

Propriétaire-Gérant ALFRED REBOUX

ABONNEMENTS: Hebdomadaire: Trois mois... Six mois... Un an...

Nord, Pas-de-Calais, Somme, Aisne, trois mois... La France et l'Étranger, les frais de poste en sus...

JOURNAL DE ROUBAIX MONITEUR POLITIQUE, INDUSTRIEL & COMMERCIAL DU NORD

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

Propriétaire-Gérant ALFRED REBOUX

ABONNEMENTS: Hebdomadaire: Trois mois... Six mois... Un an...

Les abonnements et les annonces sont reçus à Roubaix, au bureau du journal, à Lille, chez M. QUARANT, Libraire, Grande-Place...

ROUBAIX, le 20 Janvier 1880

Table with 2 columns: Service particulier, 26 JANV., 24 JANV. Rows include Act. Banque de France, Société générale, etc.

Table with 2 columns: Service particulier, 26 JANV., 24 JANV. Rows include Act. Banque de France, Société générale, etc.

DEPECHES COMMERCIALES

Change sur Londres, 4,81 50; change sur Paris, 5,20 30; 100.

Dépêches de MM. Schlagenhaufen et Co. représentés à Roubaix par M. Bulteau-Grymoprez:

Ventes 400 b. Marché Havre, 26 janvier. Liverpool, 26 janvier.

New-York, 26 janvier. Recettes 24,000 b. New-Orléans low-middling 90 1/2 Savannah 38 1/2

BULLETIN DU JOUR

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La Chambre des Députés doit aborder aujourd'hui la discussion du tarif général des douanes.

La commission des douanes aborde résolument un travail devant lequel des hommes prétendus spéciaux...

Beaucoup de bons esprits qui ne recherchent que le bien du pays s'étaient imaginé que M. le ministre du commerce, éclairé par la crise si longue...

Nous espérons que le cabinet ne suivra pas son ministre du commerce dans la voie déplorable où il est entré.

Ses membres peuvent avoir une politique hostile à l'industrie française; ils ne peuvent, en refusant d'accepter un projet aussi modeste que celui de la commission des douanes, risquer d'aliéner à jamais à la forme de gouvernement qu'ils ont mission de faire accepter toute l'industrie française et la population ouvrière qu'elle fait vivre.

Mais en admettant que le tarif de la commission des douanes fut adopté, la question économique ne serait pas définitivement résolue; il resterait encore à savoir si on fera des traités de commerce ou si on appliquera le tarif général. Et n'est-ce pas là une question préjudicielle qu'il importerait de résoudre avant d'aborder la discussion du tarif, sous peine de discuter au hasard?

Le gouvernement et l'industrie nationale

M. des Rotours, député du Nord, s'est fait de nouveau, à la séance de samedi, le défenseur des intérêts de l'industrie de notre région, dont la situation, déjà si critique, s'est encore aggravée par une décision ministérielle interdite aux fabricants et aux exportateurs de nos pays, d'ouvrir les réseaux des chemins de fer belge et luxembourgeois pour leurs expéditions en destination de la région de l'Est.

Nous croyons intéressant de reproduire le compte-rendu de ce débat, d'après le Journal officiel:

M. le président M. des Rotours a la parole pour poser une question à M. le sous-secrétaire d'Etat des finances.

Monsieur le sous-secrétaire d'Etat, vous acceptez la question?

M. Wilson, sous-secrétaire d'Etat des finances. Oui, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. des Rotours.

M. des Rotours. Messieurs, j'ai demandé à M. le ministre des finances et à M. le sous-secrétaire d'Etat, de vouloir bien accepter une question sur un point qui n'a rien de politique, qui n'est pas de nature à exciter dans cette Chambre de passions violentes, mais qui n'en est pas moins de nature à attirer votre attention.

Il s'agit d'un fait abusif selon moi, imputable au ministre des finances qui a eu pour effet de relever artificiellement dans la proportion de 40 p. 100 environ les tarifs de transport entre la région du Nord et la région de l'Est.

