

Je les voterai cependant si l'on me montrait qu'ils sont nécessaires; mais je ne le crois pas. D'ailleurs, la ville de Paris a des ressources qu'elle n'utilise pas; elle a une créance de 17 millions sur le Crédit foncier, qui avait perçu, on se le rappelle, du préfet, une commission trop forte.

Je demande à la Chambre de repousser ce projet. (Très bien ! sur quelques bancs à droite.)

M. Dufaure, ministre de la justice. — L'honorable préopinant a dit que, si on lui montrait la nécessité du projet, il le voterait. Le ministre de l'intérieur, qui a proposé le projet, est retenu dans son bureau; le rapporteur, M. Paris, est absent; de sorte que les deux personnes qui pourraient lui donner des explications n'assistent pas à la séance. Je demande donc que l'Assemblée ne décide pas la question en ce moment.

La discussion est remise. Sont validées les élections de M. Gaude, dans le Doubs; de M. Laget, dans le Gard.

M. le comte de Melun dépose une proposition de loi relative aux élections partielles de l'Assemblée, qui n'aurait plus lieu dans un département que si la députation de ce département se trouvait réduite aux trois quarts de ses membres.

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi sur la marine marchande.

M. Johnston. — Je ne viens pas combattre le projet, mais vous demander de ne pas passer à la discussion des articles. Je vous démontrerai que le projet n'est pas pratique pour cette année, et je crains que les droits de tonnage ne soient contraires à nos vrais intérêts.

Que vous propose-t-on? des surtaxes de pavillon et de tonnage.

Notre situation vis-à-vis des nations auxquelles nous sommes liés par des conventions ne nous permet pas d'appliquer le projet de loi cette année. Depuis 1861 jusqu'à 1869, il y a eu neuf traités maritimes, sans compter la loi de 1866 sur la marine marchande; bonnes ou mauvaises, ces conventions et cette loi existent et vous condamnent, si vous votez maintenant, à faire un ouvrage stérile.

En ce qui concerne l'Autriche, par exemple, une convention de 1867 affranchit son pavillon de toute taxe jusqu'en 1877. Quant aux huit autres puissances avec lesquelles nous avons conclu des conventions, elles bénéficient, d'après les traités, des avantages faits à la nation la plus favorisée.

Vous voyez donc, que vous ne pouvez compter sur ces ressources pour l'exercice 1872, et il faut attendre que des négociations aient débarrassé le terrain.

J'entrerais maintenant dans le fond du débat. Il faudrait discuter de bonne foi. On a mis la détermination de notre pavillon marchand sur les conséquences de la loi de 1866 sur la marine marchande.

Le chiffre de tonnage représentant la part proportionnelle de notre pavillon était en

1863 de 44 0/0
1864 de 43
1865 de 42
1866 de 40
1867 de 39
1868 de 39
1869 de 38

Il résulte de ces chiffres que la décroissance avait commencé avant le traité de 1866 et qu'elle a continué après; on ne peut donc pas les mettre sur son compte.

L'orateur soutient, en comparant les chiffres, que les ports français ont gagné au traité de commerce, et que les surtaxes de tonnage auraient pour but de les ruiner au profit des ports italiens et étrangers.

Ce qui a nu à notre marine marchande, ce ne sont pas les traités, mais c'est la substitution de la vapeur à la voile.

Le système de la protection est condamné, et par notre propre expérience, et par celle des Etats-Unis.

Le projet de loi créerait des charges extrêmement lourdes pour les armateurs, sans compensation suffisante. (Très bien ! sur quelques bancs.)

M. le général Du Temple défend la marine marchande. Si les traités nous lient, dit-il, il faudra nous délier. (Très bien !)

Notre marine, qui rend de si grands services, doit être protégée; si la France avait eu beaucoup d'hommes comme nos marins, le sol n'aurait pas été envahi. C'est dans les estaminets que l'on trouve des incrédules et des

athées; dans la marine il y a peu d'incrédules. (Très bien ! à droite.)

