

# JOURNAL DE ROUBAIX

POLITIQUE, COMMERCE, INDUSTRIE

ANNONCES JUDICIAIRES, ADMINISTRATIVES & COMMERCIALES

## BULLETIN COMMERCIAL DE ROUBAIX ET TOURCOING

Ce journal paraît les Mardis, Vendredis et Dimanches.

Abonnement : Pour Roubaix, trois mois, 7 francs, 50  
Six mois, 14 francs, 50  
Un an, 25 francs, 50

Les lettres, réclamations et annonces doivent être adressées au rédacteur-gérant, bureau du Journal, rue Nain, 1.

Les abonnements, annonces et réclames sont payables d'avance.

Toutes les communications relatives au Journal doivent être déposées la veille de la publication.

On s'abonne et l'on reçoit les annonces, à Paris, chez MM. LAFFITE-BULLIER et C<sup>ie</sup>, 30, rue de la Banque.

Le JOURNAL DE ROUBAIX est seul désigné pour la publication des annonces de MM. LAFFITE-BULLIER et C<sup>ie</sup> pour les villes de Roubaix et Tourcoing.

ROUBAIX, 4 MARS 1869.

### Bulletin politique.

La discussion sur le traité conclu entre la ville de Paris et le Crédit foncier a continué hier au Corps législatif.

M. Guérout a développé son second amendement.

M. Péguy a pris ensuite la parole pour soutenir la proposition qu'il a présentée de concert avec les députés de la majorité et qui tend à réduire de moitié les taxes d'octroi qui frappent les vins, bières, cidres et autres boissons à leur entrée à Paris.

Si l'on croit, en effet, du monde politique, l'affaire belge ne serait point terminée. Le cabinet des Talleyrand insistait pour que la cession des chemins projetée fut approuvée par le gouvernement de Bruxelles. On sait que la loi votée par les Chambres de la Belgique ne le permettait pas.

Le conseil général du Nord est en ce moment à Paris, et il est venu conférer au sujet de cette affaire qui est très importante.

Un correspondant de Berlin écrit qu'on a vu l'ordre de ne pas accorder une attention particulière à la nomination du ministre de la guerre prussien, général de Broom, comme plénipotentiaire du roi de Prusse au conseil fédéral et comme président du comité de l'armée fédérale et des forteresses. « J'apprends de bonne source, dit ce correspondant, que la nomination du général de Broom est le premier symptôme de l'intention de créer un ministère de la guerre fédérale. » Jusqu'ici, ce projet, arrêté depuis longtemps, s'est heurté contre les prérogatives que possèdent les souverains de la Saxe, du Mecklembourg et de la Hesse, à l'égard de l'administration de leurs contingents. L'obstacle serait donc sur le point de disparaître. C'est ce que l'on peut affirmer, d'après certaines paroles prononcées par le roi de Saxe lors de sa visite à la ville de Leipzig. S. M. aurait insisté sur le développement progressif de la Confédération du Nord et l'accroissement de ses forces.

Cette facilité des princes dont les Etats font partie intégrante de la Confédération du Nord, à se prêter aux projets envahisseurs de la Prusse, tend à s'accroître par la facilité qui est la conséquence des efforts inutiles qu'ils ont faits pour s'opposer. Ainsi le duc Ernest de Cobourg-Gotha, ayant vu échouer son désir de voir les deux duchés de Saxe réunis en un seul et n'ayant qu'une seule représentation, songerait, dit-on, à suivre l'exemple du prince de Waldeck et à céder à la Prusse l'administration de ses Etats.