Ce fait a été l'objet de plaintes les plus vives des chambres de commerce des deux régions du Nord et de l'Est. Jusqu'à présent, aucune réponse satisfaisante n'a été faite aux demandes qui ont été adressées au Gouvernement.

Les industriels de la région du Nord et ceux de la région de l'Est avaient jusqu'en juillet dernier pour échanger leurs produits, la disposition de deux réseaux de chemins de fer distincts. Ils pouvaient à leurs marchandises du Nord vers la région de l'Est, et réciproquement, soit en suivant le réseau français du Nord et de l'Est, soit en empruntant le réseau belge et luxembourgeois.

Cette situation existait depuis plus de dix ans et elle avait donné, au point de vue de l'abaissement des frais de transport, les meilleurs résultats. Il me suffira, pour justifier mon assertion, de constater qu'entre les tarifs des compagnies françaises et ceux de la compagnie belge, il y avait un écart de 40 p. 100.

J'ai ici, messieurs, l'état des tarifs belges et des tarifs français pour un certain nombre de nos produits partant de Lille en destination de la Lorraine. Permettez-moi de le faire passer sous vos yeux.

Table with 2 columns: Voie belge, Voie française. Rows include Epinal, Germeret, Lunéville, Nancy, Remiremont, Saint-Dié.

En définitive, les compagnies, pour se débarrasser de leur concurrent et élever au commerce et à l'industrie française les tarifs avantageux de leur offre, jugèrent préférable de faire appel au bras séculier. Elles eurent recours au ministre des finances d'airs, l'honorable M. Léon Say.

Dans une pétition qu'elles lui adressèrent vers juin dernier, les deux compagnies de l'Est et du Nord appellèrent ses vœux sur les industriels français qui avaient le mauvais goût de faire transporter leurs marchandises entre le Nord et l'Est dans des conditions normales.

L'honorable M. Léon Say a admis le bien fondé des réclamations des compagnies; il n'a point sans doute, par une disposition formelle, empêché le transport par territoire; mais il a dit à la douane: « L'industrie française qui sortira sous vos plombs par la frontière du Nord, quand elle reviendra par la frontière de l'Est, par vous, être considérée comme marchandise étrangère et augmenter le droit d'entrée. »

On arrivait ainsi, messieurs, à supprimer complètement la possibilité d'usage de la voie à bon marché. La conséquence de cette mesure a été un relèvement considérable de près de 40 p. 100, sur tous nos produits.

Je dois dire que les compagnies avaient cru devoir invoquer un texte à l'appui de leurs prétentions. Qui n'a pas un texte à invoquer à l'appui de la prétention la plus exorbitante? (Rires d'assentiment à droite.)

C'était un vieux texte, datant du siècle dernier, c'était l'article d'un décret rendu en 1791, relatif au transit, alors que l'on transportait les voyageurs par les coches d'eau ou les coches de terre et que les transports de marchandises se faisaient par le rouage ou par bêtes de somme. Oui, messieurs, les compagnies ont invoqué un article 1er d'un décret de 1791, portant que « les marchandises expédiées par mer d'un port pour un autre port royaumes ne sont sujettes à aucun droit d'entrée et de sortie; il en sera de même des marchandises qui ne pourront être transportées directement par terre d'un lieu à un autre du royaume qu'en empruntant le territoire étranger. »

Si M. le ministre avait examiné la question avec plus de soins, s'il s'était reporté au commentaire de la loi, qui est un arrêté de conseils de messidor an V, il y aurait vu que ce texte était absolument inapplicable.

Cet arrêté dispose que, « en temps d'hiver, le transit doit être effectué à raison de cinq lieues par jour et, en temps d'été, à raison de six lieues par jour; ce qui indique clairement, nettement, aussi bien que la date même de l'arrêté, que cette disposition n'avait rien de commun avec la législation des chemins de fer. »

Quoi qu'il en soit, M. le ministre des finances, en assujettissant indistinctement à des droits douanes les marchandises françaises expédiées sous le plomb de la douane du Nord vers la frontière de l'Est, a rendu impraticable pour nos industries ce

mode de transport. Sa décision a eu pour résultat d'augmenter de 40 p. 100 les frais de transport entre la région du Nord et la région de l'Est.

