





CHEMIN DE FER DE CAHORS.

Quelques réflexions à l'occasion de l'embranchement de Cahors à Libos.

PAR M. DEMAUX, MEMBRE DU CONSEIL GÉNÉRAL.

§ I.

Le département du Lot vient d'obtenir enfin son contingent dans la répartition des chemins de fer.

Ce contingent ne donne pas même satisfaction à toutes les impatiences, à tous les intérêts, à tous les besoins de notre pays.

D'ailleurs, le tracé de Cahors à Libos, par la vallée du Lot, est en ce moment un fait accompli.

Le conseil général, les conseils d'arrondissement, les conseils municipaux, les populations de tout le département vont poursuivre ensemble, par des efforts et par des vœux unanimes, d'un côté, l'exécution dans le plus bref délai possible de la ligne déjà concédée.

§ II.

La construction d'un chemin de fer dans la vallée du Lot va imprimer à tout l'arrondissement de Cahors, et plus particulièrement aux contrées que va traverser la voie nouvelle, une vie, une activité jusque-là inconnues.

Pour apprécier les avantages et les inconvénients de cet élément nouveau, qui nous arrivera dans un temps assez prochain, nous n'en sommes pas, Dieu merci, soumis au hasard de l'expérience.

Il ne s'agit pas aujourd'hui de mettre en parallèle et d'établir la comparaison entre les avantages et les inconvénients des chemins de fer.

§ III.

Toute grande transformation dans une branche quelconque de l'activité humaine, heurte inévitablement quelques situations existantes et jette la perturbation dans quelques intérêts.

La machine a amené rapidement une baisse notable dans le prix des produits, mais aussi un accroissement considérable dans la production.

Les chemins de fer sont pour la locomotion ce qu'ont été les machines pour la manufacture.

Pour réduire le mal à sa plus simple expression, il faut que chaque intéressé, profitant des délais qu'il a devant lui, porte son attention sur l'établissement nouveau.

(4) Le projet de décret déclaratif de l'utilité publique des travaux est à l'examen du Conseil d'Etat et sera signé avant la fin du mois de mai.

titude, son matériel, ses précédents travaux. L'expérience a démontré que partout où des chemins de fer ont été construits, un mouvement de personnes et de choses s'établit très-vite entre la voie ferrée et les contrées voisines.

§ IV.

On ne peut disconvenir qu'avec les chemins de fer et la télégraphie électrique, a commencé pour les sociétés modernes une ère nouvelle.

Un des effets les plus saillants de la création des chemins de fer et de la télégraphie, nous les trouvons dans la rapidité, dans la régularité, dans la précision des relations et des opérations commerciales.

Il y a trente ans, il fallait au moins six jours pour échanger une correspondance entre Paris et Toulouse.

En 1863, deux hommes sont placés aux deux extrémités opposées de la France, en quelques minutes une correspondance est échangée entre eux.

Ce rapprochement démontre, mieux que tous les raisonnements, les avantages que procurent les nouveaux moyens de communications.

Et puis, désormais, la connaissance authentique du prix des diverses marchandises sur les différentes places de commerce de l'Empire, et même de l'Europe, qui était jusqu'ici le monopole de quelques privilégiés.

L'offre et la demande, avant l'intervention des voies ferrées et de la télégraphie, pouvaient être considérées comme deux forces en opposition.

La substitution des machines à la main de l'homme a multiplié les productions dans des proportions incalculables.

La télégraphie et les chemins de fer ont prêté à l'industrie un concours efficace pour l'écoulement de ses produits.

§ V.

On est vraiment surpris de voir arriver dans les mains du consommateur des objets dont le prix de vente ne dépasse que de quelques centimes le prix de fabrication ou le prix d'achat.

§ VI.

Le commerce a pour mission de procurer à la consommation les éléments divers dont elle a besoin; la difficulté qu'il éprouvait dans le passé, tantôt de constater ses besoins, tantôt, une fois ces besoins constatés, de trouver les moyens de les satisfaire.

§ VII.

Il ne sera pas sans intérêt de donner quelques explications sur la signification des deux mots qui précèdent : producteur et consommateur.

sagit, au contraire, que de deux aspects de la vie, de deux fonctions qu'implique toute personnalité humaine. Chaque individu, dans une mesure quelconque, produit et consomme.

Ce rapprochement suffit pour établir le lien intime qui existe entre ces deux fonctions en apparence opposées, et pour démontrer que leurs intérêts sont communs et solidaires les uns des autres.

§ VIII.

