Première Année — N 30

LE NUMÉRO : 5 CENTIMES

Vendredi 31 Mai 1895

BUREAU DU JOURNAL
ROUBAIX :
93, Grande-Rue, 93
TOURCOING :
Rue Desurmont, 12

L'ÉGALITÉ

DE ROUBAIX-TOURCOING

ABONNEMENTS :

Nord et Départements Limitrophes

Trois mois..... 4 50
Six mois..... 9 00
Un an..... 18 00

L'ÉGALITÉ

publie tous les jours, indépendamment des articles ou études de sa rédaction permanente, un article politique ou économique de ses collaborateurs :

Jules GUESDE. | Emile MOREAU.
Jean JAURES. | DUC-QUERCY.
A. MILLERAND. | ZEVAES.
EMILY. | Octave MOULIN.
DEFONTAINE. | Ed. DELESALLE.
Clovis HUGUES. | Max ALBERT.
P. LAFARGUE. | L. FERRILRE

Hier et Aujourd'hui !

La fine fleur du clericalisme et de sa mère la Sainte-Eglise, se trouve toujours en tête de nos grandes industries minières.

Autrefois, sauf les compagnies de Liévin et de Bruay, (lesquelles adhéraient à nos institutions pour obtenir les faveurs gouvernementales et administratives), toutes les autres combattaient ouvertement la République au nom de la solidarité patronale.

Je me souviens encore du 16 mai, des élections du 14 octobre 1877, de celles de 1881 et encore mieux de celles de 1885, au scrutin de liste. Les compagnies hostiles avaient choisi comme orateur, pour combattre les *douze apôtres*, M. Rotteleur, ingénieur aux mines de Béthune.

Les « Douze apôtres », c'était le nom donné par M. Rotteleur, aux 12 candidats républicains. Celui-ci, combattait par la parole, accompagné par une escorte de nombreux employés et de malheureux ouvriers, ignorant l'importance du rôle qu'on leur faisait jouer ou n'ayant pas le courage de résister au mot d'ordre donné par leurs employeurs. C'est ainsi que M. Rotteleur vint dans une conférence, à Vermelles, avec ses tapageurs, pour empêcher les candidats républicains de parler. Cependant, la conférence put se faire tant bien que mal; et, comme elle était contradictoire, M. Rotteleur put s'exprimer ainsi :

« Vous, candidats républicains, vous avez menti à vos électeurs, et vous avez trahi les intérêts de la région. Vous avez voté l'approfondissement de la Seine, au détriment du creusement du canal du Nord à Paris !»

Il faut bien le dire, M. Rotteleur, était, en ce temps-là, l'avocat des fumistes et farceurs des houillères du Nord et du Pas-de-Calais.

D'autre part, M. Boitel, qui était à l'époque l'agent général de la Compagnie des mines de Béthune, avait récruté une troupe de saltimbanques pour demander aux « douze apôtres» une sérénade grotesque, dans le genre de celles des Dahoméens. Bref, la coalition était complète contre les candidats coupables de trahison, pour ne pas avoir obtenu le canal du Nord.

Mais, écoutez la suite de cette intéressante histoire :

Il s'est formé il y a deux ans un comité (du comité d'action) sous la présidence du sénateur Déprez. Le but de ce comité était d'obtenir des pouvoirs publics le creusement du canal tant désiré par les compagnies houillères. Basly et moi, nous fûmes convoqués à Béthune plusieurs fois, puis après, à plusieurs reprises encore, au ministère des travaux publics. Jamais nous n'avons manqué aux convocations réitérées dudit comité, car nous ne voulions laisser aucun prétexte de mauvaise foi, aux chauds partisans de cette nouvelle voie d'eau.

Mais, pendant que nous nous réunissions à Béthune et à Paris, les patrons refusaient de s'associer au comité d'action et empêchaient ainsi l'étude des moyens les plus pratiques pour transporter nos combustiques dans la capitale et ailleurs. Il paraîtrait que l'Etat a besoin de savoir dans quelles conditions les Compagnies houillères interviendraient au point de vue financier — par prêts, ou par dons — pour la constitution du Capital, destiné au creusement du Canal du Nord.

