

JOURNAL DE ROUBAIX

POLITIQUE, COMMERCE, INDUSTRIE

ANNONCES JUDICIAIRES, ADMINISTRATIVES & COMMERCIALES

BULLETIN COMMERCIAL DE ROUBAIX ET TOURCOING

Le Journal paraît les Mercredi, Vendredi et Dimanche.

Abonnement :	Pour Roubaix, trois mois, 7 francs, 50
	» » » six mois, 14 »
	» » » un an, 25 »

Les lettres, réclamations et annonces doivent être adressées au rédacteur-gerant, 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 Co, 30, rue de la Banque.

Le JOURNAL DE ROUBAIX est seul désigné pour la publication des annonces de MM. HAVAS LAFFITE BULLIER et Co pour les villes de Roubaix et Tourcoing.

ROUBAIX, 10 AVRIL 1869.

Bulletin politique.

Les nouvelles d'Espagne confirment le refus absolu du roi Don Fernand d'accepter la couronne. La candidature du duc de Montpensier n'aurait pas gagné grand chose à ce désintéressement du prince portugais. Le bruit courait à Madrid que Serrano et Topet allaient donner leur démission et qu'un directoire composé de cinq membres serait formé.

Le budget de la Confédération de l'Allemagne du Nord pour 1870 a été présenté à Reichstag. Les dépenses ordinaires s'élevaient à 71,752,106 thalers, et les dépenses extraordinaires à 4,206,389. Total des dépenses 75,958,495. Le chiffre des recettes équilibre celui des dépenses.

On signale un mouvement de retraite du parti national libéral devant l'attitude décidée de M. de Bismarck qui a déclaré qu'il combattait de toutes ses forces la proposition de M. Twiston et du comte Munster, relative à la question d'un ministère fédéral.

Le parti national libéral se baserait sur ce que cette proposition, devait si elle était acceptée, entraîner une modification à la Constitution pour en remettre la discussion à la session prochaine. Il se bornerait pour le moment à discuter la question des nouveaux impôts.

On écrit de Berlin à la Gazette de Cologne, que la question relative à la démolition de la forteresse du Luxembourg est en bonne voie, d'après les renseignements pris sur les lieux mêmes par l'officier prussien. Le gouvernement grand-ducal procède à cette démolition dans la mesure de ses ressources. On ne peut lui en demander davantage. Nous comptons donc ne plus entendre parler de cette affaire.

Une dépêche de Rome nous apprend que M. de Banneville s'est rendu solennellement le 8 avril au Vatican, pour exprimer au Souverain Pontife les félicitations de l'Empereur Napoléon et de la famille impériale. Le Saint Père a répondu avec émotion qu'il s'attendait bien que l'Empereur des Français ne se laisserait devancer, en cette circonstance, par aucun autre souverain. Pie IX s'est ensuite informé gracieusement de la santé de l'Empereur, de l'Impératrice et du Prince Impérial, son fils, et leur a envoyé sa bénédiction.

J. REBOUX.

Voici le rapport présenté au Corps législatif par M. de Saint-Paul, au nom de la Commission (1) chargée d'examiner les projets de lois approuvant :

Le premier, les stipulations financières d'une convention passée entre le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer du Nord.

Le deuxième, les articles 4 et 5 d'une convention relative à la concession de plusieurs chemins de fer à exécuter dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Alsace.

Messieurs,

À la session dernière une loi vous avait

(1) Cette commission est composée de MM. Séché, président; des Rotours, secrétaire; Sans, Brème, Pimard, Kolb-Bernard, le marquis d'Harvincourt, de Saint-Paul, Plichou.

Les Conseillers d'Etat, Commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont MM. Vernier, Gaudin et de Fraqueville.

été présentée qui concédait à la Compagnie des chemins de fer du Nord, cinq lignes en embranchements nouveaux, d'une étendue de 257 kilomètres. La dépense était évaluée à 58,600,000 francs, sur lesquels l'Etat prenait à sa charge 24,500,000 francs dans les termes de la loi de 1842.

