

mené pour les diplomates. Lord Lyons, ambassadeur d'Angleterre, est parti pour Londres. M. de Stackelberg, ambassadeur de Russie, est allé faire un voyage en Allemagne. Le duc de Gramont est à Paris, où il n'a pas pu venir pour assister au mariage de sa nièce, Mile de Lesparre, puisqu'elle était mariée, huit jours avant son arrivée. Il a été reçu aujourd'hui par l'Empereur.

M. Léon Plée, n'ayant pu recueillir la succession de M. Havin, quitte définitivement le *Sicde* qui incline chaque jour davantage vers la démocratie radicale. M. Taxille Delord, Louis Jourdan et E. Texier restent donc seuls dans l'ancienne phalange dont M. Havin savait si bien diriger les ardeurs et régler les jalousies.

Le *Réveil*, organe de la démocratie la plus avancée, doit lancer samedi prochain son programme électoral. On assure qu'il posera officiellement la candidature de Ledru-Rollin, à Paris. Nous ne pouvons dès à présent juger des surprises que réserve le scrutin dans la capitale, mais la candidature de M. Ledru-Rollin ne nous paraît avoir aucune chance de succès. Elle serait un épouvantail pour le bourgeois de Paris qui vote contre le gouvernement, mais qui a en horreur le drapeau rouge.

Le *Peuple* annonce ce soir que l'Éditte va donner le nom de rue Berryer à la rue Neuve des Petits Champs qu'habitait l'illustre orateur et que le boulevard St-Germain, qui n'est pas encore achevé, s'appellera boulevard Lamartine.

La marquise de la Valette, femme du ministre des affaires étrangères, est morte hier dans l'après-midi à l'hôtel du quai d'Orsay.

M. Garnier, député des Hautes-Alpes, est, ainsi que je vous l'annonçais hier, nommé conseiller maître à la Cour des comptes. Le département des Hautes-Alpes va donc se trouver sans représentant à la Chambre pendant la discussion du budget, à moins que le gouvernement ne se décide à pourvoir aux vacances qui se multiplient à la Chambre. On sait que M. Clément Duvernois sera présenté comme candidat par l'administration; mais on ne pense pas que les électeurs des Hautes-Alpes soient convoqués seuls, quand le gouvernement est résolu à ajourner les élections partielles pour plusieurs circonscriptions.

La place de la Sorbonne a été hier pendant toute la journée le but d'une sorte de pèlerinage pour la population parisienne. Les cinq victimes de la catastrophe ont été enterrées hier; mais la rumeur publique prétend toujours qu'il y a eu d'autres personnes tuées. Il paraît que le marchand Niel se trouvait dans le magasin de M. Fontaine deux heures avant l'explosion. Dans Paris il existe un grand nombre de magasins de produits chimiques. L'administration a, dit-on, donné des ordres pour qu'une inspection sévère soit faite et va veiller à la stricte exécution des règlements de police concernant les matières explosibles.

Tous les feuilletons dramatiques du lundi sont consacrés à la critique du drame de M. Sardou : *Patric*. Naturellement, c'est l'éloge qui domine; quelques-uns vont même jusqu'à dire que c'est du Corneille en prose. Un admirateur de l'auteur, dont le témoignage n'est pas suspect, formulait ainsi hier devant moi son sentiment : « Il y a peut-être trop d'esprit dans ce drame; un peu moins d'esprit et un peu plus de cœur, et l'œuvre serait parfaite. »

Le Théâtre des Bouffes parisiens donne ce soir la première représentation de la *Diva*, d'Offenbach. Le maestro est là dans son élément, et il compte réparer l'insuccès de *Vert-Vert*, à l'Opéra Comique.

L'éditeur Dentu met aujourd'hui en vente deux volumes qui sont assurés du succès, mais que pourtant je n'oserais recommander aux lycéens pour leur vacances de Pâques : *Nouveaux mémoires du maréchal duc de Richelieu, 1696-1790*, recueillis et collationnés par M. de Lescure, et *Quand j'étais journaliste*, par M. Emile Manuel Domenech. Il y aurait un parallèle intéressant à tracer entre le grand seigneur qui est resté un des types légendaires du XVIII^e siècle et ce personnage si multiple, aux fortunes si variées, qu'on appelle au XIX^e siècle un journaliste; l'un qui n'a eu qu'à naître pour se placer vite au premier rang après le souverain, l'autre qui, parti quelquefois de la plus humble condition, peut arriver à gouverner son pays. Je reviendrai sur ces livres, sinon sur ce parallèle.