Je ne veux pas dire qu'il ne faille pas écouter ceux qui défendent les industries, mais on ne vit pas que de pain, on vit aussi du cœur. (Très bien !)

Nous élevons à grands frais des écoles militaires; conservons cette école naturelle qui donne de grands exemples à nos populations urbaines et rurales, gâtées par la soif du bien.

M. Clapier (Rumeurs). — Il n'est pas étonnant que le représentant d'un des plus grands ports de France prenne la parole dans cette discussion.

L'orateur fait l'historique de la législation sur la matière depuis 1793.

On vous demande, dit-il, d'abroger la loi de 1866, et d'en revenir aux anciens errements.

Parlons d'abord du droit de tonnage. Evidemment, c'est celui qui donne lieu à moins d'objections. C'est un compensation des frais que nous faisons pour recevoir les navires dans les ports, et il frappe également les navires français et étrangers. Marseille, qui en avait été toujours exempté, n'y fait pas d'objection.

Parlons de la surtaxe d'entrepôt: ce n'est pas non plus un droit protecteur, puisqu'elle pèse également sur les navires étrangers et nationaux. Mais je lui reprocherai d'être uniforme et de ne pas être légère comme doit l'être, au dire de M. le ministre, les taxes uniformes. Elle est de 3 fr. les 100 kilos, et ce n'est là pas une taxe légère.

Reste la surtaxe de pavillon. Elle ne peut être imposée aux navires étrangers qui apportent à leurs marchandises nationales; c'est ce qu'on appelle le pavillon direct.

La surtaxe ne peut être imposée qu'aux tiers pavillons. Marseille, loin de demander cette surtaxe pour ses concurrents étrangers, la repousse. C'est que les tiers pavillons qui y paraissent sont surtout des navires grecs. Ceux-ci lui apportent à bon marché les produits des îles de la Méditerranée, et dépeuvent chez nous tout ce qu'ils gagnent; lorsque la récolte est déficiente, ils vont chercher à bon marché les blés de la mer Noire. Ils sont donc très utiles, et ne portent pas ombrage à notre marine.

On attend de cet impôt 10 millions, et on croit qu'il sera une protection pour notre marine; je crois que le remède sera inefficace.

Et d'abord notre marine est-elle donc en décroissance? En 1866, elle jaugeait 667,618 tonneaux et en 1869 elle en jaugeait 691,149. Nous avions, en 1866, 15,230 navires à voile, et en 1869, nous en avions 15,324 et 454 à vapeur. On objecte qu'elle ne s'est pas accrue! en proportion des marines étrangères; cela est vrai, mais cela ne prouve pas qu'elle soit en décroissance.

On a entendu ce cri: « La marine se meurt, la marine est morte! » (Rires.)

Il faut tenir compte des transformations de la marine; le petit navire en bois a cédé la place, à cause de la quantité du fret, au grand navire; puis le navire de bois au navire de fer, puis la voile à la vapeur; les petits armateurs ont été remplacés par les grandes sociétés qui ont possédé 15 et 20 navires, ce qui leur a permis d'avoir la régularité.

Il y a donc trois conditions nouvelles pour qu'une marine soit prospère: la capacité, la vitesse et la régularité.

Ce qui est mort, ce n'est pas la marine, c'est le petit navire. (Rires.) Il est vrai que les grands navires ne vont plus dans les petits ports; mais c'est la conséquence de la révolution économique. En Angleterre, il n'y a que deux ports: Portsmouth et Londres; un seul en Amérique: New-York. En France, il n'y en a plus que deux: le Havre et Marseille. (Protestations: rumeurs à droite.)

Je me demande donc comment, le retour aux anciens errements rendrait la prospérité à notre marine marchande. Tant que vous ne lui aurez pas assuré les trois conditions de capacité, de vitesse et de régularité, vous lui donnerez des privilèges, mais vous ne lui donnerez pas la prospérité. (Très bien ! à gauche.)

