

sances dans le but d'empêcher la guerre. Ces allées et venues d'opinion ne doivent surprendre personne, et jusqu'au jour comme au lendemain de la première bataille, il faut bien nous attendre à ce qu'on parle toujours de l'intervention des puissances pour en dire notre avis, appuyé sur tout ce que nous entendons ici, nous affirmerons qu'il ne reste plus aujourd'hui une chance sur mille en faveur de la paix avant la bataille.

Une note émanant du ministère de la guerre et publiée ce matin par le *Journal officiel* a causé ici quelque émotion : L'enceinte fortifiée de la capitale et les forts qui l'entourent vont être armés : c'est-à-dire qu'on va mettre des canons en position sur nos murailles en terre et que le génie va prendre toutes les dispositions nécessaires pour fermer nos cent portes. Ce n'est là qu'une mesure de précaution, car pour admettre que l'ennemi pût se présenter devant Paris, il faudrait que nos armées fussent anéanties, et en outre pour faire le siège d'une place comme Paris, il faudrait une armée de plus d'un million d'hommes. Les mesures que va prendre le génie militaire serviront à défrayer la curiosité parisienne ; elles n'ébranleront pas sa confiance dans le résultat de la lutte. A Berlin règne une inquiétude bien plus sérieuse et plus légitime. La capitale de la Prusse est une ville ouverte ; elle est, dit-on, l'objectif de l'armée française à laquelle une grande victoire pourrait en frayer la route.

En outre les lettres particulières qui nous arrivent d'Allemagne contiennent des détails navrants sur les ruines qu'à déjà produites l'état de guerre dans les pays qui avoisinent le Rhin. La crise financière n'en est encore qu'à son début et l'on parle de l'élévation éventuelle à 20 0/0 du taux de l'escompte à Berlin et sur diverses places.

L'Impératrice est revenue cette nuit de son voyage à Cherbourg. De la flotte, des troupes qu'elle emporte, de la direction qu'elle va suivre, nous nous garderons bien de dire un mot.

Meissonnier vient de partir pour l'armée du Rhin ; il suivra nos soldats : le pinceau n'est pas aussi indiscret que la plume.

La *Marseillaise*, celle de M. Rochefort, a cessé de paraître. Elle accuse de sa disparition forcée l'état de dictature militaire ; personne ne sera dupe : on n'achetait pas le journal et M. Rochefort s'était brouillé avec ses principaux collaborateurs ; il dit en terminant ses adieux à ses fidèles : « La *Marseillaise* de Rouget de l'Isle est aujourd'hui bonapartiste et officielle, nous réparitions quand elle sera redevenue républicaine et séditieuse. » Espérons qu'il attendra longtemps.

On signale un pétitionnement actif à Paris, dans le but d'organiser des volontaires en dehors de la garde nationale. Quant à la création d'un corps qui prendrait le titre d'*Amazones de la Seine*, vous devez bien penser que ce n'est pas un projet sérieux.

CH. CAHOT.

#### BOURSE DU 26 JUILLET.

La première cote de Londres nous arrive avec 3/8 de baisse : notre Bourse subit le contre-coup et le 3 0/0 ouvre avec 20 cent. de baisse sur samedi. Du reste, non-seulement la cote ne donne plus signe de vie, mais le parquet des agents est lui-même désert. On remarque que les valeurs de pur placement et à revenu fixe se tiennent mieux et sont l'objet de demandes suivies. La liquidation paraît être faite et il ne faut s'attendre à de nouveaux cours qu'après un événement, et la preuve qu'on ne s'attend à rien avant huit jours, c'est que les primes pour fin courant sont à de très-faibles écarts.

Dernier cours : 3 1/2, 65.60.

Italien : 46.

CELLIER.

qu'il paraît, la Bastide était bien à vous... C'était une belle habitation, et...

— De quoi parlez-vous, ma chère ? de cette vieille bicoque ? Bah ! je l'eusse démolie un de ces jours, n'eût été mon respect pour les souvenirs de famille. On la reconstruira, et elle sera dorée du haut en bas comme la pagode de Jagrenah !

— Vraiment, monsieur Fleuriaux, dit madame Meursanges avec son plus gracieux sourire ; vous êtes donc bien riche ?

— Pas mal comme ça ; Linguard n'a pu emporter le plus solide... Nous vivons encore dans l'opulence, nous et nos enfants, maman Meursanges !

— Nos enfants ? répéta la vieille dame en pinçant les lèvres.

