

ALFRED REBOUX Propriétaire-Gérant

ABONNEMENTS : Roubaix-Tourcoing : Trois mois. 13.50 Six mois. 26.00 Un an. 50.00

Nord, Pas-de-Calais, Somme, Aisne, Oise, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Eure-et-Loire, Eure, Mayenne, Sarthe, Maine-et-Loire, Vendée, Loire-Inférieure, Loire, Saône-et-Loire, Côte-d'Or, Yonne, Nièvre, Bourbonnais, Cher, Indre, Indre-et-Loire, Deux-Sèvres, Vienne, Haute-Vienne, Haute-Garonne, Gers, Lot, Lot-et-Garonne, Tarn, Tarn-et-Garonne, Aveyron, Hérault, Gard, Pyrénées-Orientales, Pyrénées-Méridionales, Corse, Algérie, Tunisie, Maroc, Algérie, Tunisie, Maroc.

# JOURNAL DE ROUBAIX

## MONITEUR POLITIQUE, INDUSTRIEL & COMMERCIAL DU NORD

Le JOURNAL DE ROUBAIX est désigné pour la publication des ANNONCES LEGALES et JUDICIAIRES

ALFRED REBOUX Propriétaire-Gérant

INSERTIONS : annonces : la ligne. 20 c. Réclames : 30 c. Faits divers : 50 c. On peut traiter à forfait pour les abonnements d'annonces.

Les abonnements et les annonces sont reçus à Roubaix, au bureau du journal, à Lille, chez M. QUARRÉ, Libraire, Grande-Place; à Paris, chez MM. HAVAS, LAFITTE et C<sup>o</sup>, 34, rue Notre-Dame-des-Victoires, (place de la Bourse); à Bruxelles, à l'Office de Publicité.

### BOURSE DE PARIS

10 MARS	
3 0/0	73 85
4 1/2	103 00
Emprunt (5 0/0)	106 15
13 MARS	
3 0/0	73 75
4 1/2	102 75
Emprunt (5 0/0)	102 30

### Services particuliers du Journal de Roubaix

Actions Banque de France	3350 00
Société générale	493 00
Crédit foncier de France	600 00
Chemins autrichiens	465 00
Lyon	1045 00
Est	638 00
Ouest	703 00
Nord	128 00
Midi	785 00
Suez	685 00
Péruvien	18 3/8
Actions Banque ottomane (ancienne)	000 00
Banque ottomane (nouvelle)	377 00
Indice court	25 14
Crédit Mobilier	150 00
Taxe	12 17

### DEPECES COMMERCIALES

New-York, 13 mars.  
Change sur Londres, 4,84 1/2; change sur Paris, 5,17 0/0.  
Valeur de l'or 104 5/8.  
Café good fair, (la livre 19 1/2)  
Café good Cargoes, (la livre) 20 1/4  
Marché ferme.

Havre, 13 mars.  
Cotons : Ventes 200 balles. Marché insignifiant, prix lourds.

Liverpool, 13 mars.  
Cotons : Ventes 5,000 b. Marché calme, livrable faible.

New-York, 13 mars.  
Cotons : 12.  
Recettes de 3 jours 16,000 b.

### ROUBAIX 13 MARS 1877.

### Bulletin du jour

Après de fréquentes vacances, et des séances stériles, qui équivalaient à des loisirs, la Chambre était enfin appelée à discuter la première grande loi d'affaires de la session. Il s'agissait de résoudre le problème de l'existence des petites compagnies de chemins de fer. Deux systèmes se trouvaient en présence : le premier, auquel l'Etat s'était rallié en signant la convention en discussion, était l'absorption des petites compagnies par les grandes ; le second, contraire au principe du monopole, maintenait l'autonomie des petites compagnies, soit directement, soit par affermage. En dernier lieu, il était question de créer des compagnies régionales, avec garantie d'intérêt par l'Etat moyennant versement d'une somme proportionnelle par les obligataires.

Le désaccord s'était manifesté entre le ministre des travaux publics, partisan de la fusion, et la commission parlementaire, partagée entre trois combinaisons tendant au même résultat : assurer l'exécution des lignes secondaires et l'existence des lignes créées, sans élargir le réseau des six grandes compagnies. C'est sur cette question que la Chambre devait se prononcer hier.