MM. Marmottan et Leroy, de la Compagnie de Bruay, étaient les seuls patrons, venus au ministère des Travaux Publics : et comme le Ministre disait à M. Marmottan qu'il comptait sur lui pour s'entendre avec ses collègues les Directeurs et Ingénieurs de toutes les compagnies du bassin houiller du Nord et du Pas-de-Calais, celui-ci répondit d'un ton majestueux : **« Monsieur le Ministre, j'ai des choses graves à vous révéler, graves, très graves, Monsieur le Ministre ! »**

Depuis ce jour-là, le Canal est tombé à l'eau.

Hier, les compagnies, pour assurer le succès des députés cléricaux, choisissaient comme plate-forme électorale le Canal du Nord, dont elles réclamaient la prompte ouverture sans conditions.

Aujourd'hui, elles veulent, en échange de leur participation financière, l'abrogation de la loi de 1810 sur les mines, pour obtenir les concessions à perpétuité.

Voilà **« les choses graves »** révélées ! N'est-ce pas, M. Marmottan ?

Arthur LAMENDIN.
Député du Pas-de-Calais.

Les Chemins de fer du Sud

SÉNATEURS ET DÉPUTÉS COMPROMIS

On lit dans l'*Eclair* :

Serions-nous menacés de nouveaux scandales retentissants ? Tout semble le faire croire.

Le bruit s'est répandu tout à coup hier dans les couloirs du palais que l'affaire des Chemins de fer du Sud était sur le point d'aboutir, après trois mois d'instruction.

La semaine — disait-on — ne finirait pas sans qu'une décision fût prise en haut lieu au sujet des demandes en autorisation de poursuites.

Plusieurs députés et sénateurs seraient compromis dans cette vaste affaire.

Rappelons qu'au début de l'instruction, l'affaire fut scindée par le parquet. M. Meyer fut chargé d'instruire contre le « comité d'émission » et M. de Cosnac contre le directeur et les administrateurs de l'ancienne Société.

C'était, disait-on, pour aller plus vite en besogne. Or, M. Flory, expert, terminait son rapport sur l'examen de la comptabilité et des pièces saisies au siège de la Société il y a plus de deux mois. M. Meyer terminait son instruction à la suite du rapport de M. Flory il y a un mois.

M. Trarieux a répondu à la Chambre qu'il n'avait les dossiers que depuis trois jours. C'est qu'apparemment on ne les lui avait pas remis, car il est au ministère depuis plusieurs semaines.

Pour agir, on attend encore très probablement les conclusions de M. de Cosnac qui n'aura terminé son rapport que vendredi ou samedi au plus tard.

Donc, attendons-nous à voir, avant la fin de la semaine, des événements qui feront un tapage autrement significatif que celui de la *Voie ferrée*.

En vue de ce qui doit se produire, de nombreux conciliabules se tiennent tous les après-midi chez le procureur de la République.

LA QUESTION DU JOUR

Raynal absous

La commission chargée d'enquêter sur le rôle de M. Raynal, dans les conventions de 1883, plus connue sous le nom de *Commission d'étouffement*, vient de déposer son rapport sur le bureau de la Chambre. Ce rapport n'étant pas encore publié, nous ne pouvons l'examiner ni l'apprécier. Nous n'en connaissons, jusqu'ici, que la conclusion : « il n'y a pas lieu de mettre en accusation pour crime commis dans l'exercice de ses fonctions, M. Raynal, ancien ministre des travaux publics ».

Le contraire aurait surpris tout le monde. La commission d'enquête, exclusivement recrutée parmi les amis de M. Raynal, s'est trouvée dès l'abord dans une situation très fausse. Il lui fallait : ou faire son devoir en sacrifiant Raynal, — ou couvrir Raynal en se déshonorant. Elle a bravement choisi le second parti.

M. Raynal, dit le rapporteur, a sans doute, dans les conventions, « fait preuve d'un *optimisme* que nous pouvons trouver excessif aujourd'hui », — mais c'est tout.

Raynal coupable d'optimisme, est délicieux !

L'optimisme de M. Raynal, coûte au budget français *plus d'un milliard* que l'Etat devra verser, sous forme de garanties d'intérêt aux grandes Compagnies de Chemin de fer. C'est un peu cher, tout de même ! Encore quelques ministres de cet optimisme-là, et nous courons grand risque d'être mis sur la paille.

Il est vrai que la Chambre n'a pas encore ratifié les conclusions du rapport de la commission d'enquête. Mais, il n'est pas douteux que la majorité n'hésitera pas à s'associer à cette tentative de réhabilitation de l'auteur des conventions scélérates. D'ailleurs, si elle pouvait hésiter, M. Ribot n'hésiterait pas à poser la question de confiance pour sauver le coupable.