La majorité de votre Commission crut devoir substituer à ce projet un contre-projet qui consistait à ne donner aucune subvention, mais une garantie d'intérêt. Le rapport déposé à la session dernière, entre à cet égard dans tous les détails nécessaires pour bien faire apprécier le contre-projet.

Ce contre-projet avait selon nous l'avantage en échange d'une garantie d'intérêt que nous considérons dans les probabilités comme purement nominale, d'épargner à l'Etat un sacrifice de 24,500,000 francs et d'ouvrir une voie nouvelle à tous les chemins de fer secondaires, qui avec le temps paraîtraient nécessaires dans la contrée du Nord, sauf à faire reporter par les Conseils généraux sur ces chemins, les sacrifices que la loi leur conseille de voter pour les chemins de fer départementaux. Nous assurons ainsi, et à bref délai, l'achèvement des voies ferrées dans la contrée du Nord.

Notre contre-projet soumis au Conseil d'Etat, discuté devant lui par les délégués de votre Commission, fut repoussé. Nous étions battus, mais nous n'étions pas convaincus que le projet du Gouvernement fut satisfaisant; nous ne comprenions pas que dans un pays où l'exécution des voies ferrées est relativement si facile, où le trafic doit être rémunérateur, l'Etat fût obligé de s'imposer des sacrifices égaux à ceux qu'il supporte dans les contrées où la construction des chemins de fer est très-dispendieuse et où le trafic est incontestablement insuffisant pour couvrir l'intérêt des dépenses et les frais d'exploitation.

La majorité de votre Commission proposa alors ou de réduire notablement la subvention de 24,500,000 francs, ou si on la maintenait de l'appliquer non-seulement aux 257 kilomètres pont la concession était proposée par la loi soumise au Corps législatif, mais encore aux lignes dont la concession était vivement demandée par les populations et qui faisaient l'objet d'amendements nombreux et chaudement appuyés par nos collègues de la contrée du Nord.

C'est proposition n'eut pas un sort meilleur que la première: le Gouvernement nous déclara que la Compagnie du chemin de fer du Nord ne voulait consentir à aucune modification aux conventions qui avaient été arrêtées avec elle. Nos efforts en face de la loi durent se borner à obtenir de remplacer le sacrifice de la loi de 1842 pour 27 kilomètres par la prestation gratuite des terrains et d'assimiler la Compagnie du Nord aux autres Compagnies, pour le règlement entre l'Etat et elle, du compte de premier établissement en vue du partage éventuel des bénéfices.

La Commission ne voulant pas perdre pour les populations le bénéfice des lignes proposées ou d'en ajourner l'exécution, se résigna à accepter le projet de loi modifié, et le rapport fait au Corps législatif entre tous les détails justificatifs de nos efforts et de notre insuccès.

Cependant quelques membres de la Commission persistaient à croire que le projet de loi n'était pas ce qu'il aurait dû être et qu'il était de leur devoir en présence du non possumus de la Compagnie du Nord, de chercher à aplanir les difficultés qui arrêtaient le Gouvernement en provoquant et encourageant la création d'une Compagnie puissante qui offrirait d'accepter les propositions que refusait la Compagnie du chemin de fer du Nord et les conditions posées dans notre premier amendement.

Notre rapport a rendu compte de ce dernier état de la question. En présence de ces propositions si avantageuses, en présence des sollicitations vives faites au nom des populations du Nord pour qu'elles fussent acceptées, le Gouvernement voulut se donner le temps d'examiner et d'apprécier la situation nouvelle qu'on lui offrait, et le projet de loi fut ajourné à la session actuelle.

