

une organisation du travail selon leur convenance personnelle, de telle sorte que le patron n'ait plus rien à voir dans ses propres ateliers, que de faire observer leurs exigences.

Ceci touche à l'inévitable, car enfin, quel est le manufacturier, le fabricant de chocolat, le distillateur qui consente à s'incliner devant des ouvriers venant lui dire : « Vos procédés de fabrication nous déplaisent; vous allez les changer, et porter nos salaires à tel taux. Nous l'avons décidé ainsi. » Telle est la situation actuellement faite aux imprimeurs de Paris.

Sans doute, la loi nouvelle a eu sa raison d'être, mais il est permis déjà de se demander si la sollicitude du législateur en faveur de l'ouvrier a prévu toute la portée de l'œuvre qu'elle lui a mise aux mains. Le Fabuliste a dit :

« Soient la pour du mal fait tomber dans un piège, » et il a, comme toujours, eu raison. Si la liberté du travailleur est protégée, celle du chef d'industrie doit-elle compter pour rien ? — Soyons justes : quelles réclamations, quels cris ne se seraient pas élevés, s'il avait pris la fantaisie aux maîtres imprimeurs, il y a un an, par exemple, de se concerter entre eux pour imposer aux compositeurs un système de casse bizarre et d'outils inusités qui leur eussent convenus à eux, patrons, en décapant les difficultés de la main d'œuvre !

Serait-ce parce que ces derniers ne descendent pas dans la rue et ne confèrent pas à Belleville que leurs intérêts doivent être sacrifiés au besoin de popularité que peut éprouver le pouvoir ? La liberté est une fort belle chose, pourvu que chacun y ait droit ; et dans le cas présent, celle du patron disparaît. Dans la voie où ils marchent, pourquoi les compositeurs parisiens s'arrêteraient-ils ? Pourquoi ne pas indiquer le quartier où il leur convient que la maison soit située et le genre de clientèle qu'il faut accepter ou refuser ? Dégagé de tout autre soin, le chef d'industrie n'aurait plus alors qu'une seule tâche : celle de payer les ouvriers, selon leur tarif, à heure fixe, sauf à faire faillite au bout de l'année, si la clientèle à son tour, refusant de pareilles conditions, allait porter les travaux en province.

C. R.

Conseil municipal de Roubaix.

Séance du 11 février. — (Suite)

M. Motte-Bossut prie l'Administration d'arrêter les poursuites contre M. Ph. Scamps. M. le Maire répond que la ville y est tout à fait étrangère, et que l'action judiciaire, dont parle M. Motte-Bossut est intentée par les experts qui réclament le paiement de leurs honoraires.

Cette interpellation donne lieu à une longue discussion. M. Motte-Bossut est heureux d'apprendre que les rigueurs qui menacent M. Scamps ne sont pas provoquées par l'Administration de Roubaix qui n'a pas été mise en mesure de se défendre, malgré les pressantes demandes de secours qui ont été adressées en temps opportun à l'autorité supérieure. Le Conseil ne peut donc que confirmer toutes ses délibérations qui déclinent toute responsabilité sur les conséquences de l'émeute.

M. Motte-Bossut ne s'étonne pas du retard apporté dans l'envoi des troupes demandées par l'Administration de Roubaix. M. le Préfet qui s'était trop empressé d'en envoyer à Denain, n'a pas été félicité de sa grande précipitation : aussi a-t-il, en ce qui nous concerne, péché par l'excès contraire ; et, malgré la correspondance, les dépêches, les démarches les plus répétées, les troupes, qui eussent empêché tout dégât en arrivant à 6 heures du soir, ne sont entrées à Roubaix qu'à dix heures.

M. Toulemonde-Nollet rappelle qu'en refusant de comparaître dans l'expertise des dégâts, le lendemain de l'émeute, le Conseil a entendu en rendre le Gouvernement responsable.

M. Létocart-Duvillier ajoute que la loi du 10 vendémiaire an IV, met à la vérité à la charge des villes les frais de pillage et d'incendie ; mais qu'à cette époque, il existait une garde nationale pour défendre l'ordre public et la propriété. La suppression de cette institution assume la responsabilité de la protection qu'on doit aux contribuables, au Gouvernement lui-même.

