Res 15369-8/9

A MESSIEURS LES ÉLECTEURS

DU

DEUXIEME COLLEGE ELECTORAL DE TOULOUSE.



out of which the charges explored to the most had

But to see a Person do Then to be a Selfon

DALY BUG AND THE MERCENBAL DE TOUL AND  A MESSIEURS LES ÉLECTEURS DU DEUXIÈME COLLÉGE ÉLECTORAL DE TOULOUSE,

des côtes de la Méditerración de producte perconnopor les bátimens des Côtes de la Ligario, de 175ração et de Rhône; et si mor vois de communi-

ritten: l'auvec de Riquet reste incomplète i l'Océan

Mefsieurs,

Tandis que le nord de la France est traversé par de nombreux cours d'eau, que l'agriculture et l'industrie sont agrandies, vivifiées par ces communications ouvertes de toutes parts, le sud-ouest du royaume demeure abandonné aux seuls avantages qu'il doit à son beau ciel et à la fécondité de ses terres : les capitaux , les richesses s'accumulent dans la capitale, et circulent dans sa sphère d'activité. Les départemens voisins des Pyrénées, de plus en plus appauvris, demandent envain jusqu'à ce jour que l'on s'occupe enfin de leur état actuel précurseur de leurs destinées futures. Une ligne navigable, de 402,222 mille mètres, joint, par le canal de Beaucaire et par ceux des étangs et du midi, le Rhône à la Garonne; et par le Rhône, le canal d'Arles, la Robine de Narbonne et l'étang de Thau, près de Cette, la Méditerranée au Fleuve qui baigne les murs de Toulouse. Des bâtimens de mer viennent quelquefois jusques dans le port de cette ville où existe encore, mais sans en remplir les fonctions, l'ancien consul Gênois, et chaque année des navires sardes et catalans y montrer leurs pavillons,

Là se termine la course de ces vaisseaux. La Garonne, qui transporte jusqu'à Bordeaux les produits des côtes de la Méditerranée, ne peut être parcourue par les bâtimens des côtes de la Ligurie, de l'Espagne et du Rhône; et si une voie de communication existe pour un commerce intérieur, il n'y en a point pour le cabotage et pour le commerce maritime: l'œuvre de Riquet reste incomplète; l'Océan et la Méditerranée ne sont point réunies, et Toulouse n'est pas encore, comme l'annoncent ses inscriptions pompeuses, la ville des deux mers.

Pour donner à cette grande ville le titre que son heureuse position doit lui faire obtenir un jour, il faut achever de couper l'isthme des Pyrénées, il faut ouvrir une communication facile et assurée entre le golfe de Lyon et le golfe de Gascogne.

Le besoin d'ouvrir ce débouché à la marine marchande, au commerce local et à l'industrie, et de doubler la valeur des propriétés territoriales, s'est fait sentir dans ces contrées, surtout depuis la création du canal du midi. Tous les bons esprits, tous les vrais amis du pays ont formé des vœux pour ces objets, et, à une époque de rénovations et d'espérances, en 4807, le conseil municipal de la ville de Toulouse envoya une députation à l'empereur pour lui demander, entr'autres bienfaits, la création d'un canal de Toulouse à Bayonne, et l'abandon d'un

projet de canal de Toulouse à Moissac, déja étudié, et piqueté depuis plusieurs années par un ingénieur des ponts et chaussées, et qui de nos jours est devenu la cause de la conception malheureuse d'un canal latéral à la Garonne.

Ce fut le 21 novembre 1807, que le conseil municipal s'occupa du canal de Toulouse à Bayonne. Les registres de l'administration de cette ville, toujours si éclairée, toujours si animée du désir du bien public, en font foi. Un excellent mémoire que l'a députation du conseil municipal présenta à l'empereur, est encore conservé dans les archives de l'hôtel-de-ville, et signé par le maire de cette époque, M. de Bellegarde.

L'empereur accueillit avec intérêt la demande de la ville de Toulouse. Il demanda les plans et un devis approximatif des dépenses de cette entreprise. L'un et l'autre lui furent présentés à son passage, au mois de juillet 4808. Ce furent le maire, le conseil municipal, M. Laupies, ingénieur en chef du département et auteur du projet, qui firent à l'empereur hommage de ce travail.

