CANAL DES PYRÉNÉES,

JOIGNANT

L'OCÉAN A LA MÉDITERRANÉE, PAR LOUIS GALABERT.

Prospectus.

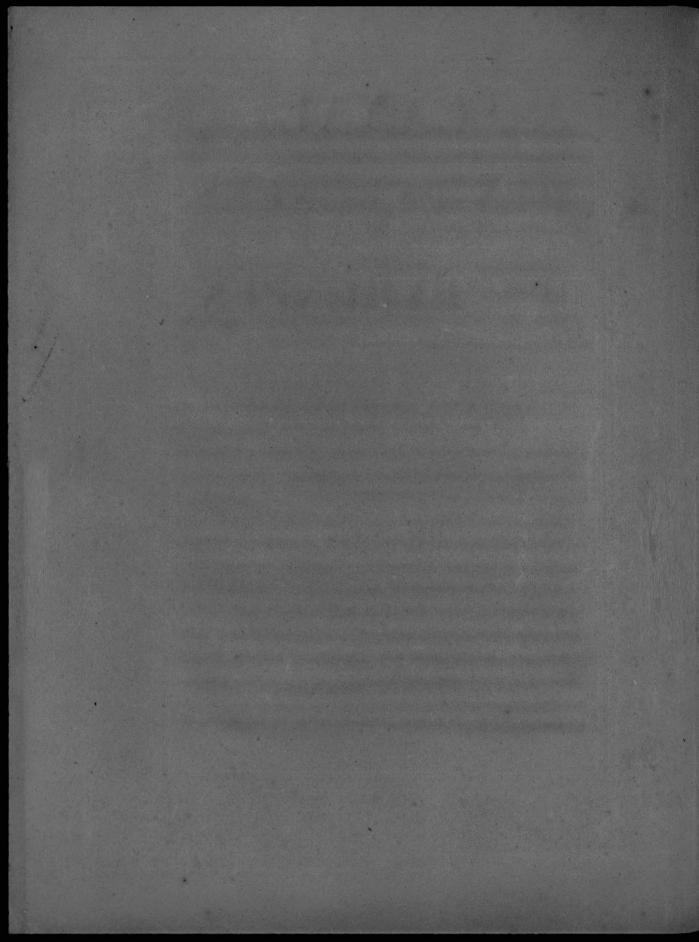


PARIS.

FÉLIX LOCQUIN, IMPRIMEUR,

RUE NOTRE-DAME-DES-VICTOIRES, Nº 16.

1832.



CANAL

DES PYRÉNÉES,

DESTINÉ

A ACHEVER LA JONCTION

DE

L'OCÉAN A LA MÉDITERRANÉE.



On reproche généralement aux capitalistes français leur peu d'empressement à seconder les grandes entreprises; mais il serait plus juste de reconnaître qu'on a trop souvent abusé de leur confiance, par l'annonce pompeuse de spéculations qui ont englouti, sans utilité, d'immenses capitaux.

Quand il s'agit d'un canal destiné à faciliter la circulation inté-

rieure, les produits en sont d'ordinaire évalués avec une exagération que l'on pourrait considérer comme un piége tendu à la crédulité publique, si l'on ne savait, par expérience, que le créateur d'un projet se fait presque toujours illusion sur son utilité et son importance.

Le concessionnaire du Canal des Pyrénées a voulu se mettre à l'abri d'un tel reproche; se défiant de son opinion personnelle, il a consulté des hommes dont les lumières et l'expérience étaient un gage de sécurité pour tous.

Ainsi, la possibilité d'exécuter le canal, et la certitude que les eaux qui doivent l'alimenter dépassent considérablement les besoins de la navigation la plus active, ont été constatées par les travaux de nivellement, de sondage et de jaugeage exécutées par les ingénieurs des ponts et chaussées, chargés de ces opérations.

Le devis des dépenses, de tout genre, que doit nécessiter l'ouverture du Canal des Pyrénées avait d'abord été sommairement établi par M. Galabert, avec le concours des hommes de l'art qu'il avait consultés; mais la commission des canaux ayant présenté à la Direction générale des ponts et chaussées un autre devis également sommaire, qui portait les dépenses à un chiffre plus élevé, il a fallu recourir à une estimation régulière du travail.

Depuis que la loi du 20 février dernier a rendu la concession

définitive, cette estimation a été établie par M. Surville, ingénieur des ponts et chaussées, chargé de la direction des travaux du canal; il a fixé méthodiquement, et avec la plus grande exactitude, le montant des capitaux nécessaires à l'exécution de cette vaste entreprise.

C'est en prenant cette estimation pour base que le concessionnaire se charge à forfait, moyennant une somme de 48 millions, non-seulement de tous les travaux nécessaires pour livrer le canal à la navigation, mais encore du service des intérêts, ainsi que du paiement des commissions, achat de terrains et indemnités de toute espèce, auxquelles peuvent donner lieu la construction et l'achèvement du Canal des Pyrénées.

Quant à ses revenus, c'est aussi d'après des documens authentiques, et des calculs vérifiés par des Chambres de commerce, qu'on a pu en fixer le chiffre d'une manière approximative.

Ainsi que les canaux existans dans plusieurs parties du royaume, le Canal des Pyrénées doit ouvrir au commerce intérieur un moyen de communication dans les départemens qu'il traverse. Sous ce point de vue, l'on conçoit qu'une partie de ces revenus doit être calculée, comme pour les autres canaux, d'après la nature des produits, leur abondance, et les besoins de la consommation, c'est-à-dire, d'après la balance des importations et des exportations, d'un point à un autre, dans le pays qu'il doit parcourir.

Mais le Canal des Pyrénées a un avantage immense sur tous les autres canaux, car il ouvre un passage au commerce maritime, en établissant une communication directe entre l'Océan et la Méditerranée. Ici, les calculs les plus probables peuvent sembler exagérés, parce qu'on opère sur des masses considérables: aussi se bornera-ton à présenter quelques données, puisées à des sources irrécusables, en laissant à chacun le soin de fixer le chiffre. Toutefois, on n'hésitera pas à reconnaître que le passage par le Canal des Pyrénées et celui de Languedoc sera préféré par les bâtimens qui font le commerce entre l'Océan et la Méditerranée, puisqu'ils y trouveront à la fois économie de temps et d'argent.

S. Ier.

Utilité du Canal des Pyrénées. — Sa direction, son étendue, ses dimensions. — Système de navigation sur ce Canal.