Au début de la séance, M. Léon Say a déposé d'abord sur le bureau de la Chambre des députés, un projet de loi relatif à la suppression de l'impôt intérieur sur les savons. M. Girard a déposé également le rapport de la commission des poursuites contre M. Paul de Cassagnac. La discussion a été fixée à vendredi prochain.

M. Wilson a abordé ensuite la question des chemins de fer secondaires. Il a demandé au ministre des travaux publics si les traités de fusion passés récemment entre la compagnie du Nord et diverses compagnies de la région seraient prochainement soumis à l'appréciation des Chambres. Puis il a demandé le prochain dépôt de ces traités. M. Christophle a répondu que les petites compagnies, réduites à l'impossibilité de vivre, avaient cherché un secours auprès de la compagnie du Nord qui en avait pris l'exploitation par un traité daté de décembre 1875, et que

ce traité était avantageux aux obligataires.

Quant au matériel de la compagnie à un prix suffisant. « Du reste, poursuit M. Christophle, les traités seront soumis aux Chambres à l'occasion de la loi de Lille à Valenciennes, il a été acheté prochaine convention entre l'Etat et la compagnie du Nord. »

M. Wilson a pris acte de ces déclarations, puis la Chambre a passé à la première délibération sur le projet, déclarant d'utilité publique diverses lignes, et portant approbation de la convention avec la compagnie d'Orléans.

M. Waddington, rapporteur, a déclaré alors, au nom de la Commission, que la Commission regrette le projet de convention, mais retirait de son côté le projet qu'elle y avait substitué.

M. Allain-Targé a demandé alors la parole pour fournir quelques explications. Son discours a occupé la fin de la séance, mais la suite en a été renvoyée à aujourd'hui.

Nous trouvons dans l'un des organes les plus importants du bonapartisme militant, le Pays, la déclaration suivante :

« Nous ne serons jamais royalistes, mais nous ne ferons pas à notre patriotisme et à notre honnêteté l'injure de laisser supposer que nous hésiterions un seul instant, si le problème venait jamais à se poser entre la République et la Royauté : »

« Tout, excepté la République, c'est sera notre éternelle devise. »

« Voilà pourquoi nous estimons sincèrement que c'est une bonne chose que de voir les autres partis monarchiques s'armer en guerre contre l'adversaire commun, et surtout s'armer d'une façon utile et profitable, c'est-à-dire en se faisant des alliés possibles. »

Le Radical, qui ne passe pas un jour sans exciter les passions à la guerre civile et à la haine de tout ce qui est religieux, vient de publier un article contre le travail des convulsifs, qui peut se résumer ainsi : « Nous vous défendons de travailler et de faire travailler les enfants. »

Et si l'on ne travaillait plus dans les couvents, comme ce même Radical crierait à la faiméantise !

Toute la liberté pour eux, rien pour les autres.

### CHAMBRE DES DEPUTES

Séance du 12 mars.  
Présidence de M. Jules GUVÉY.  
La séance s'ouvre à 2 heures 3/4, sous la présidence de M. Jules Grévy.  
Il est procédé au tirage au sort des bureaux.

M. CHRISTOPHLE, ministre des travaux publics, dépose un projet de loi relatif à la concession de divers chemins de fer (Algérie).

M. LEON SAY, ministre des finances, dépose un projet de loi relatif à la suppression de l'impôt intérieur sur les savons.

M. GIRARD dépose le rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner la demande en autorisation de poursuites contre un député. (Lisez!—Non! non!)

La commission ne s'oppose pas à ce que la discussion soit mise à l'ordre du jour de vendredi.

Conformément au désir qu'a exprimé M. Paul de Cassagnac, la discussion est fixée à vendredi.

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi tendant à diviser en deux municipalités distinctes la commune de Saint-Jean-de-Boiseau (Loire-Inférieure).

La commission conclut au renvoi du projet de loi au ministre de l'intérieur. Ces conclusions sont adoptées.

M. WILSON adresse une question à M. le ministre des travaux publics.

Les traités de fusion passés récemment entre la Compagnie du Nord et diverses Compagnies de la région seront prochainement soumis à l'appréciation des Chambres, à la suite de négociations infructueuses entre l'Etat et la Compagnie du Nord pour l'extension du réseau des chemins de fer dans le département du Nord.