Anciennement, les expéditeurs de marchandises ne savaient même pas si elles seraient expédiées dans un mois; il fallait s'adresser à des commissionnaires intermédiaires; aujourd'hui les départs sont réguliers, périodiques, les marchandises sont envoyées directement. Est-il possible de revenir au passé?

L'auteur cite le témoignage des chambres de commerce du Havre et de Marseille. Ceux qui se plaignent, dit-il, sont les spéculateurs qui ont acheté les vieux vaisseaux de bois anglais, et qui demandent encore quelques années de protection pour les user. (Rires.)

Nous ne voulons pas de protection, nous demandons la liberté; pourquoi nous la refusent-ils?

M. Aclouque défend le projet et demande une protection plus forte pour les navires en fer.

La séance est levée à six heures. Mercredi séance publique à deux heures.

ROUBAIX

ET LE NORD DE LA FRANCE

Le Libéral du Nord a des accès de mauvaise humeur depuis quelques jours. Nous ne savons trop d'où lui vient

..... cet air sombre et sévère

qu'il prend en nous parlant, et, à vrai dire, cela nous préoccupe peu; nous ne relèverions même pas ses redondances si nous ne tenions à rétablir la vérité sur un petit fait sciemment dénaturé par lui.

On lisait dans son numéro d'hier: Nous avons reçu, cette après-midi, à 4 h. 10 minutes, c'est-à-dire trop tard pour leur donner place dans notre numéro de ce jour, les épreuves de lettres échangées entre la Chambre syndicale et M. le directeur de la succursale de la Banque de France à Roubaix.

L'autre jour, on avait oublié que le Libéral du Nord existait. Aujourd'hui, on se l'est rappelé trop tard. C'est parfait de convenance et d'impartialité!

Quand la chambre syndicale sera renouvelée (elle n'est pas immortelle) si nos amis politiques s'y trouvent en majorité, nous leur recommanderons de nous venger... en donnant leurs communications à nos adversaires en même temps qu'à nous.

Nous reproduisons ces trois lettres demain d'après le journal favori.

M. le secrétaire de la Chambre syndicale est venu hier apporter au Journal de Roubaix les lettres en question, en recommandant, d'en communiquer les épreuves le plus tôt possible au Libéral; il était déjà fort tard, et pour permettre à notre confrère de publier les documents en même temps que nous, nous lui en voyâmes à deux heures, non des épreuves, mais une partie de la copie, avant même de l'avoir mise entre les mains de nos compositeurs. Ce ne fut, il est vrai, qu'à deux heures et demie, et après être retourné deux fois au bureau du Libéral, que notre employé put enfin rencontrer M. le rédacteur en chef.

Celui-ci refusa la copie, en déclarant qu'il était déjà trop tard pour son numéro du jour; il exprima seulement le désir d'avoir les épreuves aussitôt la composition achevée, ce qui fut fait. Le Libéral a donc grand tort de se plaindre; il ferait beaucoup mieux d'apporter plus de bonne volonté dans la publication des documents intéressant notre commerce et notre industrie.

Les tribunaux et chambres de commerce ont reçu de M. Victor Lefranc une circulaire les priant de répondre aux questions qui leur ont été adressées sur les effets produits jusqu'à ce jour par la loi du 25 mai 1864 sur les conditions.

Voici quelques-unes des questions posées:

Quelle influence les coalitions ont-elles sur l'industrie?

Quelle influence sur le taux des salaires?

Quelles ont été les causes des coalitions, depuis 1849 jusqu'à 1866, et depuis la loi du 25 mai jusqu'à ce jour?

A ces questions, il ne sera répondu évidemment qu'après mûre réflexion. C'est dire que la nouvelle loi des coalitions n'est pas prête à être rapportée.

Une circulaire adressée à tous les maires de France leur enjoint d'inviter ceux de leurs administrés qui font partie de l'ordre national de la Légion d'honneur, à venir se faire inscrire, dans leurs mairies respectives, sur des états individuels mis en circulation par la grande chancellerie pour la reconstruction des matrices de l'ordre.