L'intervalle entre les deux sessions a été mis à profit. Les Conseils généraux se sont émus, ils ont compris que la solution de la question pendait entre leurs mains, et que s'ils savaient à propos, et de suite, faire les sacrifices ou donner les sécurités qui nécessairement ils auraient à s'imposer pour faire faire les chemins de fer départementaux, s'ils offraient à l'Etat de prendre à leur charge, par exemple, moitié de la garantie d'intérêt à 5 p. 100 que demandait la Compagnie qui s'offrait pour l'exécution des voies à créer, l'Etat n'hésiterait plus à se séparer de la Compagnie du Nord et à traiter avec une Compagnie offrant toute sécurité et se chargeant, aux conditions d'une garantie d'intérêt pour tout concours, de la construction et de l'exploitation non-seulement des lignes que la Compagnie du Nord avait acceptées, mais encore d'une partie de celles qu'elle refusait.

En présence des décisions prises par les Conseils généraux, le Gouvernement modifia ses résolutions primitives. Il vous propose d'approuver par deux lois les conventions nouvelles qu'il a faites avec les Compagnies des chemins de fer du Nord et celles qu'il vient de signer avec la Compagnie représentée par MM. le comte de Melun, ancien député du Nord le comte Werner de Mérode, ancien député du Nord, Louis Dupont, banquier à Douai et à Valenciennes, Florimond de Coussemaeker, propriétaire à Dunkerque, David Portau, ancien préfet du Nord, et Benjamin Labarbe, maire de Folembray (Aisne).

Par le traité avec la Compagnie des chemins de fer du Nord, il n'est plus concédé à cette Compagnie que les lignes d'Arras à Etaples, de Béthune à Abbeville et de Luzarches à la ligne de Saint-Denis à Pontoise.

L'Etat exécutera les travaux dans les termes de la loi de 1843, ainsi qu'il était stipulé dans la première convention; toutefois, en ce qui concerne le chemin de fer d'Arras à Etaples et de Béthune à Abbeville, dont les travaux sont évalués à 14,500,000 francs, la Compagnie du Nord a pris l'engagement de prendre à sa charge le quart de cette dépense.

Bien que le délai d'exécution des travaux de ces deux lignes ne soit pas fixé, la Commission d'hésite pas à penser que ces deux lignes ne doivent être livrées à l'exploitation dans le délai de six années. Par le traité avec la Compagnie nouvelle, il lui est fait concession définitive des lignes :

- De Lille à Comines ;
- De Tourcoing à Menin ;
- De Gravelines à Watten ;
- De Boulogne à Saint-Omer.

Et sauf la déclaration d'utilité publique à intervenir, des lignes :

- De Saint-Omer à Berguettes ;
- De Berguettes à Armentières ;
- De Dunkerque à Calais par Gravelines ;
- De Somain à Roubaix et Tourcoing par Orchies et Coisyong ;
- D'Erquelines à Fournies ou à Anor ;
- De Chauvigny à la ligne de Soissons à Laon par Anizy.

L'Etat, pour tout concours, donne par moitié et conjointement avec les départements qui en ont pris l'engagement dans les Conseils généraux, la garantie de 5 p. 100 d'intérêt, amortissement compris, des sommes qui seront dépensées pour la construction de ces lignes; cet intérêt étant limité à un chiffre maximum par kilom. de 150,000 francs, pouvant s'élever à 170,000 aux termes de l'article 4.

Nous n'entrons pas dans de plus grands détails sur ces deux traités; nous n'aurions pu que répéter ici le texte des conventions que vous avez tous sous les yeux dans l'exposé des motifs qui vous a été distribué.

Nous approuvons complètement les conventions arrêtées, les stipulations des traités, et nous vous proposons de les voter.

Quelques membres de la Commission auraient désiré voir donner à la Compagnie nouvelle la ligne d'Arras à Etaples qu'elle offrirait de prendre dans les mêmes conditions que les autres lignes, c'est-à-dire en se contentant de la garantie d'intérêt de 5 p. 100; on eût ainsi épargné à l'Etat un sacrifice certain de 10,875,000 francs qui probablement excéderait les charges éventuelles de la garantie d'intérêt.