Nous lisons dans une lettre d'Allemagne cette prédiction que nous soumettons aux yeux de nos lecteurs : « Vous savez que, dans la loi qui doit se voter à Berlin le Parlement, on a décidé de bien, c'est-à-dire de donner à vous, vous, la question de la rectification des frontières entre la France et l'Allemagne, c'est-à-dire de la question de la guerre. »

Nous avons toujours considéré le développement du budget des travaux publics et l'intervention, chaque jour plus considérable, de l'Etat dans un domaine qui

devrait être laissé aux énergies locales, comme une suite politique et non une erreur économique. L'intervention de l'Etat, qui se traduit par un prélèvement sur la totalité des contribuables pour un objet d'utilité souvent restreinte, entretient dans les populations des habitudes de dépendance, et, pour ainsi dire, de mendicité publique. Chacun veut avoir sa part des largesses du gouvernement, et, dans l'attente des subventions espérées, les œuvres les plus utiles s'ajournent, les pensées les plus fécondes s'éteignent.

L'énervement de l'esprit d'initiative, ce trait si regrettable de notre caractère national, n'est pas la seule conséquence fâcheuse de ce recours perpétuel à l'intervention ou à l'assistance de l'Etat : il en résulte aussi un préjudice funeste pour le développement de la richesse publique. Rien ne semble possible sans le secours du budget, et pour une entreprise que l'Etat exerce et encourage, il en empêche de naître dix autres qui s'exécuteraient par les ressources locales, si la règle était que chacun fit ses propres affaires et ne comptât que sur soi.

Loin donc que l'intervention de l'Etat dans les travaux d'utilité publique soit un stimulant pour l'activité nationale, elle a pour résultat de paralyser des forces qui ne trouvent point à s'exercer en dehors d'elle. Or, l'Etat peut à peine dépenser un million, l'initiative privée et l'application de la nécessité en feraient appliquer dix à des œuvres utiles, si l'on n'était habitué à compter sur le budget.

Nous trouvons une démonstration éclatante de ces vérités dans ce qui se passe présentement pour le réseau ferré du Nord. En 1863 comme en 1862, l'approche des élections générales a déterminé le gouvernement à imposer un surcroît d'activité aux travaux de chemins de fer. Beaucoup de demandes, tenues jusqu'alors en suspens, ont trouvé tout à coup un accueil favorable, et l'on a constitué un quatrième réseau qui ne comprend pas moins de 3,260 kilomètres. Pour l'exécution de la plus grande partie de ce réseau, le gouvernement a cru ne pouvoir mieux faire que de suivre les errements du passé. Il a inséré dans la loi des subventions considérables ; il a passé des conventions avec les grandes compagnies ; il a pris des engagements qui, heureusement, ne deviendront pas tous effectifs, mais dont l'ensemble met à la charge de l'Etat une contribution d'un milliard, répartie sur dix années.

Le sacrifice était grand, si grand même qu'il a paru épuiser les ressources disponibles du pays, et qu'on a opposé un refus absolu à toutes les demandes d'addition à ce quatrième réseau. On avait classé, disait-on, toutes les lignes que la France pourrait exécuter en dix années.

Un milliard en dépense, 3,260 kilomètres en résultat, voilà donc le maximum de ce que peut donner à la France en dix années le système de l'intervention de l'Etat dans les travaux publics.

Dans cette répartition des millions et des travaux, la région du Nord était la moins favorisée. Cependant, les cinq départements qu'elle comprend : Nord, Pas-de-Calais, Somme, Aisne et Oise, payent à eux seuls un sixième, sinon plus, de la totalité des contributions.

La convention conclue avec la Compagnie du Nord assurait l'exécution de 257 kilomètres, moyennant une subvention de 24 millions et demi, qui a été plus tard réduite de deux millions, et une garantie d'intérêts de 4 05 0/0 sur le reste de la dépense.

L'une des critiques les plus vives qui furent adressées à cette convention portait sur le chiffre de la subvention, que l'on considérait comme exagéré. La Compagnie du Nord n'avait sollicité ni même souhaité la convention. Riche, prospère, en plein crédit et justement fière de la réputation d'habileté qu'elle avait acquise à son administration, elle n'avait aucun motif d'avoir aucun intérêt à se charger de lignes moins productives que celles qu'elle exploitait, à donner à ses capitaux un emploi moins fructueux, et à courir les chances d'une diminution de son revenu net. Elle avait donc fait ses conditions, en conséquence, et les hommes considérables et justement honorés qui la dirigeaient

n'avaient fait que leur devoir en s'efforçant de sauvegarder les intérêts des actionnaires dont ils gèrent la fortune.