CH. CAROT.

BOURSE DE PARIS DU 22 MARS.

Le marché à terme est peu intéressant; tout ce qu'on en peut dire, c'est que la rente est ferme et l'italien très-faible. Le comptant est au contraire très-animé; deux valeurs s'y disputent l'attention du public : d'abord les obligations des chemins romains; ces dernières ont été cotées jusqu'à 136 fr. La Compagnie vient de signer un traité avec la Compagnie de la Haute-Italie qui s'engage, moyennant la cession des lignes du Sud romain, à payer 35 millions, savoir 11 millions comptant, et huit millions espèces d'années en années. Ce traité permettra à la Compagnie des chemins romains de reprendre le service des obligations. Les transactions sont aussi fort animées sur les obligations de la ville de Paris 1865; elles tombent à 810 fr. on compte sur l'émission d'un emprunt de 200 millions pour le mois d'avril; il est donc sage de vendre cette valeur au dessus de 800 francs, d'autant plus que cet emprunt ne sera pas le dernier.

CELIER.

Le bruit quelque peu tardif qui se fait autour de la lettre écrite par SS. Pie IX àMgr l'archevêque de Paris, nous engage à reproduire les passages suivants d'une lettre de Rome où il est question de la promotion de l'éminent prélat au cardinalat :

L'Empereur Napoléon III avait déjà connaissance de la lettre pontificale, lorsque, vers la fin de 1867, il sollicita la pourpre pour Mgr Darboy. Dès lors, il y a lieu de croire qu'il n'a pas retiré sa demande et que le chef du diocèse métropolitain sera nommé prince de l'Eglise. Au reste, depuis la missive en question, Mgr Darboy a eu l'occasion de voir le Pape, lors des fêtes du centenaire, et l'entrevue a été, dit-on, relativement cordiale. Cependant la cour de Rome exigera une déclaration de principes sur les points qui constituent l'objet de la lettre.

SS. Pie IX rend volontiers justice aux qualités éminentes de Mgr Darboy, à l'intégrité de sa vie, à son zèle épiscopal, à sa science; mais il y a longtemps qu'on cherche à enlever des préventions dans l'esprit du Pape au sujet de certaines opinions de l'éminent prélat en matière disciplinaire. Là est le nœud du différend.

Industrie des chemins de fer.

LE NOUVEAU SYSTÈME DE GARANTIE.

Le projet de concession qui vient d'être signé avec la Cie franco-belge est un événement considérable, non-seulement pour le Nord, mais encore pour toute la France. C'est en réalité la liberté de l'industrie des chemins de fer qui vient d'être proclamée. Il y a dans l'admission de ce principe si rationnel, qui va être d'abord appliqué aux parties les plus productives du pays, tout un nouvel ordre de choses dont bénéficiera spécialement la région du Nord, si négligée depuis dix ans. Dans cette zone la plus peuplée, la plus manufacturière de l'Empire et qui comprend six à sept départements, celle où les transports sont les plus multipliés et rapportent le plus, où la configuration du sol permet de créer des chemins à des prix relativement peu élevés, en un mot, où les voies ferrées réunissent le plus d'avantages et procurent le plus de rémunération, toutes les conditions de succès sont assurées à l'établissement indispensable de nouvelles artères.

Les énergiques résolutions que le conseil général du Nord a arrêtées en janvier dernier; les efforts si méritoires de ceux de nos députés qui se sont occupés de cette grave question la décision prise par les principales notabilités du Nord de se mettre en tête de l'entreprise pour déterminer le succès définitif de la demande en concession; les discussions incessantes de la presse pour éclairer l'opinion, tous ces faits ont amené l'adoption d'un système financier des plus simples, des plus efficaces en matière de chemins de fer et dont l'application ne tardera pas à se généraliser aux autres départements. Tel est déjà le cas pour le Pas-de-Calais.

La résolution du Conseil général du Nord qui constitue le système en question, mérite d'être connue :

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 (1), suivant celui de Cambrai à la frontière belge, vers Dour et Mons.