Est-ce que les loups ont l'habitude de se dévorer entre-eux ?

MAX-ALBERT.

LES MAITRES-CHANTEURS

Nouvelles poursuites contre Girard Portalis et Dreyfus

C'est seulement hier que M. Dopffer a clos son enquête.

Girard et Portalis sont, à nouveau, traduits en police correctionnelle, non seulement pour chantage envers la Compagnie transatlantique, mais aussi pour banqueroute frauduleuse. Cette banqueroute vise leur gestion du *XIXe Siècle* et du *Petit lyonnais*. Inutile de dire que, seul, Girard comparaîtra. Portalis est en sûreté dans la République Argentine et ne se souciera guère de comparaître davantage cette fois que la précédente.

Camille Dreyfus, on le sait, devait être libéré conditionnellement le 9 juin, mais un incident a surgi qui va le maintenir en prison.

En effet, un homme d'affaires, frustré de 24000 francs par l'ancien député de la Seine, a déposé contre lui une plainte en escroquerie, qui suit son cours et qui le ramènera, sans aucun doute, lui aussi, sur le banc de la correctionnelle.

LES CONGRÈS

FÉDÉRATION DES SYNDICATS OUVRIERS

Le Congrès national de la Fédération nationale des syndicats et groupes corporatifs de France se tiendra, cette année, à Troyes.

A ce sujet, le Conseil national de la Fédération nationale, d'accord avec le Comité fédéral des organisations ouvrières de l'Aube, adresse aux syndicats et groupes corporatifs de France un appel dont voici les fragments essentiels :

Fermement décidés à faire respecter et à fortifier notre Fédération nationale, à l'action énergique de laquelle on doit pour une large part le développements de l'organisation syndicale dans notre pays, à qui revient le mérite de l'initiative heureuse de la manifestation annuelle et internationale du 1er Mai, qui, chaque année groupe toujours plus nombreux et dans une même pensée d'union et d'émancipation les exploités de toutes les nations, nous aurons dans un prochain congrès à rechercher ensemble de nouveaux moyens d'action, tant pour résister à l'exploitation toujours plus écrasante de la classe capitaliste que pour la faire définitivement disparaître.

Nous aurons aussi à nous défendre contre les projets de loi à la Merlin-Trarieux, qui par des prétextes des précautions patriotiques veulent atteindre les travailleurs des chemins de fer et des ateliers de l'Etat d'abord, mais qui ont incontestablement pour but de paralyser les moyens de défense de la classe ouvrière tout entière, de briser entre nos mains la force légale de résistance à l'exploitation patronale que nous donne l'organisation syndicale.

Loin de nous la pensée de nier l'utilité des organisations respectives ou des autres Fédérations : mais, qui peut contester que dans l'action à engager la Fédération des Syndicats de France doit, et peut, par une manifestation éclatante, contribuer puissamment à détourner ce danger de la classe ouvrière, à éviter ce retour à l'esclavage, ce moyen odieux préconisé par nos adversaires de classe pour nous tenir par la force gouvernementale à la merci de la classe capitaliste.

La Fédération qui, depuis tant d'années, mène à bon combat dans les luttes économiques que la classe ouvrière doit soutenir, a le devoir de répondre de nouveau au présent défi porté par le monde des exploiteurs aux travailleurs de toutes les corporations ; elle doit par son Congrès, tout en s'occupant des améliorations immédiates à obtenir, parler haut pour défendre les libertés acquises pour hâter l'heure de notre émancipation.

Il dépend de vous de lui donner et cette force et cette importance ; aussi nous comptons sur le concours de tous les exploités, sur le dévouement et la solidarité de tous les syndicats. Tous se lèveront contre l'exploitation scandaleuse qu'ils subissent contre les infamies de la classe capitaliste. Tous tiendront à se faire représenter au Congrès de Troyes, au septième Congrès de la Fédération nationale des syndicats et des Groupes corporatifs ouvriers de France.

Vive la Fédération nationale !

Vive l'Union et la Solidarité ouvrière !

NOTA. — Cet appel est adressé à tous les Syndicats dont nous avons l'adresse : nous les invitons à nous répondre dans le plus bref délai pour nous donner leur avis, tant sur les questions à porter à l'ordre du jour que sur la date qui leur paraîtra le plus favorable.