Le projet que va réaliser aujourd'hui M. Galabert, celui d'ouvrir une communication directe entre l'Océan et la Méditerranée, avait été conçu et exécuté en partie sous Louis XIV.

Ainsi qu'il l'annonce dans le préambule de son édit du mois d'octobre 1666, ce monarque, en ordonnant la construction du canal des deux mers, voulut « donner aux nations de toutes les » parties du monde, ainsi qu'à ses propres sujets, la facilité de

- » faire en peu de jours d'une navigation assurée, par le trajet d'un
- » canal au travers des terres de son obéissance, et à peu de frais,
- » ce que l'on ne peut entreprendre aujourd'hui qu'en passant au
- » détroit de Gibraltar, avec de très-grandes dépenses, en beaucoup
- » de temps, et au hasard de la piraterie et des naufrages. »

Le canal de Languedoc forme la première partie de cette communication importante, depuis la Méditerranée jusqu'à Toulouse.

C'est en quelque sorte un magnifique chemin sans issue. Vainement on a cherché à lui donner un débouché de Toulouse à Bordeaux par la Garonne; le lit de ce fleuve, ses crues extraordinaires, et la nature de ses rives, opposent au développement de cette navigation des obstacles que tous les efforts de l'art n'ont pu surmonter. Ce n'est qu'au pied des Pyrénées qu'il était possible de l'établir, et c'est cette direction que doit suivre le nouveau Canal.

Il commencera à Toulouse, remontera la vallée de la Garonne et celle de la Neste jusqu'au-dessus d'Isaux, où se trouve le point de partage, dont le bief sera alimenté par les eaux de cette rivière; il traversera ensuite le plateau de Pinas, par une galerie souterraine, et descendra, par le vallon de l'Avezaguet dans la vallée de l'Arros, pour déboucher dans l'Adour, près du Bec-du-Gave, à cinq lieues de Bayonne.

La longueur totale du Canal des Pyrénées sera de quatre-vingtcinq lieues, et traversera cent dix communes, dont les propriétaires, au nombre de 3039, ont souscrit l'engagement de céder, de gré à gré et au prix ordinaire, tous les terrains nécessaires à l'établissement du canal.

D'après le cahier de charges annexé à la loi de concession, le Canal des Pyrénées doit avoir au moins les mêmes dimensions que le canal de Languedoc.

Ces dimensions suffisent pour donner passage à des bàtimens à quille, du port de cent vingt tonneaux, soit à voile, soit à vapeur, naviguant sur toutes les mers (1). C'est avec des navires de cette grandeur, et même d'un tonnage moins considérable, que le commerce exécute la majeure partie de ses transports entre l'Océan et la Méditerranée.

Le trajet de Toulouse à Bayonne, par le Canal des Pyrénées, pourra se faire en cinq jours, par le moyen du halage et de relais établis sur la ligne; et huit ou dix jours, au plus, suffiront pour passer d'une mer dans l'autre.

Dans moins de deux mois, les bâtimens partis de nos ports sur l'Océan pourront se rendre sur nos côtes de la Méditerranée, et être de retour dans leurs ports d'attache, tandis que le temps

⁽¹⁾ On construit en ce moment à Bordeaux un bâtiment de ces dimensions; il passera le détroit de Gibraltar, se rendra à Agde ou à Cette, et remontera le Canal de Languedoc, jusqu'à Toulouse: c'est le meilleur argument pour répondre à toutes les objections.

moyen employé à ce voyage, en passant par le détroit de Gibraltar, est à peu près de cinq mois; ce qui fera perdre aux armateurs et aux chargeurs qui suivront cette dernière voie tous les bénéfices que procure la célérité des expéditions, car celui qui arrive le premier vend sa cargaison avec avantage et achète ses retours à bon marché.

On fera d'ailleurs, en suivant la ligne de navigation intérieure, d'importantes économies sur les intérêts du capital représentant la valeur du bâtiment et de sa cargaison, sur le salaire des marins, sur la subsistance de l'équipage, sur les assurances, sur l'entretien du bâtiment et de ses agrès, ainsi que sur le fret des marchandises; et comme la science du commerce consiste à obtenir les meilleurs résultats avec le moins de frais possible, il n'y a nul doute que tous les bâtimens, dont les dimensions n'excéderont pas celles que le canal peut admettre, prendront cette voie comme la plus prompte, la plus sûre et la plus économique.

C'est surtout en temps de guerre qu'on appréciera les avantages d'une navigation intérieure qui fera éviter le périple de l'Espagne, les corsaires, les croisières en nemies, et qui permettra à nos relations maritimes de conserver toute leur activité.

S. II.

Dépenses que nécessitera la confection du Canal. — Délai nécessaire pour le livrer à la navigation.

Les dimensions du Canal étant arrêtées, la nature du terrain par-

faitement connue, au moyen de sondages exécutés sur toute la ligne; l'importance des travaux d'art ayant été appréciée, et le nombre d'écluses déterminé par le nivellement du terrain, il a été facile à l'ingénieur chargé de la direction des travaux, de fixer le chiffre des dépenses, de manière à mériter une entière confiance.

M. Surville, ingénieur des ponts et chaussées, a fait cette estimation; en voici les principaux articles:

1°. Travaux de terrassement	11,078,250 fr.
2°. Ecluses, dont 95 à simple chute, 83 à double chute, et 5 à triple chute	13,401,570
3°. Ponts des routes royales, départementales, vicinales, et ponts-canaux	4,945,333
4°. Maisons d'éclusiers, et plantations sur toute la ligne du canal	1,360,027
5°. Aqueducs, déversoirs, prises d'eau et bar-	3,069,607
6°. Ports et gares	1,235,923
7°. Achats de terrains	1,123,656
8°. Travaux extraordinaires et usines	1,150,000
A reporter	37,364,366 fr.

Report	37,364,366
9°. Prix des études, travaux préparatoires et	
conduite des travaux.	2,367,036
10°. Somme à valoir pour travaux imprévus	816,598
TOTAL	40,548,000 fr.
Intérêts des capitaux et commissions	7,452,000
Total général	48,000,000 fr.

Ce chiffre est inférieur de plus de 4 millions à l'évaluation de la commission des canaux, et cependant le concessionnaire se charge de livrer, à forfait, le canal à la navigation, moyennant cette somme de 48 millions, sans soumettre les actionnaires à aucune chance d'un nouvel appel de fonds, et en leur allouant les intérêts de leurs avances, pendant la durée des travaux.

L'art. 4 de la loi de concession accorde à M. Galabert un délai de quinze années pour terminer la construction du Canal.