— Quoi ! madame, s'écria impétueusement Maurice, ignorez-vous que M. Fleuriaux est mon...

— Votre ami, Maurice ! interrompit Fleuriaux d'un ton grave et triste ; seulement votre ami... Cependant, ajouta-t-il en souriant et en regardant finement les deux amoureux, voyez comme l'on change ! nos jeunes gens, si fiers et si délicats il y a quelques jours, ne rougiront plus d'accepter la donation de tous mes biens quand nous signerons leur contrat de mariage... car nous le signerons bientôt, n'est-ce pas, maman Meursanges ?

— Il le faudra bien, dit la bonne dame avec un soupir, puisque décidément M. Maurice Longpré mérite l'estime et la considération :

#### Plan de campagne prussien

Beaucoup de personnes se demandent quel est le plan de campagne des Prussiens. Les éléments d'une réponse plausible se trouvent dans les brochures publiées dans l'Allemagne du Sud et dans la Confédération du Nord, au commencement de 1869.

A cette époque, un écrit publié par un officier d'artillerie saxon qui était sous le pseudonyme d'Arkolay, mit en ébullition tous les cercles militaires allemands, et amena une polémique d'une vivacité inouïe entre prussophiles et austrophiles.

Les officiers prussiens surtout, inspirés sans doute par leur chef d'état-major général, M. de Moltke, publièrent plusieurs brochures dans lesquelles, pour réfuter M. Arkolay, ils exposaient dans tous ses détails le plan à suivre par l'armée fédérale en cas de guerre avec la France.

Dans sa brochure, plus célèbre par la polémique soulevée à son sujet, que par les excellentes idées qui s'y trouvent exprimées, M. Arkolay soutenait que, en cas de guerre contre la France, la Prusse pourrait à peine couvrir avec toutes ses forces les frontières de la Confédération du Nord, et négligerait forcément l'Allemagne du Sud, abandonnée ainsi à ses propres ressources et exposée aux coups d'un puissant voisin.

En effet, disait-il, la Prusse s'est exclusivement occupée de bien organiser sa ligne du Rhin. Mayence, Coblenz et Cologne ont été l'objet de soins et de grandes dépenses. En seconde ligne, viennent Magdebourg, Torgau, Erfurth, derrière lesquels se trouve Berlin. Le système défensif d'une force incontestable a tout absorbé, tandis que celui du Sud est resté incomplet et mal organisé.

Arkolay conseillait à la France de commencer ses opérations par un débarquement sur les côtes du Nord et de tendre la main aux populations récemment annexées au Hanovre. Il ajoutait que, tout en immobilisant une armée prussienne par cette diversion, les Français seraient aveuglés s'ils ne comprenaient pas que leur meilleur point d'attaque se trouve dans le grand-duché de Bade ; de ce côté, ils peuvent, en effet, arriver directement et en masse sur la rive droite du Rhin, et prendre ainsi l'avance. La position géographique de l'Alsace se prête à une telle entreprise, car la frontière est bien fermée, en ligne droite, ni trop étendue, ni trop resserrée, et se trouve perpendiculaire aux lignes d'opérations (chemins de Paris à Strasbourg et à Mulhouse), qui amènerait rapidement sur le Rhin des masses considérables de troupes.

De ce côté, l'armée française a l'air qui lui manque dans cette espèce d'entonnoir formé par les vallées de la Moselle et de la Sarre, entonnoir au fond duquel se trouvent des forteresses redoutables ; trois grandes forteresses, Besançon, Metz et Strasbourg au centre, forment de ce côté, un grand triangle parsemé de points fort secondaires, dont la pointe menace la rive allemande et constitue une tête de pont passante pour le franchir.

Nous n'avons pas à discuter aujourd'hui ce que feront les Badois, les Wurtembergeois et les Badois pour se soustraire au danger qui les menace. Leurs armées exécutent le *casus foederis*, et, conformément aux traités militaires conclus en août 1866, se trouvent placés sous les ordres du roi Guillaume, qui en dispose à son gré. Pour répondre à la question que se pose le public, il nous faut résumer les idées exprimées par les officiers prussiens dans leur discussion avec Arkolay et ses partisans.

Nous avons lu quelques-unes des brochures prussiennes, et il est impossible de se figurer l'outrecuidance des rédacteurs à la solde de MM. de Moltke et Bismarck.

