine, et le canal de Loing, n'est-ce pas assez? — et peut-on, raisonnablement, prétendre que les trois tronçons qui forment la ligne de Nîmes à Cette doivent frapper d'interdit, et les embouchures du Rhône, et toute la rive de la Méditerranée entre Cette et Marseille?

Voilà de grandes et naturelles divisions d'exploitation (1). Quant aux grandes métropoles comme Paris, Marseille et Bordeaux, ce sont des pivots sur lesquels toutes les grandes lignes de chemins de fer ne peuvent pas ne pas s'appuyer. Le réseau d'Orléans serait un corps sans âme s'il ne pénétrait pas à Paris : il serait incomplet s'il s'arrêtait à Angoulême, de même que nous n'existerions pas, si nous avions notre point de départ à Agen; et ni la Compagnie d'Orléans, ni celle du Midi, n'ont eu à se repentir d'être venues se tendre la main à Bordeaux (2). De même notre terminus à Cette est un non-sens; c'est à Marseille que le réseau de la Méditerranée et le nôtre doivent se rejoindre.

A moins de refaire la carte de France, il n'est pas possible de créer une ligne de douane, un mur d'octroi, que dis-je, une muraille de la Chine, au profit d'une suzeraineté d'un nouveau genre, qui ne permettrait à toute la rive gauche de la Loire, à tout le Midi, à toutes les villes du littoral de la Garonne, à toutes les régions pyrénéennes, de ne communiquer avec les contrées baignées par les trois principaux fleuves de France et par ses principaux canaux, que sous le bon plaisir d'une Compagnie.

Quand le gouvernement a cru utile aux intérêts généraux du pays de faire aboutir le réseau du Nord sur le réseau de l'Ouest par une ligne d'Amiens à Cleres, à la jonction des lignes de Dieppe, de Rouen et du Havre, il l'a fait.

Lorsque dans la même pensée, il a voulu faire aboutir le réseau d'Orléans à Toulouse, à Montauban et à Agen, il l'a fait. Quand il a voulu joindre le même réseau d'Orléans au réseau de l'Ouest, d'abord en établissant une ligne de Tours au Mans, ensuite une ligne se détachant de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire et se dirigeant sur Redon, où aboutit aussi le réseau de l'Ouest, il l'a fait. Il a fait mieux encore, et afin que la Compagnie de l'Ouest ne pût prétendre que toutes les rives de l'Océan depuis Redon jusqu'à Brest faisaient partie de son domaine, il a concédé à la compagnie d'Orléans une ligne de Redon à Lorient, à Châteaulin (rivière de Brest) et, en dernier lieu, il vient de décréter une ligne de Châteaulin, joignant, par Landernau, la ligne de Rennes à Brest, l'une des grandes artères du réseau de l'Ouest. — En retour, et pour conserver, je me trompe, pour constater son droit, car le Gouvernement n'a pas concédé des réseaux, mais des lignes, il a compris dans le réseau de l'Ouest, une ligne du Mans à Angers, pour abréger de 42 kilomètres le parcours de Paris à Nantes, aujourd'hui exploité par la ligne d'Orléans. Ce que cette dernière jonction fait au profit de Nantes, la compagnie du Midi propose de le faire au profit de Marseille, au profit de Bordeaux, au profit des relations commerciales de notre grand port de la Méditerranée avec la Catalogne, avec toutes les Espagnes.

Je demande maintenant à Votre Excellence la permission de dire quelques mots du tracé par Rodez.

Entre la ligne de Nîmes à Alais et Brioude et la ligne de Toulouse à Albi et à Rodez, s'étend un vaste territoire ayant 190 kilomètres en longueur et 140 kilomètres en largeur moyenne, soit une superficie de 26,600 kilomètres carrés qui est entièrement dépourvue de chemins de fer. Pour desservir cette contrée, faut-il partir de Lunel ou de Gallargues, à 25 kilomètres de Nîmes, longer la ligne de Nîmes à Alais, à une distance de 15 à 20 kilomètres de Saint-Hippolyte, pour se diriger sur Millau par le Vigan, laissant 160 kilomètres sans chemin de fer entre Saint-Hippolyte et Albi, sans tenir compte des courants commerciaux, de l'économie et des facilités de construction, de l'importance des populations à desservir? ou bien ne vaut-il pas mieux couper ce territoire en deux, prolonger les deux lignes de Graissessac et de Lodève sur Saint-Affrique et Millau, point commun des deux tracés de Rodez? Poser ainsi la question, c'est, je crois, la résoudre, pour quiconque aura pris la peine de consulter la carte. Mais que sera-ce encore si la ligne la plus médiane, celle qui occupe un milieu qui ici est vraiment juste, que sera-ce si cette ligne, la plus directe, est en même temps la plus économique, la plus productive, la plus facile à exploiter comme à construire? celle qui rattache le centre de la France par la voie la plus directe à Montpellier, au Rhône et à Marseille dans la direction du Sud-Est, — à Lodève, à Graissessac, à Bédarieux, à Agde, à Béziers, à Narbonne, à Perpignan et à la frontière de France dans la direction du Sud-Ouest.