D'après les mesures qui ont été prises et l'opinion des ingénieurs chargés de l'exécution des travaux, le concessionnaire a la certitude de livrer le canal à la navigation au plus tard dans le courant de la sixième année qui suivra l'ouverture de ces travaux.

S. III.

Évaluation des produits du Canal des Pyrénées.

Le tarif que la loi de concession accorde à ce canal est le même que celui du canal de Languedoc.

C'est d'après ce tarif qu'on peut fixer approximativement les produits du droit de péage.

Ainsi qu'on l'a fait remarquer, le Canal des Pyrénées est tout à la fois destiné à établir une ligne de communication intérieure, et à servir de passage aux bâtimens qui font le commerce entre l'Océan et la Méditerranée.

Le département de la Haute-Garonne, celui des Landes, ceux des Hautes et des Basses-Pyrénées qui, par le Canal, doivent jouir d'une communication nouvelle, éprouveront de grands développemens dans leur agriculture et leur industrie, surtout dans un pays où il existe tant de richesses minérales qui, pour être exploitées, n'attendent que des moyens d'exportation.

Dans l'ouvrage publié par M. Galabert, (page 38), se trouve l'état du mouvement des denrées et des marchandises qui doit avoir lieu sur la ligne du canal: il est établi sur un tableau statistique dressé d'après les documens qui ont été fournis par le ministère de l'intérieur, et renferme une foule de détails que l'on

peut consulter. Voici l'indication sommaire des articles dont il se compose:

1°. Droit de péage sur les exportations du départen	nent du Gers,
en blés, vins et eaux-de-vie; 845,000 quintaux métr	iques : d'après
la distance à parcourir dans le canal	903,560 fr.
2°. Transports des blés et vins fournis par le	el des bois de
département de la Haute-Garonne aux dépar-	wyola . Tr
temens des Hautes et des Basses-Pyrénées, savoir :	
555,000 quintaux métriques de froment et	
100,000 hectolitres de vins	1,503,940
3°. 1,500 mille quintaux métriques de foin, trans-	
portés du département des Hautes-Pyrénées, soit à	
Toulouse, soit au Bec-du-Gave	1,303,333
4°. Pour 50 mille hectolitres de vins et eaux-	reibnés sor la
de-vie, exportés par le département des Landes,	point do pas
et laines d'Espagne pour alimenter les manufactures	Harthe
du Midi	91,952
5°. Exportation des ardoises, dont l'exploitation	accord to
est abondante et facile dans les Pyrénées	300,000
6°. Irrigation de 30 mille hectares par la surabon-	
dance des eaux du canal, à 15 fr. l'hectare	450,000
The state of the s	(Interior to the
7°. Transport des foins sur la ligne du canal	421,600
A reporter	4,974,385 fr.

se B sugli estatus est entermos mais sa Report	4,974,385
8°. Revenu des moulins et autres usines à établir.	90,000
9°. Bois, résines, merrains du département des	finiska 2 r
Landes, de Dax à Toulouse	Mémoire.
10°. Produit des mines, des carrières de marbre	
et des bois de construction des Pyrénées	Idem.
11°. Mouvemens locaux sur la ligne du canal pour	density a same
le transport du plâtre, de la chaux, de la marne et	temens des II
autres objets	inp id.
12°. Denrées coloniales pour la consommation de	
120,000 individus dans les cinq départemens qui se	
trouvent sur la ligne du canal	id.
13°. Pour 36,000 quintaux métriques de sel, dis-	
tribués sur la route, depuis le Bec-du-Gave jusqu'au	
point de partage, et depuis Toulouse jusqu'à La	6.0200 Resilvan
Barthe	id.
14°. Huiles, savons, fruits secs et riz venant de	
Marseille	id.
15°. Fermage de la pêche	id.
16°. Revenus des francs bords du canal	attacheroid. 100
Résumé de ce premier chapitre de revenus dans	Deginal 78
les circonstances ordinaires	5,064,385
En cas de guerre dans cette partie de la France,	paner Petite
A reporter	5 06/ 385
22 reporter	0100111000

Report... 5,064,385

le transport du matériel et des approvisionnemens nécessaires à une armée de cent mille hommes manœuvrant aux environs de Bayonne, donnerait.... 2,459,864

Ce qui porterait le total de ces produits, dans une circonstance ordinairement désavantageuse, à.... 7,524,249 fr.

Pour montrer qu'il n'y a pas d'exagération dans l'évaluation de ces produits, il suffit de faire remarquer que tous les élémens du tableau que l'on vient de présenter sont tirés, comme on l'a déjà dit, des documens officiels, fournis par le Gouvernement.

Voici d'ailleurs l'opinion de juges compétens en pareille matière; elle est consignée dans la lettre que les membres de la Chambre de commerce de Toulouse ont adressée le 7 janvier 1829, au maire de cette ville, pour la transmettre au ministre de l'intérieur (1).

⁽¹⁾ Cette lettre, dans laquelle on fait ressortir tous les avantages du Canal des Pyrénées, se trouve en entier dans l'ouvrage de M. Galabert (page 64), ainsi que

«M. Galabert, disent-ils, a fait le tableau des transports probables

- » avec de nombreux élémens nouveaux; ils sont très-considérables
- » sans doute, et cependant, loin d'accuser l'auteur d'exagération, on
- » pourrait présumer qu'il sera resté au-dessous de la vérité.»

Relativement aux droits de péage sur les bâtimens qui feront le trajet des deux canaux pour passer de l'Océan à la Méditerranée, ou de la Méditerranée à l'Océan, on croit devoir se dispenser d'en fixer le montant, pour ne pas s'exposer à l'alternative de rester au-dessous de la vérité, ou d'être taxé d'exagération.

On se borne à indiquer certaines bases d'après lesquelles chacun pourra établir ses calculs.

Le Canal des Pyrénées ayant un développement de quatre-vingtcinq lieues, de quatre kilomètres chacune, et le tarif étant, pour les marchandises de transit, de 40 centimes par tonneau, pour une distance de cinq kilomètres, il en résulte que le droit à payer pour chaque tonneau de marchandises qui fera le trajet du canal, sera de 27 fr. 20 c.

Le cabotage d'une mer dans l'autre, d'après les renseigne-

les rapports des Chambres de commerce de Bayonne, de Marseille et de Montpellier, et la pétition adressée au Roi et aux Chambres par les maires des cent trois communes que le canal doit traverser. mens fournis par l'administration des douanes, présente une masse totale d'entrée et de sortie de 283,134 tonneaux, dont la moitié peut seule être admise en réalité, puisqu'il y a double emploi, par la reproduction des mêmes quantités, à l'entrée et à la sortie des ports; ce qui, en compte rond, donne une quantité de 140 mille tonneaux.