Nous aurions désiré également voir

comprendre, dans les lignes nouvelles, le prolongement jusqu'à Dieppe du chemin de fer de Béthune à Abbeville.

Le Gouvernement lui-même avait signalé toute l'importance de cette ligne et votre Commission croit pouvoir espérer que la concession n'en est qu'ajournée; la Commission exprime le même vœu en ce qui concerne le chemin de fer de Cambrai à Dours qui avait été demandé et garanti par le Conseil général du Nord.

Un amendement nous a été présenté par notre honorable collègue M. Martel, il est ainsi conçu :

Art. 2. — Au paragraphe 2 ajouter à ces mots : de Saint-Omer à Berguettes ceux de : par Aire-sur-la-Lys.

Si nous avions cru qu'il fût nécessaire d'adopter l'amendement pour assurer à la ville d'Aire le passage du chemin de fer, nous nous serions empressés de le faire, mais nous considérons que notre recommandation est superflue attendu que le passage par Aire nous semble obligatoire et commandé par les intérêts commerciaux et stratégiques du pays. C'est, du reste, le vote émis par le Conseil général du Pas-de-Calais.

En tous cas nous recommandons au Gouvernement l'amendement de notre honorable collègue.

Un membre de la Commission a fait remarquer qu'il eût été désirable que l'on eût signalé, pour la ligne de Berguettes à Armentières, les points intermédiaires de Merville à Estaires.

La Commission a pensé qu'il suffisait de signaler à l'attention du Gouvernement les observations faites par notre collègue, convaincus que nous sommes que le tracé devra donner la satisfaction demandée par ces deux villes les plus importantes de la vallée de la Lys.

Un autre membre de la Commission a fait observer que les enquêtes pour la déclaration d'utilité publique pour le chemin de fer de Dunkerque à Calais, par Gravelines, ont eu lieu en 1865; le procès-verbal d'enquête se trouve au dossier remis à la Commission, qu'en conséquence rien n'empêche de rendre dès à présent le décret d'utilité publique qui aura pour effet de classer ce chemin au nombre des concessions définitives.

La majorité de la Commission, sous le mérite des observations qui précèdent, a été d'avis de ne pas insister, et la Commission vous propose, à l'unanimité, d'approuver purement et simplement les deux projets tels que le Gouvernement les a présentés.

Le Gouvernement doit se féliciter des améliorations qu'il a pu apporter à la loi présentée à la dernière session, les populations de la contrée du Nord doivent être satisfaites des combinaisons nouvelles.

L'Etat s'était résigné à une subvention de 24,000,000 de francs pour faire créer cinq lignes d'une étendue de 257 kilom. La garantie d'intérêt sera, nous le pensons, purement nominale ou bientôt composée par les résultats des années suivantes; en tout cas et quoi qu'il arrive, elle n'imposera à l'Etat qu'un sacrifice bien inférieur à celui auquel il s'était résigné en vue de quelques lignes seulement.

Les contrées du Nord vont jouir promptement de voies ferrées nouvelles. La barrière que la force d'inertie de la Compagnie du Nord semblait opposer à la création de toute voie à créer est enfin franchie: la contrée a deux Compagnies pour la desservir, dont une nouvelle composée d'hommes dévoués à ces contrées, désireux, tout en sauvegardant les intérêts financiers qui leur sont confiés, de compléter par des voies nouvelles le réseau qui leur est concédé par le présent projet de loi.

La Compagnie des chemins de fer du Nord elle-même, en présence de cette jeune et active Compagnie, sera sans doute plus disposée à prendre sa part des voies restant à créer.

Dès à présent il est permis de voir que la totalité des voies ferrées que peuvent espérer les contrées du Nord se réalisera dans un avenir prochain. En tout cas si le vote du projet de loi a été différé de quelques mois, la contrée n'y perdrait rien, car le nouveau projet fixe à six ans l'exécution des travaux qui, dans la première convention était fixée à huit ans.