J'ai eu l'honneur de vous rappeler un peu plus haut, monsieur le ministre, le refus persistant que la compagnie de la Méditerranée a fait l'an dernier d'exécuter l'embranchement de 20 kilomètres de Lunel à Aigues-Mortes. Dans cette circonstance, permettez-moi de vous le dire, sans aucun amour-propre d'ailleurs, nous avons été plus puissants que vous, plus puissants que le conseil d'Etat, plus puissants que la commission du Corps législatif; le projet d'Aigues-Mortes a été soumis à toutes les enquêtes, à toutes les instructions, à tous les votes, et il est resté paralysé; il a suffi que nous nous présentions pour opérer la guérison du paralytique, et quelle guérison! — Il ne s'agit plus de 20 kilomètres, c'est 500 kilo-

(1) Cette division est tellement naturelle que, dans l'ancienne Gaule comme dans celle de Jules-César, la Narbonnaise et l'Aquitaine avaient presque exactement les limites que je viens d'indiquer pour les réseaux d'Orléans et du Midi; elles remontaient la rive droite du Rhône jusqu'à l'Ardeche, de là allaient rejoindre la mer par la rive gauche de la Loire qu'elles suivaient à peu près constamment. Dans la France de saint Louis, on retrouve exactement les mêmes limites pour le comté de Toulouse et le duché d'Aquitaine; enfin dans les anciennes provinces de Louis XIV, on les retrouve encore dans le Languedoc, la Guienne qui comprend Rodez, le Poitou et l'Anjou. Ce ne sont donc pas des affinités de conventions que celles qui, établies avant la conquête des Gaules, se conservent à travers les siècles dans toutes les transformations que la politique a imposées à cette partie de l'Empire français.

(2) Avant l'établissement du pont établi par les deux Compagnies à Bordeaux, en 1859, le transit entre les deux gares s'élevait à 43,811 tonnes; après l'établissement du service sur ce pont, en 1861, ce transit atteignait 166,961 tonnes; il avait quadruplé en deux ans. Il en serait de même à Marseille, si l'on mettait de côté les questions d'amour-propre : la Compagnie de la Méditerranée comme celle du Midi n'aurait qu'à gagner à l'établissement d'une jonction plus directe de leurs deux réseaux.

mètres qu'il faut ajouter aux 4,433 kilomètres de la Méditerranée!

Je me garderais bien de suivre M. Talabot dans cette course au clocher.

Avant de soumettre notre projet à la haute sanction de S. M. l'Empereur et à celle de Votre Excellence, nous l'avions mûrement étudié, nous en avions pesé toutes les conséquences, nous n'avons rien à y changer, — car je n'appelle pas un changement l'abandon de 27 kilomètres dans la tarification de la ligne de Rodez à Marseille, que M. Sureau indique dans ses observations, et que notre compagnie accepte, afin de ne pas laisser sans réplique un seul des arguments du mémoire de la compagnie de la Méditerranée; — je n'attache aucune importance à ce genre de concession qui, généralement, est plus apparent que réel. Au-dessus et en dehors de ces précautions des cahiers des charges, il y a l'intérêt même des compagnies : nous avons intérêt à bien desservir la ligne de Montpellier à Rodez, et celle de Cette à Marseille, pour les développer au profit de notre réseau tout entier et du réseau d'Orléans, — tandis que la Compagnie de la Méditerranée ne propose deux chemins sur Millau et deux nouveaux chemins aboutissant à la ligne de Tarascon à Marseille que pour en faire, ce qu'on appelle en matière de transport, des lignes de préservation, c'est-à-dire pour empêcher que l'exploitation de la ligne de Marseille à Montpellier et à Rodez, confiée à une compagnie qui aura intérêt à la féconder, ne vienne disputer quelques parcelles de cette riche circulation de Marseille à Lyon et à Paris, circulation qu'elle est impuissante à satisfaire, puisque, dès la septième année où elle a été dans le cas d'exploiter sa grande artère, sans solution de continuité, cette compagnie a été obligée de demander merci, de fermer ses gares, d'arrêter tout le mouvement commercial du midi de la France, de la Méditerranée, de l'Espagne et de l'Italie, pour laisser passer ses convois de grains.

