

JOURNAL DU LOT

POLITIQUE, LITTÉRAIRE, AGRICOLE ET COMMERCIAL

PARAISSENT LES MERCREDI ET SAMEDI

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

PRIX DE L'ABONNEMENT :
 LOT, AVEYRON, CANTAL,
 CORRÈZE, 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

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. |
|------|----------|-------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| 16 | Dim. | s. Nephase. | Cremps, Prayssac, Espédaillac Vayrac | ☉ P. L. le 6, à 0 h. 38' du soir. |
| 17 | Lundi | s. Grégoire. | Belmont, L'Hôpital-St-Jean. | ☾ D. Q. le 14, à 6 h. 31' du soir. |
| 18 | Mardi | D. de s. P. et P. | Duravel. | ☉ N. L. le 21, à 6 h. 23' du soir. |
| 19 | Mercredi | se Elisabeth. | | ☾ P. Q. le 28 à 10 h. 11' du mat. |

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 M. LAFITE-BULLIER et Co. place de la Bourse, 8, sont seuls chargés, à Paris, de recevoir les annonces pour le *Journal du Lot*.

L'ABONNEMENT SE PAIE D'AVANCE

SERVICE DES POSTES.

| DEPART. LEVÉ DE BOITE. | 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), Montauban, Caussade, Toulouse, Castelnau-Montrastier. | 7 h. du m. |
| 10 heures du soir. | Figéac (Lalbenque, l'Aveyron), Fumel, Castelfranc, Puy-l'Évêque, Cazals, St-Géry. | 7 h. du m. |

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

Cahors, 12 Novembre 1862.

BULLETIN

L'assemblée nationale grecque est convoquée pour le 22 décembre. Les Grecs, établis à l'étranger, pourront s'y faire représenter. Cette nouvelle a provoqué une certaine agitation dans le pays. Les partis se comptent. Le général Grivas (gravement malade en ce moment), appuyé par les chefs de l'insurrection de Nauplie, et les volontaires qu'il commande dans l'Arcanie, parle de proclamer la république en Grèce. — Embarrassé par suite du mauvais état des finances, le gouvernement provisoire pourra-t-il, malgré ses efforts inouïs, maintenir la tranquillité? Le parti monarchique se groupe au tour de lui, c'est vrai; mais Grivas, vieux soldat révolutionnaire, homme actif et énergique, fait aussi de grands efforts pour amener le triomphe de ses idées.

Son programme est à l'ordre du jour : Il voudrait « faire d'Athènes la capitale d'une république fédérative comprenant trois provinces divisées en 24 gouvernements : ces provinces sont la Livadie, la Morée et l'Archipel grec.

» Chacune d'elles serait le centre d'un gouvernement local et nommerait un député qui se rendrait à Athènes pour faire partie d'un triumvirat, élu pour quatre ans, et chargé de la direction des affaires de l'Etat.

» Le président du triumvirat serait le chef de l'Etat, et chargé comme tel des fonctions exécutives. Il y aurait, en outre, à Athènes, une assemblée centrale chargée de décider les questions d'intérêt général.

Les journaux russes disent que l'insurrection grecque est la continuation de la guerre de l'indépendance. Selon eux, la « révolution actuelle, est la délivrance de six millions de frères, la conquête des frontières naturelles; en un mot, l'annexion de l'Épire, de la Thessalie, de Candie et des provinces grecques de l'Asie Mineure.

En attendant, une dépêche, qui, nous aimons à le croire, traduit fidèlement la pensée des hellènes, dit : « C'est vers la France que la Grèce tourne ses yeux pour sortir d'embarras. »

— Mgr. Felinski, blâme, dans une lettre au clergé, les émeutes et les assassinats politiques. Voici un extrait de cette pastorale, qui, lue en chaire samedi et dimanche derniers, a produit une salutaire impression :

« Mon amour pour mon pays, dit-il, est un sentiment sacré que j'ai puisé, comme vous tous, dans le sein de ma mère et dont je ne me dépouillerai jamais. Je suis Polonais, ainsi le veut la loi divine et la loi humaine. Notre langue, notre histoire, nos mœurs nationales sont, à mes yeux, un précieux héritage que nous avons reçu de nos pères et que nous devons transmettre à nos descendants, après l'avoir augmenté par nos propres travaux. Je suis profondément convaincu que le règne de Dieu n'est pas dans la parole, mais dans la force; de même que le vrai patriotisme ne consiste pas en clameurs bruyantes, mais en efforts consciencieux dirigés constamment vers le bien public. Je désire de toute mon âme marcher avec le peuple sur cette voie pacifique du développement intime des ressources nationales, en augmentant ainsi de jour en jour la prospérité du pays.

» A l'œuvre donc, mes frères, travaillez avec tranquillité et persévérance; que chacun ap-

» porte sa petite pierre, et un édifice splendide s'élèvera bientôt sous nos yeux. Imitons Esdras et Nébémie reconstruisant l'ancien temple pour la gloire et le bonheur de leur peuple, plutôt que les infortunés habitants de Jérusalem, qui, coupables de la mort de Jésus-Christ, voulaient en vain se défendre contre la puissance romaine.

» Leur crime devait avoir, comme conséquence nécessaire, un châtiment terrible, et malgré leurs héroïques efforts, le bras de Titus, armé non de sa propre force, mais de la force même de Dieu, écrasa le peuple déicide. Construisez et non renversez, élevez et non démolissez, voilà notre mot d'ordre. Pourvu que nous agissions toujours pour Dieu, Dieu sera toujours avec nous. »

Le recrutement de l'année prochaine en Pologne, auquel on disait que le gouvernement russe avait renoncé, se poursuit activement, surtout dans la ville où il y a eu des démonstrations politiques.

Turin attend avec impatience la réunion des Chambres. Malgré que la majorité soit acquise à M. Rattazzi, le remaniement du cabinet n'en paraît pas moins certain. Cependant, avant de se reconstituer, le ministère veut se présenter aux députés tel qu'il est composé aujourd'hui et demander un vote de confiance.

En Toscane, on s'empresse d'organiser des secours pour venir en aide aux inondés.

Le roi Victor-Emmanuel a été partout, dans son voyage en Lombardie, reçu avec enthousiasme. A Milan, surtout, l'accueil a été extraordinaire. — S. M. vient de rentrer à Turin.

Garibaldi est à Pise; ses médecins lui en ont recommandé le séjour.

En Autriche, d'après un bruit généralement répandu, les diètes provinciales se réuniront le 10 décembre.

« Nous sommes heureux de pouvoir annoncer, dit l'*Evening-Standard* du 5, qu'il y a une chance raisonnable, d'espérer une suspension des hostilités en Amérique. Le moment paraît être arrivé où de sages conseils et une médiation amie rencontreraient un favorable accueil auprès des gouvernements de Washington et de Richmond. »

Cette nouvelle répond aux sentiments que nous avons toujours professés et aux espérances que nous n'avons jamais cessé d'avoir, nous l'accueillons avec une profonde et sincère satisfaction.

C'est un heureux événement.

A. LAYTOU.

Dépêches télégraphiques.

(Agence Havas).

Paris, 10 novembre.

New-York, 30 octobre.
 L'armée du Potomac avance vers la Virginie.
 La position des confédérés en Virginie est inconnue.
 Il se confirme que les fédéraux ont éprouvé un échec dans l'expédition contre Charleston et Savannah. Les fédéraux ont éprouvé des pertes considérables.
 Cotons — midling, 60 — Les céréales sont en baisse.
 — M. de Latour d'Auvergne, ancien ambassadeur de France, est nommé grand-croix de l'Aigle-Rouge.

Berlin, 11 novembre.

Recevant une députation, le roi a prononcé un nouveau discours.
 Il a dit qu'il maintiendrait la Constitution qu'il avait juré, mais naturellement et non pas dans le sens que veulent ceux qui attaquent le trône et cherchent à affaiblir la puissance royale.

Le roi a dit en terminant : Je ne souffrirai pas pareil.

chose On veut détruire l'armée dont nous avons besoin contre les ennemis du dehors et autres. »

Sur la frontière de Pologne un chef espion a été poignardé.

Turin, 9 novembre.

Garibaldi est arrivé à Pise; son état est satisfaisant. — La rencontre entre les brigands et les troupes, dont il a été question, a eu lieu à San-Severo. Les brigands étaient au nombre de 200 tous bien armés.

Vienne, 10 novembre.

Le bruit de la candidature de l'archiduc Maximilien au trône de Grèce, est démenti.

On lit dans le *Moniteur* :

Un journal religieux fait connaître dans un de ses derniers numéros, qu'un appel est fait aux fidèles par un ecclésiastique étranger, pour les engager à contribuer par des offrandes et des quêtes à l'érection d'une église monumentale qui serait construite en Italie.

Nous sommes autorisés à déclarer que l'autorité diocésaine de Paris est complètement étrangère à cette œuvre ainsi qu'à l'annonce qui en a été faite, et qu'elle n'y a donné aucune approbation.

On lit dans l'*Indépendance belge* :

Voici le texte de la circulaire envoyée par M. de Persigny aux préfets lors de l'entrée de M. Drouyn de Lhuys au ministère des affaires étrangères :

« Monsieur le préfet, l'Empereur vient d'appeler M. Drouyn de Lhuys au ministère des affaires étrangères. Cette modification dans le cabinet ne change rien à la politique du gouvernement de Sa Majesté. Il s'agit toujours de concilier deux grands intérêts en présence, et de ne sacrifier l'Italie au Pape, ni le Pape à l'Italie. Un homme d'Etat, éminent, qui a l'avantage d'être étranger aux négociations des dernières années, peut servir heureusement à la solution de cette grande et difficile question. Les populations attendront avec confiance ce résultat. Quant à vous, Monsieur le préfet, restez fidèle aux grands principes qui n'ont cessé de vous diriger dans votre action sur l'esprit public, et soyez assuré que je tiendrai compte du soin que vous prendrez à maintenir les populations dans la confiance que leur inspire la politique noble et généreuse de l'Empereur. »

Recevez, etc.

» DE PERSIGNY. »

Nous recevons de M. Calmels, adjoint, la lettre suivante, en réponse aux observations sur la question des chemins de fer du Midi présentées par M. Demeaux, dans notre avant-dernier numéro.

« Monsieur le Rédacteur,

» Vous avez inséré dans votre numéro de mercredi dernier une lettre adressée à M. le préfet du Lot, au sujet de la question des chemins de fer du Midi.