Les inscriptions devront être faites sur la production des pièces régulières, telles que:

Brevet sur parchemin;
Titres de nomination;
Certificats d'inscription aux registres des traitements pour les membres de l'ordre.

Ces dispositions s'appliquent également aux personnes porteurs de la médaille militaire et d'ordres étrangers.

Parmi les récentes nominations dans l'ordre de la Légion d'honneur publiées au Journal officiel, nous remarquons celle de M. Debuchy, attaché au ministère de l'intérieur. M. Debuchy est originaire de Tourcoing. La distinction qui vient de lui être décernée est la juste récompense de sa conduite héroïque pendant les événements de Paris.

Le 22 mai, à 8 heures du matin, avant l'arrivée de l'armée, M. Debuchy, qui était capitaine de la garde nationale, se porta, accompagné de quelques citoyens dévoués, dans le quartier du faubourg St-Germain. Après s'être emparé d'une barricade, les défenseurs de l'ordre tinrent tête, pendant trois jours, aux fédérés et ne quittèrent ce poste d'honneur

qu'après la pacification complète du faubourg par l'armée.

Divers journaux de l'époque ont raconté en détail les péripéties des combats livrés dans cette partie, notamment, de la rive gauche. Nous trouvons dans le Moniteur universel du 31 mai, une lettre que nous croyons devoir reproduire en entier, car elle témoigne du courage et du dévouement montrés par l'honorable M. Debuchy.

Les 16^e et 17^e bataillons de la garde nationale.

Paris 29 mai.

Monsieur le rédacteur,

J'habite le n° 84 de la rue du Bac, et fus ainsi témoin, de même que toutes les personnes du quartier, des événements survenus pendant les journées des 21 et 22 dans cette partie de la rive gauche.

Le 22 à huit heures du matin, pendant que les troupes libératrices entraient, quelques citoyens du faubourg Saint-Germain qui, restés à Paris, avaient dû supporter les exactions de la Commune, n'ont pu supporter la troupe pour reprendre possession de leur quartier. Le fusil à la main, ils s'emparèrent d'une barricade construite au faubourg formé par les rues du Bac et de Grenelle, sous la direction des citoyens Urban et Sicard, les principaux voleurs du faubourg Saint-Germain.

Retranchés dans les magasins de la Filles, ces braves habitants tinrent tête toute la journée aux fédérés qui les criblaient de balles de tous côtés à la fois, rue Saint-Dominique, de la Chaise et de Grenelle, et conservèrent leur position jusqu'à 8 heures du soir, heure où les soldats du 39^e vinrent les secourir. Il était grand temps, car la Commune envoyait alors contre eux deux bataillons, les 105^e et 187^e, qui disparurent comme par enchantement, croyant avoir devant eux les gendarmes, à cause des bandes blanches qui ornaient les chapeaux des gardes nationaux.

Je n'ai pas besoin, monsieur le rédacteur, de vous donner des détails sur la journée du 23. L'arrivée, vers 2 heures, de deux bataillons, 39^e et 41^e, avec 2 pièces d'artillerie, nous délivra, à huit heures du soir, de ces infernales coquins, et nous dûmes ainsi notre délivrance à la courageuse résistance des gardes nationaux et de la ligne.

Nous avons, aidés des personnes du quartier, recueilli les noms de ces courageux citoyens qui ont, par leur courage, sauvé, avant l'arrivée de la troupe, la moitié du faubourg Saint-Germain.

Ce sont: MM. Blamont, lieutenant du 17^e bataillon; Marchand; Debuchy, ex-capitaine de la garde nationale; Martin, employé; Cassan, Malleyx et Deslandes du 16^e bataillon; Jeannin, Ledain, Aubert et Revert, du 17^e; Perron frères, Dubourg, François (l'homme à la jambe de bois).