Aucun d'eux ne s'est donné la peine de réfuter les assertions, ni de détruire les hypothèses d'Arkolay. Nous admettons, disaient-ils, que la neutralité malveillante de l'Autriche nous oblige à nous garder du côté de la Bohême et de la Silésie. Puis, poussant le dédain de l'armée autrichienne à ses dernières limites, ils ajoutaient que trois corps d'armée sur les seize dont dispose la Confédération du Nord, suffiraient amplement à contenir les armées de l'empereur François-Joseph.

En ce qui concerne la diversion du Nord, les 100,000 hommes que M. Arkolay nous croit dans l'obligation de laisser sur les bords de la Baltique et de la mer du Nord, seront bien mieux employés du côté du Rhin et de

ment M. Maurice Longpré mérite l'estime et la considération :

Fleuriaux sourit, les jeunes gens se serrèrent la main ; et le navire entra dans le port.

FIN.

**GUÉRISON DE LA PHTHISIE PULMONAIRE ET DE LA BRONCHITE CHRONIQUE**  
Traitement nouveau. — Brochure de 136 pages, 9<sup>e</sup> édition, par le docteur JULES BOYER, — On reçoit cet ouvrage franco en adressant 1 fr. 50 en timbres-poste, au D<sup>r</sup> Jules BOYER, 95, Boulevard Magenta, ou à M. DELAHAYE, libraire, 23, place de l'École de Médecine, à Paris. 308

#### DENTS DEPUIS 5 FRANCS

**Verbrugghe, dentiste.**  
Rue de l'Hospice, 10, Roubaix.

Nouveaux dentiers sans ressorts, mastication et prononciation garanties en huit jours.  
TOUS LES JOURS, Consultations gratuites de midi à deux heures. M. VERBRUGGHE se rend à domicile et échange les pièces mal faites.

la Moselle. La garnison de Berlin et des troupes de la landwehr, au nombre de 50,000 hommes, transportés par les voies ferrées sur le lieu du débarquement de l'ennemi, suffiront pour le jeter à la mer et délivrer la Prusse de toutes craintes de ce côté.

Que nous importe, s'écrient les auteurs Berlinoises, ces attaques au Midi et au Nord quand nous ne laisserons aux Français ni le temps, ni la possibilité de les exécuter. Nos forces agissantes sont plus considérables que celles de nos adversaires, nous les concentrerons sur la frontière, entre Luxembourg et Mannheim, nous les jetterons sur la Lorraine et la Champagne, et alors il faudra bien que les Français acceptent le champ de bataille que nous leur avons choisi, et lâchent l'Allemagne méridionale pour venir défendre sur la Marne l'accès de leur capitale.

Nous devons que la forfanterie prussienne se soit jamais exposée au grand jour avec une naïveté plus adorable. Merci messieurs, car nous sommes convaincus que votre principale attaque, si toutefois vous attaquez les premiers, viendra par la Moselle et la Sarre. Les écrivains de M. de Moltke émettent encore l'espoir d'une alliance avec la Belgique, qui leur ouvrirait notre frontière à l'ouest du Luxembourg. Nous avons trop bonne opinion de la Belgique et de son gouvernement pour admettre seulement l'idée d'une pareille éventualité.

En résumé le plan des Prussiens nous paraît être de tourner la ligne de la Sarre, débouchant de Sarrelouis, et de gagner à tout prix le bassin de la Marne, après avoir évité Metz, franchi la Moselle et la Meuse.

L'exécution de ce plan, dont on ne saurait méconnaître la hardiesse, présente cependant quelques inconvénients sérieux.

D'abord il faut passer sur le ventre des 150,000 Français, qui ne manqueront pas de se porter entre la Moselle et la Sarre, ayant derrière eux le camp retranché de Metz. Metz vaut bien Mayence et, comme sa vaste enceinte offre un abri assuré, les Français pourront se battre en désespérés.

Or, on sait comment ils se battent quand leur retraite n'est rien moins qu'assurée, comme à l'Alma et à Inkermann.

Nous ne saurions donc nous représenter les bandes de S. M. Guillaume dans les plaines de la Champagne.

Viendrait-elles, nous nous demandons comment les Prussiens sortiraient du coupe-gorge dans lequel ils s'en vont engagés.

Nous avons exposé les idées prussiennes. Il nous serait difficile d'en faire autant pour celles de la France, car nos généraux et nos écrivains militaires ont toujours gardé un silence modeste sur le meilleur plan à suivre dans une guerre contre la Prusse.

Il nous faudra donc juger ce plan pendant sa mise à exécution, et, franchement, nous aimons mieux cela que les théories, fussent-elles de M. Arkolay.

LITTÉRATURE.