» Cette lettre exprime, sur des intérêts économiques les plus palpitants du moment, une pensée nouvelle et qui, à coup sûr, a lieu d'exciter la surprise des hommes sincèrement dévoués à leur pays.

» Nous lisons, en effet, dans les procès-verbaux des séances du conseil général du Lot que « le conseil, appelé à donner son avis sur le projet de chemin de fer de Cette à Marseille, — projet que M. le Ministre des travaux publics se propose de mettre à l'enquête, — émet le vœu que la préférence soit donnée au chemin de fer dont la concession est demandée par la compagnie du Midi. »

» Aujourd'hui, un membre de ce même conseil vient nous dire que la compagnie du Midi « comptant pour rien nos intérêts particuliers, a voulu exploiter notre ignorance ou notre imprévoyance et nous fait jouer un rôle de dupes ! »

» Le fonds, autant que la forme, d'un tel lan-

gage, doit paraître étrange. — D'abord, de deux choses l'une : ou ces réflexions nouvelles n'ont pas été faites au sein du conseil général, et alors elles nous semblent perdre de leur opportunité, tout au moins un peu de leur poids et de leur gravité; ou bien elles ont été faites, et dès l'instant que le conseil général a passé outre, dès l'instant que le conseil a prononcé favorablement aux vœux de la compagnie du Midi, il nous semble qu'un langage aussi passionné a dû paraître peu respectueux pour l'opinion de la majorité.

» Mais prenons ce manifeste comme l'expression d'une opinion personnelle; considérons-le comme dépouillé d'un caractère officiel, et examinons sa valeur intrinsèque. — Notre surprise est aussi grande, car le vœu favorable à la compagnie du Midi, délibéré et voté par le conseil général, a été adopté, on peut le dire aujourd'hui, avec empressement, par la plupart des conseils municipaux du département.

» Quoi qu'il en soit, il a fait l'objet de deux délibérations de la commission municipale de Cahors : l'une en date du 5 mars 1862, l'autre du 28 septembre dernier; et, à ce titre, nous demandons la permission de défendre une pensée généreuse, uniquement parce que nous la croyons juste au fond, utile pour l'avenir de nos contrées.

» Ce n'est pas, certes, que nous ayons la présomptueuse vanité de nous compter au nombre de ces personnes compétentes, qui ont examiné la question sous toutes ses faces et qui l'ont examinée à un point de vue trop élevé, — quoiqu'à vrai dire, nous ne répudions pas la pensée d'attacher trop d'importance à de tels intérêts, — nous avons jugé cependant qu'au moment où, sous le voile d'une modestie bien humble, on produit publiquement une opinion aussi tranchée et aussi fort en opposition avec les aspirations manifestes du pays tout entier, nous avons pour notre compte, dit assez de choses sur ce sujet pour ne pas revendiquer le droit de donner ici notre sentiment; et nous avons trop consciencieusement médité sur cette grave matière, pour ne pas avoir acquis la faculté de dire, dans la meilleure forme qu'il nous sera possible, ce que nous croyons être le plus favorable aux intérêts de nos concitoyens. Nous en userons.

» Les deux propositions qui nous semblent résumer cet écrit, sont celles-ci :

1^o Nous sommes, pour le moment, désintéressés dans la grande question qui s'agit entre deux compagnies du chemin de fer du Midi et de l'Est. En principe, on doit repousser les prétentions de la compagnie du Midi, attendu que cette compagnie jouit d'un parcours, direct ou indirect, de Bordeaux à Marseille par Cette, et qu'il importe de lui créer une concurrence;

2^o Les intérêts du département du Lot demandent surtout, qu'on échappe à la compagnie du Midi. Il y aurait plus d'avantages à ce que la compagnie de la Méditerranée et celle d'Orléans pussent fusionner et gérer, à leur avantage commun, une ligne distincte de Bordeaux à Marseille.

I. — Il est un fait certain, fait providentiel pour notre pays! — c'est que quelque solution qui intervienne dans la question pendante, quelque décision que prenne le gouvernement, il y aura un chemin de fer de Rodez à Marseille. La compagnie de la Méditerranée obtiendra-t-elle la concession par le tracé du Vigan, ou la compagnie du Midi obtiendra-t-elle le chemin par le littoral, avec embranchement sur Montpellier, Lodève, Rodez? — toujours est-il que l'Aveyron et par suite le département du Lot et les départements du Centre, auront un débouché nouveau sur Marseille. — C'est un fait énorme, nous le répétons : il est aujourd'hui assuré, incontestable. Avant peu, il sera réalisé.

» Mais induire de là qu'il n'y a pas un avantage immense pour les intérêts des départements du Midi et du Sud-Ouest à ce que la concession, soumissionnée par la compagnie du Midi, soit faite au profit de cette même compagnie, et conclure, au contraire, qu'il y aurait avantage pour les intérêts généraux à ce que la compagnie du Midi fût écartée au profit d'une compagnie ou plutôt de compagnies nouvelles, n'est pas rationnel; il y a un abîme! — Ces propositions ne nous ont jamais paru de nature à soulever des dissidences profondes; nous ne comprenons pas que les puissent faire encore l'objet d'une hésitation.

» Car, remarquez-le bien, cela revient à dire que les départements du midi ne profiteront, en rien, du détournement dans le réseau de la compagnie omnipotente dans notre région, du trafic des marchandises à destination de l'Océan, plus encore du trop plein des marchandises qui encombrant les entrepôts de la métropole du midi; — trop-plein, qu'un avenir peu éloigné doit augmenter dans des proportions incalculables! — cela revient à dire qu'il n'y a aucun avantage, pour les contrées méridionales, à ce qu'une double gare soit établie à Marseille, à ce qu'une gare indépendante de la compagnie de la Méditerranée puisse, avec tous les avantages attachés à une administration séparée, exploiter la plus grande place commerciale de l'Empire; — que l'industrie des houilles de l'Auvergne et de l'Hérault, entrant en lutte, dans la Méditerranée, avec les houilles anglaises et des houilles dépendant du bassin de la compagnie de Lyon, soient exploitées au profit du réseau méridional! que les ports du littoral, absorbés aujourd'hui et vivifiés par une voie ferrée, ne donneront aucun avantage profitable pour nos pays! que que les salins et les produits chimiques sont une branche de l'industrie qu'il est superflu de protéger! que les produits métallurgiques de l'Aveyron ne doivent pas être absorbés dans le mouvement de l'Est et du Nord, c'est-à-dire de la compagnie de Lyon! que les départements du réseau méridional enfin, solidaires pour leurs intérêts communs, ne pourront rien retirer de ces communications incessantes, de ce frottement continu du commerce et de l'industrie!

Telles sont les conséquences du document le plus malheureux qui puisse grossir l'enquête. — Nous savons que son auteur recommandable, ne déclare pas trop ouvertement que la concession, faite en faveur de la compagnie du Midi, n'a aucune raison d'être; Au contraire: « elle ne peut être attaquée par ses défauts... » — Je n'entends pas m'occuper en aucune façon du chemin du littoral... » — On dirait qu'il prend son parti de l'exécution; il dit plus: « Plaçons-nous à un autre point de vue pour agencer le côté pratique et probablement réel de notre situation... » Mais ses conclusions tendent à un but unique: l'éviction absolue de la compagnie du Midi. — Aussi nous avons dû reprendre des considérations qui sont les motifs de l'utilité réelle, incontestable, du chemin du littoral. Elles sont connues de tous: nous avons dû les développer pour répondre à toutes les objections.

» Nous aurions besoin d'ajouter que ces conséquences inévitables d'un système nouveau, ne seront acceptées par personne. — Le projet populaire dans nos contrées, a fait l'objet des délibérations de quinze conseils généraux, d'une foule de tribunaux de commerce, de conseils municipaux: ceux entr'autres des principales villes du Midi, Bordeaux, Marseille, Toulouse, etc. — Or, toutes les délibérations motivées et le plus souvent prises à l'unanimité, sont toutes favorables au projet soumissionné par la compagnie du Midi, par conséquent contraires au principe exposé.

» Mais on ajoute que la compagnie du Midi jouit d'une voie directe sur Marseille par Cette et que cette voie lui suffit; que, de plus, il importe de lui créer une concurrence. Ce qui signifie que la compagnie du Midi acquerrait une trop grande influence. — Ces points-là demandent quelques développements.

» Nous pourrions ici faire valoir l'importance relative des réseaux des deux compagnies antagonistes, surtout des avantages naturellement qui sont départis à chacune des compagnies. Il nous suffira de dire que la compagnie de Lyon a plus de 4000 kilomètres de chemin à exploiter, tandis que celle du Midi en a 1,600 au plus. D'autre part, la compagnie de Lyon développe son influence depuis l'extrémité méridionale de la France, jusqu'à la capitale et dans tout le levant, tandis que la compagnie du Midi n'exerce son exploitation que dans la région méridionale du sud-ouest et a pour chef-lieu d'opérations, une ville de second ordre: Bordeaux. — A ce point de vue, il importerait de pondérer l'importance des réseaux; et pour atteindre ce but, il faudrait donner à la compagnie du Midi une tête de ligne à Marseille. — Mais on dit ceci: Si elle n'y arrive pas avec sa voie ferrée, il y a eu service de cabotage qui opère entre Marseille et Cette, sans trop de désavantages pour la compagnie du chemin de fer. — Trêve d'arguments de cette nature. La compagnie du Midi n'a pas de voie sur Marseille, et elle n'en aura une complète que tout autant qu'elle aura une entrée et une gare spéciale dans Marseille. Alors seulement, il y aura unité d'administration, exemption des transbordements, réduction de tarifs, impulsion nouvelle au commerce, etc. — Ce résultat n'est pas seulement équitable, il est nécessaire à la satisfaction des intérêts généraux.

» D'un autre côté, il est un fait démontré aujourd'hui, c'est que la compagnie de Lyon ne suffit pas à l'écoulement des produits des entrepôts de Marseille. Elle n'y suffit pas plus dans le présent, qu'il ne sera possible à la compagnie du Midi de desservir, avec une seule ligne, les intérêts commerciaux et industriels des contrées diverses qui constituent son domaine. Nous n'entrerons pas dans des détails de chiffres, mais songez qu'avec les éventualités de l'avenir, avec l'absorption du transit par Gibraltar, avec le transit réciproque de l'Océan et de la Méditerranée, sans compter les nécessités de l'industrie et du commerce au dedans, nous pouvons encore prédire l'insuffisance des lignes du Midi!