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

Les concours du département dans cette garantie est d'ailleurs subordonnée aux conditions suivantes :

Les chemins à concéder seront exécutés à une voie, mais les terrains seront acquis et les travaux d'art exécutés par 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 portées au compte de premier établissement.

Le département et l'Etat seront remboursés, avec intérêts simples à 4 0/0, des avances faites par eux, dès 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 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 sont concédées à une même Compagnie, avec solidarité entre elles, et le compte annuel à établir portera sur l'ensemble de 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, à l'accomplissement desquelles le concours du département est subordonné, le Conseil général, préoccupé des avantages que la concurrence peut procurer à l'Etat, en et le vœu que le réseau à concéder soit adjudgé à la Compagnie qui présenterait toutes

(1) Ce sont les chemins qui viennent d'être concédés.

les garanties possibles de bonne exécution, offrira les conditions les plus avantageuses à l'Etat et au département.

S'il y avait lieu à des modifications dont l'utilité fut démontrée, il est certain que les Conseils généraux y consentiraient. Ainsi la somme de 150,000 fr. par kilomètre pour des chemins à une voie peut parfois varier suivant les difficultés de construction qui résulteraient de la différence de configurations du sol. Tous les départements ne possèdent pas de plaines semblables à celles que présentent presque partout ceux du Nord. L'exécution de tunnels, de viaducs ou même de ponts considérables, peut exiger des frais supplémentaires qu'il serait juste d'ajouter au capital à garantir.

Quelques personnes croient que le chiffre de 150,000 fr. ne peut être dépassé, c'est là une erreur. Une Compagnie peut avoir un coût kilométrique de 200,000 fr. et 250,000 fr., mais le département ne garantit, en cas ordinaire, 5 0/0 que sur 150,000, ou un revenu kilométrique de 7,500 fr.; ce qui revient à 4 0/0 environ sur 200,000 fr. et 3 0/0 sur 250,000 fr.

Il est facile d'apprécier que l'application de ce système de garantie adopté par le Conseil général du Nord, est principalement dans les régions peuplées et industrielles, tout à l'avantage du Trésor, du département et des compagnies concessionnaires.

Le Trésor n'est plus obligé de donner des subventions énormes qui, au 31 décembre 1864, s'élevaient à 1,400 millions pour environ 15,000 kilomètres ou par kilomètre près de 95 000 fr. représentant à 5 0/0 sur fr. 150,000, 12 années de garantie à 5 0/0; 24 années s'agissant de 2 1/2 pour l'Etat. Cette somme de 95 000 fr., quoique déjà très élevée, sera même fort modeste, si l'on songe que pour les 1,464 kilomètres proposés à la dernière session du Corps législatif, il était exigé 229 millions de subventions ou 150,000 francs par kilomètre (!). On peut apprécier les millions qui seront de cette façon épargnés et qui pourront être fructueusement utilisés en travaux de routes, de canaux, etc. En réalité, c'est l'Etat qui bénéficiera le plus de l'application du nouveau système de garantie; il pourra donner une plus rapide extension à la longueur kilométrique si déplorablement inférieure, en matière de chemins de fer, à celle de l'Angleterre et de la Belgique.

Le département y gagnera la construction immédiate, de féconds instruments de circulation. Il ne sera plus obligé d'attendre sérieusement, des années, que l'Etat ait des ressources financières nécessaires, ce qui devient de plus en plus douteux pour l'avenir avec les charges énormes et toujours croissantes. Ainsi l'Etat a, grâce au système onéreux des subventions en matière de chemin de fer, un milliard à payer d'ici dix ans.

L'Etat et le département, par la capitalisation des insuffisances pendant quatre ans, s'il y avait insuffisance, sont encore à l'abri. Au pis-aller, ces insuffisances ne seraient que des avances remboursables dès que le revenu dépasserait 5 0/0.

Enfin l'Etat et surtout le département bénéficieraient tous deux de l'accroissement inévitable des revenus publics qui résulte toujours de la création de chemins de fer dans de nouvelles régions; la production et la consommation de celles-ci doubleront en quelques années. La principale cause de l'augmentation du rendement des impôts depuis 1852, est due au développement du réseau ferré.

Si le nouveau système de garantie est des plus avantageux pour l'Etat et le département, il est également très-favorable aux Compagnies qui seront rendues concessionnaires.