La Compagnie du Nord Est fut constituée sous les auspices du Conseil général. Son réseau comprit bientôt une étendue de 500 à 600 kilomètres. Mais bientôt la Compagnie du Nord passa, avec la Compagnie du Nord-Est et la Compagnie de Lille à Valenciennes, un traité d'exploitation qui a fait rentrer dans ses mains, pour 99 ans, toutes ces nouvelles lignes.

Un autre traité fut passé avec la Compagnie d'Orléans à Roubaix, il y a deux

rechercher si ces traités sauvegardaient suffisamment les intérêts de l'Etat; on peut en douter quand on voit que les recettes de ce nouveau réseau ont rapidement pris un accroissement considérable au détriment des recettes du réseau pour lequel l'Etat aurait droit à un partage de bénéfice. Cela résulte d'un détournement de trafic à l'avantage de la Compagnie du Nord.

D'autre part, les intérêts des obligataires ont été gravement méconnus; or, les mêmes questions vont se présenter pour la Compagnie d'Orléans dans le projet de convention qui est soumis à la Chambre; il y aura lieu dans l'examen de ce projet de tenir compte des enseignements de l'expérience.

Quant aux traités passés par la Compagnie du Nord, ils n'ont encore reçu qu'une application provisoire en attendant la ratification des pouvoirs publics. L'orateur demande le prochain dépôt de ces traités.

M. CHRISTOPHLE, ministre des travaux publics, répond que le gouvernement en cette circonstance, a usé de son droit dans les conditions les plus favorables aux intérêts engagés.

En créant dans le département du Nord les nouveaux chemins de fer dont il est question, on poursuivait le dessein de relier ces lignes à la ligne d'Orléans, et de créer ainsi une concurrence à la Compagnie du Nord. Le projet était vaste; il a dû être abandonné.

Les nouvelles lignes, réduites à l'impossibilité de vivre, ont dû chercher un secours auprès de la Compagnie du Nord qui en a pris l'exploitation en date de décembre 1875. Pour l'approbation de ce traité, un décret suffisait.

Les concessions de concessions ne sont valables que sous la ratification des pouvoirs législatifs; mais il ne s'agit pas ici d'un traité d'exploitation. Le Conseil d'Etat a été d'avis que ce traité pouvait être approuvé par décret. Personne, en effet, ne conteste à ce traité le caractère d'un traité d'exploitation. En fait, il a été avantageux aux obligataires dont les intérêts ont été pleinement sauvegardés.

Si ces obligataires ont à se plaindre actuellement, ce n'est pas au sujet des lignes dont l'exploitation a été cédée à la Compagnie du Nord, mais au sujet des lignes qui sont restées en dehors de la convention et qui, malheureusement, constituent une mauvaise affaire. Quant au matériel de la Compagnie de Lille à Valenciennes, il a été acheté à un prix largement suffisant et le prix en a été payé aux créanciers de cette Compagnie. Tout s'est donc passé de la façon la plus régulière.

Le traité n'a pas été moins avantageux pour les départements intéressés qui se sont trouvés ainsi déchargés de la garantie d'intérêt. Cette garantie pour le seul département du Nord représentait une somme annuelle de 700 millions; l'intérêt de l'Etat a été pleinement sauvegardé, puisque la Compagnie du Nord a renoncé à réclamer la garantie de l'Etat tant que le traité n'aurait pas été ratifié par une loi.

On objecte que le partage des bénéfices se trouve retardé par des détournements de trafic; mais on oublie qu'il doit y avoir un compte à part pour l'exploitation des nouvelles lignes, et si des abus se révèlent, on peut être sûr que les intérêts de l'Etat sont en bonnes mains.

Il a fallu pourvoir d'urgence à une situation provisoire, mais les traités seront soumis aux Chambres à l'occasion de la prochaine convention entre l'Etat et la Compagnie du Nord. La question de M. Wilson était peut-être prématurée. En tout cas, ces explications doivent lui donner satisfaction. (Très-bien! très-bien!)

M. WILSON prend acte de la déclaration du ministre et de la promesse de saisir prochainement la Chambre de la question. Quant à présent, ce traité a un autre caractère que celui d'un simple traité d'exploitation; mais, quel que soit ce caractère, comme les intérêts de l'Etat sont engagés, c'est le pouvoir législatif qui était seul compétent dans la matière.