Adresser toutes les lettres au secrétaire du Comité fédéral des organisations ouvrières de l'Aube, à la Maison du Peuple, 10 bis, place de l'Hôtel de Ville, à Troyes.

NOS DÉPÊCHES

DU JOUR ET DE LA SOIRÉE

LE NAUFRAGE DU "DON-PEDRO"

Paris, 29 mai. — Voici des détails complémentaires sur la catastrophe que nous avons annoncé hier :

Le *Dom Pedro* naviguait par un beau temps et une mer tranquille quand il toucha sur le bas-fond de Fraguina, à quatre lieues de la cote. Ce bas-fond est difficile à éviter, même par un beau temps, car il passe inaperçu pour tous ceux qui n'ont pas une exacte connaissance de cette côte.

Le choc fut terrible et une grande panique se produisit. Les femmes poussaient des cris de terreur, et tous les passagers voulaient s'emparer des embarcations, des bouées et de tous les objets qui pouvaient flotter. Le capitaine dut s'y opposer revolver au poing. La confusion était indescriptible.

Le navire sombra presque immédiatement, par suite de l'explosion des chaudières, entraînant la plus grande partie des passagers. Quelques-uns d'entre-eux surnagèrent pendant quelque temps, attachés à des bouées et à des morceaux de bois jusqu'au moment où ils furent secourus par des embarcations de pêcheurs.

Le bruit court, — mais il n'est pas confirmé, — que l'explosion des chaudières se produisit avant que le *Dom Pedro* touchât le fond.

Une surveillance sérieuse a été établie sur la plage de Carcumina, afin de recueillir les cadavres et les effets rejetés par la mer.

Sitôt que l'amiral Alquier commandant l'escadre française mouillée à Vigo, apprit la catastrophe du *Dom Pedro*, il donna au croiseur *Jean-Bart* l'ordre de partir au secours du navire naufragé.

L'équipage du steamer

L'état-major du paquebot était ainsi composé :

Capitaine : M. Vincent-Marie Créquer, 46 ans.
Second : M. Alexis Beven, 39 ans.
1er lieutenant : M. Jules-Urbain Beherand, 29 ans.
2e lieutenant : Joseph-Marie Lhostis, 27 ans.
3e lieutenant : Louis Portalis, 18 ans.
Chef mécanicien : Louis Blanc, 46 ans.
2e mécanicien : Hypolite Fauconnier, 38 ans.
3e mécanicien : Isidore Plougouven, 30 ans.
4e mécanicien, Maurice Desbordes 35 ans.
Maître d'équipage, Henri Lucas, 36 ans.
2e maître, Alexis Marie Lepape, 30 ans.
Charpentier, Pierre Herry, 47 ans.
Médecin, M. Prosper Gibert-Lacroix.
Matelots : Joseph Aquelin, Nicolas Collen, Yves-Marie Coit, Pierre Garnier, Louis Le Gall, Pierre Tagorn Pierre-Marie Le Mercer, François Collin, Pierre-Marie Eloury, Joachim Le Guilloux,
Mousses : Alain Le Bourôa, Henri Le Cloarec, Jules Ronall, Baptiste Hericq.
Chauffeurs : Rey, Stanislas Herube, Mathieu Poneux, François Jamois, Auguste Duel, Jacques Roux, Camille Tirel, Yves-Marie Leturnier, Jean Robie, Joseph Olivier, Louis Ropers, Pierre Le Guillon, Pierre Vauthier, Joseph Le Guillou.
Graisseurs : Joseph Bourreau, Charles Gosse, François Crau.
Donatien Terrien, maître d'hotel; Charles Martigue, cuisinier; Désiré Bonlel, 2e cuisinier; Auguste Arfois, Henri Chancerol, novices; Louis Debroco, élève mécanicien, et Victor Duport, garçon de salle.

Les passagers

Voici la liste des passagers pris au Havre par le *Dom Pedro* :

Passagers pris au Havre et devant débarquer à Buenos-Ayres, M. Girout, 28 ans avocat français ; Mme Girout, Mlle Schurr, M. Henri Tressault, 36 ans, négociant français ; Mme Tressault, sa femme 38 ans, Mlle Marie Tressault, leur fille, 10 ans.

