

de s'étendre dans la totalité des pièces et des assemblages. Un fléchissement général eut lieu dans les principales fermes; l'on étaya toutes les parties qui annonçaient un péril imminent. L'on fit sonder toutes les pièces principales, et après avoir reconnu qu'elles étaient presque toutes vermoulues dans l'intérieur, quoique l'extérieur, recouvert par la peinture à l'huile, présentât l'aspect de la solidité, on fut obligé d'ordonner l'évacuation du marché.

L'architecte en chef de la troisième section des travaux d'architecture présenta alors plusieurs projets: l'un pour la réparation de l'ancienne charpente, sans pouvoir assurer que ce travail, qui remédiait au danger du moment, pût assurer aucune sécurité pour l'avenir.

Un autre pour la reconstruction de la charpente en bois, en obviant aux inconvénients auxquels on devait attribuer la détérioration de l'ancien comble.

Enfin, un dernier projet pour la construction d'un comble en fer, suivant un système entièrement neuf qui permettait de conserver dans son intégrité le caractère de l'architecture de ce monument.

M. le préfet de la Seine et le conseil municipal adoptèrent les plans proposés, qui, un peu plus dispendieux que ceux de la charpente en bois, offraient l'avantage d'une durée illimitée.

L'ingénieuse combinaison des fermes de cette charpente, de la plus grande légèreté, recouverte en zinc, sans aucune espèce d'entrants, et supportant dans le milieu de chacune des trois travées, une grande lanterne recouverte en vitraux, facilite dans l'intérieur du marché l'entrée de la lumière, l'évaporation des miasmes, et l'introduction de l'air extérieur dans la partie la plus élevée de l'édifice.

Ce travail, conçu par M. Peyre, architecte du Gouvernement, auquel on doit la construction du marché Saint-Martin, la restauration de la Conciergerie et de la salle des Pas-Perdus, au Palais-d-Justice, les bâtimens des Sourds-Muets, les abattoirs de la ville de Lille et plusieurs autres importants travaux, a été parfaitement exécuté par MM. Feragus père et fils, entrepreneurs de serrurerie.

Cette opération fait également honneur à l'administration municipale et au préfet de la Seine, qui s'occupent avec un même zèle des travaux d'embellissement et d'utilité qui tendent à la prospérité de la capitale.

L'exécution de ce comble en fer a été ordonnée par M. le comte de Rambuteau, préfet de la Seine, le 7 octobre 1839, et terminée le 15 mai suivant; les autres travaux, tels que le dallage en granit, maintenant achevé, la couverture, la division et le numérotage des places, permettront de livrer le marché des Blancs-Manteaux au commerce avant la fin de ce mois.

On lit dans le *Glasgow constitutional* :

« Il y a à Ardgowan un magnifique portrait de Napoléon. Le propriétaire en a refusé 3,000 l. st. Il est également possesseur d'une bouteille de vin tirée de la voiture du grand homme à Waterloo, et d'un chapeau à cornes percé par une balle, et qui dans plus d'une bataille avait couvert le chef de cet homme étonnant. Le portrait de Bonaparte, dû au pinceau de Lafèvre, est très-remarquable. On lit au-dessous ces mots : « Ce portrait de l'empereur Napoléon (1813) a été » fait pour sa mère et présenté à sir Michael Shaw Stewart, » à Rome, en 1816. » Près du chapeau à cornes, sous verre, se lit l'inscription suivante : « Ce chapeau a été porté par » l'empereur Napoléon pendant toute la campagne de 1807, » dans les batailles d'Eylau et de Friedland et au traité de » Tilsitt; il a reçu une balle à la bataille de Friedland. » C'est ce qui a engagé le domestique de l'empereur à le » garder et à le confier ensuite à son oncle, intendant du » palais de Dreide, de qui je l'ai acheté. — M. S. STEWART. » » La bouteille de vin est dans un panier d'osier, sur un des côtés de la bouteille se trouve la lettre N entourée d'une devise. Le vin paraît être du Champagne. Celui qui l'a mis en bouteille paraît avoir été très-négligent, car on voit sur-nager un bouchon dans la bouteille. »

— Il y a dans ce moment à Halliwell Road un homme du nom d'Evan Counte, né à Rufford, dans le Lancashire, en août 1736. Cet homme est près d'atteindre sa 104<sup>e</sup> année. Il paraît jouir d'une santé parfaite. (*Manchester-Guardian.*)

— On écrit de Saint-Petersbourg :

« Les salles d'asile, ces institutions de charité si utiles, ont acquis depuis quelques années un remarquable développement à Saint-Petersbourg. On compte dans cette capitale huit de ces établissements, fruit d'une philanthropie éclairée. Les uns ont été fondés par de riches bienfaiteurs qui pourvoient à leur entretien; d'autres sont défrayés par des cotisations particulières. La famille impériale, toujours em-

d'impositions faites par les conseils généraux des départemens de l'Aube, de l'Isère et de la Manche, ainsi que par les conseils municipaux des villes de Rennes et de Rouen.