M. J. Bte Babureq dit qu'à une autre époque M. le Maire avait promis de se rendre à Paris avec une députation du Conseil.

M. J. Renaux-Lemerre déclare que les démarches ont été incessantes et infructueuses pour obtenir une audience de S. M. l'Empereur, mais qu'elles se continuent pour réclamer l'exécution de promesse de M. le Préfet. Il signale qu'un subside vient d'être obtenu pour nos écoles et que l'Administration ne cesse pas pour cela ses négociations.

M. Toulemonde-Nollet demande si M. le Maire est informé que les rôles d'imposition aient été signés par M. le Préfet.

M. le Maire répond qu'il n'a reçu aucun avis que cette signature ait été donnée.

M. Dubar-Ferrier croit que si ce n'est pas fait, cela se fera probablement bientôt, et, le cas échéant, il demande quelle sera l'attitude du Conseil et de l'Administration devant l'application de cet impôt. Il est d'avis qu'il y aurait lieu de confirmer toutes les protestations précédentes par une démission unanime.

M. Létocart-Duvillier propose qu'une députation du Conseil se rende à Paris pour réclamer des compensations qui permettent à la ville de se charger du paiement des indemnités.

L'Administration adhère à cette proposition, et une commission est nommée pour faire au plus tôt cette démarche avec M. le Maire.

Cette commission se compose de MM. Motte-Bossut, P. Cateau, L. Voreux, Loto, cart-Duvillier et Toulemonde-Nollet.

Vu l'heure avancée, M. le Maire consulte le Conseil qui décide que la séance sera continuée le lendemain.

Séance du 12 février. — Présidence de M. Constantin Descat.

Continuation de la séance de la veille.

Présents : MM. C. Descat, maire, J. Renaux-Lemerre, F. Duthoit, A. Devartez, adjoints, P. Parent, G. Lefebvre, P. Cateau, A. Wibaux, Ferret-Duthoit, J. Bte Ducatteau, E. Frézeq, L. Watine, Dellebecq, Desfontaines, A. Prugnot, Louis Voreux, Motte-Bossut, Létocart-Duvillier, J. Bte Babureq, Toulemonde-Nollet, A. Delaoutre, Dubar-Ferrier, H. Ternynck, conseillers.

Absents : MM. Julien Lagache, empêché ; Potte, Desquins, L. Eeckman, indisposé ; D. Salembier.

M. P. Parent, secrétaire, donne lecture du procès-verbal de la séance du 11.

Projet de pavage du quai de Wattevelos.

M. le Maire ouvre la séance en ces termes :

Le Conseil s'est occupé pendant plusieurs séances de la question du quai de Wattevelos. Les moyens de conciliation étaient difficiles à trouver. Cependant notre collègue, M. Motte-Bossut, est parvenu à réunir les adhésions des propriétaires intéressés toutefois avec des restrictions que vous aurez à juger.

Voici quelles sont leurs conditions : « Nous soussignés, propriétaires riverains, du quai du canal, à partir du pont de la gendarmerie jusqu'à la rue du Bassin; reconnaissons par la présente abandonner gratuitement à la ville de Roubaix les huit mètres de quai dont nous sommes propriétaires, à la condition que la ville y fasse construire, sous le plus bref délai, un pavé de 6 mètres 67 centimètres de largeur dont nous nous engageons à payer le quart.

Nous nous engageons en outre à établir le long de nos propriétés des trottoirs à la largeur réglementaire de 1 mètre 66 centimètres, aussitôt que le susdit pavé sera terminé. » Roubaix, le 9 décembre 1869.

Il est convenu qu'en prenant possession des terrains du quai sur lesquels sera établi le pavé, la ville y respectera les caves et vidues actuellement existants; ils resteront la propriété des propriétaires actuels qui con-

tinueront à en avoir la jouissance entière comme par le passé.

Signé : Joseph Wattine, E. Galpin, Lemerre frères, Ph. Descamps, Hannotte frères et sœurs, veuve Renaux-Depreter, Louis Mercier.

J'adhère aux conditions ci-dessus énoncées. Construction du trottoir à mes frais et quart du pavé jusqu'à l'angle des bureaux des bâtiments à usage actuel de caserne.