L'état général des bâtimens étrangers qui passent le détroit de Gibraltar pour commercer dans nos ports de l'Océan et de la Méditerranée, et des bâtimens français des côtes de la Méditerranée qui traversent aussi le détroit de Gibraltar, pour se rendre dans les ports des autres puissances européennes sur les côtes de l'Océan, fournit les résultats suivans:

Angleterre, 35,075 tonneaux.—Pays·Bas, 9,943.—Prusse, 2,727.
—Villes anséatiques, 5,846.—Suède et Norvége, 12,155.—
Danemarck, 1,722.—Russie, 26,857.—Sardaigne, 3,915.—
Égypte et États barbaresques, 7,384.—Toscane et Naples, 2,129.

français entre l'Océan et la Méditerranée, un total de 247,753 Tx.

Ce commerce ne peut guère éprouver de réductions: le chiffre qu'on vient d'indiquer est celui que présente le résumé des tableaux dressés, en 1825, sur les documens officiels fournis par les douanes de France et d'Angleterre. C'est aussi à peu près la moyenne des mouvemens commerciaux qui ont eu lieu dans l'intervalle de 1825 à 1830.

On peut ajouter à ce tableau celui du commerce britannique avec les autres Etats pour l'année 1825, tel qu'il résulte du rapport des douanes d'Angleterre, imprimé par ordre du parlement. Seulement on retranche de ce tableau l'article du commerce de la Grande-Bretagne avec la France, qui figure pour 35,075 tonneaux dans le calcul précédent.

Mouvement du commerce britannique avec les ports d'Espagne situés sur les côtes de la Méditerranée, 33,611 tonneaux; — avec l'Italie, 88,850 tonneaux; — avec la Turquie, l'Égypte et les Échelles du Levant, 54,182 tonneaux; — avec Malte et les Iles Ionniennes, 36,220 tonneaux.

Ainsi, sans y comprendre le commerce de l'Angleterre avec la mer Noire et les États barbaresques, on trouve encore une quantité de 207,863 tonneaux de marchandises qui, passant chaque année le détroit de Gibraltar, pourraient traverser le Canal des Pyrénées en moins de temps, avec moins de risques et moins de frais.

situés sur les côtes de la Méditerranée, 33,611 tonneaux; — avec l'Italie, 88,850 tonneaux; — avec la Turquie, l'Égypte et les Échelles du Levant, 54,182 tonneaux; — avec Malte et les Iles Ionniennes, 36,220 tonneaux.

Ainsi, sans y comprendre le commerce de l'Angleterre avec la mer Noire et les États barbaresques, on trouve encore une quantité de 207,863 tonneaux de marchandises qui, passant chaque année le détroit de Gibraltar, pourraient traverser le Canal des Pyrénées, en moins de temps, avec moins de risques et moins de frais.

Ces documens, fournis par le commerce anglais et le commerce français, nous dispensent de porter plus loin nos investigations; il suffira d'ajouter qu'on peut porter de 1600 à 1800 mille tonneaux la quantité de marchandises qui passent annuellement le détroit de Gibraltar, pour aller de l'Océan à la Méditerranée, ou de la Méditerranée à l'Océan.

Mais la navigation par les canaux de Languedoc et des Pyrénées n'est praticable que pour des bâtimens d'une certaine dimension; il faut donc indiquer d'une manière approximative dans quelle proportion les bâtimens du port de 120 tonneaux et au-dessous entrent dans le mouvement général du commerce.

D'après les rapports officiels des douanes d'Angleterre, que nous avons déjà cités, les mouvemens du commerce de ce royaume, en 1825, furent exécutés dans le sud de l'Europe, et sur les côtes de la

Méditerranée, par 6074 bâtimens, portant ensemble 518,367 tonneaux; ce qui donne une charge moyenne de 85 tonneaux par bâtiment.

Dans la même année, les mouvemens du commerce des ports français de la Méditerranée avec les ports étrangers situés sur les deux mers, ont été exécutés par 6,584 bâtimens, portant ensemble 510,994 tonneaux; ce qui donne pour chaque bâtiment une charge moyenne de 77 tonneaux.

Enfin, le cabotage français de l'Océan à la Méditerranée, et réciproquement de la Méditerranée à l'Océan, a été exécuté, en 1825, par 2718 bâtimens, portant ensemble 283,000 tonneaux; ce qui donne encore une charge moyenne de 104 tonneaux par bâtiment.

Il résulte de ces premiers élémens, qu'une grande partie du commerce maritime se fait avec des bâtimens de 120 tonneaux et au-dessous, puisque la moyenne proportionnelle entre le nombre des bâtimens et celui des tonneaux par eux transportés, est de beaucoup inférieure à ce chiffre.

Pour compléter la démonstration, il convient d'ajouter que, d'après l'effectif de la marine marchande de France, au 1er janvier 1828, sur un nombre de 14,322 bâtimens de toute dimension, il n'en existait que 815 portant plus de 200 tonneaux, 1357 de 100 à 200 tonneaux, et que tous les autres étaient d'une dimension moindre.

En Angleterre, à la même époque, sur 17,365 bâtimens de commerce appartenant au mouvement du port de Londres, il en existait 13,500 de 200 tonneaux et au-dessous.

Dès qu'une route plus prompte, plus facile et plus économique, sera ouverte au commerce et à l'industrie, on peut avoir la certitude qu'elle sera fréquentée; car l'intérêt personnel triomphe bientôt de l'habitude et de la routine.

La nouvelle communication ayant pour objet d'éviter les lenteurs et les dangers de la navigation du détroit de Gibraltar, de diminuer le temps employé à chaque voyage, a aussi pour résultat de produire une économie sur le transport de chaque tonneau de marchandises, il n'est donc pas douteux que le transit d'une mer à l'autre ne s'exécute par les Canaux de Languedoc et des Pyrénées, aussitôt après l'ouverture de ce dernier canal; puisque la plus grande partie des bâtimens employés à ce commerce sont d'une dimension qui leur permettra de profiter de cette communication (1).

Il y a donc tout lieu de présumer que les produits de cette navigation de transit dépasseront de beaucoup ceux de la navigation intérieure, dont on a précédemment présenté le tableau.