» Je ne veux, pour autorité, que les belles paroles prononcées, il y a peu de temps encore, par M. Fould, ministre des finances:

« Marseille semble désignée pour exercer l'action la plus énergique sur ces contrées lointaines qui vont s'ouvrir à notre commerce; elle sera le point d'appui d'un nouveau levier de moralisation et de progrès. Aussi, tout ce qui regarde cette cité apparaît-il en dehors des proportions ordinaires. Quand un projet voit le jour, il semble exagéré; quand on le réalise, il se trouve insuffisant. Un bassin est achevé qu'il faut en construire un autre. Les ports s'ajoutent aux ports, et la réalité dépasse toutes les prévisions comme toutes les espérances. »

» Mais, s'il en est ainsi, à qui donc, à quelle compagnie doit-on susciter des concurrences, sinon à la Compagnie de la Méditerranée? Elle a le monopole de tout le levant; elle est impuissante à remplir toutes les exigences de sa situation. Le contre-poids naturel est dans la concurrence légitime d'un Compagnie nouvelle.

» Toutefois vous demandez une concurrence à la Compagnie du Midi. — Nous aurions été désireux de voir produire un argument, capable de légitimer

une pareille rigueur envers une Compagnie, qui est dans un état florissant, sans doute; mais qui, il faut l'avouer, a su, grâce à son énergie, à son habileté, triompher des fâcheuses conditions de sa situation topographique, en un mot de tous les obstacles accumulés devant elle, au moment où la concession venait de lui être faite. — Si une concurrence était nécessaire, pourrait-on oublier que la question du rachat des canaux, si agitée en ces derniers temps, a été réservée par l'Etat?

« Mais encore, entre les mains de quelle Compagnie veut-on mettre le frein d'une concurrence? — Nous raisonnons toujours au point de vue des intérêts généraux. — On répond des Compagnies de la Méditerranée et d'Orléans, à la fois: de la Méditerranée jusqu'à Rodez, et d'Orléans depuis Rodez jusqu'à Bordeaux. — Comment! les Compagnies de chemins de fer font tous leurs efforts pour éviter les enchevêtrements, les transbordements, les difficultés d'administration qui naissent entre les Compagnies exploitées une même artère; et nous pouvons croire qu'un amalgame de tant d'éléments hétérogènes ne serait pas ici de nature à produire les effets les plus dommageables? Et ne voit-on pas qu'une telle ligne, ainsi fusionnée, recevrait, à son tour, une concurrence bien redoutable de la Compagnie du Midi; celle-ci pouvant établir, dans son réseau, une autre ligne rivale, presque aussi favorable, pour elle, que celle de Marseille à Bordeaux par Cette.

« Dans cette question, du reste, nous ne saurions être personnellement suspect de partialité. Nous avons dit ici nous-même, que la Compagnie du Midi, avec la concession du littoral, pouvait avoir une première voie de communication directe et continue, entre Bordeaux et Marseille, de 634 kilomètres environ; mais qu'il serait utile pour elle, d'en avoir une seconde qui se révélait dans une direction naturelle et logique, par Montpellier, Alby, Gaillac, Montauban: total, 590 kilomètres seulement! — Dans ce cas, disions-nous, la ligne de Nîmes, le Vigan, Rodez, Capdenac et la vallée du Lot pouvait être une ligne utile entre les mains de la Compagnie de la Méditerranée. Ce résultat permettrait, à toutes les Compagnies, d'obtenir une voie indépendante afin d'arriver aux points extrêmes, vers lesquels le commerce rayonne. Mais nous avons dit cela en vue d'un remaniement ultérieur des régions concédées jusqu'à ce jour, lesquelles offrent des inégalités, qu'il deviendra de plus en plus urgent de faire disparaître. Nous disions cela, nous réservant de le développer plus tard: nous nous le réservons encore. — A cette heure, nous persistons à dire au contraire, que la concession demandée par la Compagnie du Midi doit lui être accordée exclusivement. C'est d'un intérêt primordial.

» La question est posée; il ne saurait y en avoir d'autre pour le moment. Il faut y adhérer catégoriquement, sans tenir compte des éventualités plus ou moins éloignées, sans songer à nos intérêts plus ou moins négligés. — Cela est d'autant plus vrai que le projet soumissionné par le Midi ne peut pas être discuté par division: il faut l'admettre ou le rejeter intégralement. La Compagnie du Midi n'obtiendra pas la concession du littoral, si vous donnez à la Compagnie de Lyon la concession sur Rodez par le Gard!

» D'ailleurs, c'est ici le moment de dire qu'on ne nous semble guère avoir réfléchi à une conséquence fautive qui a été tirée de l'appréhension d'une concurrence, mise en avant pour les besoins de la cause. On dit que la Compagnie du Midi demande, avec instances, la concession de Rodez, pour se créer une ligne de défense. — Avant tout, la Méditerranée demanderait-elle la concession de Rodez, si ce n'était pour contrebalancer l'influence de la Compagnie du Midi, et tâcher d'attirer, de retenir dans son réseau, tout le trafic de Marseille? Nous comprenons sans peine l'objet de sa sollicitude; et, au fond, nous sommes édifiés: Plus d'illusion. Ce n'est pas dans l'intérêt des provinces méridionales que la Compagnie de la Méditerranée accepterait un nouveau moyen d'influence. Il est aisé de voir qu'elle transporterait, sur son réseau, par la ligne du Bourbonnais, vers le centre, tout ce qu'elle pourrait enlever à la Compagnie du Midi — En conséquence les provinces de l'ouest seraient frustrées du bénéfice qu'on fait briller à leurs yeux. — Or, la Compagnie du Midi veut se créer une ligne de défense! Mais la Compagnie du Midi ne demande pas à aller plus loin que Rodez. A-t-elle, une seule fois, manifesté l'intention de pousser plus loin sa tête de ligne? En quoi la vallée du Lot peut-elle prendre ombre des intentions de la Compagnie du Midi, du côté de l'est, tandis que la même Compagnie exploite notre position à l'ouest? — Si la Compagnie parmi ses besoins éventuels, compte celui de poursuivre sa ligne plus loin, vers son terminus naturel: Bordeaux; et si elle amène la Compagnie d'Orléans à composer avec elle, le pays y perdra-t-il? si elle n'a pas intérêt à poursuivre sa ligne, doit-on croire que la Compagnie d'Orléans ne saurait pas l'y amener, où que les intérêts publics ne sauront pas l'y contraindre? — Aurait-elle enfin, en tout état de cause, à redouter l'intervention des Compagnies étrangères, tandis que celle-ci tombent forcément dans son réseau?

» Non, en cette occurrence, il faut le dire enfin, aucune compagnie ne peut protéger les intérêts généraux, plus efficacement, que la compagnie du Midi. Elle a sollicité la concession, sans garantie de l'Etat, avant toute autre compagnie: il faut qu'elle lui soit octroyée.

II. — Cependant, dit-on, les intérêts du département du Lot demandent, surtout, qu'on échappe à la compagnie du Midi. — « Le but, s'il est atteint, » compromet à tout jamais les intérêts de notre département. — Le département a accueilli, avec enthousiasme, l'idée d'un prolongement sur Capdenac, émise par M. le comte Murat; pourquoi faut-il que les projets de la compagnie du Midi viennent paralyser son influence, faire échec à ses combinaisons... »

» Nous avons vu pouvoir comprendre la valeur de ces assertions. La vérité, pour nous, est que la concession faite à la compagnie du Midi ne compromet pas plus les intérêts du département, que la concession faite à toute autre compagnie.

» Nous savons très bien n'avoir reçu aucune promesse de la compagnie du Midi, non plus que de la compagnie d'Orléans; nous savons qu'elle n'en pourrait pas faire de présentement favorable à nos intérêts. Nous nous associons à une demande de concession, qui doit précéder toutes les autres; nous demandons une concession d'un intérêt supérieur à tous les petits intérêts de village; nous voulons nous effacer de

vant une entreprise, que l'instinct des populations et la réflexion s'accordent également à nous présenter comme pouvant donner satisfaction aux besoins de la contrée méridionale. Voilà tout.

Après cela, nous dégageons nos petits intérêts, si nous le pouvons. Que ce soit la compagnie d'Orléans qui aille rejoindre, à Capdenac et à Rodez, la compagnie du Midi, plutôt que la compagnie de la Méditerranée, nos intérêts ne périront pas davantage. Mais qu'un tel fait, utile pour toutes les contrées de l'Ouest, utile pour nous, soit réalisé, alors nous demanderons notre part d'avantages.

» Quelques mots encore. Un fait nous paraît évident, c'est que la compagnie de la Méditerranée et la compagnie d'Orléans ne sont pas plus intéressées à s'entendre et à fusionner pour exploiter la vallée du Lot, que la compagnie du Midi avec celle d'Orléans. La compagnie de la Méditerranée a de si graves intérêts à ménager qu'elle n'a nul besoin d'en augmenter le poids: dans tous les cas, elle a ses intérêts dans l'Est. Mais alors qu'elle voudrait et pourrait faire, de concert avec la compagnie d'Orléans, une concurrence à la ligne qui est l'artère principale de la compagnie du Midi, elle ne pourrait rien pratiquer de fructueux. La raison est naturelle: deux compagnies ne peuvent jamais favoriser les intérêts publics à l'égal d'une seule.

» C'est votre conviction, au contraire; et vous tirez cette conclusion victorieuse: Si la compagnie de la Méditerranée possède la ligne de Rodez à Marseille, notre prolongement sur Capdenac devient une nécessité: « Les deux compagnies solidaires et propriétaires, celle-ci du parcours jusqu'à Rodez et la compagnie d'Orléans de Rodez jusqu'à Bordeaux, seront intéressées à s'entendre pour qu'il soit exécuté dans le délai le plus prochain... » Vous n'oubliez qu'une chose, de la plus majeure importance. Vous oubliez que les deux compagnies, si indépendantes, et si prêtes à fusionner, sont toutes deux dépendantes de la compagnie du Midi, dans le réseau de laquelle elles retombent à l'embouchure de la vallée du Lot. Pensez-vous aussi que trois compagnies s'entendent, aussi bien que deux, pour faire des tarifs communs, avantageux au commerce, alors surtout que l'esprit d'antagonisme ne permettrait plus à la compagnie du Midi de secondar les intentions des compagnies que vous préconisez? Voilà pourtant la situation que vous nous faites, au nom des intérêts du département du Lot.