Mettons-nous en dehors des intérêts des Compagnies, oublions et la Compagnie du midi et de la Méditerranée. — Pourriez-vous, vous, ministre, dont les décisions sont toujours respectées, même par ceux que vous êtes obligé de froisser, pourriez-vous accepter la responsabilité d'une combinaison qui concentrerait sur la ligne unique d'Arles à Marseille, tout le mouvement de la France du Nord et de l'Est de l'Europe avec la Méditerranée? Voyez donc le commerce de cette mer, qui baigne à la fois l'Europe, l'Asie et l'Afrique, tout notre Orient, obligé de passer par l'unique issue de la Nerthe pour communiquer avec notre Occident! La foi que j'ai dans la puissance des chemins de fer est bien vive, mais elle se refuse à admettre la possibilité d'une semblable concentration.

M. Talabot pourra dire, il est vrai : Nous faisons déjà deux lignes de Nîmes à Arles et aux Pas-des-Lanciers, puis une seconde ligne de l'Estaque à Marseille; il ne reste donc plus pour avoir une double communication, que de combler la lacune de 8 kilomètres du Pas-des-Lanciers à l'Estaque; — il faudra faire un second souterrain de 4,600 mètres, nous le ferons.

A la manière dont on est lancé, je m'attends à ce qu'on fasse cette déclaration avant la fin de cette discussion.

Mais ce ne serait qu'un palliatif inefficace. En présence du mouvement qui se produit entre Marseille, Lyon et Paris, la ligne de Tarascon à Marseille deviendrait insuffisante; — il faudra tôt ou tard, pour desservir les lignes de la Bourgogne et du Bourbonnais, deux lignes parallèles, quatre voies sur le tronc principal jusqu'à Tarascon, comme il faut quatre voies au chemin du Nord dans la plaine de Saint-Denis, comme il a fallu deux souterrains à la sortie du chemin de fer de Saint-Germain, et comme il en faudra bientôt un troisième. C'est une chose forcée et pour laquelle il faut réserver les ressources de la Compagnie de la Méditerranée, dans son intérêt comme dans celui du pays.

Mais, pour les relations du centre méridional de la France depuis Rodez jusqu'à la rive gauche de la Loire, depuis Nantes jusqu'à Bayonne, depuis Marseille jusqu'à Barcelone et Madrid, il faut une voie spéciale et directe, indépendante d'une autre ligne, ayant sa gare et son matériel spéciaux (3). L'amalgamation des réseaux que M. Talabot arrange à son gré, et que d'autres acceptent comme chose facile, je l'ai pratiquée de longue date, d'abord au chemin de Saint-Germain avec l'ancienne Compagnie de Rouen, puis au chemin du Nord avec l'ancienne Compagnie d'Amiens à Boulogne, enfin et aujourd'hui sur la ligne de Cette à Tarascon et à Marseille; s'il restait quelques doutes à Votre Excellence sur l'inextricable accumulation de difficultés que provoque un semblable service, elle pourrait faire consulter les cartons de son administration de 1840 à 1852; et elle ne tarderait pas à reconnaître qu'un semblable service est impossible, à moins de vouloir arriver à un résultat négatif, comme celui qu'invoque imprudemment contre nous M. Talabot, dans ses statistiques, lorsqu'il se donne un mal infini pour prouver qu'il n'y a pas de trafic entre Cette et Marseille (4).

(3) M. Talabot dit dans sa lettre : « C'est à la Compagnie du Midi à modifier son matériel de manière à ce qu'il puisse circuler sur les autres chemins de l'Empire. » On pourrait croire, d'après cette observation, que notre matériel est tellement défectueux qu'il est condamné à ne pas franchir les limites de notre réseau. Il n'en est rien cependant; notre matériel circule sur toutes les lignes du réseau d'Orléans; et si quelques types de nos wagons à marchandises ne peuvent circuler sur la section de Cette à Marseille, c'est que ces lignes, construites depuis plus de vingt ans, ont des quais trop rapprochés des voies, des portes de hangars de marchandises trop étroites, et des plaques tournantes trop courtes. — Au surplus, nous avons fait disparaître cet inconvénient qui n'était pas de notre fait, dans toutes nos commandes de matériel.