Il n'est pas aussi certain qu'on veut bien le dire qu'on ait sauvegardé les intérêts des obligataires. C'est, en effet, aux bassins houillers et à la Compagnie franco-hollandaise, deux sociétés en état de faillite, que le montant du prix du matériel a été versé. (Bruits divers.)

M. LE MINISTRE demande la preuve de cette allégation.

M. WILSON dit qu'on la trouvera dans le rapport des syndics de la faillite. Toutes ces questions se représenteront d'ailleurs lorsqu'un projet de loi spécial sera déposé.

M. LE MINISTRE maintient que les paiements ont été faits à des créanciers sérieux, la plupart fournisseurs non payés du matériel.

L'ordre du jour appelle la première délibération sur le projet de loi portant

ses lignes de chemins de fer, et l'approbation de la convention avec la Compagnie d'Orléans.

M. WADDINGTON, rapporteur, déclare que la commission maintient ses conclusions en ce qui concerne le rejet de la convention, et retire la proposition qu'elle y avait substituée. (Bruits divers.)

M. ALLAIN-TARGÉ pense que la Chambre voudra adopter une résolution qui ne sera pas négative.

Le projet de gouvernement est né de la détresse de la Compagnie des Charentes et d'autres petites compagnies de la région-ouest comprenant en tout 1,338 kilomètres. Pour sauvegarder les intérêts engagés, on proposait le rachat par l'Orléans.

Le même projet concédait à cette Compagnie 895 kilomètres nouveaux et donnait à son réseau une étendue supérieure à celle de toutes les autres Compagnies.

Le projet consacrait et confirmait le système de concentration de toutes les lignes entre les six grandes compagnies, système dont l'exagération est extrêmement dangereuse.

Des garanties nouvelles sont nécessaires contre ce monopole toujours croissant. Or, le projet du gouvernement n'offre aucune garantie, mais au contraire sacrifie les intérêts de l'Etat, ceux des obligataires, à la réalisation du programme d'agrandissement de la Compagnie d'Orléans.

La commission a repoussé le projet. Le rapport en a exposé les inconvénients au point de vue financier.

La Compagnie d'Orléans se montrait trop généreuse envers les Compagnies achetées; mais c'était au détriment de l'Etat.

La Compagnie des Charentes mérite de la bienveillance, mais il ne faut pas lui donner plus qu'il ne lui est dû légitimement. En ce qui concerne les autres petites Compagnies, dites Réseau Philippe, le traité menaçait les intérêts des obligataires. Il était passé exclusivement avec les actionnaires, c'est-à-dire avec les administrateurs qui les représentent.

L'orateur rappelle le système d'opération du spéculateur étranger en question, système consistant à faire concéder de petites lignes pour les revendre aux grandes Compagnies.

La Banque franco-hollandaise, instrument du système, possédait la plus grande partie des actions de ces petites lignes, elle disposait donc de l'administration.

Les actions de la Vendée achetées 700 francs par la Banque avaient procuré un très-gros bénéfice à leur vendeur. Elles avaient été payées par une émission d'obligations. C'est ainsi que l'on était devenu propriétaire de cette ligne. On avait procédé ainsi ou à peu près pour les autres.

Le rapport du syndic de la Banque franco-hollandaise montre tous les vices de l'administration de ces lignes, qui ont servi aux spéculations les plus blâmables.

Il était donc au moins très-imprudent de confier à ces administrateurs le soin de sauvegarder les intérêts des obligataires. A ce point de vue, la convention ne pouvait être acceptée.

Le projet de convention avait en outre cet inconvénient d'augmenter outre mesure le monopole de la grande compagnie.

Le monopole, au point de vue général, a soulevé bien des critiques, notamment sous le rapport de l'achèvement du troisième réseau.

C'est là le côté supérieur de la question. L'intérêt politique et commercial exige cet achèvement. Or, jusqu'à ce jour, les grandes Compagnies ont opposé une très-vive résistance à ces besoins légitimes.

La raison de cette résistance est naturelle. Les nouvelles lignes doivent être quelque temps improductives. Déjà une grande partie du 2<sup>e</sup> réseau a des insuffisances de recettes. Cet état de choses montre combien il eût été sage de conserver pour l'Etat les lignes productives.

L'Etat aura profité du déversoir, qui aujourd'hui est le bénéfice des actionnaires.