» Mais ce n'est pas tout, je prétends qu'au lieu de favoriser les intérêts de la vallée du Lot, cette combinaison leur porterait la plus rude atteinte. Votre solution, si elle était réalisée, serait la plus funeste à nos contrées. Si la Méditerranée obtenait sa concession sur Rodez et si elle pouvait fusionner avec la compagnie d'Orléans, qu'arriverait-il infailliblement? La compagnie d'Orléans, au lieu d'aller de Capdenac par la vallée du Lot jusqu'à Aiguillon, pour se jeter dans le réseau du Midi, absorberait dans son réseau, par Brives et la vallée de la Dordogne, tout le trafic de la Méditerranée à destination de l'Océan. De ce côté, c'est-à-dire entre Capdenac et Bordeaux, par la vallée de la Dordogne, elle n'est plus tributaire d'une autre compagnie; elle a un parcours qui n'a que 4 kilomètres de plus que dans la vallée du Lot; elle a enfin l'immense avantage de faire arriver ses marchandises dans sa propre gare, en aval du pont de Bordeaux: où les navires peuvent arriver sans difficulté et se prêter à un transbordement facile.

Voilà la conséquence fatale du projet qui ressort de la théorie exposée. Est-il très-adroit de donner des armes à ses plus mortels ennemis?

Résumons-nous. — La solution aujourd'hui possible, naturelle, devant laquelle les habitants du Lot ne doivent élever qu'une voix, est celle-ci: étudier une ligne ferrée entre Bordeaux et Marseille, par la vallée du Lot! Avant tout, s'unir de corps et d'âme à la compagnie du Midi, afin que la concession, sollicitée par elle, soit obtenue sans retard.

» Ce dernier résultat acquis, la compagnie du Midi prendra pied à Marseille et viendra jusqu'à Rodez, tandis que nous la retrouverons à l'embouchure de la vallée du Lot jusqu'à Bordeaux. Il reste, entre ces deux parties extrêmes, un intervalle, une solution de continuité de 150 kilomètres, qui fait partie du domaine de la compagnie d'Orléans. — Nous ne parlons pas de la section de Capdenac à Rodez, de 65 kilomètres appartenant aussi à la compagnie d'Orléans, aujourd'hui en exploitation. — Eh bien! faut-il se préoccuper outre mesure de cette question subsidiaire? Non, certes. La compagnie d'Orléans sera intéressée à se prêter à une combinaison, propice aux intérêts de la compagnie du Midi, comme aux siens propres. Sous peu, elle va être mise en demeure d'exécuter le tronçon de Cahors à Libos; la force des choses lui fera bientôt une loi de terminer les derniers tronçons de la vallée.

» Par ce moyen, sera rétablie une ligne continue de Bordeaux à Marseille, non pas une ligne sans tête, une ligne à deux têtes, au contraire! Et si, — nous le voulons bien, — cette ligne ne devait jamais être aussi importante que celle du midi du réseau, elle ne saurait non plus être une ligne de dixième classe et devrait, quoi qu'on veuille préjuger, être utile aux intérêts des contrées placées sur son parcours.

C'est cette solution, comprise par les populations, adoptée en principe par le Conseil général du Lot, par la commission municipale de Cahors, par la presque unanimité des conseils municipaux du département, qu'on veut renverser. — On est allé jusqu'à dire: « L'adhésion donnée par nos conseils municipaux aux projets de la compagnie du Midi me paraît un non-sens et peut devenir blessante à la fois et pour notre dignité et pour nos intérêts matériels que nous aurons compromis sans nous en douter! » Paroles graves, hardies! Elles nous surprendraient de la part d'un simple citoyen; elles nous surpren-

nent bien plus sous la plume d'un personnage considérable du département. Mais elles sont tombées aujourd'hui dans le domaine public. Nous avons pu les scruter au point de vue d'un sujet qui nous avait passionné pour le bien de la contrée; nous ne pouvons ni ne voulons nous faire redresseur de torts pour des intérêts dont la garde ne nous est pas confiée. Chacun appréciera.

A. CALMELS,
Adjoint au Maire.

Chronique locale.

VILLE DE FIGEAC.

Inauguration du Chemin de fer de Brives à Capdenac.

Dimanche dernier, la ville de Figeac faisait l'inauguration du chemin de fer de Brives à Capdenac. M. le baron de Richemont, sénateur, membre du conseil d'administration de la compagnie d'Orléans M. de Bousquet, administrateur de la même compagnie, et M. Soulaacroup, directeur, avaient été délégués pour assister à cette solennité. On remarquait parmi les personnes invitées MM. le comte Murat et Delheil, députés du Lot; M. le Préfet du Lot, Mgr l'évêque de Cahors, M. le marquis du Tillet, receveur gén. du Lot; M. Bourdin, secrétaire général de la préfecture, M. de Parieu, maire d'Aurillac, député du Cantal; M. de Marguerie, sous-préfet de Gourdon; M. Caviolle, maire de Cahors; M. Corneilhan, maire de Gourdon; MM. les ingénieurs du contrôle et de la Compagnie.

A deux heures, Mgr l'évêque de Cahors s'est rendu processionnellement à la gare pour y bénir les locomotives. Cette cérémonie, favorisée par un temps magnifique, a été des plus importantes.

Au milieu de la gare somptueusement décorée, avait été dressé une estrade, tendue de riches draperies pour recevoir Mgr l'Evêque et sa suite. Autour de l'estrade, étaient placés les membres de la société chorale de Figeac, qui, à l'arrivée de la procession, a fait entendre un chant patriotique.

Au tour de l'estrade était échelonnée la compagnie des sapeurs pompiers. En face était élevée une tribune pour les invités.

Avant la bénédiction, Mgr l'Evêque a prononcé le discours suivant:

Messieurs,
» Nous allons bénir le premier établissement de chemin de fer dans le Quercy. En acceptant cette mission, nous avons voulu répondre à l'invitation de l'administration de la Compagnie d'Orléans: nous avons voulu aussi témoigner notre sympathie à la bonne ville de Figeac, et nous réjouir avec ses habitants de l'ère nouvelle de prospérité qui semble s'ouvrir pour eux.

» Mais en leur adressant nos félicitations les plus sincères, comment pourrions-nous oublier qu'une grande partie du Lot, et que Cahors, en particulier, desherités de la ligne centrale, attendent encore un juste dédommagement? Espérons que bientôt justice nous sera rendue, et que le gouvernement se montrera favorable aux intérêts d'un département qui, outre la variété et la richesse de ses produits agricoles, a toujours occupé par les grands hommes qu'il a vu naître, un rang distingué dans les annales de l'Empire.

» Voici maintenant, Messieurs, le sens que nous attachons à la formule de bénédiction qui va être prononcée; car ce n'est point ici une vaine cérémonie, mais un acte sérieux de religion, une prière ardente qui va sortir de votre cœur et du nôtre, unis ensemble pour s'élever jusqu'à Dieu, principe de tout bien.

» Donc, Messieurs, nous rappelant, pour le moment, ces accidents lamentables qui ont, de temps en temps, ensanglanté nos voies ferrées et porté le deuil au sein de nombreuses familles, nous demanderons à notre Père qui est au ciel de veiller, par sa Providence, à la conservation des voyageurs, de gouverner lui-même ces terribles machines, de gouverner ses Anges, et de préserver, à jamais, la ligne que nous inaugurons de tout fâcheux événement.

» Nous demanderons qu'elle soit au contraire, pour le pays, une source croissante de prospérité et de bien-être par la vente plus avantageuse et par l'écoulement plus facile de ses denrées territoriales.

» Et comme, dans les choses humaines, le mal se trouve souvent à côté du bien; oh! nous demanderons avec instance que cette voie nouvelle serve surtout au progrès des saines doctrines; et que nos bonnes populations du Quercy, si attachées à leurs croyances et à leurs pratiques pieuses, par un contact plus fréquent avec d'autres populations moins religieuses peut-être, ne perdent rien de cet esprit qui a toujours fait leur bonheur, leur dignité, leur force et leur consolation.

» Nous demanderons enfin, Messieurs, que ces merveilleuses inventions de l'esprit humain, au lieu d'élever nos cœurs reconnaissants vers celui qui en est incontestablement le premier auteur, ne servent point à nous jeter tout entiers dans la matière, à exciter en nous un désir immodéré de l'or et de l'argent, et à nous faire oublier que tous les chemins de fer, avec les avantages terrestres qu'ils procurent, sont toujours peu de chose en comparaison du chemin qui seul conduit à la possession des biens éternels.

» Tel est, Messieurs, le but des bénédictions que nous allons répandre sur ces puissantes machines qui sont devant nous. Puisse le Seigneur, dans son infinie bonté, exaucer nos vœux et les vôtres! Puisse-t-il, en même temps, bénir comme nous les bénissons, le chef illustre qui, en peu d'années, a porté si haut et si loin la gloire de la France; les autorités qui président à cette fête, ou qui l'embellissent de leur présence; les bons habitants de cette ville; les populations qui se trouvent échelonnées sur la ligne que nous inaugurons.

A cinq heures, un banquet réunissait dans une

salle du collège les délégués de la compagnie et les invités. Mgr., qui s'était fait excuser pour son état souffrant, s'est rendu au dessert. — Des toasts ont été portés, le premier par M. Guary, maire de Figeac, qui s'est exprimé en ces termes :

Messieurs,

Ne serait-ce pas pour moi une témérité bien grande, une hardiesse imprudente si, entouré que je suis de notabilités éminentes, de positions élevées dans les grands corps de l'Etat, dans l'Eglise, dans l'Administration, dans les Lettres, dans les Sciences, dans les Arts et dans l'Industrie, je demandais dans cette solennité, le premier entre tous, la parole, si je n'avais pour excuse le désir de hâter le moment où, interprète et organe de la Cité que j'ai l'honneur d'administrer, il me serait permis de laisser sortir de mon cœur l'hommage de mes sentiments personnels et le tribut de respect, de dévouement et de reconnaissance de mes concitoyens pour la famille impériale.

Protégé par ce motif et encouragé par votre bienveillance, au nom du conseil municipal, au nom de la ville de Figeac, qui a revêtu ses habits de fête pour vous recevoir, je porte un toast à l'Empereur Napoléon III.

A l'Empereur, continuateur de la dynastie napoléonienne, digne héritier du héros qui sauva la France du naufrage où sombrerait la société, où allaient s'engloutir, famille, patrie, religion, et qui porte si haut et si loin le drapeau de la patrie !