(4) Puisque M. Talabot m'en fournit l'occasion, je suis bien aise de constater, d'après son Mémoire, qu'en 1860, le mouvement des voyageurs des divers points de notre ligne sur Marseille, s'est élevé, aller et retour compris, à 25,990, et en 1861, à 27,207. — Je m'engage à déceler ce nombre avec un service direct, sous une administration unitaire.

Agde, qui, d'après ce tableau, n'envoie à Marseille par année que 604 voyageurs civils, Béziers 1,435, Narbonne 600, en expédient beaucoup plus en un mois, lorsqu'ils l'aide de trains rapides le voyage, aller et retour, s'effectuant entre le lever et le coucher du soleil, le négociant de Narbonne, de Béziers, d'Agde, de Cette, de Lodève, de Clermont et de Montpellier, pourra, en se levant un peu matin, faire ses affaires à la bourse de Marseille et rentrer le soir dans sa famille; alors, le courant commercial sera extrêmement agrandi, car le mouvement des hommes entraîne naturellement le mouvement des affaires et le déplacement des choses.

Quant au transit entre les deux mers, il commence à se développer, mais il ne pourra se faire sur large échelle, que lorsque la même Compagnie, obéissant à une même inspiration, soumise à une seule volonté, pourra non-seulement, dans le parcours entier de Bordeaux à Marseille, appliquer le même matériel, les mêmes tarifs, les mêmes facilités de transbordement, mais encore organiser des correspondances maritimes aux deux extrémités de sa ligne. — Charger la Compagnie du Midi des correspondances et des transbordements à Bordeaux, et la Compagnie de la Méditerranée, qui n'y a presque aucun intérêt, des transbordements et des correspondances maritimes à Marseille, c'est continuer à se traîner dans l'ornière où nous sommes embourbés depuis sept ans, c'est tuer le service, c'est maintenir à plaisir les résultats que l'on invoque contre nous, et qu'avec plus de logique et de justice nous pourrions retourner contre nos contradicteurs. Si nous n'avions pas cette conviction, pourquoi insisterions-nous pour l'adoption de notre projet? Qu'aurions-nous à désirer, aujourd'hui que M. Talabot offre de faire tout ce que nous demandons, sauf les services de la Camargue, du port Saint-Louis, des embouchures du Rhône, qui sont avant tout des questions d'intérêt général? Pourquoi ne le laissons-nous pas exonérer d'une dépense que nous estimons devoir monter à 48 millions, et qu'il estime, lui, de 70 millions? — Soixante-dix millions ou même quarante-huit, c'est bon à économiser!

L'opinion publique ne s'y est pas trompée, et, par une manifestation unanime que je n'ai jamais rencontrée, elle proteste contre les envahissements de la Compagnie de la Méditerranée, et demande, ce qui au fond est bien simple, que les nouvelles lignes à établir soient contruites, exploitées par ceux qui ont un intérêt véritable à les construire promptement, et à les bien exploiter.

Treize départements, soixante villes ont produit leurs adhésions; il y a plus, les populations ont aujourd'hui compris que notre cause est véritablement la leur; elles réclament plus haut et plus vivement que nous ne le faisons nous-mêmes; nous sommes sur le second plan, et rigoureusement, nous pourrions rester, sinon neutres, du moins simples spectateurs, d'une lutte qui soulève tous les départements du Midi, sauf le Gard, et dans laquelle les adhésions de Châlons, de Besançon, de Lyon, de Mulhouse viennent constater qu'elle touche à tous les grands intérêts commerciaux et industriels de la France.

Je dois néanmoins examiner, au point de vue financier, les propositions de M. Talabot; j'essaierai d'en faire ressortir les singulières conséquences. Je le ferai non pas pour vous, Monsieur le ministre, ou n'a rien à vous indiquer quand il s'agit des intérêts du Trésor, du crédit public et du bon emploi des forces productives du pays, mais pour que l'opinion ne s'égare pas sous l'influence d'un certain mirage qu'on a cherché à produire.

M. Talabot a proposé deux choses essentielles (j'écarte les détails pour simplifier la discussion):

Il demande au nom de la Compagnie de la Méditerranée:

1° La concession de la ligne de Gallargues ou de Lunel à Rodez, par le Vigan et Millau, et la ligne de Lodève à Saint-Affrique et à Millau, présentant ainsi une double ligne sur Millau et Rodez, le tout aux conditions de la loi de 1842 et avec incorporation dans le nouveau réseau, c'est-à-dire avec la garantie de l'Etat pour le surplus;

2° Deux lignes de Lunel à Arles et au Pas-des-Lanciers, avec une seconde ligne sur Marseille, se détachant de la ligne actuelle à la station de l'Estaque; ces lignes devant être incorporées dans l'ancien réseau de la Méditerranée, sans garantie d'intérêt.