Des guerres qui paraissaient interminables, et les événements politiques empéchèrent l'empereur, qui avait adopté et projeté, d'en ordonner l'exécution.

En 1821, on s'occupa encore du dessein de joindre l'Adour à la Garonne. M. Becquey, directeur des ponts et chaussées, fit tracer sur une carte: 1° un canal de l'Adour à l'Arros; cette partie de la ligne navigable devait avoir 159,700 mètres; 2° De l'Arros

à la Garonne : la longueur de cette portion devait être de 168,800 mètres, et la dépense totale de 51,597,000 fr.

Ce projet n'a pas eu de suites, et c'est un peu plus tard qu'un autre projet, étudié avec soin, a été présenté à la France sous le nom de canal des Pyrénées. Il répond à toutes les exigences du commerce de l'agriculture, de l'industrie, de la marine et de la guerre, et à tous les vœux émis depuis long-temps et renouvelés tous les ans, avec tant d'insistance. C'est le complément de l'œuvre de Riquet.

## CANAL DES PYRÉNÉES.

Tout le monde est d'accord sur les résultats immenses que doit produire l'exécution de ce canal, soit dans l'intérêt public, soit dans l'intérêt des départements qu'il doit traverser.

Mais, en France il y a une sorte d'inertie dans les capitaux; et, comme on n'obtient l'appui du gouvernement qu'avec beaucoup de difficulté quand il s'agit d'entreprises conçues et élaborées par de simples particuliers, il est indispensable de démontrer aux grands capitalistes, ainsi qu'aux notabilités financières, qu'en assurant par un concours efficace l'exécution du canal des Pyrénées, ils auraient le double avantage d'attacher leur nom à la réalisation d'un projet national, et de faire un emploi utile de leurs capitaux.

Trois questions doivent être résolues d'une manière

satisfaisante pour ceux dont on sollicite le concours utile dans des entreprises de ce genre:

4° Le projet est-il d'une exécution certaine, de telle sorte qu'on ne soit pas exposé à l'abandonner lorsque les travaux qu'il nécessite auraient déja absorbé l'emploi d'un capital plus ou moins considérable?

2º Dans quel délai le canal des Pyrénées peut-il être livré à la navigation, et quel est le maximum des dépenses qu'il doit occasionner?

5° Quels doivent être les revenus de ce canal après sa complète exécution?

Le canal des Pyrénées est destiné à compléter la jonction de la Méditerranée à l'Océan. Il partira de Toulouse, où finit le canal du Languedoc, et aboutira au bec du Gave, auprès de Bayonne.

Sa longueur sera de 540 kilomètres, environ 85 lieues. Il doit avoir les mêmes dimensions que le canal du Languedoc, dont il est la continuation, afin que la navigation sur la ligne des deux canaux n'éprouve ni obstacle ni interruption.

On fera remarquer que ces dimensions sont telles, que des bâtiments de 100 à 120 tonneaux peuvent naviguer sur toute la ligne.

Faciliter les mouvements du commerce local entre plusieurs départements qui manquent de grandes lignes de communication; ouvrir une voie économique et sûre aux bâtiments français et étrangers qui se dirigent des ports de l'Océan vers ceux de la Méditerranée, et réciproquement, en leur évitant le passage long et dangereux du détroit de Gibraltar; employer l'excédent des eaux qu'exigent les besoins de la navigation à l'irrigation des terres que doit traverser le canal; assurer l'exploitation des richesses minérales que les Pyrénées recèlent dans leur sein: voilà les grands intérêts qui se lient à l'exécution du canal des Pyrénées.

Après ces observations générales, auxquelles on a déja donné tant de dévéloppemens, on va donner encore en peu de mots, la solution de chacune des questions qui viennent d'être posées.

## PREMIÈRE QUESTION.

Avant la loi du 20 février 1832, portant concession à M. Galabert du canal des Pyrénées, les études de son projet avaient été soumises à toutes les autorités dont l'approbation est exigée en pareille matière.

Ainsi, le directeur-général des ponts et chaussées, la commission des canaux, la commission mixte, composée d'ingénieurs civils et d'officiers-généraux du génie, les ministres de l'intérieur et de la guerre, tout le monde a reconnu que l'exécution de ce canal ne présentait aucune difficulté sous le rapport de l'art.