A Napoléon III, l'Élu, trois fois l'Élu de la Nation !

A l'Empereur, grand dans la guerre, lorsque tenant dans sa main ferme la redoutable épée de la France, il surprend le monde par la rapidité et la sûreté de ses coups, le monde qu'il étonnera plus tard par sa modération dans la victoire et par son empire sur lui-même !

A l'Empereur, plus grand peut-être encore dans la paix, lorsque, la branche d'olivier à la main, il préside au développement des arts, des sciences, de l'agriculture, du commerce et des grands travaux publics !

Sous sa puissante impulsion ou sous son patronage, les villes se métamorphosent, les canaux se creusent, et les flots étonnés de deux mers bientôt mêleront leurs ondes.

Et, nous-mêmes, ne voyons-nous pas à nos portes les montagnes ouvrir leurs flancs, les vallées se combler, les plateaux se réunir par ces imposantes constructions, gigantesques et élégants viaducs qui, surprenant l'imagination, jettent l'épouvante dans les cœurs si l'on n'était rassuré par la science qui les a conçus et par la précision qui les a construits.

Et, en même temps que s'exécutent ces gigantesques travaux, de plus modestes et non moins utiles voies de communication sillonnent les campagnes en tous sens, unissent les communes entr'elles, et, pénétrant jusque dans les hameaux, y apportent, avec l'activité et le mouvement, la richesse et le bien-être d'une civilisation plus avancée.

Comment de tels travaux, comment de tels résultats n'entraîneraient-ils pas notre admiration et notre reconnaissance !

L'effusion de mon cœur ne saurait être complète, Messieurs, et je ne serais pas à la hauteur de vos sentiments, si je n'associais dans un même vif et noble hommage notre bien-aimé Souverain, l'Auguste compagne de l'Empereur, l'Impératrice Eugénie, Souveraine par la grâce, Souveraine par la bonté,

Qui trouve toujours dans son cœur des inspirations nouvelles et des sollicitudes incessantes pour soulager toutes les misères, pour aller au devant de tous les besoins.

A l'Impératrice Eugénie, la protectrice des salles d'asile, la fondatrice de la Société du Prince Impérial !

Oublierai-je notre jeune Prince, noble rejeton d'une tige illustre,

La joie de son auguste mère, qui s'attache à ouvrir son cœur à toutes les pensées généreuses ;

L'orgueil de son père, qui déjà le façonne à la vie virile en l'initiant, dès cette année, à la vie des camps,

Au Prince Impérial, l'espoir de la Patrie, qui voit en lui le gage d'une stabilité fondée sur des éléments d'autant plus durables qu'ils auront l'amour du peuple pour base !

Saluons donc de nos acclamations trois noms Augustes que la France est habituée à réunir dans une même pensée de dévouement et de respect.

Vive l'Empereur !

Vive l'Impératrice !

Vive le Prince Impérial !

Le second toast a été porté par M. Deltheil à ville et à l'arrondissement de Figeac, dans les termes suivants :

« J'ai l'honneur de porter un toast à la ville de Figeac : la solennité de ce jour est l'heureux présage d'un meilleur avenir pour sa prospérité et pour celle de l'arrondissement qui a tant de droits à ma reconnaissance et auquel j'étais profondément dévoué. »

« A la prospérité de la ville de Figeac et de l'arrondissement ! »

M. le Préfet a ensuite pris la parole pour porter un toast à la Compagnie d'Orléans et à la prospérité du département du Lot :

Messieurs,

« La fête, à laquelle nous assistons, présente un caractère particulier qui me frappe, je dirais volontiers qui me séduit, et que je veux mettre en lumière. — Elle est improvisée. »

« En quelques jours, grâce aux soins de M. le Maire de Figeac, des avis partis de points divers, et de Paris même, ont pu tout préparer pour cette hospitalité charmante que nous recevons, à laquelle prennent part des représentants des points les plus éloignés du département du Lot et des départements voisins, et jusqu'aux administrateurs éminents de la puissante Compagnie dont le nom se rattache, si honorablement, aux souvenirs des premiers efforts, sérieusement tentés, pour établir, sur le sol français, ces voies rapides et fécondes dont le réseau s'étend aujourd'hui jusqu'à nous. »

« Et si je fais ressortir ce caractère d'improvisation, Messieurs, ce n'est pas pour me livrer à un jeu d'esprit ; ce n'est pas même pour féliciter, seulement, le chef de la municipalité Figeacoise ; j'ai un autre but,

je veux, en quelques mots, après avoir rempli un devoir de courtoisie et tout d'abord remercié la Compagnie d'Orléans de l'empressement, de la bonne grâce qu'elle a mise à se prêter aux vœux de la ville de Figeac, je veux, dis-je, par un exemplarisant, signaler à ceux qui me font l'honneur de m'écouter, et, plus particulièrement aux populations que j'administre et qui sont attentives au spectacle nouveau qui s'ouvre pour elles, les avantages qu'elles peuvent et doivent retirer de ces voies de communication qui transforment tout sur leur passage, qui révèlent, qui font surgir, en quelque sorte, du sol, des éléments de prospérité qui n'étaient même pas soupçonnés. »

« Veuillez, Messieurs, vous reporter à quelques années en arrière, trente ans, quarante ans si vous voulez, période, après tout, bien courte dans la vie des populations, et demandez-vous quels étaient alors vos moyens de communication et de transport. Si nous parlons des personnes, combien de jours, combien de nuits ne fallait-il pas perdre, combien de fatigues ne fallait-il pas affronter pour se rendre du point où nous sommes à Paris ? Si nous voulons parler des produits de notre sol, combien d'entraves, faute de débouchés, étaient perdus ou demeuraient inutiles pour ceux qu'ils avaient obtenus à la sueur de leur front. Veuillez ensuite, Messieurs, en faisant, si c'est possible, abstraction de tous les faits intermédiaires qui se sont rapidement succédés, voilant à notre esprit, par leur multiplicité même, l'immensité des progrès accomplis, veuillez, dis-je, reporter votre pensée vers cette hospitalité si gracieuse et si large, préparée, sans efforts, en trois ou quatre jours, et vous serez amenés à vous demander si on peut assigner des limites aux effets que doivent engendrer ces deux merveilleux agents de transmission que la science moderne a découverts et assouplis pour les mettre à la disposition de l'industrie et de la pensée. »

« On doit le reconnaître, d'ailleurs, et il m'appartient de le dire à l'honneur des populations du Lot : Autant et plus que beaucoup d'autres, peut-être, elles ont pressenti ces résultats immenses et se sont préparées à en recueillir les bénéfices par des sacrifices qui, à d'autres époques, eussent été exagérés, et qui, au temps où nous vivons, seront fructueux. Sur tous les points de notre territoire, en dépit des obstacles que présente un relief tourmenté, partout où cela a paru utile, les voies de terre ont été ouvertes ou améliorées, si bien que, dès le premier jour où une de ces voies ferrées vient à pénétrer au milieu de nous, elle rencontre, sur tous les points de son parcours, prêts à lui apporter chacun le contingent de sa circulation, ces affluents nombreux qui seuls peuvent assurer sa prospérité en portant la richesse au sein des populations qu'elle doit desservir. »

« La première entre les grandes Compagnies qui occupent dans l'industrie, un rang, si dignement conquis par l'immensité des services qu'elles rendent, celle d'Orléans a été appelée à profiter et à faire profiter, en même temps, le département du Lot de ces circonstances heureuses. L'accueil que ses représentants reçoivent, en ce moment, lui prouve que les populations de Figeac et de son arrondissement en sentent tout le prix. Dans les manifestations auxquelles ils assistent, il leur sera aisé de discerner, mêlé à la satisfaction des résultats acquis, un autre sentiment dont je suis heureux de me faire l'organe. Mais après avoir accompli ce devoir que la gratitude non moins que la courtoisie m'imposent, il me sera permis sans doute, de manifester une espérance, celle de voir bientôt se réaliser, pour d'autres, les mêmes avantages. »

« Dans ce colossal mouvement vers les améliorations et les progrès auquel le grand souverain qui nous gouverne a donné une impulsion jusqu' alors inconnue, qui formera comme le signe distinctif de notre temps et qui fera sa gloire, il n'est aucun point de l'empire qui ne doive, sous peu, être appelé à bénéficier de cette multiplicité de rapports que créent les voies ferrées entre des populations naguère étrangères les unes aux autres, à participer à ce cosmopolitisme des hommes et des capitaux qui, après avoir battu en brèche les vieilles doctrines économiques, ont ouvert des marchés nouveaux et étendu, dans des proportions en quelque sorte illimitées, l'horizon de tous les intérêts. »

« Que la Compagnie d'Orléans reçoive donc, au nom des populations laborieuses du haut Quercy, des remerciements chaleureux pour les avoir, la première, dotées de ces voies qui portent avec elles l'abondance et le progrès, comme la première, il y a trente ans déjà, elle avait pris, hardiment, l'initiative dans ce grand mouvement que j'essayerais de caractériser tout à l'heure et qui devait, de nos jours, recevoir une irrésistible impulsion. »

« Quant aux régions méridionales du département que le gouvernement impérial a confiées à ma direction et qui attendent, avec impatience, le jour où il leur sera donné de prendre part aux mêmes avantages et de se présenter à ces grands marchés, dans des conditions de concurrence possibles pour elles, je suis heureux de pouvoir exprimer la conviction que ce jour est prochain et qu'elles seront, à leur tour et bientôt, rattachées à ce vaste réseau qui féconde tout ce qu'il embrasse. »

« Je bois, Messieurs, à la Compagnie d'Orléans qui, la première, a doté le Quercy d'une voie ferrée. »

« Je bois à la prospérité du département du Lot, par le développement prochain des voies ferrées sur son territoire. »

M. le Baron de RICHEMONT, délégué de la Compagnie d'Orléans, a répondu aux divers toasts qui venaient d'être portés par le discours suivant :

Messieurs,

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans a accepté, avec empressement, la gracieuse et cordiale invitation de la municipalité de Figeac, comme devait le faire un bon et loyal associé, car, à partir de ce jour, il y a entre nous communauté d'espérances, communauté d'intérêts.

Pour créer la voie ferrée, dont vous fêtez aujourd'hui la bienvenue, nos ingénieurs ont eu à surmonter d'immenses obstacles qui nous ont imposé de lourdes charges, mais le moment serait mal choisi pour énumérer nos épreuves et nos sacrifices. Les difficultés sont vaincues : soyons tout à la joie du triomphe.