Je prends la première proposition:

	Dépenses à la charge de l'Etat.	Dépenses à la charge de la Compagnie.
La ligne de Montpellier à Millau et à Rodez coûterait.....	31.540.000	32.460.000
La ligne de Gallargues à Millau, par Saint-Ilppolyte et le Vigan.....	54.010.000	17.490.000
Ensemble.....	135.500.000	

Ainsi, l'Etat, pour permettre à la Compagnie de la Méditerranée de faire invasion dans le réseau d'Orléans, et dans le nôtre entre Lodève et Rodez, dépenserait directement et indirectement, par la garantie d'intérêt qui deviendrait effective, une somme de 155,500,000 fr.

Je comprends la tactique de la Compagnie de la Méditerranée: puiser dans les caisses du Trésor pour attaquer des réseaux voisins et pour établir en faveur du sien ce que j'ai déjà signalé comme un service de préservation, service qui consiste à occuper une ligne plus ou moins voisine de celle qu'on possède, afin de la desservir tellement qu'elle, de telle sorte que rien ne fasse ombre aux grandes artères, aux troncs principaux que l'on exploite; je ne conteste pas que ce ne soit habile.

La seconde proposition est encore plus curieuse dans ses conséquences. Je ne parlerai que de la double ligne de Lunel à Arles et au Pas-des-Lanciers, évaluée 30 millions pour un parcours de 120 kilomètres (je néglige l'embranchement de l'Estaque,

dont M. Talabot n'a pas indiqué la dépense). — Avant d'aborder cette question, je me demanderai si je ne me trompe pas moi-même? on sait combien sont complexes les combinaisons financières entre l'Etat et les Compagnies au sujet du second réseau: elles comportent des traitements si divers, selon les Compagnies auxquelles on les applique, que les meilleurs esprits peuvent ne pas trop s'y reconnaître et que M. Talabot lui-même, bien qu'il doive, mieux que tout autre, connaître les arrangements spéciaux qui concernent la Compagnie de la Méditerranée, peut n'avoir pas aperçu toute la portée de sa proposition.

Or, il me semble qu'en prenant pour base une proposition qui, au premier aspect, paraît si libérale, lors même que les deux lignes en question ne donneraient absolument aucun produit, la Compagnie de la Méditerranée, en les incorporant dans son ancien réseau, recevrait 15 0/0 du capital qu'elle aurait consacré à leur établissement.

Votre Excellence le sait mieux que moi; mais ce n'est pas pour elle que je cherche à faire cette démonstration; c'est uniquement afin de savoir moi-même si elle est exacte. Or, voici comment j'arrive à ce résultat prodigieux:

La Compagnie de la Méditerranée a, pour son ancien réseau, un revenu net minimum garanti de 37,600 fr. par kilomètre: ce revenu est largement dépassé aujourd'hui, le surplus reste affecté à combler le déficit du nouveau réseau. — Or, du moment qu'il y a déjà un excédant qui peut recevoir cette dernière destination, la Compagnie a intérêt à ajouter des lignes longues à son ancien réseau, afin de leur faire attribuer, sur cet excédant disponible, un revenu net de 37,600 fr. par kilomètre.

Les 120 kilomètres de Lunel à Arles et au Pas-des-Lanciers prélèveraient de ce chef, sur cet excédant, à raison de 37,600 francs par kilomètre..... 4.512.000

Ils auraient coûté 30 millions, soit à 5 65 0/0 un intérêt de..... 1.695.000

Bénéfice net annuel..... 2.817.000

Ainsi, en supposant que ces deux lignes ne produisent aucun revenu, la compagnie de la Méditerranée recevrait par année 2,817,000 fr. de bénéfice net, sans y comprendre l'intérêt du capital engagé; en joignant l'intérêt au bénéfice, elle aurait fait un placement à 15 0/0.

A ce compte, elle peut ajouter l'embranchement de l'Estaque, la ligne de Lunel à Aigues-Mortes et bien d'autres. Elle fera une excellente affaire et c'est l'Etat qui en fera les frais (1).