Il est surtout un point important lorsqu'il s'agit d'ouvrir un canal : c'est de s'assurer d'un volume d'eau suffisant pour l'alimenter dans toutes les saisons. Aussi, à cet égard, les investigations de l'administration des ponts et chaussées ont-elles été faites à diverses fois, et avec tous les soins possibles. A une époque toute rescente, M. Legrand, directeur-général des ponts-et-chaussées à parcouru la ligne du canal des Pyrénées, et il s'est assuré que les eaux fournies par le Neste, au point de partage de ce canal, excédaient les besoins de la navigation la plus active.

M. le directeur-général a dû apporter d'autant plus de scrupule dans le nouvel examen du projet de M. Galabert, qu'il s'agissait d'obtenir du gouvernement soit une subvention, soit une garantie d'intérêts. Toutefois, ses critiques n'ont porté que sur l'établissement d'un assez grand nombre d'écluses sur l'un des versants du canal, à partir du point où s'opère le partage des eaux.

Il est évident que ce n'est pas là un obstacle imprévu et difficile à surmonter; qu'il faut bien, dans tous les canaux, racheter par des écluses les pentes du terrain; qu'ici surtout c'est un inconvénient peu grave en comparaison de l'avantage inappréciable d'avoir trouvé un cours d'eau naturel qui domine les deux bassins de la Garonne et de l'Aeour,, traversés par le canal des Pyrénées.

On ajoutera, que M. Galabert a indiqué avec une scrupuleuse exactitude le nombre des écluses à établir sur son canal, et que ce nombre, proportionnellement à la ligne parcourue, n'excède pas celui des écluses du canal de Bourgogne.

Rien d'imprévu ne peut se présenter dans l'exécution de ce grand projet. Les nivellements des terrains et les sondages ont été faits avec le plus grand soin; tout a été calculé avec une si grande précision, que les plans et profils dressés par M. Galabert peuvent donner l'idée d'un canal déja exécuté, plutôt que d'un canal qui n'existe encore qu'en projet.

Ainsi ses études et les travaux graphiques qui s'y rattachent ont-ils excité l'attention et l'intérêt des savants. M. Arago doit en faire bientôt l'objet d'un rapport spécial à l'Académie des sciences.

En résumé, le canal des Pyrénées est d'une exécution certaine et facile; on n'a pas à craindre ici l'emploi en pure perte de capitaux plus ou moins considérables, comme lorsqu'il s'agit de projets mal étudiés.

## -mi clostedo a DEUXIÈME QUESTION. Sivo to II

La loi de concession avait fixé à quinze ans le maximum du délai pour la complète exécution du canal des Pyrénées; mais tous les ingénieurs s'accordent à reconnaître qu'il peut être livré à la navigation dans l'espace de cinq ans, ou de six ans au plus.

Les travaux peuvent être ouverts sur plusieurs points à la fois; les ouvriers sont nombreux dans un pays où le manque d'ouvrage occasionne de fréquentes émigrations; tous les matériaux à employer, les pierres, les bois, les fers, les bitumes, se trouvent sur la ligne que le canal doit parcourir; enfin, quelques mois suffiront pour régulariser les acquisitions des terrains, d'autant que plus de trois mille

propriétaires ont déja souscrit des engagements envers le concessionnaire.

Aucune entreprise importante ne s'est jamais présentée avec cet ensemble de circonstances propres à en assurer la prompte exécution.

Quant aux dépenses, elles ont été calculées dans le plus grand détail, et suivant la nature des travaux; de telle sorte qu'on ne pourrait en contester le chiffre sans prouver l'inexactitude de quelques-uns des éléments qui ont servi de base aux calculs, ce que personne n'a essayé de faire jusqu'à ce jour.

Le résumé des dépenses, par nature de travaux, est présenté dans un tableau dont l'examen doit porter la conviction dans tous les esprits (1).

Le total des dépenses (en y comprenant la commission allouée au banquier pour le placement des actions et les intèrêts des capitaux pendant la durée des trayaux) s'élève à la somme de 48 millions.

Il y a d'ailleurs plusieurs moyens de s'assurer que ce chiffre est plutôt supérieur qu'inférieur aux dépenses que doit entraîner l'exécution du canal des Pyrénées,

M. Dutens, inspecteur-général des ponts et chaussées, dans son Histoire de la navigation intérieure de la France (vol. 2, p. 46 de l'introduction), dit « qu'il

<sup>(1)</sup> On peut consulter le tableau des dépenses dressé par M. Galabert, et les explications justificatives qu'il donne, page 19 et suivantes de sa brochure intitulée: La vérité sur le canal des Pyrénées (2 édition).