#### CORRESPONDANCE

Metz, dimanche.

Tout en marchant, les troupes sont mathématiquement campées à intervalles de développement gigantesques et continus avec des mitrailleurs dans leurs points de contact, puis commencent la première bataille. Elle ne durera pas six heures !... vous verrez.

Sous des dehors tranquilles une grande agitation règne dans les états-majors ; j'ai entrevu ici des sommets de l'armée dont le passage n'a même pas été signalé ; le lendemain on ne verra plus personne ; c'est à ce point que ceux à qui nous écrivons peuvent nous accuser d'erreurs, et cependant nous n'écrivons que ce que nous voyons.

Le mystère est toujours le dieu de la nouvelle armée du Rhin. Tout le monde parle du maréchal de Mac-Mahon et personne n'a vu nulle part.

Voilà tout ce que peut être donné comme nouvelles. On peut ajouter que la petite guerre aux journalistes a commencé en attendant l'arrivée du grand-prévôt, qui devra veiller à l'exécution des lois et nous renvoyer chez nous, dit-on.

Pour le reste, la ville a toujours le même aspect, les soldats font grandement honneur au petit vin de Moselle, mais les vivres s'en vont. Ce matin, le marché était vide : pour or ni argent, rien à trouver.

Si l'on boit tant de vin, c'est peut-être parce que l'eau manque. A Lorry, où j'ai passé en revenant de Sierck et de Thionville, où la complaisance d'un cheval boiteux, — les seuls à obtenir, — m'a porté cette nuit et où je n'ai rien vu qui vaille la peine d'être relaté, à Lorry, les habitants achètent l'eau à raison d'un franc les soixante seaux, et pour leur usage personnel ne boivent plus que de l'eau de la source ferrugineuse.

#### Traité d'exploitation du Nord-Est avec le Nord

RAPPORT présenté au Conseil municipal de Tourcoing par une Commission composée de MM. J. LEURENT, J. LEBLAN et TAFFIN. — (M. TAFFIN, Rapporteur)

Messieurs, En recédant à la Compagnie du Nord l'exploitation du réseau qui lui avait été concédé, la Compagnie du Nord-Est a suscité de toutes parts de nombreuses réclamations.

Depuis longtemps déjà le Conseil municipal de Roubaix, la Chambre consultative et celle de Tourcoing elle-même, ont protesté énergiquement.

Devons-nous aujourd'hui unir notre voix à toutes celles qui réclament du Gouvernement la non ratification du traité ?

Telle est la question dont vous nous avez confié l'examen.

Chaque jour, l'infériorité de notre situation en France, par rapport aux transports, s'accuse de plus en plus. Non-seulement le pays souffre de cet état de choses ; mais les Compagnies de Chemin de fer elles-mêmes

contiennent le risque de voir les transports internationaux échapper à leur trafic pour prendre des voies plus détournées, plus longues, mais plus économiques.

C'est ainsi que les cotons et les laines nous arrivent de Liverpool par Anvers, avec une économie de 25 à 30 p. % sur le transport, plutôt que par Dunkerque.

Le transport des sucres et des filés que nous expédions à Ste-Marie-aux-Mines coûte 15 à 20 p. % moins en empruntant le réseau belge qu'en parcourant simplement ceux du Nord et de l'Est.

Si nos renseignements sont exacts, des agences de transports en Angleterre s'occuperaient en ce moment de rechercher, à travers la Belgique et l'Allemagne, le moyen d'éviter le réseau français pour leurs expéditions vers l'Inde.

Si ces efforts aboutissent, non-seulement Marseille serait déshéritée de ce trafic au profit de Brindisi ; mais notre territoire tout entier en serait privé au profit de nos voisins.

Nos populations du Nord surtout, si proches de la Belgique, où leurs relations de tous genres les appellent si fréquemment, sont frappées plus que les autres des conditions d'infériorité auxquelles le monopole des grandes Compagnies nous condamne.

En présence d'un mal aussi constaté, chacun cherche, chacun appelle un remède prompt et efficace.

C'est ainsi que la concurrence, pouvant résulter de l'établissement des chemins de fer d'intérêt local, a été accueillie, comme une espérance, par un grand nombre d'esprits inquiets, avides d'une amélioration nécessaire, urgente.

Mais cette espérance était-elle bien assise ? et ne devait-on pas craindre, du moment où les concessions étaient confiées à des Compagnies, de la voir se changer en illusion, et au lieu d'arriver à la concurrence, de n'aboutir qu'à la coalition ?