Je m'adresse à vous tous, messieurs. Vous avez voté des millions, des centaines de millions pour abaisser les frais de transport; eh bien, ici, je rencontre un acte ministériel qui, loin de diminuer les tarifs existants, les relève artificiellement de 40 p. 100, et je viens vous dire: Ce fait n'est-il point absolument abusif, n'est-il point absolument en contradiction avec votre programme économique? Voulez-vous le soutenir? Voulez-vous le maintenir?

J'ai entendu ici des orateurs appartenant à toutes les parties de cette Chambre nous dire que l'abaissement des tarifs était le seul moyen de développer le commerce. Or, je vous signale, je vous dénonce des tarifs qui ont été artificiellement relevés par le Gouvernement. Je vous le demande, messieurs, cette situation est-elle tolérable?

Je me suis adressé aux nouveaux ministres; je me suis adressé au ministre des finances; je me suis adressé au ministre de l'Est pour leur demander d'y mettre un terme.

La mesure qui a été prise par le ministre des finances, et qui a été enlevée à nos industries la possibilité d'utiliser les chemins belges, est d'autant plus sévèrement jugée par l'opinion publique que, à l'heure qu'il est — et ici je fais appel à tous mes collègues de mon département et des régions voisines, pour joindre leur témoignage au mien — les compagnies de chemins de fer sont hors d'état avec leurs seules ressources de faire face aux besoins du commerce et de l'industrie.

Je pourrais vous citer des industriels, des particuliers, qui, depuis près d'un mois, attendent vainement des approvisionnements qui leur sont indispensables. Les efforts, le zèle du personnel de la compagnie à tous les degrés sont impuissants à assurer le service dans les conditions normales avec les seules ressources de la compagnie. Et c'est dans des conditions pareilles que le Gouvernement, artificiellement, par une disposition nouvelle, qu'il n'était pas obligé de prendre, vient priver nos industriels d'une voie de transport dont ils se servaient depuis plus de dix ans, et dont même coup relève leurs tarifs de 40 p. 100! Avez-vous tort de vous dire en commençant que j'avais un abus à vous dénoncer?

« Que les compagnies demandent ces choses au Gouvernement, nous ne saurions leur en vouloir. Mais ce dont nous venons nous plaindre, c'est que le Gouvernement ait admis leurs prétentions. »

Je crois que, en présence de pareils faits, j'étais fondé à les signaler à l'attention du Gouvernement et de la Chambre. Sans doute, le Gouvernement me dira: « Nous sommes liés par un texte. L'estime que le Gouvernement n'est aucunement lié: il n'était pas lié en 1870; il ne l'était pas davantage en 1871, ni en 1872, et 1873, et 1874, et 1875, et 1876, et 1877, et 1878. Pendant ces dix années, les marchandises, suivant la voie belge, en fermes dans des wagons clos à leur départ de Lille, étaient valablement admises en franchise à leur rentrée à la frontière de l'Est comme marchandises françaises. Je n'ai rien fait de fraude n'a été allégué. Pour changer la jurisprudence, il a suffi d'une révélation subite, de la production du texte de transit de 1791 qui visait les coches d'eau ou de terre et le transport par rouage et bêtes à dos. Ce texte, qui n'a rien de commun avec le commerce français si éprouvés aujourd'hui, on n'a point consulté les chambres de commerce, et que le ministre n'ait entendu qu'un des intéressés? (C'est cela! Très-bien! à droite.)

Je ne saurais assurément rendre le ministre actuel responsable de ces faits. Mais, quand une injustice, quand un fait abusif a été commis par un prédécesseur, le ministre qui lui succède n'a-t-il pas le devoir de réagir, de le réparer et d'en empêcher la continuation?