Tels sont, monsieur le rédacteur, les faits les plus véridiques qui se sont passés rue du Bac pendant ces deux tristes journées, et dont vous pouvez contrôler l'exactitude auprès de tout le quartier, qui serait très-heureux, si vous vouliez bien, dans votre estimable journal, signaler à vos nombreux lecteurs et à la reconnaissance publique les noms de nos défenseurs.

Dans cette attente, veuillez agréer, monsieur le rédacteur, nos bien sincères remerciements de tous et l'assurance de ma considération distinguée.

« Votre dévoué,

« OCTAVE MARTEL,

« 84, rue du Bac. »

M. Ernest Picard a dû partir avant-hier ou hier pour rejoindre son poste, dit la Patrie. Notre ministre à Bruxelles aurait emporté entre autres instructions celle de surveiller plus activement que jamais les menées de l'Internationale, dont le foyer perurbain, en ce qui concerne l'action de cette sinistre société sur la France, se serait transporté de Londres dans la capitale de la Belgique.

Nous croyons savoir, en effet, que des tentatives ont été faites récemment par des agents de l'Internationale, auprès des ouvriers de quelques-uns de nos établissements métallurgiques du Nord; mais ces efforts n'ont point abouti. Les ouvriers commenceraient à comprendre qu'ils sont les premières victimes de ces graves sans cause, et qui, en définitive, aboutissent à la ruine et à la misère.

(Echa.)

Faits Divers

Marseille vient d'être le théâtre d'un crime qui dénote chez les coupables une profonde scélératesse.

Un négociant tunisien établi à Marseille, et qui représentait plusieurs maisons importantes de son pays, avait disparu depuis quelques jours et on n'avait plus eu de ses nouvelles.

Inquiets de cette absence, ses clients et ses amis crurent qu'il était allé faire un voyage et ils télégraphièrent aux maisons de Tunis pour les informer de ce qui se passait.

De Tunis, on répondit que le négociant n'était pas venu dans cette ville. L'inquiétude redoublant, on dut prévenir l'autorité de cette étrange disparition. A la suite d'une perquisition faite au domicile du négociant tunisien, on reconnut qu'une somme de 40,000 fr. lui avait été soustraite.

Les conjectures allaient leur train sur cet étrange événement, lorsque des matelots trouvèrent près du Château-d'If une malle rejetée par le flot.

Cette malle, ouverte immédiatement, laissa voir un horrible spectacle: celui de plusieurs membres humains affreusement mutilés et coupés en morceaux. La tête seule de la victime était intacte.

Les amis de l'infortuné négociant ont pu le reconnaître.

Une femme, fort jeune, soupçonnée d'avoir pris part à l'assassinat, vient d'être mise en état d'arrestation.

Un drame vient de se passer en chemin de fer, près de Castelnaudary, dans un wagon du train n° 116.

Trois individus étaient montés à la station de Branne, dans un wagon occupé déjà par deux marchands de bœufs.

Lorsque le train fut en marche, les trois nouveaux venus se jetèrent sur les deux marchands de bœufs et tentèrent de les assassiner. Une lutte terrible s'engagea dans ce wagon. Les victimes poussaient des cris, appelant à l'aide, au secours, et ces cris étaient si violents que le train s'arrêta en détresse.

Prévoyant qu'ils étaient perdus, les assassins lâchèrent leurs victimes et prirent la fuite en sautant par la portière sur la voie.

De ces trois malfaiteurs, l'un a réussi à se sauver, mais l'autre a dû tomber sur la voie et être broyé par un train venant en sens inverse; le troisième s'enfuit à travers champs. Mais tous les voyageurs du train, quittant leurs compartiments, résolurent de se donner la joie d'une chasse à l'homme.

Traqué, serré de près, il fut forcé de se rendre. C'est sous bonne escorte qu'il a été conduit à Castelnaudary, où il a été écroué.

Quant aux deux victimes des assassins, l'une est grièvement blessée, l'autre n'a que des blessures légères.

On est sur la piste du second assassin.