Quant à nous, la question n'est plus la même; nous n'avons, pour notre ancien réseau, qu'un revenu minimum garanti de 49,500 fr. par kilomètre; nous devons être sobres dans nos adjonctions à notre ancien réseau. Mais, puisqu'on s'est fait une arme contre nous de la demande que nous avons faite de la garantie de l'Etat, nous y renonçons par les raisons que j'ai eu l'honneur de développer devant Votre Excellence dans le sein du Conseil général des ponts et chaussées, à savoir que, si la ligne de Bordeaux à Perpignan et à Cette produit aujourd'hui 51 à 52,000 fr. par kilomètre, il n'y a pas de raison pour qu'en se prolongeant entre Cette et Marseille, elle ne produise pas le même revenu kilométrique, indépendamment des produits qu'elle ajoutera à la ligne de Cette à Bordeaux, par les provenances de Marseille même, de Toulon, de Nice, de l'Italie, et par le transit, auquel nous espérons disputer quelques milliers des 4,700,000 tonnes qui passent par le détroit de Gibraltar.

Ceci me dispense de discuter les 40,000 fr. de recettes brutes par kilomètre qui, selon la statistique développée par la Compagnie de la Méditerranée, devaient former à tout jamais le maximum auquel pouvaient s'élever les résultats de la ligne dont nous sollicitons la concession.

Je suis vraiment peiné, Monsieur le ministre, d'avoir si longtemps absorbé l'attention de Votre Excellence pour une réponse que je ne voulais pas faire, mais qu'une fois entreprise, je n'ai pu rendre plus courte.

Je ne puis résister cependant au besoin de soumettre à Votre Excellence une dernière considération que, mieux que personne, elle pourra apprécier.

La grande politique des nations modernes, fondée sur l'ancienne pensée qui avait fait de Byzance la capitale de l'Orient; celle que Catherine a léguée aux czars et qui a amené la guerre de Crimée; celle qui a mis Gibraltar dans les mains de l'Angleterre; celle qui établit cette lutte d'influence entre les grandes puissances pour les communications entre la Méditerranée et le golfe Arabique et qui établit ces conflits diplomatiques dont l'énergie d'un homme va triompher à Suez; cette politique qui a fait attacher une si grande et si juste importance à la propriété, à la garde de ces isthmes et de ces détroits, serait-elle sacrifiée à de mesquines rancunes, serait-elle sacrifiée

(1) L'ancienne Compagnie de Liverpool à Manchester faisait une opération du même genre: sa loi de concession limitait ses dividendes à 10 0/0; or, comme le chemin produisait d'avantage, elle faisait chaque année de nouvelles dépenses avec des capitaux qu'elle se procurait à 4 0/0 et qu'elle plaçait ainsi à 10 0/0. Elle changeait de la sorte, même en exécutant des travaux inutiles, des pièces de 4 fr. en pièces de 10 fr.

fiée à « de regrettables lenteurs, à de déplorables » inerties, ou, ce qui est pire, à d'injustes privilèges? » Lorsque la France a dans ses mains l'isthme le plus important de l'Europe, depuis que les chemins de fer ont si heureusement permis de suppléer les fleuves et les bras de mer, lorsqu'elle est seule maîtresse de cette grande et belle communication entre les deux mers qui la baignent, viendrait-elle permettre à une Compagnie de se camper en travers, et lui donner le droit, du même coup, de murer le Rhône à Arles, et de murer, à Cette, la voie de fer de l'Océan à la Méditerranée. Le gouvernement de l'Empereur, qui vient d'abaisser les barrières des douanes, voudrait-il s'exposer à se voir appliquer ce que le poète national disait à leur sujet:

Le bon Dieu crée un fleuve
Ils en font un étang.

Non: cela n'est pas possible.

Ma conviction, en même temps que ma confiance, sont si entières à cet égard, que je tiens pour certain que, si notre Compagnie n'avait pas proposé de construire, à ses frais, la ligne de Cette à Marseille, le gouvernement aurait dû la construire aux siens; car je ne connais pas aujourd'hui de chemin de fer dont la construction soit plus urgente, et je n'aurais pas besoin d'aller loin pour trouver un exemple, un précédent, une démonstration.

Le gouvernement italien, n'ayant pu trouver une compagnie pour exécuter un chemin sur le littoral de la Méditerranée entre Nice, Gènes et Massa, ancienne frontière du duché de Toscane, où il se soude avec un chemin qui conduit à Livourne, le gouvernement italien, dis-je, consacre actuellement un capital de 105 millions à l'exécution de cette ligne, qui a 280 kilomètres. Une compagnie d'entrepreneurs est chargée des travaux, et est payée en rentes sur l'Etat, au cours du jour. De Gènes à Voltri, le chemin est exploité; d'autres sections le seront cette année. La plus difficile, celle de Gènes à la Spezia, ne pourra l'être que dans deux ou trois ans.