C'est ce que prévoyait déjà l'un de nos honorables collègues, lorsque vous rendant compte, dans votre séance du 11 mars dernier, des propositions de la Compagnie le Progrès, il s'exprimait ainsi :

« Peut-on d'ailleurs compter d'une manière certaine sur les effets de la concurrence ? Cette concurrence, si elle s'établit, sera-t-elle durable ? Ouverte et sans limites aujourd'hui, ne peut-elle pas être supprimée demain, et n'est-ce pas vraisemblablement ce qui arriverait ? L'accord, en effet, ne saurait être difficile, entre deux parties seulement, toutes deux ayant un même intérêt ; l'une et l'autre conduites d'ailleurs par une impérieuse nécessité, celle d'assurer avant tout leur existence. »

Ces craintes ne devaient que trop tôt être confirmées ; car, le 22 avril suivant, avant même qu'elle eût pu élever la première pierre de ce qu'on espérait devoir être l'édifice de la concurrence, la Compagnie du Nord-Est, qu'on suppose avoir des liens étroits de parenté avec le Progrès, vendait au monopole du Nord l'exploitation du réseau qui lui avait été concédé.

Cette expérience nous a fait penser que, pour en éviter le renouvellement, il ne suffisait pas d'empêcher la ratification du traité actuel intervenu entre le Nord et le Nord-Est. Il se renouvellerait avant peu sous une forme ou sous une autre, et, en aucun cas, le but recherché, la concurrence, ne serait atteint.

Pour obtenir un résultat véritablement sérieux et utile, il nous paraît nécessaire de recourir à un moyen plus radical, et ce moyen, c'est, à nos yeux, le retrait de la concession accordée au Nord-Est et la construction et l'exploitation de son réseau confiées à l'Etat.

Le retrait de cette concession ne nous semble pas impossible. Peut-être même cette mesure serait-elle accueillie sans trop de regrets par les véritables fondateurs du Nord-Est, les signataires de la concession.

En effet, la Compagnie du Nord-Est a déjà fait ressortir que, sans les chemins de l'Oise, acquis maintenant à la Compagnie du Nord, l'exploitation serait pour elle onéreuse et impossible.

Que le gouvernement déclare sa volonté de ne pas ratifier le marché conclu entre le Nord-Est et le Nord, et la Compagnie du Nord-Est, pour être conséquente avec elle-même, devra se trouver heureuse de rendre à l'Etat sa concession. Agir autrement, ce serait déclarer que, par des moyens détournés, qui équivalaient toujours à une coalition, elle espère encore arriver à obtenir de la Compagnie du Nord les avantages que cette dernière lui avait accordés, pour anéantir toute concurrence sur les lignes de l'Oise.

Les véritables concessionnaires du Nord-Est, les administrateurs français, devraient, du reste, souhaiter de pouvoir ainsi se délier d'une opération qu'ils déclarent n'avoir entreprise que dans un but d'utilité publique ; mais qui a été étrangement détournée de ce but par leurs associés belges, qui l'ont envahie et dénaturée à ce point, qu'elle n'est plus dans leurs mains qu'un instrument d'agiotage.

Si les administrateurs du Nord-Est se refusent à entrer en arrangement avec l'Etat, ce dernier peut-il user du droit que lui confère l'article 39 du cahier des charges qui prévoit la déchéance pour inexécution des obligations imposées par ledit cahier des charges ?

La violation de l'article 27 n'est pas flagrante ? Et n'est-ce pas chose connue maintenant de tous que l'organisation du Nord-Est n'a jamais eu d'autre base que la rétrocession illégale de la construction toute entière de son réseau à la Compagnie des Bassins Houilliers du Hainaut.

En laissant de côté les moyens financiers employés par cette Compagnie et qui soulèvent la réprobation générale, les sommes qu'elle manifeste pour établir ses lignes dans des conditions déplorables à tous les points de vue, le peu de souci qu'elle prend de suivre l'article 10 de son cahier des charges qui lui interdit, sauf par exception, les passages à niveau, l'exagération manifeste de certain marché, où on alloue 7,500 francs par kilomètre pour frais d'étude, alors que les Ponts-et-Chaussées ne réclament pour le même objet que 250 francs, ne suffisent-ils pas pour éclairer l'Etat et lui donner en même temps le droit et le devoir de retirer au Nord-Est sa concession.

Votre Commission a cru qu'il en pouvait être ainsi ; et dans cette hypothèse, elle émet le vœu que l'Etat entreprenne lui-même la construction et l'exploitation du réseau accordé au Nord-Est.