Nous vivons, Messieurs, à une époque remplie de merveilles. Si nous restons froids devant le spectacle de ces grandes œuvres qui, il y a quelques années à

peine, paraissaient aux esprits les plus éclairés des rêves impossibles à réaliser, c'est que nous nous sommes déjà habitués à ces choses étonnantes que l'industrie renouvelle tous les jours.

L'Ere des chemins de fer aura de belles pages dans l'histoire. Sans vouloir comparer ce qui n'est pas comparable, il doit pourtant m'être permis de dire que, de même que la foi a eu ses miracles divins, la civilisation, ses sublimes transformations, l'industrie elle aussi, a ses prodiges.

En effet, quelles métamorphoses inouïes n'opèrent pas les chemins de fer ? Ces contrées en seront bientôt un exemple frappant.

Je ne méconnais pas, Messieurs, vos nobles souvenirs. Depuis le siège d'Uxellodunum, ce dernier boulevard des libertés gauloises, dont l'héroïque défense aura eu le privilège inouï d'avoir pour historiens César et Napoléon III, depuis le temps des croisades où St-Louis venait renouveler ses vœux aux pieds de la Vierge toujours vénérée de Rocamadour, jusqu'à ce grand deuil de la France qui ramenait, à Capdenac, Sully pleurant son maître bien-aimé, enfin jusqu'à la glorieuse époque du premier empire, votre pays a occupé dans nos annales la place qui appartenait à la patrie de Gaius de Ginouillac, ce grand maître d'artillerie de François I^{er}, dont les conseils, s'ils avaient été suivis, auraient, selon Brantôme, fait gagner la bataille de Pavie ; de Clément Marot, le poète-guerrier ; de jurisconsulte Boutaric, dont l'opinion faisait loi ; de Murat pour qui les palmes du héros ont formé la couronne du roi ; du maréchal Bessières ; du savant Champollion ; enfin de notre Canrobert. Vous avez raison, Messieurs, d'être fiers de ce passé ; mais le présent aussi a ses grandeurs. L'ouverture du chemin de fer va opérer chez vous une véritable révolution pacifique et bienfaisante. A qui veut travailler sont désormais assurés les moyens, la force, la juste rémunération du travail, le progrès, le bien-être.

Figeac sera le point d'intersection des lignes de Paris à Montauban et à Toulouse et de Lyon à Bordeaux. Par cette double voie unissant le Nord au Sud, l'Est à l'Ouest, les centres de population les plus considérables deviendront vos tributaires ; ils offriront à vos produits des marchés toujours ouverts ; tout ce que le climat vous a départi de faveurs, tout ce que votre sol a de fertilité, toutes les richesses métalliques ou minérales qu'il renferme dans son sein, tout ce que vos populations ont d'activité, d'énergie, d'intelligence ; en un mot toutes vos forces vives ou latentes vont trouver à s'utiliser fructueusement. Voilà le cadeau que l'Empereur vous a fait : vos destinées sont belles, habitants du Lot ! J'en salue l'avenir.

Ces développements extraordinaires de la production et du commerce, ces transformations merveilleuses, les horizons infinis qui s'ouvrent devant cette nouvelle renaissance du monde qui se nomme l'industrie reportent mon esprit vers d'autres temps, vers d'autres lieux. Il me vient en souvenir Venise et son alliance avec la mer : je suis tenté de considérer ces fêtes d'inauguration comme les fiançailles du chemin de fer avec les contrées qu'il parcourt et qu'il va féconder ; heureuse union dont vous ne tarderez pas à apprécier les bienfaits.

Je vous propose un toast à la prospérité du département du Lot et en particulier de la ville hospitalière de Figeac.

Après M. de RICHEMONT, M. le comte MURAT a pris la parole en ces termes :

Messieurs,

Le grand règne auquel nous nous honorons d'appartenir, ne devait pas ajouter seulement des pages immortelles à l'histoire de nos armes et nous replacer au rang qui nous est dû dans le monde ; il aspirait à toutes les gloires. Après avoir conjuré, à l'intérieur, les dangers qui menaçaient la société tout entière, et qui nous reportaient aux plus tristes jours de nos annales, il rendait à la France, attristée par les douleurs souvenirs de 1814 et 1815, la juste confiance qu'elle devait avoir dans sa force. Le Plébiscite qui rappelait un Napoléon sur le trône impérial, avait été une réponse hardie, faite par le peuple lui-même, aux irritants défis du passé ; son généreux et patriotique instinct ne l'avait pas trompé. Quelqu'il eût été jamais l'éclat de nos victoires, aucune, en effet, n'avait plus de prestige et de solennité. C'était la réhabilitation de la Patrie.

Le rôle d'un souverain dans la personne duquel l'honneur national s'incarnait et s'affirmait ainsi, était sans précédents comme sans limite. La France et lui étaient donnés l'un à l'autre. De cette héroïque alliance entre le premier peuple du monde et le plus grand nom des temps modernes, devait surgir une crise régénératrice, glorieuse pour tous, profitable à tous les intérêts généraux du pays et qui ne pouvait laisser qu'une impérieuse empreinte sur cette période exceptionnelle, à laquelle la Providence elle-même semblait ne pas dédaigner de prêter son nom !

De là, Messieurs, cet irrésistible élan donné au commerce, à l'industrie, à toutes les branches de la prospérité publique. De là, ce contraste frappant et significatif entre la France d'il y a dix ans, et la France d'aujourd'hui ; de là enfin, à un point de vue plus modeste, sans doute, mais qui nous touche de plus près encore, cette fête émue, à laquelle la municipalité de Figeac nous a courtoisement conviés et qui célèbre un événement si important pour ces contrées, qu'elle a voulu, dans sa reconnaissance, le faire consacrer par la religion elle-même.

Mais après nous être associés à la légitime allégresse de cette hospitalière cité et sans vouloir jeter une ombre sur le riant tableau que nous a offert cette journée, nous sommes amenés à nous demander, Messieurs, si nous avons obtenu dans la répartition de nos voies ferrées toute la part qui nous revenait. La déviation par Périgueux de la route traditionnelle de Paris à Toulouse, a porté au département du Lot, une atteinte, qu'il paraît, pour longtemps, je le crains, condamné à ressentir. Loin de moi la pensée de rouvrir en ce moment une plaie mal fermée, et de m'étendre sur les considérations qui eussent dû nous maintenir un transit dont nous jouissons depuis un temps immémorial et qui avait fait la richesse du centre de la France. Si je reviens presque malgré moi sur la situation qui nous fut faite alors, ce n'est que pour montrer les titres exceptionnels qu'elle nous crée à la bienveillance du gouvernement et la voie qui s'offre d'elle-même pour réparer le dommage dont nous avons souffert.

L'embranchement de Cahors à Libos qui va nous être octroyé, ne sera, nous ne pouvons nous le dissimuler, tant qu'il ne dépassera pas Cahors, qu'une

compensation bien incomplète, à la perte du transit de Paris à Toulouse. Avec quelle facilité ne le reliait-on pas aux intérêts généraux du pays, en le prolongeant dans la vallée du Lot, jusques à Capdenac, où il se souderait au chemin projeté par Rodez vers le littoral et ouvrirait ainsi un débouché nouveau entre l'Océan et la Méditerranée. L'écoulement des produits de toute sorte, que les lignes actuelles (surtout après le percement de l'isthme de Suez), auront chaque jour plus de peine à transporter, se trouverait singulièrement favorisé par l'établissement de cette voie qui aurait l'avantage d'utiliser, en outre, au profit des deux plus grands ports commerciaux de l'Empire, un tronçon onéreux pour l'Etat par la subvention qu'il nécessite, sans profit pour la Compagnie, tant qu'il ne desservira qu'un intérêt local, sans valeur pour le transit, tant qu'il s'y trouvera arrêté.

Quand, en regard de ses immenses bienfaits, on se rend compte des sacrifices relativement peu considérables qu'exigerait la création de cette ligne, qui (soit dit en passant) pourrait bénéficier des crédits inuitement consacrés jusqu'ici à l'incertaine navigation du Lot, et sur la rive droite de la rivière, d'un chemin latéral au Lot, merveilleusement apte à se transformer en voie ferrée, le courage et l'espérance nous reviennent et l'on sent que l'avenir peut nous appartenir encore. Rallions-nous donc, Messieurs, à ce projet dont la réussite peut seule sauvegarder nos intérêts temporairement compromis. Substituons le transit de l'Ouest à l'Est, à celui du Nord au Midi, Et qui sait ? Dans le développement considérable de relations que cette direction nouvelle doit nécessairement engendrer, la ligne de Gramat à Cahors pourra faire compte avec elle et verra sans doute disparaître cette insuffisance de tonnage qu'on lui a opposée jusqu'ici, et qui a retardé l'accomplissement de l'acte de justice que nous avons si longtemps poursuivi !

Notre horizon, Messieurs, peut grandir tout à coup ; un espoir, qui a été droit au cœur des fidèles populations du Quercy, peut, en se réalisant, avancer le terme de notre légitime impatience et couronner providentiellement nos efforts. L'Empereur a fait espérer, dans un avenir peu éloigné, sa visite dans ces contrées, qu'aucun souverain, depuis Henri IV, n'a encore parcourues. — Tandis qu'il se dirigera vers Uxellodunum, non comme César pour s'en emparer, mais pour le conserver au pays, sa pieuse Compagnie ira prier pour la France, pour l'Empereur et pour son Fils dans les sanctuaires vénérés de Rocamadour. Cherchons par tous les moyens qui sont en nous à prouver le prix que nous attachons à cette illustre visite. Tâchons, par notre attachement loyal, par notre concours chaque jour plus dévoué, de mériter les faveurs que nous assurerait la présence si ardemment désirée de ces Hôtes augustes, et dont la principale est, à mes yeux, le chemin de fer de la vallée du Lot, auquel je vous demande, Messieurs, de vouloir bien boire avec moi !