C'est ce que je demande aujourd'hui. Je dois dire, je demande juste, que M. le sous-secrétaire d'Etat des finances s'est déjà préoccupé de cette situation, et qu'à la suite de la première démarche que j'ai faite auprès de lui, il a dit aux compagnies: « Le ministre précédent a pris, sur votre demande, une mesure qui a été dommageable au commerce et à l'industrie. Des plaintes me sont adressées. Ne pourriez-vous leur enlever une partie de leur intérêt en réduisant vos tarifs au niveau des tarifs belges et luxembourgeois, dont le commerce usait précédemment? Jusqu'à présent, les compagnies n'ont pas défilé d'une manière satisfaisante à son désir. Elles ont réduit sensiblement les tarifs pour les expéditions qu'il s'agit de faire en vrac. Mais rien n'a été fait pour les fils emballés. Elles feront plus, nous dit-on. La compagnie du Nord est désignée, nous assure-t-on, à déferer au désir du ministre; mais il faut l'assentiment de la compagnie de l'Est. L'oblitérera-t-on? J'ajoute qu'après même que les deux compagnies défereraient au désir du ministre, nous ne serions pas désintéressés. Et, avec la possibilité d'emprunter les chemins belges, comme par le passé, nous serions assurés de profiter des abaissements nouveaux viendront, nous ne profiterions plus des diminutions nouvelles. Voilà la vérité. En supposant que vous vous contentiez de demander aux compagnies des tarifs égaux, nous ne profiterions pas des dispositions nouvelles. Je dis que la vérité et la justice comportent l'abrogation de la mesure qui a été prise par l'honorable M. Léon Say. Les chambres de commerce l'ont demandé, et je viens demander au Gouvernement de deux choses l'une: ou bien de revenir sur la mesure prise, ou bien de proposer l'abrogation de la loi. (Très-bien! très-bien! à droite.)

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat des finances.

M. Wilson, sous-secrétaire d'Etat des finances. M. le ministre des finances m'a chargé de répondre à la question qui vient d'être posée par l'honorable M. des Rotours.

Il est vrai que, en vertu d'une tolérance qui date de 1870 et qui avait alors pour cause l'impossibilité de faire usage des chemins de fer français, on avait autorisé les marchandises venant de Lille, de Roubaix et de Tourcoing, à emprunter les chemins de fer belges pour se diriger sur l'Est. Cette tolérance a donné lieu à certaines réclamations de la part des deux compagnies du Nord et de l'Est. Ces deux compagnies ont fait observer aux termes de la loi de 1791, qui est appliquée sur tout le territoire, sauf pour les transports de Lille, de Roubaix et de Tourcoing vers l'Est, les marchandises quittant le territoire français doivent être considérées comme dénationalisées et ne peuvent pas emprunter les rails étrangers.

Cette interdiction d'emprunter les rails étrangers s'explique par ce fait qu'il est impossible de faire passer les marchandises sur le territoire étranger et de s'assurer de leur nationalité à leur rentrée sur le territoire français.

Vous savez, messieurs, que, depuis la suppression des droits de sortie, tout le service de la douane est établi de façon à veiller les entrées, mais non les sorties. Aussi l'exception établie à la loi de 1791 présentait-elle des inconvénients au point de vue du service des douanes.

Du reste, nous avons en présence d'un texte de loi, et le ministre des finances n'a pu que prescrire aux bureaux des douanes de faire appliquer la loi de 1791. Mais, en même temps, il a demandé aux compagnies du Nord et de l'Est si elles croyaient possible d'abaisser dans une large mesure leurs tarifs et de les mettre en concordance avec les tarifs étrangers.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ont accueilli cette proposition pour les envois de fils de coton et de lin, qui font partie de la plus importante des transports, et pour lesquels il peut y avoir intérêt notable à faire une exception à l'application de la loi de 1791.