M. Petrona, domestique, 21 ans, sujet argentin ; M. John Vigano, 25 ans, italien ; M. Lenman, employé, 27 ans, suisse ; Mlle Louise Wahl, femme de chambre, 25 ans ; Mme Alme Grandpierre, 41 ans, française ; M. Otto Kaufmann, cultivateur, 19 ans, suisse ; M. Frédéric Wyss, cultivateur, 22 ans suisse.

MM. François et Constant de Wooght, 43 et 20 ans, employés belges ; Mlle Sylvie Abs, tailleuse, 30 ans, belge ; M. Edouard Deutsch, marchand, 31 ans, allemand.

Mlle Marie Wartwaert, cuisinière, 39 ans, belge ; M. Gustave Braun, domestique, 24 ans, alsacien ; M. Joseph Dillem, ebéniste, 56 ans, belge.

Mlle Antoinette Desfosses, 29 ans ; M. Fritz Schneider, cultivateur, 32 ans, suisse ; M. Antoine et Mlle Louise Kung, 2 et 23 ans, cultivateurs, suisses.

M. Vial, cordonnier, 32 ans, français ; M. Casal, cultivateur, 28 ans, italien ; M. François Quiquerez, cultivateur, 48 ans, français ; M. et Mlle Gonlier, 43 et 21 ans, brésiliens ; M. Emile Jusart, chaudronnier, 28 ans, belge ; M. Alfred Robinson, photographe, 30 ans, anglais.

M. Transsico, Mme Delphina et Mlle Amalio Irice, 28 ans, 24 ans et 2 ans, italiens.

M. Luigi Righetto, marchand, 38 ans, italien ; M. Fronco Costa, peintre 25 ans.

Passagers devant débarquer à Montevideo :

M. Henri Reboudin, employé, 31 ans, français ; M. Marcelo Garberini, 27 ans, italien.

Les personnes sauvées

Voici la liste des personnes sauvées du naufrage de *Dom Pedro* et qui ont été trouvées dans la chaloupe remorquée à Villagorcia (Espagne) :

Briquer, capitaine; Ropers, Roy, Tirel chauffeurs; Boutel, cuisinier; Treng, graisseur; Bouva, Rusyet, mousses; Croic, Lemerer, Aoustin, Colic, Nicolas, Marge, matelots; Artois, boulanger; Terrier-Duport, maître d'hôtel; Herie, charpentier.

Il y avait en outre dans la chaloupe de sauvetage neuf passagers d'entrepont, dont six du Havre et trois de Bordeaux.

Ont été encore sauvés Kepage, graisseur, 2e maître; Elvy, matelot; Leternier et Ollivier, chauffeurs.

On ne connaît pas encore les noms de tous les passagers sauvés; on accuse actuellement 39 sauvés et 87 disparus.

Récit de naufragés

Madrid, 29 mai. — Le préfet de la Corogne télégraphie que le capitaine Crequer et le premier mécanicien (2) du vapeur le *Dom Pedro* ont déclaré au maire de Riveira que le bâtiment marchait à une vitesse moyenne quand il se heurta avec violence contre les récifs Fraghina, situés à 4 lieues de la côte.

Ces récifs ne sont pas visibles quand la mer est calme, comme le jour de la catastrophe.

Le capitaine et les officiers essayèrent, le revolver en main, de calmer la panique des passagers, parce qu'elle fut accrue encore par l'explosion des chaudières envahies par l'eau immédiatement après le choc.

Le bâtiment se serait brisé en deux, coulant si vite qu'il engloutit les embarcations qu'on avait essayé de préparer, au milieu de la confusion causée par les cris des femmes et des passagers de différentes nationalités.

Beaucoup de ceux-ci périrent, sans même avoir pu gagner le pont.

38 survivants qui ont été sauvés flottaient, se soutenant avec des débris du navire, des planches et des ceintures de sauvetage, quand ils furent recueillis par les bateaux de pêche espagnols qui se trouvaient heureusement dans le voisinage du théâtre de la catastrophe.

On a retrouvé quelques cadavres sur la plage de Caraminal.

Le vapeur, après avoir fait [illegible] sajes, le 26 mai, où il avait embarqué [illegible] tre quelques émigrants, des vinaigres, des vins, des armes, etc., se dirigeait pour le même objet sur Villagarcia, où il était entré à ses voyages précédents.

On compte ici 89 noyés et 38 sauvés.