Roubaix, le 11 janvier 1870.

Signé : PAQUET, docteur.

Je soussigné E. Grimonprez-Delaoutre adhère à la cession de mon terrain longeant le canal, aux conditions stipulées d'autre part, pourvu que la ville s'engage à établir à ses frais le pavé de 6 mètres 67 centimètres sur tout le front à qui de ma propriété.

Roubaix, le 14 janvier 1870.

Signé : E. GRIMONPREZ-DELAOUTRE.

Après la réception de ce document, nous avons convoqué la commission chargée de l'étude de cette affaire. Nous invitons M. le rapporteur de cette commission à prendre la parole.

M. Dubar-Ferrier s'exprime ainsi :

Messieurs,

Les propositions faites par M. Eugène Grimonprez et les autres riverains du canal, pour le pavage de la partie du quai, s'étendant de la rue du Sépulcre à la rue du Quai, étant exactement celles qu'au mois de juin dernier, vous avez autorisées, notre commission de la voirie à faire à ces Messieurs, nous vous demandons avec confiance un vote approbatif.

Roubaix, le 19 janvier 1870.

Signé : H. Dubar, J.-B. Dnbureq, P. Parent, L. Watine, Wattinne.

M. Renaux-Lemerre lit une note inscrite au registre particulier sous le N° 50 page 128, pour déclarer que nonobstant son désir d'aplanir toutes les difficultés et d'entrer dans les voies de la conciliation, il croirait manquer à son devoir d'administrateur s'il approuvait les conclusions du rapport de la commission qui accorde à M. Eugène Grimonprez des privilèges particuliers.

M. Renaux-Lemerre fait ensuite l'historique de cette affaire : il rappelle que M. E. Grimonprez avait demandé à M. le Préfet l'autorisation de bâtir sur le terrain longeant le canal en face de sa propriété, et que cette demande renvoyée à l'avis du Conseil municipal, a été soumise à l'examen de la commission de la voirie, qui a fait de nombreuses démarches pour obtenir l'adhésion de tous les propriétaires riverains, en leur proposant de s'intervenir que pour un quart dans les frais du pavé ; mais plusieurs ont refusé, et M. Grimonprez a fait connaître qu'il n'abandonnerait son terrain que par voie d'expropriation.

En conséquence, et sur la proposition de la commission, le Conseil a voté l'ordre du jour. Mais le terrain revendiqué par M. Grimonprez a été vendu par lui, il y a 30 mois, à MM. Bossut et Fougasse, pour une somme de 2,000 fr., et le Conseil a bon droit d'avoir recouru à l'expropriation.

M. Grimonprez a commencé des constructions, bien persuadé qu'il était que ses voisins intenteraient une action civile contre MM. Bossut et Fougasse.

La prétention de M. Grimonprez n'était donc plus soutenable, car le terrain qui longe sa propriété ne lui appartenait plus ; il en avait reçu le montant en une somme de 9,000 fr. par les intérêts, capitalisés sur le prix de sa vente, et les acquéreurs s'étaient, de leur côté, engagés à livrer passage à tous les propriétaires de la rive du canal.

La position de M. Grimonprez n'était donc plus différente de celle des autres riverains, et le pavage du quai devait, au contraire, lui procurer des avantages immenses, puisqu'il possédait 70 mètres de front à ce quai.

M. Renaux-Lemerre n'ignore pas que M. Motte-Bossut a fait une démarche auprès de l'Administration ; mais il affirme de la manière la plus positive qu'il n'a jamais été question d'aucune réserve en faveur de M. Eugène Grimonprez, ni des conditions toutes particulières acceptées par plusieurs membres de la commission de la voirie, en dehors du Conseil ; l'Administration n'a jamais compris autre chose que d'intervenir pour les 3/4 des frais de pavage, à la condition que les propriétaires payeraient l'autre quart.