Nous arrivons ainsi à cette conséquence que, si la création du

⁽¹⁾ Voir les tableaux qui se trouvent dans l'ouvrage publié par M. Galabert, sur le Canal des Pyrénées, pages 24 et 25.

Canal des Pyrénées est utile pour la France, et surtout pour les départemens que ce canal doit traverser, elle l'est aussi pour les personnes qui consacreront leurs soins et leurs capitaux à cette belle entreprise.

S. IV.

Bases de la Société entre le concessionnaire et les porteurs d'actions. Obligations et droits respectifs, soit pendant le cours des travaux, soit après que le Canal sera livré à la navigation.

Il sera formé une Société entre M. Louis Galabert, concessionnaire du Canal des Pyrénées, gérant responsable, d'une part, et les porteurs d'actions, comme associés commanditaires, d'autre part.

M. Louis Galabert apporte à la Société la concession à perpétuité du Canal, qui lui a été faite par la loi du 20 février dernier.

Il aura le titre de concessionnaire-directeur-général du Canal, et la signature sociale.

Les bailleurs de fonds ou associés commanditaires apportent à la Société une somme de 48 millions de francs, divisée en 24,000 actions de 2,000 fr. chacune.

La Société ne sera définitivement constituée que lorsqu'il exis-

tera des souscriptions pour 24 millions de francs. C'est alors seulement que les travaux pourront être commencés.

Le prix des actions sera versé, par dixièmes entre les mains de M. Rougemont de Lowemberg, banquier de la Société, demeurant à Paris, rue Bergère, n° 9. Les deux premiers dixièmes seront versés immédiatement après que la Société aura été constituée, et les huitautres dixièmes, de six mois en six mois, un an après le premier payement.

Quant à présent, il ne sera souscrit, par les personnes qui désireront prendre un intérêt dans le Canal des Pyrénées, que des promesses d'actions conformes au modèle ci-annexé. Ces promesses seront obligatoires comme les actions elles-mêmes; seu-lement elles seront échangées en actions définitives lors du versement des deux premiers dixièmes, c'est-à-dire, lorsque la Société sera constituée, au moyen de souscriptions, jusqu'à concurrence de 24 millions.

A mesure que les actionnaires effectueront un versement, ils retiendront, sur les sommes par eux versées, l'intérêt à raison de 5 pour 100, de celles qu'ils auront déjà payées à compte de leurs actions.

Au moyen du versement de la somme de 48 millions de francs, fixée à forfait entre les actionnaires et le concessionnaire, celui-ci s'oblige à livrer le Canal à la navigation avant la huitième année de l'ouverture des travaux, et s'interdit tout appel de fonds aux actionnaires, sous un prétexte quelconque (1).

Dans le cas où, contre toute attente, la somme de 48 millions serait insuffisante, le concessionnaire consent à ce que la moitié de sa portion de bénéfices, dont il ne pourra disposer pendant le cours des travaux, soit aliénée jusqu'à concurrence des sommes qui pourront être nécessaires pour compléter l'exécution de ses engagemens envers la Société.

Le banquier de la Société ne se dessaisira des fonds versés dans sa caisse, que sur les mandats du gérant responsable; il soldera ou fera solder, par ses agens, les états dressés par les ingénieurs ordinaires, ou autres chefs de service, vérifiés et visés par l'ingénieur en chef, directeur des travaux, et ordonnancés par M. Galabert. Après l'achèvement du Canal et la réception des travaux, les fonds qui resteraient dans la caisse du banquier seront acquis au concessionnaire, et lui seront remis immédiatement.

Dès que le canal sera livré à la navigation, il sera convoqué une assemblée générale des actionnaires pour la nomination d'un administrateur-trésorier, entre les mains duquel seront versées, par ordre du directeur-général du canal, les sommes qui doivent être réparties entre les actionnaires à titre d'intérêts et bénéfices.

⁽¹⁾ Quoique le délai, obligatoire pour le concessionnaire, soit de huit ans, il conserve la conviction, déjà exprimée, de livrer le Canal des Pyrénées à la nayigation vers la fin de la cinquième année, ou, au plus tard, dans le courant de la sixième.

L'importance de ces produits sera définitivement fixée par un compte du directeur-général ou de l'administrateur par lui délégué, soumis au Conseil d'administration, avec les états et les pièces à l'appui.

Ce compte, après avoir été approuvé par le Conseil d'administration, sera communiqué aux actionnaires convoqués en assemblée générale, et inséré par extrait dans les journaux.

Sur la masse des produits de toute espèce, on prélevera,

- 1°. La somme fixée par le Conseil d'administration, sur la proposition du directeur-général ou de l'administrateur, pour les frais d'entretien et d'administration du canal;
- 2°. Le montant de l'intérêt à 5 p. 100 des sommes fournies par les actionnaires;
- 3°. 10 p. 100 sur les bénéfices; ces dix pour cent seront destinés à former un fonds de réserve pour parer aux accidens et aux dépenses imprévues : ce prélèvement aura lieu jusqu'à ce que le fonds de réserve s'élève à 3 millions.

Afin qu'ils ne soient pas improductifs pour la Société, ces fonds seront déposés à la caisse des consignations; et dès que la réserve, accrue des intérêts successifs, se sera élevée au maximum qui vient d'être fixé, les intérêts figureront dans les recettes de la Société.

4°. Le surplus des produits du canal, formant le bénéfice net de l'entreprise, sera divisé par tiers : deux tiers appartiendront aux actionnaires, et l'autre tiers à M. Louis Galabert ou à ses ayanscause.

Les sommes attribuées aux actionnaires, soit à titre d'intérêts, soit pour leur participation aux bénéfices, seront immédiatement versées entre les mains de leur administrateur-trésorier qui, de concert avec les conseils ou censeurs que l'assemblée générale des actionnaires aura jugé convenable de lui adjoindre, réglera le dividende attribué à chaque action.

Ainsi, le concessionnaire du Canal des Pyrénées, auteur du projet, et chargé de son exécution, ne recueillera le prix de ses travaux, qu'après que les capitalistes auront eux-mêmes touché les intérêts de leurs fonds.

En cas de décès de M. Louis Galabert, il n'y aurait pas lieu à la dissolution de la Société; M. Alfred Galabert, son neveu, le remplacerait dans le titre et les fonctions de directeur-général, et, à défaut de celui-ci, ses héritiers ou ayans-cause.

Le siège de l'administration est fixé à Paris, pendant le cours des travaux, sauf à le transférer à Toulouse, lorsque le canal sera livré à la navigation.