M. de PARIET, député du Cantal, et maire d'Aurillac, a ensuite porté le toast suivant :

Messieurs,

« Nous touchons, n'est-il pas vrai, au temps où quelques-uns de nos départements du Centre (celui que je représente ici étant assurément de ce nombre) paraissent être condamnés à n'avoir que des devoirs à remplir, des charges à supporter. »

« Autour de nous on creusait des Canaux, on rendait des rivières navigables, de nombreux chemins de fer sillonnaient, dans tous les sens, les contrées favorisées. »

« Pour que le jour de la justice pût luire enfin sur nous, il fallait plus que des plaidoyers officieux, fallait des hommes dont la haute parole parvint à être écoutée ; le Lot n'a pas manqué de ces hommes ; ils sont assis autour de cette table ; vous venez de les entendre ; mais ce qu'il fallait avant tout et par-dessus tout, il fallait un gouvernement qui, se révélant à la France avec la force que lui donnent son origine et sa jeunesse, osât proclamer dès son début que l'heure de la réparation des torts du passé envers des départements jusque-là en quelque sorte déshérités, était enfin venue ! »

« Ce gouvernement, c'est l'Empire, ou plutôt, vous l'avez nommé comme moi, c'est l'Empereur ; n'est-ce pas en effet de lui seul qu'émanent tout à coup ces grandes et généreuses inspirations qui se révèlent fort souvent avec un mérite de plus, celui de l'imprévu. »

« C'est ainsi qu'assez récemment, de sa propre volonté, il a donné soudainement aux mandataires de la nation une part mieux définie et plus large dans la discussion des grands intérêts du pays, il n'a pas fait des ingrats. Dans ses vues profondes et sages, il sait lui, que les concessions imposées ne satisfont jamais les peuples, et servent rarement les souverains ; on n'a déjà que trop vu ce que finissent par vouloir ceux qui les exigent, et ce que deviennent ceux qui les font. »

« La suppression, pour ainsi dire, des distances entre les nations, résultant du nombre prodigieux des chemins de fer qui s'ouvrent journellement entre elles, amènera peut-être une amélioration ; puisse-t-elle être aussi morale que matérielle ; puisse-t-elle ne faire de tous les peuples qu'un peuple de frères ; mais ce que je tiens pour plus certain, Messieurs, c'est que chaque pas de plus que va faire vers notre département le chemin inauguré en ce jour ne pourra que resserrer les liens tout à fait sympathiques, les rapports séculaires qui n'ont cessé d'unir le département du Cantal à celui du Lot, les villes de Maurs et d'Aurillac à celle de Figeac. »

« C'est donc pour moi en ce jour, Messieurs, un bonheur et un besoin peut-être, d'épancher ici au nom du département et de la ville que je représente, des sentiments de réciprocité bienveillance et de cordiale union. »

« Je ne saurais pour ma part vous exprimer combien mon cœur est pénétré de l'accueil que je reçois parmi vous ; que votre si digne maire veuille bien se rendre mon bienveillant interprète auprès des représentants de la cité. »

« Permettez-moi enfin, Messieurs, de résumer toutes mes impressions dans ce toast que je suis heureux de renouveler au milieu de vous : »

« A la ville de Figeac, à sa prospérité. »

Enfin, M. GUARY, Maire de Figeac, a porté la santé des Ingénieurs de la Compagnie, dans les termes suivants :

« Avant de nous séparer, permettez-moi de porter

un toast à MM. les Ingénieurs du contrôle et de la Compagnie.

» En parcourant cette magnifique ligne, on est frappé de la beauté et de la perfection de cette voie ferrée; mais que saurais-je vous en dire de convenable, incompetent que je suis.

» Depuis longtemps, d'ailleurs, MM. les Ingénieurs ont fait leurs preuves, et mes éloges resteraient bien au-dessous de la réalité.

» Pour nous, nous sommes heureux de leur rendre un témoignage public de nos bons rapports et de mettre en lumière leur esprit de conciliation dans toutes les circonstances, et, il ne laisse pas, Messieurs, que d'y en avoir quelquefois de très délicates.

» A M. KRANTZ, ingénieur en chef du réseau central.

» A Messieurs FERRAND et PONCIN, ingénieurs de la section de Brives au Lot.

» Pour la première et belle voie ferrée construite par leurs soins dans le département du Lot.»

Après ces divers toasts, M. Rouzet, membre du Conseil d'arrondissement, a lu une pièce de vers qu'il avait composés pour la circonstance.

Ensuite, et comme les pauvres devaient avoir leur part de la fête, plusieurs sœurs de charité, introduites par M. le curé de Figeac dans la salle du banquet ont fait en faveur des indigents une quête qui, nous assure-t-on, a été très-productive.

Le soir un feu d'artifice, tiré sur les bords du Célé, attirait sur les quais l'immense foule de visiteurs qui s'était rendue ce jour-là à Figeac. — La ville était brillamment illuminée.

La fête s'est terminée par une magnifique soirée à la sous-préfecture.

L'inauguration du chemin de fer de Figeac, nous fait tout naturellement penser à la question du chemin de fer de Cahors, depuis si longtemps débattue et dont la solution ne saurait être douteuse. Les intérêts généraux et ceux du département du Lot, parlent trop haut pour demeurer plus longtemps méconnus. Espérons donc que le chef-lieu du département aura bientôt comme sa sœur, la voie ferrée qu'elle attend avec une si légitime impatience.

LOUIS LAYTOU.

Lundi dernier, la Cour impériale de Toulouse (chambres réunies), a procédé à la réception du serment et à l'installation de M. Cuniac, nommé récemment conseiller.

Extrait du Registre des délibérations de la Société Orphéonique de Cahors.

L'assemblée générale annuelle, prescrite par les statuts de la Société Orphéonique, s'est tenue dans une des salles de l'hôtel de ville, le dimanche, 2 décembre, à 2 heures de relevée, sous la présidence de M. le maire, grand-patron de la Société.

MM. Calmels, président de la Société; Détape, trésorier, Cavaignac, Ch. Pilat, de Flanjac, membres du conseil d'administration; Fenouillet, directeur des études, étaient présents à l'assemblée. — Étaient absents: MM. Brugé, secrétaire, et d'Orsay, membre du conseil.

M. le Président de la société a, d'abord, donné lecture des articles du règlement, ayant trait aux matières diverses et attributions qui font l'objet de la compétence de l'assemblée générale. Ensuite, en raison de l'absence du secrétaire du conseil, chargé par les statuts de présenter à l'assemblée un compte-moral, M. le Président a pris la parole pour développer les avantages moraux et matériels de l'institution. Il s'est appesanti sur l'état prospère de l'association, sous le double rapport du mérite réel des orphéonistes actifs, dont les efforts ont été couronnés de succès dans deux épreuves publiques; et des ressources financières dont le détail est de nature à édifier tous ceux qui auraient pu, jusqu'ici, douter de la vitalité d'une pareille œuvre. Enfin, il a fait un appel chaleureux aux personnes généreuses, qui, ne voulant point participer directement aux exer-

cices pratiques de la société, peuvent contribuer, par leurs ressources, à soutenir et développer une institution sage et moralisatrice; un appel sérieux aux membres actifs de l'orphéon, pour les rappeler à une plus stricte observation des règlements, car, de leur assiduité et de leur ardeur, dépendent le prestige de l'entreprise, l'assurance de succès flatteurs pour la cité comme pour eux-mêmes.

Après ce discours, et après quelques observations sur le mouvement du personnel et sur le matériel de la société, M. le Trésorier a présenté le compte financier. Ce compte détaillé de toutes les opérations de l'exercice passé, — duquel il résulte que le total des recettes s'est élevé à plus de 1.500 fr., et que la balance des comptes fournit un excédant de recettes sur les dépenses d'une cinquantaine de francs, environ, n'a provoqué aucune observation: il a été accueilli, au contraire, avec des marques non équivoques d'adhésion sincère. — Sans désemparer, l'assemblée a été mise en demeure d'approuver les comptes de l'exercice 1861-1862, et de faire l'ouverture des crédits pour l'exercice suivant. En conséquence, le projet de budget, pour 1862-63, présenté par la commission, a reçu la sanction de l'assemblée.

MM. les membres présents ont été consultés ensuite, sur le point de savoir si l'on procéderait à l'élection de quatre membres du conseil, ainsi que le porte le règlement, et si l'on y procéderait, par assis et levé, ou au scrutin secret; il a été décidé, après une épreuve et une contre-épreuve, que les membres du conseil actuel conserveraient leurs pouvoirs et continueraient à remplir leur mandat officieux.

L'assemblée a confirmé le titre de membre honoraire, conféré à M. Godinaud, ancien directeur des études.

Enfin, les membres actifs de l'orphéon ont été ajournés au dimanche suivant, 9 novembre, à deux heures, pour l'élection de l'orphéoniste-chef et du porte-étendard.

La séance a été levée.

PROGRAMME

Du concours qui sera ouvert le 20 février 1863, pour une place de chef de service attaché à la chaire de clinique à l'École impériale vétérinaire d'Alfort.

1^{re} SÉANCE. — Rédaction d'un mémoire ou d'un rapport sur une question de jurisprudence, de police sanitaire ou de médecine légale.

2^e SÉANCE. — Leçon sur la chirurgie et la ferrure.

3^e SÉANCE. — Leçon sur la pathologie.

4^e SÉANCE. — Examen clinique d'un animal malade. — Dissertation orale, ne devant pas dépasser vingt minutes, sur le diagnostic, le pronostic, la nature et le traitement de la maladie reconnue par le candidat.

5^e SÉANCE. — Exercices pratiques sur la chirurgie et la ferrure.

Chaque candidat lira publiquement sa réponse écrite, qui sera ensuite soumise à l'examen particulier de chacun des membres du jury.

Ceux des candidats qui auraient obtenu des distinctions dans le cours de leurs études vétérinaires, et ceux qui auraient publié des travaux scientifiques, devront les rappeler sommairement dans une note qui sera déposée par eux, sous enveloppe cachetée, au secrétariat de l'École, la veille de l'ouverture du concours, et qui sera remise au président du jury. Ces titres antérieurs compteront comme éléments d'appréciation du candidat pour une valeur qui sera déterminée par le jury.

Les candidats seront tenus:

1^o De justifier qu'ils sont Français ou naturalisés Français; qu'ils sont libérés du service militaire, ou, s'ils appartiennent à l'armée, qu'ils ont obtenu de l'autorité compétente un congé pour se présenter au concours.

2^o De produire le titre de capacité qu'ils auront obtenu dans l'une des écoles impériales vétérinaires de France. En outre, ils feront connaître en quelle qualité et depuis combien de temps ils exercent leur profession dans l'état civil ou dans l'armée.

Le concours aura lieu devant un jury spécial nommé par le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics.