Le produit de l'année 1875 pour la Compagnie d'Orléans a été de 4,41 0/0 sur la totalité du capital engagé. Ce n'est donc pas une entreprise lucrative. Rien ne s'oppose à ce que l'Etat prenne les chemins de fer à son compte.

L'Etat se contentera d'assurer un grand service public, sans rechercher comme les capitalistes des bénéfices considérables. (Très bien! sur divers bancs.) Mais si l'on augmente la puissance du monopole, il faut demander des garanties nouvelles, surtout pour l'achèvement du troisième réseau.

Il y a un autre sujet de plainte; c'est l'élévation des tarifs. L'Etat ne peut laisser les tarifs à la discrétion des compagnies. Il ne faut donc pas livrer les

avoir rétabli l'Etat dans son droit d'arbitre souverain en matière des tarifs.

Les Compagnies ont parfois abaissé leurs tarifs, mais c'était pour écraser la concurrence, notamment celle des canaux.

Il y a une telle multiplicité dans les tarifs actuels, qu'il en résulte une confusion complète.

Il y a aussi des tarifs destinés à détourner le trafic pour ruiner les petites Compagnies. On sait d'ailleurs à quelles vexations est soumis le public quand il veut passer d'une grande ligne sur une petite.

La suite de la discussion est renvoyée à demain.

Renvoi à la commission du budget du projet de loi relatif aux chemins de fer algériens.

M. LOUSTALOT dépose un projet de loi pour assurer la régularité du paiement des instituteurs.

M. LEBAUDY dépose un projet de loi pour la création d'un conseil supérieur des chemins de fer.

La séance est levée à cinq heures trois quarts.

### CHRONIQUE

A Rochechouart (Haute-Vienne), le docteur Hugonéau, républicain, a été nommé conseiller général, à la majorité de 1,310 voix sur 1,315 votants.

L'Égalité de Marseille annonce qu'elle assigne la République Française en diffamation.

On a distribué le rapport de M. Prout qui conclut à l'ouverture d'un crédit de 900,000 francs, pour frais de publication du Journal Officiel.

On parle beaucoup de la retraite prochaine du ministre des travaux publics.

Le bruit courait hier, dans les cercles républicains, que, condamné par M. Gambetta, sacrifié par M. Jules Simon, abandonné par le centre gauche, attaqué par la commission des chemins de fer, M. Christophle donnerait sa démission de ministre des travaux publics et serait remplacé par M. Krantz ou M. de Freycinet. Encore un ministre de gauche qui serait renversé par ses amis!

L'idée de la dissolution, que plusieurs journaux républicains et radicaux émettent aujourd'hui, était déjà répandue hier dans les rangs de la gauche républicaine. Au grand étonnement des radicaux eux-mêmes, cette idée a été accueillie avec faveur. Il faut donc s'attendre à voir en province les journaux du parti prêcher hautement, dès cette semaine, la nécessité et les avantages de la dissolution. C'est une entreprise singulièrement grave. Dans quelle mesure le ministre de l'intérieur va-t-il s'y associer.

L'abbé Guisol vient d'être nommé recteur de l'Université catholique de Lyon.

Le président de la République vient d'envoyer la somme de mille francs pour venir en aide aux familles des victimes de la catastrophe de Port (Ariège). Le ministre de l'intérieur avait déjà fait distribuer une somme de cinq cents fr. par l'intermédiaire du préfet du département.

L'état officiel des sommes encaissées au bureau de l'œuvre du Vœu national de la France au Sacré-Cœur, à la date du 26 février 1877, était de 1,374,974 fr. 67 c. Les sommes recueillies pour l'Université catholique de Paris, s'élevaient, à la même date, à 1,637,415 fr. 55 c.

Les Comités démocratiques de Bordeaux, ont décidé de porter M. Castaing, membre du Conseil des Prud'hommes, comme candidat aux élections législatives.

Plusieurs députés sont allés voir hier, M. le préfet de police et Font entrete nu de l'affaire relative à l'arrestation de Mlle Lizéron, l'institutrice laïque de Suresnes. Ces députés ont annoncé, que devant le refus persistant de l'administration de donner des explications, une interpellation serait adressée à la Chambre à M. le ministre de la justice.