Ainsi, de Barcelone à Gironne, un chemin littoral est exploité; de Gironne à Perpignan, il est, en partie, concédé et en construction, en partie arrêté par le gouvernement français et le gouvernement espagnol; de Perpignan à Cette et de Marseille à Toulon il est exploité, et, entre Toulon et Nice, il le sera bientôt. Il n'y a d'autre lacune à combler que celle de Cette à Marseille, et là, afin sans doute d'empêcher la réalisation des bonnes, des utiles, des grandes choses que réclament la Camargue, le port Saint-Louis, les embouchures du Rhône, on abandonnerait à tout jamais le littoral méditerranéen, ses petits ports et ses salins, et les fabriques qui n'attendent qu'un signal pour se construire: On irait s'égarer à Lunel, très-surpris, sans doute, de devenir ainsi le pivot des voies de fer des régions méridionales, et l'on contournerait les étangs pour revenir au souterrain de la Nerthe, à la sortie duquel il faudrait descendre dans une gare maritime, appendice d'une compagnie des docks.

Certes, M. Talabot a un grand talent, mais qu'il me permette de lui dire qu'en accumulant ses propositions, « il a voulu trop prouver. »

Et si j'avais besoin d'une démonstration éloquentes de l'importance politique et commerciale du projet que j'ai soumis à la sanction du gouvernement, je dirais, avec vous, Monsieur le Ministre:

« L'avenir réalisera les autres prévisions des » hommes d'Etat: nos grands ports de la Méditerranée et de l'Océan disputeront à la Grande-Bretagne l'entrepôt des céréales. Le commerce libre, » confiant, organisera, sous des formes multiples, » ses spéculations; il établira, au grand profit de » notre industrie rurale, des courants réguliers d'exportation, facilitera des réserves, stimulera les » efforts de l'agriculture, et favorisera les intérêts » généraux qui ne sont autres que ses propres intérêts. Ainsi le veut la logique, la raison, le mouvement naturel des faits et cette admirable position géographique de la France, entre deux mers, » qui la constitue la grande artère du commerce des » blés, précieux avantage longtemps compromis par » une imprudente législation. »

Je terminerai enfin, Monsieur le Ministre, en résumant ainsi qu'il suit les propositions que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, au nom de la compagnie du Midi:

« 1° Nous offrons d'exécuter à nos frais et sans aucune garantie de l'Etat, la ligne littorale de Cette à Marseille, qui serait annexée à notre ancien réseau;

« 2° Nous nous engageons à produire dans le délai de quatre mois, après le décret de concession, les projets définitifs de la ligne littorale, et à ouvrir l'exploitation de cette ligne dans le délai de deux ans, après l'approbation de nos projets;

« 3° Nous maintenons notre demande en concession de la ligne de Montpellier à Rodez, passant par St-Affrique, et prolongée sur la ligne littorale à Palavas, Perols ou tout autre point, dans les termes où nous l'avons déjà produite, en date du 31 mai 1861, savoir:

exécution à nos frais et dans les conditions du nouveau réseau, de la partie comprise entre la ligne littorale et la ligne de Lodève; — exécution aux termes de la loi de 1842, pour la partie située entre la ligne de Lodève et Rodez;

« 4° Nous nous engageons à faire jouir les transports de toute nature, voyageurs, bestiaux et marchandises, en petite et en grande vitesse, partant de Millau ou des points situés au-delà et dirigés sur Marseille ou au-delà, de l'abréviation de parcours que leur offrirait le tracé de Millau à Lunel, complété par celui de Lunel au Pas-des-Lanciers;

« 5° Nous nous engageons à étendre la même concession aux transports qui, ayant les mêmes points de départ, auraient pour destination Nîmes et les au-delà;

« 6° Nous nous engageons à exécuter dans le délai de trois ans, après la date de concession, la partie de la ligne de Rodez comprise entre la ligne littorale et la ligne de Lodève.

« 7° Nous nous engageons pour toutes les lignes à faire aux conditions de la loi de 1862, à ouvrir l'exploitation dans le délai de six mois après la livraison qui nous sera faite des terrassements et ouvrages d'art.

» Veuillez agréer, M. le Ministre, l'assurance de mon respect,

» Le président du Conseil d'administration des chemins de fer du Midi.

Emile PEREIRE.

» Paris, 24 avril 1862. »

FOIRE DE CAHORS.

Marché aux grains. — Jeudi, 1^{er} mai 1862.