Il leur permet de se procurer des capitaux à très-bon marché; au lieu de placer difficilement, par exemple, des obligations à 250 fr. ou 270 fr., elles trouveront très-facilement preneurs à 290 fr., 300 fr. et au-delà (2). En effet, pour le détenteur de capitaux, la garantie de l'Etat et du département assimile les nouveaux titres à la rente avec l'avantage d'un intérêt plus élevé et de la perspective d'une plus value et d'un remboursement presque double. Donc placement certain, aisé, du capital garanti, et absence de commissions ruineuses.

En réalité, la garantie donnée par l'Etat et le département doit être considérée comme illusoire. C'est une sorte de caution, d'aval vis-à-vis de tiers. Si parfois il fallait y avoir recours, ce ne serait uniquement, comme nous l'avons montré, qu'à titre d'avance momentané.

On nous objectera peut-être que la concurrence pourrait parfois provoquer le fonctionnement de la garantie.

Une concurrence désordonnée n'est nullement à redouter. C'est vainement qu'une compagnie voudrait, penserait faire tomber sa voisine, puisqu'elle n'ignore pas qu'avec une garantie elle ne saurait obtenir une ruine. Elle songerait qu'elle serait elle-même la première victime, car ses propres recettes et ses titres baisseraient sans qu'elle puisse espérer aucune issue possible d'une semblable lutte. D'ailleurs, les personnes qui sont en tête des compagnies qui ne voient avec raison que leur intérêt, que la perspective d'une plus value de leurs titres, qui sont généralement des financiers, sont trop intelligentes pour pousser à l'extrême une rivalité sans résultat pratique. S'il y a une crainte à exprimer, c'est qu'il ne se produise une concurrence suffisante.

Mais admettons qu'elle soit poussée jusqu'au point d'amener le fonctionnement

Exposé du projet de loi du Corps législatif, n° 95. Tableau 5.

(2) Les obligations de la Compagnie du Nord sont cotées de 335 fr. à 342.

de la garantie, est-ce que le département qui n'entre que pour 2 1/2 0/0, ne bénéficiera pas, d'une part, de l'abaissement des frais de transport, d'autre part, du développement industriel et des revenus publics qui seraient la conséquence de cette rivalité. Voici, par exemple, le département du Nord qui a payé, en 1867, à la Compagnie du Nord 36,000,000 fr. de frais de transport; celui du Pas-de-Calais, environ 12,000,000 de francs; par chaque baisse de 10 0/0, les consommateurs du premier paient en moins 3,600,000 fr. du second, 1,200,000 francs. Voilà deux sommes applicables seulement aux recettes des gares actuelles qui représentent un capital garanti de près de 100 millions à 5 0/0. Il est encore à remarquer que tout abaissement des frais de conduite est compensé et souvent au-delà par une augmentation parallèle du trafic.

Il suffit d'ailleurs, de connaître les recettes du nouveau réseau pour voir que le produit brut des nouvelles lignes sera suffisant et bien supérieur au chiffre de garantie après quelques années. Voici quelques-uns des chiffres de recettes faites par les compagnies sur le nouveau réseau :

Nord, fr. 24,980 (1); Est, 26,617; Ouest, 16,793; Orléans, 17,754; Lyon-Méditerranée, 28,161; Midi, 10,133 (2).

Les frais d'exploitation par kilomètre s'élevaient à fr. 8,000

Le revenu garanti par kilomètre étant de fr. 7,500

Il faudrait que la recette brute fut inférieure à fr. 15,500 pour qu'il y ait fonctionnement de la garantie.

On comprend qu'en présence de conditions de toute nature aussi favorables, les demandes en concession se développeront dans la région du Nord, surtout que depuis 1860 cette dernière a été très-négligée et est fort en retard. Il est certain qu'à l'exemple du Nord et du Pas-de-Calais, les départements de la Somme, de l'Aisne, de l'Oise, de la Seine-Inférieure, de l'Eure, de la Marne, etc., adopteront avec empressement le même et fécond système de garantie.