L'acte de société qui sera incessamment rédigé, imprimé, publié dans les journaux, et déposé par extrait aux greffes des tri-

恩

bunaux de Paris et de Toulouse, reproduira les principales clauses qui viennent d'être indiquées, notamment en ce qui concerne l'emploi des fonds, et la fixation des droits respectifs du concessionnaire et des actionnaires.

A l'époque où le canal sera livré à la navigation, la Société formée entre M. Louis Galabert, et les porteurs d'actions n'ayant plus pour objet que l'exploitation et la jouissance d'une propriété commune, les parties se réservent d'apporter à leurs conventions tous les changemens qui seront reconnus utiles, et notamment d'organiser un système d'administration qui, sans porter atteinte aux droits du concessionnaire-directeur-général, protége d'une manière spéciale ceux des porteurs d'actions.

M.Rougemont de Lowemberg, demeurant à Paris, rue Bergère, n° 9, est le banquier de la Société; c'est entre ses mains que seront déposés les engagemens provisoires des souscripteurs; c'est aussi sur son récépissé, constatant le versement des deux premiers dixièmes exigibles, que le notaire de la Société fera la délivrance des actions définitives.

Les autres dixièmes devront aussi être versés de six mois en six mois dans la caisse de M. Rougemont de Lowemberg, après l'année qui suivra le versement des deux premiers dixièmes.

Des avis insérés dans les journaux, et adressés individuellement aux souscripteurs, indiqueront l'époque où la Société sera définitivement constituée, et où les deux premiers dixièmes du montant des souscriptions devront être versés entre les mains du banquier de la Société.

Paris, 20 mars 1832.

Le concessionnaire du Canal des Pyrénées,
Signé, L. GALABERT,
membre de la Chambre des députés.

MODÈLE DE SOUSCRIPTIONS PROVISOIRES.

attribuo, i" pendant le cours des travaux, l'intérêt à 5 p. 100 des

CANAL DES PYRÉNÉES.

10240 96 Da

Je soussigné après avoir pris lecture du prospectus publié par M. Louis Galabert, le 20 mars 1832, notamment du paragraphe 4 de ce prospectus, relatif aux bases de la Société entre le concessionnaire et les porteurs d'actions, ainsi qu'à leurs obligations et droits respectifs, soit pendant le cours des travaux, soit après que le Canal sera livré à la navigation;

Déclare souscrire pour actions de 2,000 fr. chacune, et m'oblige à en verser le montant par dixièmes, de six mois en six mois, sauf les deux premiers dixièmes qui seront payés à la fois, lors de la constitution de la Société, entre les mains de M. Rougemont de Lowemberg, banquier de la Société, le présent engagement sera échangé contre le même nombre d'actions définitives, au moment où la Société sera constituée.

Je déclare en outre adhérer à l'acte de société qui doit être rédigé d'après les bases énoncées audit prospectus, notamment, en ce qu'il met les actionnaires à l'abri de tout appel de fonds, et qu'il leur attribue, 1° pendant le cours des travaux, l'intérêt à 5 p. 100 des capitaux par eux versés; 2° après la confection du Canal, la continuation des mêmes intérêts avant tout partage des bénéfices, dans lesquels ils seront admis pour les deux tiers.

lecture du prospectus publié par M. Louis Galabert, le so mars

supering and to original Signature.

-up flor, slithogen stock to supering the supering supering to supering the supering supering the supering supering supering the supering supering

Déclare souscrire pour actions de 2,000 fr. chacune, et m'oblige à en verser le montant par dixièmes, de six mois en six mois, sauf les deux premiers dixièmes qui seront payés à la fois, lors de la constitution de la Société, entre les mains de M. Rougement de Lowemberg, banquier de la Société, le présent engagement sera échangé contre le même nombre d'actions défini-

LOI

QUI AUTORISE L'EXÉCUTION

Le sieur Galabert est tonn, sun peine de déchéance, de ver

CANAL DES PYRÉNÉES.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présens et avenir, salut.

sixième restera en dépôt insqu'à l'achevement de

Les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

ARTICLE 1 ".

L'offre faite par le sieur Louis Galabert d'exécuter à ses frais, risques et périls, le Canal des Pyrénées, dont le but est de réunir l'Océan à la Méditerranée en continuant le canal de Languedoc entre Toulouse et Bayonne, est acceptée.

ARTICLE 2.

Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge du sieur Louis Galabert, stipulées dans le cahier de charges accepté par ledit sieur Galabert et annexé à la présente loi, recevront leur pleine et entière exécution.

ARTICLE 3.

Le sieur Galabert est tenu, sous peine de déchéance, de verser à la caisse des dépôts et consignations, dans le délai d'une année, à dater de la promulgation de la loi, un cautionnement de trois millions, dont les cinq premiers sixièmes lui seront rendus par cinquième à mesure que les travaux de valeur équivalente seront exécutés; le dernier sixième restera en dépôt jusqu'à l'achèvement de l'entreprise.

Le concessionnaire ne pourra faire prononcer aucune expropriation que sous la condition d'une juste et préalable indemnité; et il ne pourra user de la loi, soit pour exproprier, soit pour commencer les travaux, qu'après le dépôt intégral du cautionnement.

ARTICLE 4.

Le concessionnaire encourra la déchéance, si, dans le délai de dix ans après la promulgation de la loi, il n'a pas opéré plus de la moitié des travaux, et si, dans le délai de quinze années, il ne les a pas entièrement terminés, selon les bases stipulées dans le présent cahier de charges.

Toutes les clauses et con . 5. august la charge de l'État, soit à

Dans le cas où le canal une fois exécuté ne serait pas constamment entretenu en bon état, il y serait pourvu par l'administration aux frais du concessionnaire, qui sera tenu de les rembourser sur l'état rendu exécutoire par les préfets dans le département desquels les travaux devront être confectionnés.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos Cours et Tribunaux, Préfets, Corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maitiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait à Paris, au palais des Tuileries, le 20° jour du mois de février, l'an 1832.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

rejean, just is Par le Roi: penj, de se trouvere le point de passage,

Le Pair de France, Ministre Secrétaire d'état du département du commerce et des travaux publics,

Signé, C'e d'Argout.

Vu et scellé du grand sceau:

Le Garde des sceaux de France, Ministre Secrétaire d'état au département de la justice,

Signé, Barthe.

Cahier de charges pour l'ouverture et l'établissement d'un Canal destiné à joindre l'Océan à la Méditerranée, en continuant le canal royal du Midi depuis Toulouse jusque vers Bayonne.