» n'est plus impossible de fixer à 100,000 fr. le prix « moyen du kilomètre d'un canal en grande section, » y compris les indemnités de terrain. » Et la justesse de cette évaluation a été solennellement reconnue, à la tribune de la chambre des députés, par M. Thiers, alors ministre du commerce, en présentant le projet de la loi sur les travaux publics à continuer ou à entreprendre (Moniteur du 50 avril 1855).

Le canal des Pyrénées a un développement de 340 kilomètres : ainsi, d'après l'évaluation de M. Dutens, il ne devrait coûter que 54 millions.

Le gouvernement a fait exécuter ou achever plusieurs canaux (et tout le monde reconnaît que les travaux entrepris par l'État coûtent beaucoup plus cher que ceux que font exécuter les particuliers et les compagnies); deux de ces canaux, le canal du Rhône au Rhin et le canal de Nantes à Brest. sont des canaux en grande section, comme le canal des Pyrénées.

Le premier de ces canaux, qui a 548 kilomètres de longueur, a coûté 28,266,144 fr., ce qui fait ressortir le prix du kilomètre à 80,840 fr.

Le canal de Nantes, dont l'étendue est de 574 kilomètres, a coûté 44,598,784 fr., ce qui établit le prix moyen du kilomètre à 118,980 fr., parce que la conduite des eaux nécessaires à l'alimentation du canal a exigé des travaux d'art très considérables et très coûteux (1).

<sup>(1)</sup> Ces calculs ont été puisés dans un document officiel, le rapport sur la situation des travaux publics au mois de décembre 1837, publié par le ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Eh bien! même en admettant ce dernier chiffre, on trouve que le canal des Pyrénées ne coûterait que 40,455,200 fr.

Il est donc bien certain que, loin de dépasser 48 millions, les dépenses de ce canal seront de beaucoup inférieures à cette somme.

## TROISIÈME QUESTION.

Avant d'indiquer le chiffre des revenus probables du canal des Pyrénées on fera une observation dont tout le monde pourra apprécier la portée.

M. Galabert, après avoir consacré 15 années de sa vie à l'étude et à l'élaboration de ce grand projet, ne veut en recueillir d'autres avantages (après le remboursement de ses dépenses matérielles) que l'attribution d'une part dans les produits du canal, déduction faite des intérêts à 5 pour cent de tous les capitaux employés à sa construction.

Sur cette portion du bénéfice net, fixée au quart, il se charge de rémunérer convenablement toutes les personnes qui l'ont secondé jusqu'à ce jour, ou que le seconderont à l'avenir pour assurer le succès de cette belle entreprise.

C'est qu'en effet les produits du canal des Pyrénéees doivent être immenses.

Ainsi, les mouvements du commerce local, d'après les tableaux statistiques dressés au ministère de l'int térieur, et les produits du canal du Languedoc, donon admet les tarifs, doivent donner un revenu annuel de 6,000,000 fr.

Les tableaux du cabotage et du commerce direct entre les ports français et étrangers de l'Océan, et les ports français situés sur les côtes de la Méditerranée, portent le mouvement de ce commerce, qui appartient en entier à la France, à 255,052 tonneaux, qui, à raison de 47 fr. 58 c. (1) de péage par tonneau, donneraient 4,096,526

10,096,526 fr.

Si l'on ajoute à ce chiffre déja si considérable, les revenus éventuels du commerce de transit des puissances étrangères, ainsi que ceux du transport des approvisionnements et du matériel d'une armée sur les frontières d'Espagne, on arrive à un résultat tel, qu'aucune spéculation loyale et d'intérêt public ne peut en présenter de semblable (2).

Voici comment s'est exprimé M. Legrand, directeur-général des ponts et chaussées, à la séance de la chambre des députés du 13 juin 1837:

« Le canal des Pyrénées établit une ligne défensive » justement appréciée par les hommes de guerre ; il

<sup>(1)</sup> Le péage légal est de 27 fr. 20 c.

<sup>(2)</sup> On ne donne ici que le résumé des calculs dont on trouve les détails dans le tableau dressé par M. Galabert, où sont indiqués tous les documents officiels qui lui en ont fourni les éléments.