NOUVELLE CATASTROPHE

NAUFRAGE DU "COLIMA"

173 VICTIMES

Paris, 29 Mai. — Un télégramme de New-York annonce une nouvelle catastrophe maritime, le stermer *Colima*, de la Pacific Mail Steamship compagny (compagnie américaine), a sombré sur les côtes du Mexique, faisant de nombreuses victimes.

Voici cette dépêche :

Le stamer *Colima*, de la Pacific Mail company, a fait naufrage sur les côtes du Mexique.

Soixante-six personnes sont noyées, quatorze sont sauvées.

Le *Colima* était un vapeur à trois ponts, jaugeant 2,900 tonneaux et mesurant 91 mètres de longueur sur 11 m. 90 de large et 8 m. 90 de creux. Il avait été construit en 1872 à Chester (Pensylvanie) d'après les règlements et sous la surveillance du Bureau Véritas. Ses machines, développant une force de 1,600 chevaux, dataient de sa construction : la chaudière avait été remplacée en 1887. Il avait subi la dernière visite réglementaire en 1892.

Le *Colima* faisait le service de cabotage

FEUILLETON NUMÉRO 30

LE COMTE de Monte-Cristo

PAR

Alexandre DUMAS

XIII

LES CENT-JOURS

— La chose dépend entièrement de vous Monsieur, dit Morrel.

— Expliquez-vous donc, alors.

— Monsieur, continua l'armateur reprenant son assurance à mesure qu'il parlait, et affermi d'ailleurs par la justice de sa cause et la netteté de sa position, vous vous rappelez que, quelques jours avant qu'on n'apprît le débarquement de sa majesté l'empereur, j'étais venu réclamer votre indulgence pour un malheureux jeune homme, un marin, second à bord de mon brick; il était accusé, si vous vous le rappelez, de de relations avec l'île d'Elbe ;

Ces relations, qui étaient un crime à cette époque, sont aujourd'hui des titres de faveur. Vous serviez Louis XVIII alors et ne l'avez pas ménagé, Monsieur; c'était votre devoir. Aujourd'hui, vous servez Napoléon, et vous devez le protéger ; c'est votre devoir encore. Je viens donc vous demander ce qu'il est devenu. Villefort fit un violent effort sur lui-même,

— Le nom de cet homme ? demanda-t-il : ayez la bonté de me dire son nom.

— Edmond Dantès.

Evidemment Villefort eût autant aimé, dans un duel, essuyer le feu de son adversaire à vingt-cinq pas, que d'entendre prononcer ainsi ce nom à bout portant ; cependant ne sourcilla point.

— De cette façon, se dit en lui-même Villefort, on ne pourra point m'accuser d'avoir fait de l'arrestation de ce jeune homme une question purement personnelle.

— Dantès ? répéta-t-il, Edmond Dantès, dite-vous ?

— Oui, Monsieur.

Villefort ouvrit alors un gros registre placé dans un casier voisin, recourut à une table, de la table passa à des dossiers, et, se retournant vers l'armateur :

— Etes-vous bien sûr de ne pas vous tromper, Monsieur ? lui dit-il de l'air le plus naturel.

Si Morrel eût été un homme plus fin ou mieux éclairé sur cette affaire, il eût trouvé bizarre que le substitut du procureur du roi daignât lui répondre sur ces matières simplètement étrangères à son ressort, et il se fut demandé pourquoi Villefort ne le renvoyait point aux registres d'écrou, aux gouverneurs de prison, au préfet du département, Mais Morrel, cherchant en vain la crainte dans Villefort, n'y vit plus, du moment où toute crainte paraissait absente, que la condescendance : Uillefort avait rencontré juste.

— Non, Monsieur, dit Morrel, je ne me trompe pas; d'ailleurs je connais le pauvre garçon depuis dix ans, et il est à mon service depuis quatre. Je vins, vous en souvenez-vous? il y a six semaines, vous prier d'être clément, comme je viens aujourd'hui vous prier d'être juste pour le pauvre garçon; vous me reçûtes même assez mal et me répondîtes en homme mécontent. Ah! ce que les royalistes étaient durs aux bonapartistes en ce temps-là.

— Monsieur, répondit Villefort arrivant à la parade avec sa prestesse et son sang-froid ordinaires, j'étais royaliste alors que je croyais les Bourbons non seulement les héritiers du trône, mais encore les élus de la nation ; mais le retour miraculeux dont nous venons d'être témoins m'a prouvé que je me trompais. Le génie de Napoléon a vaincu : le monarque légitime est le monarque aimé.