Il n'en est pas moins vrai que le résultat définitif de la convention était de mettre à la charge de l'Etat une garantie de 4,65 pour 100 sur une dépense de construction très largement calculée, et une subvention de 24 millions et demi, pour arriver à l'exécution de 257 kilomètres.

Ce fut par là que la convention périt. Sur ces 257 kilomètres, le département du Nord, avec ses 1,300,000 âmes de population, n'en obtenait que 201. Il y avait là un déni de justice évident et une erreur inexplicable, au point de vue politique et au point de vue économique. La région du Nord, qui souffre plus qu'aucune autre des conséquences du traité de commerce, avait droit de compter sur les voies de communication qui ont été solennellement promises à l'industrie française ; d'autre part, si des chemins de fer sont indispensables et doivent devenir promptement fructueux, c'est dans une contrée où la population est plus agglomérée qu'en aucun pays d'Europe, et où les établissements industriels couvrent le territoire.

Une telle des plus vives s'engagea. D'une part, la Compagnie du Nord se refusait à toute extension de la convention, et le gouvernement défendait tout à la fois la signature qu'il avait donnée et le principe qu'il avait posé de l'exclusion de toute ligne non comprise dans le réseau arrêté par lui ; d'autre part, les populations du Nord invoquaient les promesses impériales, leurs besoins incontestables et les offres qui étaient faites par des Compagnies concurrentes. Deux membres de la commission du Corps législatif, deux députés du Nord, MM. Jules Brame et Plichon, se firent remarquer par l'énergie et la ténacité qu'ils apportèrent dans la défense des intérêts qui leur étaient confiés. Ils eurent gain de cause, et la convention ne fut pas discutée ; cet ajournement était le prélude de son abandon définitif.

Du Corps législatif, la lutte se transporta alors au sein des conseils généraux. Il serait inutile d'en raconter minutieusement les incidents ; nous voulons uniquement appeler l'attention sur le principe nouveau, et à notre avis, merveilleusement fécond qui en est sorti.

Qu'avait objecté le gouvernement aux populations du Nord ? — qu'il ne pouvait se départir en leur faveur de la règle qu'il avait appliquée au reste de la France, et accroître le nombre des lignes qui leur étaient attribuées, lorsqu'il repoussait toute adjudication aux autres réseaux.

Cette objection tirait toute sa force des sacrifices que l'Etat s'imposait, puisque, directement ou indirectement, par voie de subvention ou de garantie d'intérêt, c'était le budget qui faisait les frais des lignes nouvelles. Elle cessait d'être valable, si, pour les lignes nouvelles dont l'exécution était demandée, les départements intéressés offraient leur concours pécuniaire, et surtout présentaient une combinaison qui allégât ou supprimât les charges de l'Etat.

Ce sacrifice volontaire des populations du Nord détruisait toute parité entre leur situation et celle des autres régions qui demandaient et attendaient tout de l'Etat sans contribuer en rien à la dépense ; et dès lors le gouvernement pouvait, sans injustice, traiter différemment deux situations différentes.

C'est ainsi que le principe fécond de l'initiative locale, du concours pécuniaire des populations aux œuvres qui leur sont utiles, fit son apparition dans cette question des chemins de fer.

MM. Jules Brame et Plichon, qui avaient successivement rallié à eux tous leurs collègues de la députation du Nord, moins M. le marquis d'Harvillat, et tous leurs collègues du Conseil général, firent poser par le Conseil général du Nord, dans sa session d'août, le principe du concours du département, par le vote d'une subvention en faveur du chemin de Cambrai à Gagny. Mais ce n'était là que la forme rudimentaire de ce concours ; il y avait plus et mieux à faire que d'allouer des subventions à des entreprises, il y avait à assurer l'exécution des chemins nécessaires en épargnant aux populations les sacrifices qui n'étaient pas indispensables.