ARTICLE 1er.

Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quinze ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, tous les travaux nécessaires à l'ouverture et à l'établissement d'un canal destiné à joindre l'Océan à la Méditerranée, en continuant le canal royal du Midi jusqu'aux environs du Bec-du-Gave.

Ce canal commencera à Toulouse, remontera la vallée de la Garonne par Muret, Martres, Saint-Martory, Saint-Gaudens et Montrejeau, jusqu'au-dessus d'Isaux, où se trouvera le point de passage, dont le bief sera alimenté par les eaux de la Neste; il traversera ensuite le plateau de Pinas, et, descendant par la vallée de l'Averaguet dans celle de l'Arros, il passera à Tournay, Chelles, Plaisance, Camp de l'Aigue, d'où, longeant l'Adour, en passant par Barcelone, Cazères, Grenade, Saint-Sever, Cauna, Thétieu et Dax, il débouchera près du Bec-du-Gave dans l'Adour.

Ce Canal aura dans sa section transversale, dans son mouillage et dans ses écluses, les dimensions adoptées pour le Canal royal du Midi, de manière que les bateaux qui fréquentent ce dernier Canal, puissent circuler sur le nouveau, en trouvant partout la largeur de passage et la profondeur d'eau qu'ils trouvent sur ledit Canal royal du Midi.

abords ne pourront excéder respectivement quatre, cinq et six MATICLE 2. ARTICLE 2. Môtres par mêtre. Si les ponts ne sont pas mobiles, il sera réservé

Le concessionnaire se conformera, pour les diverses parties du Canal, aux dispositions du tracé, dont il présentera les études et dont il aura terminé les projets sur toute la ligne, depuis Toulouse jusqu'à son embouchure dans l'Adour, dans le délai de trois années, à dater de la loi. Pour chaque portion du tracé, il remettra les projets au préfet du département, qui les transmettra avec son avis au directeur général des ponts et chaussées; ils seront ensuite soumis à l'approbation de Sa Majesté par le ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics.

busca, extribuité de radiers . 8. austra Amur de chate.

Le concessionnaire contracte l'obligation spéciale de construire à ses frais des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les routes et chemins qui existent actuellement se trouveraient interceptés, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

ARTICLE 4.

Les ponts sur le Canal auront respectivement dix, huit et six

mètres de largeur entre les parapets ou garde-corps, suivant qu'ils appartiendront à des routes royales ou départementales, ou à des chemins vicinaux. Dans les mêmes circonstances, les pentes aux abords ne pourront excéder respectivement quatre, cinq et six mètres par mètre. Si les ponts ne sont pas mobiles, il sera réservé entre l'intrados des voûtes et le dessous des tabliers, ou la surface de l'eau dans le Canal, un intervalle de trois mètres cinquante centimètres, pour ne pas entraver le passage des bateaux chargés de marchandises encombrantes.

ARTICLE 5.

Les écluses et leurs sas, les aqueducs sous le Canal, les déversoirs, réversoirs, les ponts-canaux, les ponts sur les routes royales, départementales ou communales, seront exécutés en bonne maçonnerie, avec pierre de taille aux angles, socles, couronnement, buscs, extrémité de radiers et pieds de mur de chute.

Les projets de ces divers ouvrages seront successivement soumis à l'approbation de M. le directeur général, et ne pourront être commencés qu'en vertu de cette approbation.

Le ministre compétent pourra affranchir le concessionnaire des obligations ci-dessus, soit en raison des difficultés locales, soit dans l'intérêt de la défense du pays.

ARTICLE 6.

Sur tous les points où les ouvrages seront situés dans la limite

de la zone de défense, ils devront être aussi préalablement soumis aux formalités prescrites pour les travaux mixtes par l'ordonnance rovale du 18 septembre 1816.

ARTICLE 7.

Le concessionnaire s'engage à exécuter tous les ouvrages suivant les règles de l'art, et à n'employer que des matériaux de bonne qualité. paydes par le concessionnaire, conformément aux lois en

ARTICLE 8.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au Canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, gares, bassins, etc. etc., ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits, des cours d'eau, seront achetés et payés aux frais du concessionnaire, qui sera tenu de se conformer, dans le cas de discord, aux lois relatives aux expropriations pour cause d'utilité publique. L'expropriation sera poursuivie à la diligence du préfet du département; mais tous les frais ordinaires de la procédure, ainsi que le montant de toutes les indemnités, seront payés par le concessionnaire.

Les actes d'achats de terrains acquis en vertu des précédentes dispositions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc pour tous frais d'enregistrement.

ARTICLE Q.

Le concessionnaire aura droit également de faire les emprunts

et dépôts de terres prescrits par les projets approuvés, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

ARTICLE 10.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront payées par le concessionnaire, conformément aux lois en vigueur.

Tous les terrains destin. 11 augura A emplacement au Canal, à

Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception par un commissaire que l'administration déléguera à cet effet, et qui sera chargé de reconnaître si le concessionnaire a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées.

Il sera procédé également, en présence de ce commissaire, à la pose de repères fixes et invariables, à l'aide desquels on pourra s'assurer en tout temps si le Canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage reste constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

ARTICLE 12. Idemortaly enough sind suot

Le Canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les temps ordinaires de chômage, dont la durée ne pourra excéder deux mois par année. A cet effet, l'état du Canal et de toutes ses dépendances sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge du concessionnaire.

to ablour toombb . littimes Art. 13. lengther geld of

Pour indemniser le concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédens, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui concède à perpétuité la jouissance du Canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

Cette jouissance se compose de la perception des droits de péage conformément aux tarifs autorisés pour le Canal royal du Midi, de l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et de planter sur les talus, digues, levées et francs-bords, et de celle de concéder, moyennant redevance, soit pour l'établissement de moulins et usines, soit pour l'arrosement des terres, les eaux qui ne seront pas nécessaires à la navigation. Toute concession d'eau pour un usage quelconque n'aura lieu toutefois que par déversement superficiel, et l'origine de la prise d'eau sera barrée par un mur en maçonnerie, dont le couronnement sera dérasé à cinq centimètres au-dessous du plan supérieur de la tenue d'eau du Canal.

jours libre et ouverte, saul les temas ordinaires de chômage, dont la durée ne pourra excéder deux mois par année. A cet effet,

Après l'achèvement des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du Canal et de toutes ses dépendances. Il sera dressé en même temps un état descriptif des ponts, aqueducs, écluses, déversoirs, et autres ouvrages d'art qui devront être établis conformément aux conditions du présent traité. Les procès-verbaux de bornage, le plan cadastral et l'état descriptif, dûment arrêtés en double expédition, deviendront les annexes nécessaires du présent cahier des charges.

qu'il en remplira toutes les chientans, le Gouvernement lui con-

Faute par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le Canal dans le délai fixé par l'art. 1er, ou même d'en pousser les travaux avec une célérité telle, que la moitié au moins de ces travaux soit exécutée au bout de la dixième année qui suivra la loi de ratification de concession, il encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement de ces mêmes travaux, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour ces ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. Le concessionnaire

évincé recevra du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux et terrains.