» traverse des départements qui n'ont pas encore de » voie navigable; et, une fois ouvert, il s'emparera » nécessairement de tous les transports du pays, puis-» qu'il ne sera en concurrence qu'avec les voies de » terre. Il sera pour ces départements ce qu'a été le » canal du Midi pour les territoires sur lesquels il se » développe : il les fécondera, il les enrichira, et » versera dans la circulation les nombreux produits » que la nature a recélés dans leur sein. »

On sent que le canal des Pyrénées ne peut produire de tels résultats en faveur du pays qu'il doit traverser, qu'en présentant d'immenses bénéfices à ceux qui emploieront leurs capitanx à sa confection.

Assurément ce projet, bien connu et bien étudié,, n'aurait pas besoin, pour réussir, d'une subvention ou d'une garantie d'intérêts à fournir par l'état.

Une association de banquiers et de capitalistes qui fournirait les fonds nécessaires à l'exécution du canal des Pyrénées aurait la certitude, soit de doubler ou de tripler ses capitaux, en créant des actions pendant le cours des travaux, soit de s'assurer un revenu d'environ 15 pour cent, après le prélèvement des frais de toute nature et de la portion des bénéfices attribuée au concessionnaire.

Qui pourrait le penser! si ce n'était un fait patent, public: avéré? cette grande entreprise a trouvé des adversaires. D'abord on a voulu faire accroire qu'on pouvait s'en passer; et le projet du canal latéral à la Garonne, si énergiquement repoussé dès le mois de

novembre 1807, par la ville de Toulouse, a été présenté comme le complément du canal du Midi, comme satisfaisant à toutes les exigences. Sans répondre aux objections si concluantes de la science; sans écouter les protestations des conseils généraux des départements que doit traverser cette ligne navigable; sans avoir égard à cette raison péremptoire que ce canal, placé entre un fleuve navigable et une route royale, n'aurait aucune chance de succès : sans considérer que a communication des deux mers ne saurait être obtenue que lorsque les bâtiments qui naviguent sur leurs côtes, pourront passer de l'une à l'autre mer avec rapidité, et sans s'exposer aux dangers et aux lenteurs de la navigation autour de la Péninsule, en passant par le détroit de Gibraltar, défilé que l'Angleterre ouvre et ferme à son gré; on s'est arrêté à ce projet. On a paru oublier que les conseils généraux de neuf départemens ont émis des vœux favorables au canal des Pyrénées ; on n'a pas tenu compte des nombreuses pétitions adressées aux chambres, et couvertes de quatorze mille signatures; on a oublié que deux mille honorables citoyens de Toulouse, que la chambre de commerce de cette ville, celles de Bayonne, de Montpellier, de Carcassonne et de Marseille, ont, dans des adresses pressantes, réclamé, sollicité l'exécution de ce canal dont les officiers généraux du génie ont démontré l'immense utilité pour la défense du territoire et l'approvisionnement de nos armées ; on s'est attaché avec opiniâtreté à demander la construction du canal latéral à la Garonne.

On a fait plus encore: on a voulu rendre impossible la confection du canal des Pyrénées en s'emparant des eaux qui doivent l'alimenter. On a conçu de nouveaux projets pour cet effet, et, pour semer la division parmi les députés des départements qui s'intéressent à cette entreprise, on a porté jusqu'à neuf le nombre des canaux qu'on veut substituer à celui qui, coupant l'isthme des Pyrénées, doit réunir les deux mers.

· Ainsi, reprenant un projet de M. d'Etigny, on a proposé la canalisation du Gers, aux dépens des eaux de la Neste, source alimentaire du canal des Pyrénées. Puis on a voulu compléter la navigation de la Bayse, déja opérée depuis son embouchure jusqu'à Condom, en la fesant remonter jusqu'au dessous du plateau de Lannemezan. Ce nouveau canal coulerait parallèlement à celui du Gers, à une distance de cinq lieues de ce dernier; ce qui serait au moins un double emploi et une dépense inutile. Ce n'est pas tout : un projet d'irrigation de la vaste plaine de Toulouse, qui est une des concessions que l'art. 15 du cahier des charges, annexé à la loi du 20 février 1852, accorde à M. Galabert, et qui figure pour 500,000 fr. de rente dans l'art. 7 du tableau des revenus du canal des Pyrénées, en a été distrait. On prendra d'abord les eaux de la Garonne, puis celles du Salat pour son alimentation. On a été encore plus loin dans les journaux : on a demandé pour ce canal une dérivation de la Neste.