— A la bonne heure ? s'écria Morrel avec sa bonne grosse franchise, vous me faites plaisir de me parler ainsi et j'en augure bien pour le sort d'Edmond.

— Attendez donc, reprit Villefort en feuilletant un nouveau registre, j'y suis : c'est un marin, n'est-ce pas, qui épousait une Catalane ? Nui, oui ; oh ! je me rappelle maintenant : la chose était très gpave.

— Comment cela ?

— Vous savez qu'en sortant de chez moi il avait été conduit aux prisons du palais de justice.

— Oui, eh bien ?

— Eh bien ! j'ai fait mon rapport à Paris; j'ai envoyé les papiers trpuvés sur lui. C'était mon devoir, que voulez-vous... et huit après son arrestation le prisonnier fut enlevé.

— Enlevé! s'écria Morrel; mais qu'a-t-on pu faire du pauvre garçon ?

— Oh! rassurez-vous. Il aura été transporté à Fenestrelles, à Pignerol, aux îles Ste-Marguerite, ce que l'on appelle dépaysés, en termes d'administration : et un beau matin vous allez le voir revenir prendre le commandement de son navire.

— Qu'il vienne quand il voudra, sa place lui sera gardée. Mais comment n'est-il pas déjà revenu? Il me semble que le premier soin de la justice bonapartiste eût dû être de mettre dehors ceux qui ont incarcérés la justice royaliste.

— N'accusez pas témérairement, mon cher monsieur Morrel, répondit Villefort ; il faut, en toutes choses, procéder légalement. L'ordre d'incarcération était venu d'en haut, il faut que d'en haut aussi vienne l'ordre de liberté. Or, Napoléon est rentré depuis quinze jours à peine ; à peine aussi les lettres d'abolition doivent-elles être expédiées.

— Mais, demanda Morrel, n'y a-t-il pas moyen de presser les formalités, maintenant que nous triomphons ? J'ai quelques amis, quelque influence ; je puis obtenir main-levée de l'arrêt.

— Il n'y a pas eu d'arrêt.

— De l'écrou, alors.

— En matière politique, il n'y a pas de registre d'écrou : parfois les gouvernements ont intérêt à faire disparaître un homme sans qu'il le isse trace de son psssage; des notes d'écrou guideraient les recherches.

— C'était comme cela sous les Bourbons, mais maintenant...

— C'est comme cela dans tous les temps, mon cher monsieur Morrel ; les gouvernements se suivent et se ressemblent; la machine pénitentiaire montée sous Louis XIV va encore aujourd'hui, à la Bastille près.

L'empereur a toujours été plus strict pour le règlement de ses prisons que ne l'a été le grand roi lui-même, et le nombre des incarcérés dont les registres ne gardent aucune trace est incalculable.

Tant de bienveillance eut détourné des certitudes, et Morrel n'avait même pas de soupçons.

— Mais, enfin, monsieur de Villefort, dit-il, quel conseil me donneriez-vous qui hâtât le retour du pauvre Dantès ?

— Un seul, Monsieur, faites une pétition au ministre de la justice.

— Oh ! Monsieur, nous savons ce que c'est que les pétitions : le ministre en reçoit deux cents par jour et n'en lit pas quatre.

— Oui, reprit Villefort, mais il lira une pétition envoyée par moi, apostillée par moi, adressée directement par moi.

— Et vous vous chargeriez de faire parvenir cette pétition, Monsieur ?

— Avec le plus grand plaisir, Dantès pouvait être coupable alors ; mais il est innocent aujourd'hui, et il est de mon devoir de faire rendre la liberté à celui qu'il a été de mon devoir de faire mettre en prison.

Villefort prévenait ainsi le danger d'une enquête peu probable, mais possible, enquête qui le perdait sans ressource.

— Mais comment écrit-on au Ministre ?

— Mettez-vous là, monsieur Morrel, dit Villefort en cédant sa place à l'armateur ; je vais vous dicter.

— Vous auriez cette bonté ?

— Sans doute. Ne perdons pas de temps ; nous n'en avons déjà que trop perdu.

— Oui, Monsieur, songeons que le pauvre garçon attend, souffre et se désespère peut-être.

A suivre