Une dépêche de Bordeaux nous annonce que « le comité démocrate-socialiste » a posé une candidature ouvrière, celle du citoyen Castaing, qui fut l'un des délégués de la Gironde au congrès ouvrier de 1876. On nous écrit que les candidatures Steeg, Caduc et Mie sont maintenues. On poserait aussi une candidature de centre gauche, pour protester contre ces candidatures radicales ou ultra-radicales.

rentes sphères politiques, du projet d'une demande de prolongation des pouvoirs, du maréchal. Mais il y a une difficulté sur laquelle on ne compte probablement pas, le président de la République, qui l'on a déjà reparlé de la chose, se montre fort peu soucieux de l'accepter. Il faudrait une situation exceptionnelle, un danger réel pour décider le maréchal à approuver une démarche vers laquelle il ne se sent aucunement porté jusqu'à présent.

Le projet de loi sur la construction de maisons d'école, présenté par le gouvernement, porte qu'une somme de 60 millions de francs, payable en cinq années, sera mise à la disposition de M. le ministre de l'instruction publique pour être répartie, à titre de subvention, entre les communes qui auront préalablement consenti les sacrifices que comporte leur situation financière. Une autre somme de soixante millions, également en cinq années, sera mise à titre d'avance à la disposition des communes d'ailleurs autorisées à emprunter pour l'amélioration ou la construction de leurs bâtiments scolaires.

### LETTERS DE PARIS

Paris, le 12 mars 1877.

L'irritation soulevée dans le camp républicain par l'élection de M. Dupuy de Lôme est loin de se calmer. Les journaux radicaux n'ont pas assez d'injures pour stigmatiser les dix sénateurs constitutionnels qui ont donné leur suffrage au candidat bonapartiste. Le vote de M. d'Audiffret-Pasquier a surtout le don d'exciter leur colère.

Le grave et prudent Journal des Débats sort lui-même de son calme ordinaire et de sa forme réservée pour railler ses anciens amis, qu'il accuse de vouloir absolument le retour de l'Empire. Quant à ceux des autres journaux qui peuvent avoir des attaches avec le ministère, la plupart voudraient nous faire croire que le vote de samedi est une attaque contre le gouvernement. Ce langage étonne fort les conservateurs, qui tous se sont félicités avec beaucoup de modération d'un succès nécessaire il est vrai à leur cause, et qui, par cela même, n'a rien de particulièrement extraordinaire.

Le Journal Officiel nous a apporté le texte de plusieurs décrets, qui, avec l'élection de samedi, font le sujet de nos conversations. Du mouvement administratif, on a peu à dire. A force d'entendre répéter que le précédent l'avait rendu nécessaire, on s'en était désintéressé. On ne peut toutefois s'empêcher de constater que M. Jules Simon poursuit, lentement, si vous voulez, mais aussi plus sûrement son projet de renouveler tout le personnel de l'intérieur. Il n'ose pas trop révoquer, mais il espère avec quelque raison que les déplacements continuels auxquels on soumet ces fonctionnaires, finiront par les fatiguer, les dégoûter, et les obliger à donner leur démission. Le mouvement des nominations est beaucoup plus discuté et commenté.

Le choix de M. Mercier pour le siège de la présidence de la Cour de cassation est approuvé de tous; mais, les radicaux excepté, chacun exprime hautement le regret du refus de la présidence d'honneur infligé à M. Devienne. On trouve tout-à-fait regrettable que M. Martel ait cru devoir déroger à cette coutume, à laquelle se sont conformés tous les gouvernements pour donner satisfaction aux ennemis de l'éminent magistrat. Il est difficile d'admettre, en effet, que M. Martel, dont le caractère a toujours été justement honoré, obéisse en cela à un sentiment de rancune personnelle, ait voulu, pour parler plus clairement, prendre sa revanche de l'arrêt rendu par la Cour de cassation contre l'Académie de la Haute-Saône, à propos des commissions mixtes. Le reste du mouvement porte un peu partout : sur les Cours d'appel, les tribunaux de 1<sup>re</sup> instance et enfin les justices de paix; mais tous les changements, sauf, bien entendu, celui de plusieurs juges de paix, avaient été rendus nécessaires par les vacances. Il y a donc peu à dire sur ce sujet pour qui contre le garde des sceaux.

L'élection de Bordeaux prend des proportions considérables. Il n'y a pas moins de six candidats républicains, et le journal la Gironde qui, jusqu'à présent, avait dirigé le mouvement dans ce département, est fort embarrassé pour choisir. Dans ces cercles, on s'in-