Les demandes d'admission au concours devront être adressées au Ministre.

NOTA. Il sera accordé trois heures aux candidats pour préparer la leçon de la deuxième séance, et vingt-quatre heures pour préparer celle de la troisième.

CAISSE D'ÉPARGNE DE CAHORS.

Séance du 9 novembre 1862.

3 Versements dont 2 nouveaux...: 1,058^r »
4 Remboursements dont » pour solde. 772 »

TAXE DU PAIN. — 23 octobre 1862.

1^{re} qualité 33 c., 2^e qualité 32 c., 3^e qualité 29 c.

TAXE DE LA VIANDE. — 12 mars 1862

Bœuf: 1^{re} catégorie, 1^r 15^c; 2^e catégorie, 1^r 05^c.
Tzureau ou Vache: 1^{re} catég., 95^c; 2^e catég., 85^c.
Veau: 1^{re} catégorie, 1^r 30^c; 2^e catégorie, 1^r 20^c.
Mouton: 1^{re} catégorie, 1^r 25^c; 2^e catégorie 1^r 15^c.

Pour la chronique locale: A. LAYTOU.

Départements.

Voici une partie du procès-verbal de la pose de la première pierre du Palais de Justice d'Agen:

Le 4 novembre 1862, à une heure de l'après-midi, la première pierre du Palais de Justice ayant été descendue dans la fondation en présence des autorités et fonctionnaires qui venaient d'assister à l'audience de rentrée de la Cour Impériale, M. Alp. Paillard, préfet de Lot-et-Garonne, est entré dans la foule où M. Juste Lisch lui a présenté la boîte ci-dessus décrite.

M. le Préfet a déposé cette boîte dans la cavité et procédé, suivant le cérémonial d'usage, à la pose de la première pierre, au milieu des cris de: Vive l'Empereur! poussés par la foule accourue à cette solennité.

La truelle a été successivement présentée à M. le premier président de la Cour impériale d'Agen, à M. le général de Tourneville, à M. le maire d'Agen, député au Corps Législatif, à M. le procureur-général, à M. le président du Tribunal civil, à M. Bouet, Bernard-Florian, comme représentant le Conseil général à cette solennité, et à M. l'abbé Barrère, comme délégué de Mgr. de Lezevou de Vezins, évêque d'Agen, pour le représenter. Chacun desquels a, à son tour, scellé la première pierre qui venait d'être posée et celle destinée à la recouvrir et clore hermétiquement le dépôt des monnaies et des médailles.

Après quoi, l'assemblée s'est dispersée en poussant de nouveau le cri unanime de: Vive l'Empereur!

Pour la chronique départementale, A. LAYTOU.

Paris.

Il y a eu hier soirée et concert à Compiègne. Aujourd'hui, réceptions officielles. Demain conseil des ministres, présidé par l'Empereur.

— Des dépêches officielles d'Athènes démentent le bruit d'un mouvement républicain qui avait couru hier à la bourse; toutefois, on annonce que le général Grivas, gouverneur de Mislonghi, n'a pas encore accédé aux sollicitations du gouvernement provisoire.

— Le décret sur la boulangerie paraîtra, dit-on, la semaine prochaine au Moniteur.

— Dans quelques jours s'ouvriront, sous la présidence du ministre de la guerre, les délibérations relatives aux promotions d'officiers des divers corps de l'armée.

— M. Nigra, ministre plénipotentiaire du roi d'Italie, auprès de l'Empereur des Français, figure parmi les invités qui doivent se rendre lundi à Compiègne. Un journal voit dans cet incident la preuve de la continuation des relations amicales entre les deux cours. La remarque est inopportune. Personne de sérieux n'a jamais pensé que ces relations fussent troublées.

— On annonce la mort de Mgr. Pellerin, évêque de Biblos, missionnaire en Cochinchine.

— Le comte Non der Goltz est positivement désigné pour représenter la Prusse à Paris. Son titre sera celui de ministre plénipotentiaire et non pas d'ambassadeur.

La séance de rentrée de la faculté de médecine de Paris aura lieu le 17 novembre.

Pour extrait: A. LAYTOU.

Nouvelles Étrangères.

(Correspondances Havas et Bayvet).

ITALIE.

Les députés commencent à arriver. Ils sont assez mal disposés contre le ministère et même résolus à le renverser, mais le séjour à Turin tempère leur ardeur belliqueuse. On dit que M. Brofferio, de l'extrême gauche, doit (chose extraordinaire) soutenir cette fois le gouvernement.

Le comte Chiavarina a provoqué une réunion de députés du parti modéré pour délibérer sur la conduite à suivre. Six députés seulement ont répondu à son appel et se sont trouvés à la réunion.

Garibaldi est parti de la Spezia à bord du vaisseau à vapeur *Moncalieri*, qui, sur le désir exprimé par lui et conformément aux conseils des médecins, le conduit à Pise.

Le général Garibaldi étant en pleine voie de guérison, il ne sera plus publié de bulletin médical quotidien. Les journaux contiennent une lettre aux dames de Milan, dans laquelle Garibaldi déclare qu'elles ont été pour lui plus que des femmes, des filles et des mères, et qu'elles ont allégé ainsi la peine que les hommes lui avaient causée. Garibaldi termine en disant qu'il se promet de leur demander sous peu de nouveaux sacrifices.

Le frère Fra Pantaleo, le chapelain de Garibaldi, est revenu de la Spezia à Naples. Ce moine fougueux qui, de Palerme à Aspromonte, s'était donné la mission d'excommunier Pie IX devant toutes les églises où passaient les volontaires garibaldiens, a été engagé par un spéculateur anglais, pour un an, au prix de 2,000 livres sterling (50,000 fr.). Il a dû quitter Naples, lundi, afin de se rendre à Londres où de grands meetings auront lieu pour l'entendre raconter la vie et les campagnes de Garibaldi. Fra Pantaleo n'a quitté le général qu'à Aspromonte. Cette excentricité, pour ne pas se servir d'une autre expression, est de nature à plaire aux Anglais.

— Le prince Doria Pamphili a quitté Rome et s'est fixé à Gènes. Il est du nombre des princes romains qui se sont montrés contraires au gouvernement actuel du Pape; en 1848, le prince Doria a été ministre constitutionnel de Pie IX.

Voilà maintenant quatre princes romains qui ont quitté la Ville-Eternelle: les princes Doria, Piombino, Gabrielli et Cesarini.

POLOGNE.

Le gouvernement russe persiste dans son projet de conscription en Pologne. Des lettres de Varsovie, à la date du 5, annoncent que le recrutement s'est déjà effectué dans deux arrondissements de la capitale.

Les personnes désignées par l'administration pour le service militaire sont arrêtées pendant la nuit et dirigées immédiatement sur Saint-Petersbourg.

RUSSIE.

L'état de siège vient d'être levé dans les villes et les districts de Grodno, de Bersk et de Bazesk. Il n'est maintenu que pour les villes et le district de Bialistock.

GRÈCE.

Les partisans du roi Othon présentent pour candidat au trône de Grèce le prince d'Oldenbourg, frère de la reine Amélie, qui a séjourné à Athènes pendant quelque temps.

La Turquie prend des mesures pour empêcher un soulèvement dans l'Épire et dans la Thessalie.

Le vieux Grivas est dans l'Arcadie, où il attend son fils, le chef de l'insurrection de Nauplie, venant de Paris.

Pour extrait: A. LAYTOU.

Le Tirage DÉFINITIF, très-prochain, de la Loterie ST.-POINT, comprendra 181 lots et le gros lot de CENT MILLE francs. — (Le Billet, 25 centimes).

Pour recevoir Billets pour cet important dernier tirage, adresser immédiatement au DIRECTEUR DU BUREAU-EXACTITUDE, RUE RIVOLI, 68, PARIS mandat de poste ou timbres-postes) 10 fr. pour quarante billets, — 45 fr., 60 billets; — 25 fr., 100 billets.

Parmi les Médailles de l'Exposition de Londres, nous remarquons celle qui a été décernée à la Maison MENER, pour « l'excellence et la qualité de » son *Chocolat* ».

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

ÉTABLISSEMENT HYDROTHERAPIQUE DE LONGCHAMPS

A BORDEAUX

Fondé par M. le Docteur Paul DELMAS. — 3^e Année.

Appareils complets d'HYDROTHERAPIE — Traitement des maladies CHRONIQUES. BAINS DE VAPEUR — BAINS A L'HYDROFÈRE — BAINS TERÉBENTHINÉS. S'adresser, pour les renseignements, au Directeur de l'Établissement de Longchamps, allées des Noyers, n^o 4, à Bordeaux.

POUR VENDRE BEAUCOUP, VENDRE BON ET BON MARCHÉ.

Aux Fabriques de France MAISON GREIL

A CAHORS, sur les Boulevards, Maison Cournot, à l'angle de la rue Fénelon.

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.

FACULTÉS DE DROIT,

DE MÉDECINE, ETC. — ÉCOLES DES MINES, ÉCOLE CENTRALE. — M. DUPUY, licencié en droit, reçoit chez lui un petit nombre de jeunes étudiants pour vivre en famille, entourés de soins de toute espèce. Sa maison est dans la plus heureuse situation, RUE DE L'EST, 35, (nouveau Boulevard de Sébastopol), en face du jardin du Luxembourg, à Paris.

A LA VILLE DE CAHORS

SABRIÉ

Marchand Tailleur, rue de la Mairie, 6, à l'honneur de prévenir le public, que, comme par le passé, on trouvera dans ses magasins des habillements confectionnés à Paris ou par lui. Il ose espérer que les personnes qui l'honorèrent de leurs visites seront satisfaites. Il confectionne aussi sur mesure.

AU PAUVRE DIABLE

MAGASIN DE NOUVEAUTÉS

VENTE EN LIQUIDATION

Le sieur LABIE à l'honneur de prévenir le Public qu'ayant contracté des engagements très-sérieux envers une maison de Paris, engagements qu'il doit remplir au 1^{er} janvier prochain, il vendra, à partir de ce jour, toutes les marchandises de son magasin à 25 et 30 pour cent de rabais. — Malgré la hausse qui existe de 40 à 50 % sur l'article coton, ces mêmes articles seront vendus, chez M. Labie, toujours aux mêmes conditions.

A VENDRE, en bloc ou à parcelles,

L'HOTEL DES AMBASSADEURS

S'adresser à M. Francis, à Cahors.

Le propriétaire-gérant, A. LAYTOU.