Avant de vous exposer les motifs de ces divers projets, la commission a jugé à propos de rappeler ici une observation générale, devenue presque banale à force d'être renouvelée, mais qui ne saurait l'être trop souvent, sur la tenacité que montrent les départemens et les communes à faire des emprunts qui grèvent l'avenir. Les emprunts sont avant tout sans doute en ce qu'ils facilitent le prompt achèvement des travaux et accélèrent la jouissance des bienfaits que l'on retire de ces populations. Ils ont aussi l'avantage d'éviter l'accroissement trop sensible des charges des contribuables, mais ils prolongent la durée de ces charges, et les intérêts payés détournent une partie des fonds de leur véritable destination. Ensuite, si des éventualités venaient à survenir nécessiter des secours urgents, on ne serait peut-être pas en mesure d'y parer; enfin, tandis que les grandes communications s'achèvent à la fois, les petites tendent à détériorer, et l'on s'occupe des moyens d'aider les communes. Toutefois, il faut reconnaître l'utilité réelle que l'on tire de multiplier les communications qui portent sur tous les points du territoire la richesse et la civilisation.

Une autre observation à faire, c'est que tant de routes entrepris à la fois rendent plus cher le prix des journaux, celui des matériaux; l'exposé même des motifs le prouve.

D'autre part, le grand nombre de routes entrepris simultanément ne permet pas toujours aux ingénieurs, par leur zèle, d'étudier suffisamment les plans et de dresser des devis avec assez de précision, non plus que d'en surveiller l'exécution avec tous les soins désirables. Il était indubitable sans doute de déterminer, à la fois, dans chaque département, les diverses routes à confectionner, en les comparant avec celles des départemens limitrophes; il eût aussi d'en prévoir, au moins approximativement, la durée totale; mais n'eût-il pas été convenable de s'en tenir à exécuter les routes les plus urgentes, et à remplir d'abord celles de celles déjà à peu près en état de viabilité?

Telles sont, Messieurs, les observations préliminaires que votre commission a cru devoir mettre sous vos yeux.

#### 1<sup>er</sup> PROJET (Aube).

Le département de l'Aube fut autorisé, par une loi du 19 avril 1835, à s'imposer extraordinairement 5 centimes additionnels au principal des contributions foncière, personnelle et mobilière, pendant huit ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1836. Le produit de ces centimes était destiné, en partie, à solder les fonds fournis par les communes, à solder les 866,000 fr. que les calculs des avant-projets de l'ingénieur indiquaient les dépenses à faire pour frais d'achèvement de routes départementales classées. Depuis lors, des modifications aux projets primitifs ont été demandées par l'autorité supérieure et nécessiteront plus de travaux de terrassement et de travaux d'art. Les prix des mains-d'œuvre et des matériaux ont beaucoup augmenté; il en est de même des dépenses consécutives des indemnités à payer aux propriétaires. Il résulte de ces différentes considérations, que l'on ne peut continuer à miner les routes classées et combler les lacunes, le produit de ces centimes n'étant pas suffisant. On a donc dû reconnaître la nécessité d'une somme de 337,000 fr. qu'il demande d'être autorisé à emprunter à 4 1/2 % d'intérêt au plus. Il demande ensuite à pouvoir emprunter pendant quatre ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1844, 1,300,000 fr. de plus, à titre de centimes additionnels autorisés par la loi de 1835 ci-dessus, le produit est destiné à rembourser l'emprunt, à 8 1/2 % par an. Tout annonce du reste que cette somme de 337,000 fr. doit suffire.

Le but du projet de loi étant de sanctionner les modifications du conseil-général, pour achever promptement les travaux des routes, sans imposer à la fois aux communes des charges trop onéreuses, la commission a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

#### DEUXIÈME PROJET (Isère).

Le conseil-général du département de l'Isère a demandé ceux qui se sont occupés des routes avec le plus de succès, et qui a l'un des premiers senti le besoin de nouvelles débouchées au commerce, de nouvelles communications et de transport à l'industrie et à l'agriculture, qui sont du reste très-florissantes dans cette département.

Dans les sessions de 1834 et 1835, ce conseil a demandé de nouvelles routes départementales, dont la dépense totale, évaluée à 1,300,000 fr., devait être couverte par trois emprunts successivement par les lois des 18 juin 1835, 9 juillet 1836 et 26 juillet 1839. Le surplus de la dépense, le remboursement des emprunts, intérêts compris, surés au moyen, 1<sup>o</sup> de 4 centimes additionnels aux contributions directes, à percevoir jusqu'en 1844,

Mon. Paris. 13 juin 1840