M. Motte-Bossut s'étant abstenu de faire connaître la proposition qui lui avait été faite

après la séance du 27 octobre, et M. Eugène Grimonprez ayant refusé son terrain aux conditions stipulées par M. Dubar, délégué à cet effet, la mission de commission se trouvait entièrement terminée ; c'est pour cela que M. Renaux-Lemerre prie le Conseil de bien réfléchir avant de prendre une décision conforme aux conclusions du rapport, à cause surtout du précédent fâcheux que cette délibération créerait pour l'avenir envers des propriétaires qui, ayant payé leur terrain fort cher, viendraient offrir à la ville à condition qu'elle établirait un pavé et un trottoir.

Chronique locale & départementale

En confirmant la nouvelle de la fusion des deux compagnies du Nord-Est et du Nord, nous avons indiqué dans un de nos derniers numéros les conventions principales intervenues entre ces compagnies.

Nous croyons utile de faire connaître aux intéressés les considérations qui ont amené cette fusion. — Nous le ferons surtout pour qu'il soit bien constaté que dans cette importante affaire, on a malheureusement sacrifié les intérêts que représente la compagnie du Nord-Est. — La question, disons-le, s'est posée encore une fois entre le monopole des grandes compagnies et la libre concurrence.

Voici les renseignements que publie la France du Nord :

La Compagnie du Nord-Est, à laquelle on n'avait concédé que des tronçons isolés, avait conçu le projet de rattacher ces tronçons les uns aux autres par deux grandes lignes, l'une de Cambrai ou plutôt de la frontière de Belgique à Beauvais, et l'autre de Lille à Paris, par Amiens, Beauvais et Argenteuil.

Les influences combinées de la Compagnie du Nord et de l'Administration des ponts-et-chaussées ont fait échouer l'une de ces demandes au sein du Conseil général du Nord, au mois d'août dernier, viennent de faire échouer l'autre au sein du conseil général de l'Oise.

Pour être plus sûre que la ligne d'Amiens à Argenteuil par Beauvais et Pontoise ne serait pas donnée au Nord-Est, l'Administration des travaux publics l'avait érigée en ligne d'intérêt général et s'était ainsi attribué le droit de la concéder.

Privée ainsi de tout accès vers Paris, la Compagnie du Nord-Est n'avait plus d'autre alternative que d'accepter les propositions brillantes que la Compagnie du Nord lui faisait en vue d'une fusion, et de sauvegarder ainsi les intérêts de ses actionnaires.

Une convention est donc intervenue qui est soumise en ce moment à l'examen du conseil d'Administration du Nord-Est, et qui sera probablement ratifiée par lui.

Une conclusion est à tirer de ces informations, c'est que, grâce à l'aveugle hostilité des ponts et chaussées, la région du Nord sera privée des bienfaits d'une concurrence reconnue nécessaire, et qu'elle restera soumise au monopole omnipotent de la Compagnie du Nord.

Nous serions mal venus à récriminer contre le Nord-Est. La double condition d'existence de son réseau était, en effet, qu'il possédât une voie d'accès vers la Belgique et une autre voie vers Paris. C'est par ces moyens seulement qu'il pourrait se rendre complètement indépendant du Nord et soustraire son autonomie à la rivalité absorbante de l'ancienne Compagnie. On n'oserait prétendre que l'exploitation de chemins de fer locaux et d'embranchements disséminés en et là, mais se rattachant tous aux lignes-mères possédées par le Nord, pût devenir une entreprise capable de balancer la domination jusque-là exclusive du Nord. Pour acquiescer ce caractère, le réseau secondaire devait être lui-même et pouvoir vivre de sa vie propre, sans être tenu d'emprunter les voies et les instruments de la concurrence. Les voyagers et les marchandises auraient ainsi à leur disposition, comme cela se voit en Angleterre et en Belgique, deux services de transport qui se fussent efforcés de mériter leurs préférences par le plus bas prix des tarifs, la plus grande rapidité des mouvements, les plus larges facilités et commodités dans les communications.