La corrélation qui existe entre les progrès du commerce et ceux de l'industrie a été dès longtemps analysée et nettement établie.

La corrélation qui existe entre les progrès du commerce et ceux de l'agriculture n'est pas moins patente; si l'agriculture a peu à recevoir par les chemins de fer, elle a par contre beaucoup à leur donner.

L'agriculture a reçu dans ces derniers temps quelques développements, quelques améliorations, et on peut dire que l'ère du progrès a commencé pour elle dans nos contrées avec l'établissement des voies de communication.

Il y a trente ans à peine, le paysan de nos campagnes, le vrai cultivateur naissant, vivait et mourait à la même place, n'ayant d'autre point de mire que le clocher de son village.

Avec l'établissement des voies de communication, les déplacements sont devenus faciles, les moyens de transport se sont multipliés à l'infini.

La facilité pour l'agriculteur de se mouvoir, de se mettre en rapport avec les éléments divers de la vie publique, l'amène naturellement à faire du perfectionnement de son exploitation l'objet de toute son attention.

La facilité pour l'agriculteur de se mouvoir, de se mettre en rapport avec les éléments divers de la vie publique, l'amène naturellement à faire du perfectionnement de son exploitation l'objet de toute son attention.

(La suite à samedi prochain.)

Chronique locale.

M. l'amiral de Verninac, qui s'était présenté comme candidat dans la deuxième circonscription du département du Lot, a écrit à M. le Préfet pour lui renvoyer le récépissé du serment électoral qu'il avait déposé.

Par décret en date du 23 mai 1863, M. Amadiou, suppléant au juge de paix de Martel, a été nommé juge de paix du canton de Vayrac.

Un arrêté de M. le Ministre des finances, en date du 22 mai, a élevé à la 3e classe, sur place, M. Faur, percepteur de 4e classe à Lalbenque.

Un accident déplorable est arrivé, mardi soir, sous la Cévenne de Douelle. Un cheval, attelé à un cabriolet, que conduisait le nommé R..., de Douelle, s'est emporté et son conducteur a été précipité sur la route.

Le 25 du courant, le nommé Capus (Raymond), de St-Cyprien, se rendant à l'église paroissiale pour entendre la messe, longeait le ruisseau le Lindou.

Celui-ci s'approche, voit Capus entraîné par le courant, et n'écouant que son courage, il se jette dans le ruisseau.

Beaucoup de personnes se demandent, à propos de l'impôt sur les voitures de luxe, si les propriétaires qui y sont assujétis doivent néanmoins payer la prestation en nature.

Nous croyons, dit ce journal, que les articles 2 et 3 de la loi du 21 mai 1836 ne sont pas abrogés et que la prestation en nature est toujours due comme par le passé.

Il suffit de comparer les taxes pour comprendre que la contribution établie sur les voitures de luxe n'a aucun rapport avec la prestation en nature.

La prestation en nature, au contraire, est due à la commune. La commune seule en profite. Cette contribution est applicable à une certaine dépense déterminée.

Ce que doit le propriétaire, le régisseur ou le fermier, ce n'est pas de l'argent, c'est son travail personnel aussi bien que celui des individus mâles qui sont à son service.

Si la prestation en nature entraîne en déduction de l'impôt sur les voitures de luxe, il y aurait des communes où l'impôt de luxe ne serait pas payé.

Enfin, il est de principe qu'une loi reste en vigueur tant qu'elle n'est pas abrogée par une loi contraire.

La cour de cassation, dans son audience du 11 avril dernier, en rejetant le pourvoi d'un sieur Thiboust, a statué d'une façon définitive sur les droits des peseurs-mesureurs jurés de chaque ville.

Dans les villes où un arrêté municipal, légalement approuvé, réglemente le poids public d'après les bases adoptées par les arrêtés des 7 brumaire an IX et 29 floréal an X.

En conséquence, tout particulier qui court à un mesurage contradictoire dans lesdits ports, halles ou marchés.

BULLETIN FINANCIER.

BOURSE DE PARIS.

25 mai 1863.

Table with 4 columns: Au comptant, Dernier cours, Hausse, Baisse. Rows for 3 pour 100 and 4 1/2 pour 100.

Table with 4 columns: Au comptant, Dernier cours, Hausse, Baisse. Rows for 3 pour 100 and 4 1/2 pour 100.

Table with 4 columns: Au comptant, Dernier cours, Hausse, Baisse. Rows for 3 pour 100 and 4 1/2 pour 100.

Pour la chronique locale : A. LAYOU