Parmi les propositions qui avaient été soumises à la Commission du Corps législatif, il y en avait une qui offrait d'exécuter toutes les lignes demandées par les populations du Nord, moyennant une garantie d'intérêt de la part de l'Etat, et à la condition que ces lignes seraient constituées en un seul réseau, où les bonnes seraient compensées pour les médiocres et les mauvaises.

Ce fut à cette combinaison que la députation du Nord s'arrêta, mais pour la développer et l'améliorer. Cette combinaison avait l'avantage d'écarter toute subvention, c'est-à-dire tout sacrifice irréparable. Elle permettait de déterminer avec précision la participation de l'Etat et celle des départements, enfin, elle associait, dans une juste mesure, les populations aux chances bonnes et mauvaises d'entreprises qui avaient pour objet la satisfaction de leurs besoins. Si les nouvelles lignes n'étaient pas suffisamment productives, la garantie d'intérêt rendait indemnes les capitaux qui avaient servi à leur création ; si elles étaient une bonne affaire, le profit en allait légitimement aux entrepreneurs, mais les populations et l'Etat étaient dispensés d'un concours inutile.

Défendues avec conviction par MM. Brame et Plichon, ces idées trouvèrent dans le Conseil général du Nord un assentiment unanime ; et, forts de l'adhésion de leurs collègues, les députés du Nord vinrent à Paris ouvrir des négociations avec le gouvernement. Ils lui demandèrent de constituer les lignes nouvelles sollicitées par les populations du Nord en un réseau unique, d'en évaluer les dépenses de construction et d'exploitation, et d'affecter à cette dépense une garantie d'intérêt qui pèserait à la fois sur l'Etat et sur le département. Ils exprimaient la conviction que cette garantie d'intérêt suffirait pour faire trouver les capitaux nécessaires ; et d'après les résultats obtenus sur les chemins de fer de la Belgique et de toute la région du Nord, ils estimaient que la garantie d'intérêt ne deviendrait jamais effective. Le risque assumé par l'Etat et par le département était donc, à leur avis, purement nominal.

Après plusieurs mois d'hésitation, le gouvernement parut s'être rallié à ce système, et, dans sa session de janvier dernier, le conseil général du Nord a transformé en votes les propositions qui avaient été faites officiellement en son nom par quelques-uns de ses membres. A la suite d'un remarquable rapport de M. Plichon, il a pris les résolutions suivantes, que nous recommandons à toute l'attention des membres des conseils généraux :

« Le conseil général s'engage à concourir avec l'Etat, par moitié, dans la garantie d'intérêt qui sera accordée pour l'exécution de ces chemins, y compris celui de Cambrai à la frontière belge vers Dours et Mons.

« Cette garantie ne pourra pas être supérieure à 5 0/0, amortissement compris.

« Le concours du département dans cette garantie est d'ailleurs subordonné aux conditions suivantes :

« Les chemins à concéder seront exécutés à une voie, mais les terrains seront acquis et les travaux d'art exécutés pour deux voies. — Ils seront terminés dans un délai de six ans, à partir du jour de leur concession.

« La garantie prendra cours pour chacun des chemins à partir du commencement de la quatrième année qui suivra son achèvement, et jusqu'au moment où la garantie sera appliquée, les insuffisances des produits seront portés au compte de premier établissement.

« Le département et l'Etat seront remboursés, avec intérêts simples, à 4 0/0, des avances faites par eux, des que le produit net des lignes soumises à la garantie excédera l'intérêt et l'amortissement du capital garanti.

« Le maximum du capital garanti ne devra pas dépasser 150,000 fr. par kilomètre, matériel d'exploitation compris, et la garantie ne sera due que sur la dépense réellement faite.

« Les frais d'exploitation des lignes à concéder seront fixés par un forfait qui, pour l'ensemble des lignes, ne saurait être supérieur à 8,000 fr. par kilomètre.