Les lignes récemment concédées sont : de Lille à Comines, de Somain à Roubaix, Tourcoing et Menin, d'Armentières à Boulogne, de Calais à Dunkerque, de Gravelines à Watten-St-Omer, d'Erquennes à Anor, d'Étaples à Arras et de Bethune à Abbeville; celles actuellement demandées sont : de Watten-St-Omer à Argenteuil-Paris, par Frévent, Doullens, Amiens, et Beauvais; de Beauvais à Pont-de-l'Arche, de Tournai à Douai, d'Armentières à Laon, par la Bassée, Arras et St. Quentin, de Dour-Mons à Beauvais, par Cambrai et Peronne. Les autres chemins qui seraient très-productifs, qui ne sont pas encore sollicités, mais ne tarderont vraisemblablement pas à l'être et qui sont indispensables pour le complément actuel du réseau, sont les suivants : de Bethune à Boulogne; de Douai à Ivetot-le-Havre par ou près Lens, Doullens et Hangeat avec raccordement à la ligne de Bully-Grenay à Lille, d'Arras par Peronne, Compiègne et Dammartin à la jonction près Paris des voies venant de Metz et de Troyes; d'Arras à Hiron par Busigny; de Beauvais au Mans par Mantes et Dreux; d'Hazebrouck à Carvin, etc. L'exécution de tous ces chemins, concédés, sollicités et non encore jusqu'ici demandés, mettrait à peine, proportionnellement à la population, les départements traversés au niveau de l'Angleterre et de la Belgique. Nous avons prouvé que pour atteindre ces deux pays, la longueur kilométrique devrait être presque doublée dans le Nord et le Pas-de-Calais.

Cette infériorité ne peut évidemment plus longtemps durer; elle est funeste à tous les points de vue, à l'Etat et à la région du Nord, si cruellement éprouvée par la lutte industrielle inaugurée en 1860, sans que les promesses faites à cette époque de voies économiques de transport aient pu être jusqu'ici réalisées. Le nouveau et remarquable système de garantie va transformer ces conditions défavorables et permettre d'accomplir ce qui a été solennellement promis. Il est certain que, dans quelques années, et grâce au fécond principe du Conseil général du Nord, les principales artères que nous venons de signaler, auront été concédées au grand avantage de l'intérêt public.

(*Progrès du Nord*). ARTHUR STÉVENART.

CHRONIQUE LOCALE.

Le Conseil municipal de Roubaix se réunira mercredi prochain, à cinq heures du soir. Voici l'ordre du jour de la séance :

Rectification d'alignement;

Vote d'un crédit pour le Tribunal de Commerce;

Rapports de commissions;

Siphon sous le canal près le pont de la gendarmerie.

Roubaix, 22 mars 1869.

Monsieur le Rédacteur,

« PROBITAS, INDUSTRIA. »

En publiant le 14 courant la lettre que je vous avais adressée relativement aux frais de l'émeute, vous avez bien voulu donner votre appréciation et juger que sous une forme semi-plaisante cette lettre révélait d'ordinaire aux lecteurs des ardeurs de passage. Pour remercier nos concitoyens, M. Faure a eu la bonne pensée de donner, dimanche prochain, une dernière soirée au bénéfice des pauvres. Nous lui félicitons sincèrement et lui souhaitons cette fois encore toute la bonne chance qu'il mérite.

(1) Ce chiffre aurait été d'environ 30,000 fr. si, en 1863, on n'avait détaché du nouveau réseau pour le reporter dans l'ancien, la ligne des houillères dont le produit a dépassé en 1866, 40,000 fr.

(2) Annexe au projet de loi n° 95. Tableau 3.

tré dépeignait fort bien la situation faite aux contribuables de Roubaix.

Je plains un peu, c'est vrai, quand je vous offre ma bricole de fabrique, et que je me pose en victime pour le premier pillage, mais est-ce la mai? Faut-il, parce que l'on parle de choses tristes, prendre, quand même, une figure rébarbative et un ton sépulchral?

Mais enfin, puisque mes plaisanteries ne sont pas, parait-il, du goût de tout le monde, je viens aujourd'hui, si vous voulez bien m'y aider par votre journal, faire entendre à mes concitoyens, des paroles plus sérieuses :

En vertu de la loi du 10 vendémiaire an IV, et du décret du 2 septembre dernier, il est malheureusement trop certain, que tous les contribuables domiciliés à Roubaix le 16 mars 1867 doivent payer en impositions extraordinaires les dégâts résultant de l'émeute, et même le double, à ceux des industriels qui ont réclamé le bénéfice de cette loi de vendémiaire, dont une pétition au Sénat, qui se signe en ville, demande la révision. — Remarquez que tous n'ont pas réclamé le bénéfice de cette loi. — Mais, mon Dieu, je ne fais pas un crime à ceux qui l'ont fait. — Un procès, c'est une bataille. — On trouve sous la main, dans le feu du combat, une vieille arme, on s'en sert, sans s'inquiéter si le fer n'en est pas empoisonné.