	Hectolitres exposés en vente.	Hectolitres vendus.	PRIX moyen de l'hectolitre.	POIDS moyen de l'hectolitre.
Froment..	1055	299	23' 47	78 k. 240
Mais..	213	133	15' 25	»

TAXE DU PAIN. — 25 avril 1862.

1^{re} qualité 40 c., 2^e qualité 37 c., 3^e qualité 34 c.

TAXE DE LA VIANDE. — 12 mars 1862.

Poulet: 1^{re} catégorie, 1' 15"; 2^e catégorie, 1' 05".
Taureau ou Vache: 1^{re} catég., 95"; 2^e catég., 85".
Veau: 1^{re} catégorie, 1' 30"; 2^e catégorie, 1' 20".
Mouton: 1^{re} catégorie, 1' 25"; 2^e catégorie 1' 15".

CAISSE D'EPARGNE DE CAHORS.

Séance du 27 avril 1862.

11 Versements dont 3 nouveaux..... 1,918' »
5 Remboursements dont 1 pour solde. 1,353' 89

BULLETIN FINANCIER.

BOURSE DE PARIS.

1^{er} mai. 1862.

Au comptant:	Dernier cours.	Hausse.	Baisse.
3 pour 100	70 50	»	»
4 1/2 pour 100	97 73	»	13
Banque de France.....	3145	»	5
2 mai.			
Au comptant:			
3 pour 100	70 75	»	25
4 1/2 pour 100	97 70	»	05
Banque de France.....	3145	»	»

ÉTAT CIVIL DE LA VILLE DE CAHORS.

Naissances.

2 mai. Mateu (Marie).

Décès.

29 avril. Enfant du sexe féminin, né-mort des époux Merly et Planacassagne.

1^{er} mai. Milanese (Joseph), sous-lieutenant en retraite, célibataire, 68 ans.

Pour tous les articles et extraits non signés: A. LAYTOU.



Une très gentille levrette, de l'âge d'un an environ, a été trouvée à Cahors, dans le courant du mois.
S'adresser au bureau du Journal.

A VENDRE le grand Hôtel des Voyageurs, admirablement situé sur la belle place du Gravier, vastes Écuries, Remises et Magasins.
Il appartient à M. Léon CASTANIE, et est exploité en ce moment par M. Couzi.

TACHES ET BOUTONS AU VISAGE

POUR VENDRE BEAUCOUP, VENDRE BON ET BON MARCHÉ

Aux Fabriques de France

MAISON GREIL

A CAHORS, sur les Boulevards, Maison COURNOU, à l'angle de la rue Fénélon.

HABILLEMENTS TOUS FAITS

ET SUR MESURE

Formes élégantes et gracieuses, étoffes de la plus grande fraîcheur et de la plus haute nouveauté, confection d'un fini parfait, modicité de prix surprenante.

ÉLIXIR ANTI-RHUMATISMAL
de SARRAZIN-MICHEL, d'Aliz.
Guérison sûre et prompte des rhumatismes aigus et chroniques, goutte, lumbago, sciatique, migraines, etc., etc.
10 fr. le flacon, par 10 jours de traitement.
Un ou deux suffisent ordinairement.
Dépôt chez les principaux Pharm. de chaque ville.

Le CAFÉ DU LEVANT, tenu sur les quais, par M. LINSAC, est transféré sur les Boulevards, en face le Théâtre, et prend le nom de **Café Agricole.**

MÉDAILLE D'OR.

5 fr. le flacon.

C. ROUXEL,

52, rue Culture-Ste-Catherine.

PARIS.

TOPIQUE PORTUGAIS.

MÉDAILLE D'OR.

3 fr. le 1/2 flacon.

C. ROUXEL,

52, rue Culture-Ste-Catherine.

PARIS.

Ce Topique, seul sans concurrence, guérit radicalement et sans interruption de travail, les couronnements, blessures par harnais, javarts, etc. Le poil repart de la même couleur sur la partie blessée. — On trouve au même dépôt: La véritable Graine de Moutarde de Hollande de C. Rouxel, à 1 fr. 80 c. le 1/2 kg. — Également: L'huile de Foie de Morue hollandaise (Dorval) Levrin (C. Rouxel), 3 fr. le flacon. — Dépôt unique de la Poudre Bechique de A. Maup. Infaillible contre les toux, bronchites et affections pulmonaires des animaux domestiques. Se trouve chez M. VINEL, pharmacien, à Cahors.

Le propriétaire-gérant, A. LAYTOU.