Le nouveau concessionnaire sera tenu, avant de commencer les travaux, de rembourser au sieur *Galabert* la partie du cautionnement qui restera encore en dépôt, sous la réserve toutefois des droits et des créances que l'État ou des tiers pourraient avoir acquis sur ce même cautionnement.

Les présentes dispositions ne sont pas applicables au cas où l'interruption des travaux proviendrait de force majeure.

ART. 16.

Le concessionnaire sera soumis à la surveillance de l'administration, tant pour l'exécution et l'entretien des ouvrages, que pour l'accomplissement des clauses du cahier de charges.

tion faite dans les journaux derl'ArrAmens parcourus par le Ca-

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, ou des canaux qui traverseraient le Canal projeté, le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la navigation de ce Canal.

Toute exécution ou toute autorisation de routes, de canaux, de

travaux de navigation, de chemins de fer, soit dans la région de France où doit être ouvert le nouveau Canal, soit dans toute autre région voisine, ne pourrait également fournir la matière d'une demande en indemnité.

ART. 18.

L'application de la loi du 25 avril 1803 ne sera faite aux terrains qui serviront d'emplacement au Canal et à ses dépendances, que soixante-et-dix ans après la promulgation de la loi. Ne seront pas comprises la surface à imposer, les parties du Canal creusées souterrainement; les bâtimens et magasins dépendans du Canal seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

ART. 19.

Le tarif des droits de péage ne pourra être augmenté qu'en vertu d'une loi; mais il pourra être abaissé par le concessionnaire, et rendu exécutoire par le visa de l'autorité supérieure compétente. Ce tarif ne sera en vigueur que trois mois après la publication faite dans les journaux des départemens parcourus par le Canal. Toutefois, une loi nouvelle ne sera pas nécessaire pour relever le tarif, pourvu qu'il n'excède pas les limites déterminées par la présente convention.

ART. 20.

Le concessionnaire pourra établir, à ses frais, des agens, tant pour la perception des droits, que pour la surveillance des plantations et des ouvrages.

ART. 21.

Il aura la faculté, en se conformant aux lois et réglemens sur la matière, de former des associations pour la réunion des fonds nécessaires à son entreprise.

Les actes auxquels donnerait lieu la formation de ces associations ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

ART. 22.

Pour garantie de l'exécution de toutes les obligations énoncées dans le présent cahier de charges, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 3 millions. Cette somme pourra être déposée en numéraire ou en inscriptions de rentes de 5 ou 3 p. 100 (valeur nominale), en annuités ou autres effets du Trésor, avec transfert, au profit de la caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

ARTICLE 23.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et le concessionnaire, sur l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne, sauf le recours au Conseil-d'Etat.

ARTICLE 24.

La concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification de la loi.

Paris, le 22 décembre 1831.

Accepté par moi,

Le présent cahier de charges proposé pour être substitué au cahier des charges présenté le 27 octobre 1831, et approuvé le 31 octobre même année.

Le Conseiller d'état, Directeur général des

a storogáb atiannoiseacha al sautada al Signé, Bérard.

Vu pour être annexé à la loi du 20 février 1832.

moliquesai ne no enimentana no Signé, LOUIS-PHILIPPE.

-us uo, shiumas no , (olsuimon muslev) oo Par le Roi :

Le Pair de France, Ministre Secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics,
Signé, C'e d'Argout.

Certifié conforme par nous

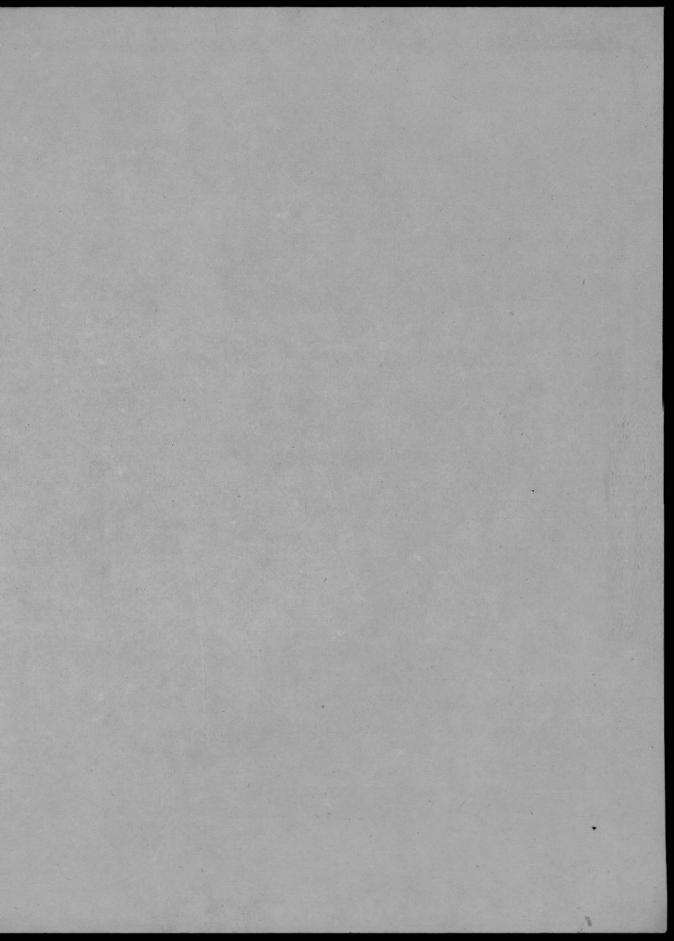
Garde des sceaux de France, Ministre Secrétaire d'état au département de la justice,

A Paris, le 28 février 1832.

AHTRAE de préfecture du département de la Haute-

Imprimerie de FÉLIX LOCQUIN, rue Notre-Dame-des-Victoires, n' it.





PUTUDEN REGISTRE RETURN Same Committee