Aujourd'hui les procès sont finis, et les industriels lésés ont le droit de se faire payer par nous tous pauvres contribuables, le double des dégâts constatés par une expertise qui n'a même pas été faite contradictoirement avec la partie contraincée, car toujours la ville avait repoussé la responsabilité de ces faits et n'avait voulu intervenir en rien dans des formalités qui, pensait-elle, engage sa responsabilité.

M. Ph. Scamps, dans la lettre qui a paru dans votre dernier numéro, demande tout simplement de rendre l'administration municipale personnellement responsable de tous les dommages. — Il est vrai que par ce moyen ingénieux nous serions tous libérés, mais l'idée est tardive et puis prétendre faire retomber pareille responsabilité sur une administration qui, en fait de force armée, n'avait que son échec et 14 agents de police, c'est trop cher.

Je pensais que M. Scamps aurait fait remonter plus haut la responsabilité : nous savons tous qu'on va de Roubaix à Lille en 18 minutes, et, malgré démarches et dépeches, on a mis ce jour là 6 heures pour faire arriver quelques compagnies de Lille à Roubaix. — On aurait pu aller trois fois à Anzin pendant ce temps là. — Mais c'est peut-être parce qu'on était allé trop vite à Anzin qu'on s'est si peu pressé de venir à Roubaix.

Enfin aujourd'hui, les procès sont finis, les industriels vont être payés, c'est justice. — Personne n'a jamais pensé à leur refuser la légitime réparation des dommages; seulement nous pensons qu'à d'autres que nous devait revenir cette charge. — La loi a prononcé, inclinons nous : « *Dura lex sed lex*. »

Maintenant, nous, contribuables de Roubaix, nous faisons un appel à l'équité de nos concitoyens et nous leur disons : Messieurs, en vertu de la loi, vous avez le droit de nous faire payer deux fois les dégâts dont vous n'avez souffert qu'une fois, le serez vous? — Dans l'émeute de Roubaix, il y a deux mots que j'ai donnés à dessein, comme épigraphe à ma lettre : *Probitas, industria*.

Pour ma part je suis bien petit en industrie, mais je vous jure que si ma petite bricole avait été pillée, je voudrais recevoir tout le dommage, rien que le dommage — *Probitas*... mais le double, mais faire tourner à mon bénéfice, au détriment de mes concitoyens, un malheur public, jamais!

Les hommes à qui je parle sont à la tête de notre industrie, je m'adresse à leur probité.

La réponse ne saurait être douteuse.

Agréez, monsieur le Rédacteur, etc.

L. H.

Nous avons annoncé la nomination de M. Monnier, flûteur, membre du Conseil municipal de Tourcoing, au grade de commandant du 8^e bataillon de la garde mobile. Ce bataillon comprend les cantons de Tourcoing, Roubaix et Lanoy.

Hier à cinq heures, la musique municipale de Tourcoing a donné une sérénade au nouveau commandant.

Dimanche matin, vers neuf heures et demie, un violent incendie s'est déclaré à Tourcoing, chez MM. Dewavrin, Crombès et Cie, flûteurs, rue du Houilly. C'est dans un magasin de laines, au-dessus de l'écurie, que le feu s'est déclaré. Les magasins et la plus grande partie des marchandises qu'ils contenaient ont été la proie des flammes. Deux chevaux ont péri; les ateliers ont été préservés. La perte s'élevait à environ 300,000 fr. Il y avait assurance aux compagnies *La Nord* et la *Générale*. La cause du sinistre est inconnue.

M. N. Faure, l'adroit prestidigitateur, a donné dimanche, au théâtre, une seconde soirée dont le succès a dépassé toute attente. M. Faure est l'un des rares physiciens qui aient su se faire accueillir favorablement du public roubaixien, fort révéché d'ordinaire aux réclames des artistes de passage. Pour remercier nos concitoyens, M. Faure a eu la bonne pensée de donner, dimanche prochain, une dernière soirée au bénéfice des pauvres. Nous lui félicitons sincèrement et lui souhaitons cette fois encore toute la bonne chance qu'il mérite.