Samedi, vers huit heures du soir, une voiture de place descendant au galop la rue Royale, précipitait les quais et gagnait les Invalides, malgré les cris et les réclamations d'un monsieur décoré qui s'agitait à la portière, interpellant furieusement le cocher et protestant contre cette course vagabonde, qui n'était aucunement, d'ailleurs, dans son programme.

Le cocher, sans s'émouvoir de ces réclamations, continua sa route et remisa le voyageur au dépôt.

Le dernier descendit alors furieux pour porter plainte à qui de droit sur cette manière fantaisiste de conduire les voyageurs.

Il s'approcha donc du cocher pour l'inviter à le suivre au bureau des réclamations; mais le malheureux cocher était immobile sur son siège et ne donnait plus signe de vie.

Il avait succombé en route à une congestion cérébrale, et l'instinct de l'animal avait ramené la voiture au dépôt.

Obligations Hypothécaires

La Société industrielle, que sa nouvelle constitution a créée Banque de Crédit et d'Emission, va inaugurer sa nouvelle carrière par la souscription de 22,223 obligations hypothécaires garanties par des domaines agricoles et forestiers. Engagée par son titre, ses relations dans le domaine industriel, elle a compris que son premier concours devait être acquis à une entreprise toute à la fois nationale et toute à la fois industrielle. Aussi dans ce moment où les bœufs sont devenus rares et d'un prix excessif, la société a-t-elle cru faire preuve de bonne administration en prêtant son assistance à cette opération. Bien étudiée, appuyée des rapports d'hommes compétents, experts jurés, la société industrielle s'est facilement convaincue de la solidité de l'affaire. Il ne restait plus qu'à examiner les sécurités offertes aux emprunteurs et la part rémunératrice donnée au capital. Là encore la Société industrielle reçut pleine satisfaction et acquit la certitude que le public ferait une excellente affaire en souscrivant aux nouvelles obligations. Elle vit que les garanties étaient au niveau des avantages promis, que tout reposait sur des chiffres cent fois contrôlés et son intervention fut donnée à la souscription qui va avoir lieu dans quelques jours.

Comme sécurité, en effet, il lui fut démontré que les domaines valent plus de deux millions et que l'emprunt n'atteignait que le chiffre de cinq millions, soit un gage de plus du double supérieur à la somme prêtée; il lui fut démontré en outre que ces immenses domaines étaient hypothécairement affectés à la garantie de l'emprunt, et qu'une commission spéciale d'obligataires était instituée pour veiller à l'exécution de cette garantie et à la sauvegarde des intérêts de tous.

De ce côté, tous les apaisements lui étaient donnés, restait la question des avantages pour les obligataires, et voici ce qu'elle a obtenu: obligation émise à 225, remboursable en 10 années à 300 fr. ou une prime de 75 fr. donnant un revenu de 18 fr. par an avec bon droit de participation pour tout souscripteur de 10 obligations, soit un revenu de plus de 14 0/0.

De ces démonstrations naquit pour la société industrielle la certitude que l'affaire à laquelle elle prêtait son appui était solidement assurée et garantie, et largement productive pour tous. Cette opinion, tous les hommes d'affaires la partageront, et la sanction du public démontrera à la société industrielle que si son patronage n'est jamais donné qu'à de semblables affaires, elle aura acquis bientôt une puissante activité dans les nouvelles entreprises réservées au marché financier. 1766.

Commerce

Havre, 24 janvier 1872
(Dépêche de MM. Kablé, Boswillwald et Co., représentés par M. Bulteau-Desbonnets.)
Marché calme mais ton meilleur; terme 128. Acheteurs, Savannah, low middling 127.

Liverpool, 24 janvier 1872
(Dépêche de MM. Kablé, Boswillwald et Co., représentés par M. Bulteau-Desbonnets.)
Ventes 12,000 b. marché raffermis-sant.
Recettes: 62,000 b.

BOURSE DE PARIS

du 24 Janvier
Rente 3 p. % 56 65
— 4 1/2 p. % 82 50
Nouvel emprunt 91 80