Déjà la légion du Nord de la France s'était rejouie de la promesse de cette ligne saletaire dont le public, l'industrie et le commerce ne pouvaient retirer que des bénéfices. Et voilà que par la faute de l'Administration des ponts-et-chaussées, cette bienfaisante révolution économique est aujourd'hui avortée ! Jusques à quand serons-nous en France condamnés à subir le joug de cette haute, despotique et intraitable administration, la pire de toutes avec celle du genre militaire, la plus réfractaire au progrès, la plus impatientement supportée par le pays ? Jusques à quand l'initiative des particuliers et des compagnies pourra-t-elle dans les lieux de cette bureaucratie absolue, étonnée, souvent inepte, et qui, ce semble, nous coûte d'autant plus cher qu'elle ne cause plus de mal ? Que nos hommes d'Etat ne s'illusionnent pas : la liberté ne deviendra une chose réelle, palpable, et pratique en France qu'à partir du jour où nous aurons pour jamais terrassé cette nouvelle hydre de Lerne, à mille têtes, qui résiste à toutes les attaques et survit à tous les assauts !

Nous accusons hautement l'Administration des ponts-et-chaussées d'avoir fatalement amené cette jonction de deux compagnies qui, agissant séparément, l'une vis-à-vis de l'autre, auraient, des fruits de leur émulation, fécondés les intérêts de cette région et de la France toute entière. Si la Compagnie du Nord entretenait de ses derniers les ponts-et-chaussées, ceux-ci ne feraient pas mieux ses affaires. Chose lamentable et dérisoire, dont il convient plutôt de s'affliger que de rire : l'argent des contribuables se retourne contre eux : le fonctionnarisme compromet et ruine les citoyens qui le paient ?

Ceux qui ne regardent qu'à la surface et dont l'œil n'essaie pas de lire l'avenir s'étonneront peut-être de nos critiques et de nos protestations amères. Ils diront que l'alliance du Nord et du Nord-Est, loin d'empêcher la construction des chemins concédés à cette Compagnie, en assure l'exécution aux contrées qu'ils doivent traverser. Eh ! sans doute, mais ce n'est pas ainsi que l'on doit juger. Avant la naissance de tout projet d'accord entre les Compagnies, nous avions la certitude de l'exécution de ces chemins ; et le traité, qui sera demain défilé, n'ajoute rien à cette certitude, sinon qu'il fait retomber notre région, à la veille d'être délaissée par la concurrence, sous la meule du Nord, qui continuera de broyer l'argent du public pour le convertir en gros dividendes dans la poche de ses actionnaires.

Dans un pays tel que le nôtre, qui souffre, en sa vanité, d'être comparé à l'étranger, c'est une honte et un malheur que la concurrence en matière de chemins de fer n'ait encore pu s'établir, par la faute d'un gouvernement qui devrait l'inventer si, elle-même, elle ne surgissait pas. — Edmond Magnier.

En vertu d'une ordonnance rendue le 24 mars par M. le premier président de la Cour impériale de Douai, les assises du département du Nord s'ouvriront à Douai le lundi 9 mai prochain.

M. Duhom, conseiller à la cour impériale, a été désigné pour présider ces assises ; MM. Rossignol et Gautier, conseillers, siégeront comme assesseurs.

Une autre ordonnance, en date du même jour, porte que les assises du Pas-de-Calais s'ouvriront à Saint-Omer, le lundi 13 juin prochain.

M. Decaudaveine, conseiller à la cour impériale, est nommé pour présider ces assises. MM. Boistel et Bourgeois, juges au tribunal de Saint-Omer, ont été désignés pour siéger en qualité d'assesseurs.

La Chambre de commerce de Lille se réunira dans le local ordinaire de ses séances le vendredi 1^{er} avril 1870, à sept heures du soir.

L'ordre du jour de cette séance comprend les objets suivants :

1^o Enquête parlementaire sur le régime économique. — Renseignements à fournir au Corps législatif.

2^o Rapports et objets divers.

Les personnes qui désirent présenter des observations à l'occasion de l'enquête parlementaire, sont priées de les adresser à la Chambre de commerce place de la Gare.

La suite au prochain numéro.

CREDIT LYONNAIS

CAPITAL ENTIEREMENT VERSE: VINGT MILLIONS

Le Crédit Lyonnais publie chaque semaine une Circulaire financière contenant tous les renseignements qui peuvent intéresser les porteurs de rentes, actions, obligations, et guider les capitalistes qui veulent employer leurs fonds avec sécurité. Cette circulaire est envoyée GRATUITEMENT à toute personne qui en fait la demande. Ecrire au Crédit Lyonnais, 6, boulevard des Capucines, Paris.