Ainsi économie notable pour l'Etat, satisfaction complète donnée aux populations du Nord.

Introduction d'un système nouveau qui pourra être adopté dans d'autres contrées. Ce sont là de grands résultats dont le Gouvernement et les Conseils généraux doivent se féliciter, car il y a un véritable progrès contribué.

Votre Commission, Messieurs, s'en félicite aussi; sa conviction, son insistance, l'initiative de quelques-uns de ses membres pour la constitution d'une Compagnie nouvelle et le rôle actif qu'ils ont joué dans les Conseils généraux, ont donné naissance à la combinaison que le Gouvernement a adoptée et que nous sommes heureux de présenter à votre approbation.

CORRESPONDANCE PARISIENNE

Paris, jeudi 8 avril.

Le Siècle fait ce matin de la fantaisie politique et nous donne la composition du ministère qui doit remplacer le ministère actuel après la session. Le Siècle naturellement ne croit pas à ce qu'il annonce; mais il faut bien s'amuser un peu. Pourtant il a la plaisanterie lourde et l'on pourrait lui appliquer cette moralité :

Ne forçons pas notre talent, etc.

On parle encore beaucoup aujourd'hui d'un article que publiait hier le Journal des Débats sur les dernières affaires d'Orient. Cet article, que l'on dit émané du Cabinet de M. de la Valette, démontre d'abord que la solution de la question Gréco-Turque est une victoire diplomatique pour le gouvernement français, en second lieu que l'impuissance de la Russie a été révélée d'une manière éclatante, et que jamais son incapacité de faire la guerre n'a été mieux prouvée. Ces éloges accordés à la diplomatie impériale dans le Journal des Débats ont été très remarquables.

Nous allons assister à une hécatombe d'amendements, et c'est le cas d'employer le mot hécatombe, puisque le chiffre des amendements déposés est de cent et que peut-être pas un seul n'échappera au sacrifice.

Il paraît certain que M. de Beust et M. Menabrea, au nom de leurs gouvernements, ont démenti officiellement de la triple alliance franco-allemande. Il faut rapprocher de ce double fait un article du Peuple que je vous signais il y a quelques jours. Cet article disait que le traité de triple alliance n'était point signé, qu'il n'était pas nécessaire parce que les intérêts des trois puissances sont identiques, mais qu'il serait vite conclu si la Prusse manifestait des visées ambitieuses. Nous pouvons en tirer cette conséquence que le traité existe et qu'il n'y manque plus que des signatures, afin que la diplomatie puisse en nier l'existence.

Aucun journal ne manque de répéter la note du *Moniteur de l'Armée*, attestant que le 1er juillet prochain, la France pourra mettre en ligne 522,000 hommes. Le maréchal Niel veut qu'on puisse dire aussi de lui qu'il a organisé la victoire.

Le prince Napoléon et la princesse Clotilde ont donné mardi un grand dîner auquel assistaient M. Boudet, premier vice-président du Sénat et Mme Boudet, M. Emile Ollivier, M. et Mme Latour-Daunou, MM. Bartel, Maurice Richard, marquis de Lagrange, le comte et la comtesse Murat, le duc et la duchesse de Tarente, MM. Gérôme, Pils, etc. Par cette courtoise énumération, vous voyez que les préférences du prince Napoléon ne se portent pas vers les députés de la majorité. Le bruit du reste circule avec persistance que le prince Napoléon après la session doit reprendre une place importante dans le gouvernement.

C'est fête aujourd'hui à l'Académie française. M. Autran est le récipiendaire. M. Cuvillier-Fleury préside la docte assemblée. Ces messieurs vont échanger force compliments plus ou moins sincères. — M. Villemain s'est trouvé assez bien ce matin pour pouvoir se rendre dans la salle de la séance.

C'est seulement ce soir que l'Odéon donne la 1re représentation de *Gutenbergy*, drame en cinq actes, de M. E. Fournier. Ca. Canot.