Voici un projet encore plus extraordinaire. M. Selguis, ingénieur des Landes, demande qu'on fasse communiquer la ville de Bagnères avec l'Adour inférieur; et, renouvelant en partie le plan de M. Brisson, il se jette sur la rive gauche de l'Adour, tandis que le canal des Pyrénées en suit la rive droite.

M. Lavielle trace, de son côté, dans le pays inculte qu'on nomme le *Pont-Long*, un autre canal qui partant de Lourdes, vient aboutir, comme celui des Pyrénées, comme celui de M. Selguis, au Bec du Gave.

Après cela viennent les canaux des grandes et des petites Landes. Tous ces projets, anciens ou nouveaux, on les appuie, on les vante dans le dessein de séduire les habitans de quelques localités, de mettre des entraves à un vaste projet, et d'avoir l'air, si l'on peut s'exprimer ainsi, d'en donner la monnaie aux populations qui gémissent de se voir abandonnées, et dont les vœux, si énergiquement exprimés dans leurs pétitions, sont considérés comme non-avenus.

On fatiguereit iuntilement l'attention du lecteur en lui démontrant, que ces canaux, dont la plupart ne traversent que des dserts, et couteraient des sommes infiniment plus considérables que le canal des Pyrénées, ne produiront jamais des recettes suffisantes pour subvenir aux frais de leur entretien. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à jeter les yeux sur la carte des pays qu'ils doivent traverser.

Tels sont cependant les obstacles que, dans le cours de la session de 1859, on se propose d'opposer à la création du canal des Pyrénées.

Dans les sessions précédentes, l'honorable M. Dugabé a repoussé victorieusement les objections des adversai-

res de ce canal, et il le fera, sans doute encore, avec cette force de logique, avec cette éloquence entrainante qui constitue son talent et ses movens oratoires. Lors des dernières élections, le concessionnaire du canal des Pyrénées recommanda aux électeurs de plusieurs départements la nomination de M. Dugabé. Qu'il lui soit permis aujourd'hui de présenter aux électeurs du deuxième collège électoral de Toulouse LE LIEUTENANT GÉNÉRAL COMTE ALEXANDRE DE GIRARDIN, l'un des administrateurs de la Société anonyme du canal des Pyrénées. Il ose recommander à vos suffrages la nomination de cet honorable candidat, aussi distingué par son rang que par ses grands talens, sa grande fortune, ses relations et son amour pour la France; il a servi sa patrie sur presque tous les champs de bataille. La letre qu'il a eu l'honneur de vous adresser, a dû vous le faire connaître. Il est un des plus chaleureux partisans du canal des Pyrénées; il protégera son exécution et saura le défendre à la tribune.

LOUIS GALABERT.

Toulouse, le 31 décembre 1838.

Toulouse, Imprimerie de J.-B. Paya.

cette force de la place, sens docte encore, sees cette force de la gique, à vec cette doquence entrainante qui conscitée con talont et ses moyent oratoires. Lors des deraières élections, le concessionnaire du canal des partements in nomination de M. Dugabe. Qu'il ini soit partements la nomination de M. Dugabe. Qu'il ini soit permis aujourd bui de présenter aux électeurs du deuxième collège électoral de Toulouse un mocessant de versient court aux sant des continues de la Société anonyme de canal des Pyrdnistiateurs de la Société anonyme de canal des Pyrdnistiateurs de la Société anonyme de canal des Pyrdnistiateurs de la Société anonyme de canal des Pyrdnistiates. Il ose recommender à vos suffrages la nomination de cet honorable candidat, acasi distingué par son rang, que par ses grands taleus, sa grande fortune, ses relations et son amour pour la France; il a servi sa patrie sur presque tous les champs de bataille. La lettre qu'il a en l'honorar de vous adresser, a du vous la feire connaître. It est un des plaschaleureux partisans du committee de set un des plaschaleureux partisans du committee de sendre de la tribune.

Louis GALABERT.

The same department to alternate que, dies in course to section de 1839 avant de Napada d'appear à 19 avenue à 19

Total H. Lob arteniment, sesciour