Il est évident que l'Etat et les départements ayant garanti toutes les chances de perte, ne courent guères de risque en faisant cette entreprise.

Il est vrai qu'une opinion assez accréditée proclame l'incapacité de l'Etat quand il s'agit d'établir et d'exploiter économiquement.

N'avons-nous pas cependant bien près de nous, en Belgique, l'exemple du contraire ? L'Etat belge a construit et exploité lui-même les lignes les plus importantes du réseau et dernièrement encore il vient de reprendre à une Compagnie six cents kilomètres de voies ferrées pour les exploiter lui-même. Ce système procure à la Belgique des avantages tels que nous n'hésitions pas à déclarer que, si nous jouissions d'une situation pareille, nous n'aurions rien à désirer.

Nous savons cependant de source certaine que des réductions de tarifs sont mises encore en ce moment à l'étude par la haute administration belge.

Si le système de l'exploitation par l'Etat n'a point donné jusqu'ici en France des résultats satisfaisants, cela doit tenir à un défaut d'organisation et peut-être à une excessive centralisation, contre laquelle on réagit maintenant.

Il paraît évident qu'en un pays d'aussi grande étendue que la France, si la direction doit toujours partir de Paris, des entreprises industrielles comme celles dont il s'agit ici ne sauraient être suffisamment conduites, ni efficacement surveillées.

Il paraît aussi évident que si, à côté des fonctionnaires du gouvernement chargés de diriger ces entreprises, des représentants des populations ne sont pas appelés à veiller à leurs intérêts, on sera toujours exposé à rencontrer des négligences et des abus.

Nous n'avons certes pas la prétention de vouloir indiquer ici le plan d'une nouvelle organisation propre à assurer le succès de nouvelles entreprises par l'Etat ; nous laissons ce soin à de plus capables et de plus expérimentés. Mais nous croyons pouvoir dire que quand ce ne serait qu'à titre d'expérience et d'apprentissage, il y aurait lieu de ne plus concéder à des Compagnies les nouvelles lignes à créer, afin que l'Etat inaugure dès maintenant une organisation nouvelle et complète pour le jour où il se verra à la possession de toutes les lignes, soit par l'expiration des concessions, soit par leur rachat anticipé.

On ne saurait nier que ce dernier système semble rallier chaque jour de nouveaux adhérents et peut-être l'instant est-il moins éloigné qu'on ne pense, où le mouvement qui se manifeste en ce sens, entraîne les sphères gouvernementales elles-mêmes.

Ne serait-il pas regrettable, qu'au moment où l'Etat voudrait exercer la faculté de rachat qu'il possède actuellement sur les lignes principales, il ne puisse en même temps reprendre les lignes secondaires nouvellement concédées, parce que le délai de rachat ne serait pas échu ?

Pour donner à tous une complète satisfaction, l'exploitation par l'Etat devrait embrasser autant que possible l'ensemble d'un réseau. C'est ce qui deviendrait incontestable avant vingt ans si l'on maintient la concession accordée au Nord-Est, laquelle concession fixe à quinze ans, après la mise en exploitation, le délai fixé pour la faculté de rachat réservée par l'Etat.

Quoi qu'il en soit, et en n'admettant pour le moment que l'entreprise confiée à l'Etat du réseau concédé au Nord-Est, nous pensons que nos population-récueilleraient déjà de cette manière de faire un avantage immédiat ; car les Compagnies qui jouissent du monopole, ayant en face d'elles le seul concurrent qu'elles ne pourront jamais absorber, qui peut au contraire, quand il le verra, les absorber elles-mêmes, se montreront bien plus conciliantes dans l'application de leurs tarifs, desquels on pourrait ainsi espérer un adoucissement sérieux et prompt.

Telles sont, messieurs, les réflexions que nous a suggérées l'examen de la question que vous nous avez confiée et que nous résumons dans le projet de délibération suivant :

Le Conseil municipal, Oui le rapport qui précède.

Considérant qu'en cédant à la Compagnie du Nord l'exploitation de son réseau, la Compagnie du Nord-Est a faussé le principe de son institution, la concurrence ;

Considérant que cette Compagnie néglige complètement le but sérieux, utile, profitable aux populations, de la concession qui lui a été accordée, pour en faire uniquement l'objet de traces illicites ;

Considérant qu'en agissant ainsi elle viole un contrat qu'elle a fait avec les départements et souscrit des sacrifices éventuels qui peuvent