« Les diverses lignes ainsi garanties seront concédées à une même compagnie,

avec solidarité entre elles, et le compte annuel à établir pour l'Etat, s'il y a lieu, l'étendue des obligations du département et de l'Etat du chef de leur garantie, devra porter sur les résultats de l'exploitation de l'ensemble du réseau ainsi garanti.

« En dehors de ces conditions, l'accomplissement desquelles le concours du département est subordonné, le conseil général, préoccupé des avantages que la concurrence peut procurer à l'Etat, émet le vœu que le réseau à concéder soit adjugé à la compagnie qui, présentant toutes les garanties possibles de bonne exécution, offrira les conditions les plus avantageuses à l'Etat et au département.

Ces résolutions peuvent être considérées comme la formule définitive du système auquel MM. Brame et Plichon ont mérité d'attacher leurs noms. Elles constituent un ensemble de dispositions qui peuvent s'appliquer à toutes les parties de notre territoire, en modifiant les chiffres suivant les difficultés d'exécution qui peuvent résulter de la configuration du sol.

Le conseil général du Pas-de-Calais est entré dans la même voie que celui du Nord par un vote à peu près semblable pour les lignes qui l'intéressent. Les conseils généraux de la Somme, de l'Aisne et de l'Oise sont prêts à suivre cet exemple, si le gouvernement leur en laisse la liberté.

Voyez quelle est la puissance d'une idée juste et vraie ! Moyennant une garantie d'intérêt et une subvention de 24 millions et demi, le gouvernement obtiendrait l'exécution de 257 kilomètres dans la région du Nord. Aujourd'hui, aux conditions posées par le conseil général du Nord, on a dit sans aucun sacrifice de l'Etat, il peut faire construire dans cette même région trois ou quatre fois ce nombre de kilomètres, et il a le choix entre plusieurs offres concurrentes.

C'est là un grand progrès, moins encore pour les sommes considérables qu'il épargnera au Trésor, que pour le principe nouveau qu'il fait entrer dans nos mœurs publiques. Si le réveil de l'initiative privée, si l'émancipation des énergies locales devaient être la conséquence de l'exemple qu'ils ont donné, MM. Brame et Plichon auraient rendu à notre pays un service d'un prix inestimable.

(Presse) CHEVAL-CLARINET, au cheval

### Le 19 Janvier.

Le livre de M. Emile Ollivier a paru hier. Nous lui empruntons quelques passages qui nous paraissent devoir intéresser nos lecteurs. Voici d'abord le portrait de M. de Morny tel qu'il est tracé par l'auteur :

M. DE MORNAY.

J'étais plus que résigné à mon isolement, je commençais à en goûter le décour, lorsqu'un personnage important vint m'y rechercher : je veux parler de M. de Morny.

Charles-Quint disait du cardinal d'Orléans : « Pour déjouer la sagacité de l'ennemi, se faire ne suffit pas ; il faut encore ne pas penser devant lui. » On pouvait dire, ainsi de M. de Morny ; la pénétration était sa qualité dominante, et il en avait conscience. « Lorsque vous causez avec moi, qu'un jour, écoutez ce qu'il y pense, non ce qu'il dit. » Seulement, tandis que chez la plupart, la pénétration en dévotait les idées multiples des choses conduites à l'indécision, chez M. de Morny, elle ne servait qu'à rendre la résolution d'autant plus inébranlable qu'elle avait été mieux préparée.

D'autres ont la hauteur d'esprit qui donne la méditation, ou les coups de foudre de la passion, ou le brillant de l'imagination ; il avait ce qu'il y a de plus exquis dans le bon sens. Il ne savait presque rien au delà de ce qu'apprend l'expérience propre, mais il devinait beaucoup, et quand ceux qui seraient venus discuter devant lui, il allait droit à la raie, son dévouement n'était pas d'un dessin parce qu'il offrait quelque profit ; ou n'y en avait-il pas ? avait-il le but de dire. Contre les périls il comptait sur l'audace ; et avec d'autant plus de confiance que son audace n'était rien d'emporté,