En effet, il résulte des renseignements que j'ai sous les yeux, et se rapportant à l'année 1878, que les transports qui emportent les voies étrangères se répartissent ainsi: Transports de fils de lin et de chanvre, 896 tonnes et demi. Transports de fils de coton, 114 tonnes. Puis viennent: les transports de tissus de lin, 127 tonnes; Les transports des huiles de graines oléagineuses pour 23 tonnes et demi. Ce sont, ainsi qu'on le voit, des envois tout à fait insignifiants comme quantités.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ont donc déjà donné une notable satisfaction

« Je ne saurais assurément rendre le ministre actuel responsable de ces faits. Mais, quand une injustice, quand un fait abusif a été commis par un prédécesseur, le ministre qui lui succède n'a-t-il pas le devoir de réagir, de le réparer et d'en empêcher la continuation? »

C'est ce que je demande aujourd'hui. Je dois dire, je demande juste, que M. le sous-secrétaire d'Etat des finances s'est déjà préoccupé de cette situation, et qu'à la suite de la première démarche que j'ai faite auprès de lui, il a dit aux compagnies: « Le ministre précédent a pris, sur votre demande, une mesure qui a été dommageable au commerce et à l'industrie. Des plaintes me sont adressées. Ne pourriez-vous leur enlever une partie de leur intérêt en réduisant vos tarifs au niveau des tarifs belges et luxembourgeois, dont le commerce usait précédemment? Jusqu'à présent, les compagnies n'ont pas défilé d'une manière satisfaisante à son désir. Elles ont réduit sensiblement les tarifs pour les expéditions qu'il s'agit de faire en vrac. Mais rien n'a été fait pour les fils emballés. Elles feront plus, nous dit-on. La compagnie du Nord est désignée, nous assure-t-on, à déferer au désir du ministre; mais il faut l'assentiment de la compagnie de l'Est. L'oblitérera-t-on? J'ajoute qu'après même que les deux compagnies défereraient au désir du ministre, nous ne serions pas désintéressés. Et, avec la possibilité d'emprunter les chemins belges, comme par le passé, nous serions assurés de profiter des abaissements nouveaux viendront, nous ne profiterions plus des diminutions nouvelles. Voilà la vérité. En supposant que vous vous contentiez de demander aux compagnies des tarifs égaux, nous ne profiterions pas des dispositions nouvelles. Je dis que la vérité et la justice comportent l'abrogation de la mesure qui a été prise par l'honorable M. Léon Say. Les chambres de commerce l'ont demandé, et je viens demander au Gouvernement de deux choses l'une: ou bien de revenir sur la mesure prise, ou bien de proposer l'abrogation de la loi. (Très-bien! très-bien! à droite.)

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat des finances.

M. Wilson, sous-secrétaire d'Etat des finances. M. le ministre des finances m'a chargé de répondre à la question qui vient d'être posée par l'honorable M. des Rotours.

Il est vrai que, en vertu d'une tolérance qui date de 1870 et qui avait alors pour cause l'impossibilité de faire usage des chemins de fer français, on avait autorisé les marchandises venant de Lille, de Roubaix et de Tourcoing, à emprunter les chemins de fer belges pour se diriger sur l'Est. Cette tolérance a donné lieu à certaines réclamations de la part des deux compagnies du Nord et de l'Est. Ces deux compagnies ont fait observer aux termes de la loi de 1791, qui est appliquée sur tout le territoire, sauf pour les transports de Lille, de Roubaix et de Tourcoing vers l'Est, les marchandises quittant le territoire français doivent être considérées comme dénationalisées et ne peuvent pas emprunter les rails étrangers.

Cette interdiction d'emprunter les rails étrangers s'explique par ce fait qu'il est impossible de faire passer les marchandises sur le territoire étranger et de s'assurer de leur nationalité à leur rentrée sur le territoire français.

Vous savez, messieurs, que, depuis la suppression des droits de sortie, tout le service de la douane est établi de façon à veiller les entrées, mais non les sorties. Aussi l'exception établie à la loi de 1791 présentait-elle des inconvénients au point de vue du service des douanes.

Du reste, nous avons en présence d'un texte de loi, et le ministre des finances n'a pu que prescrire aux bureaux des douanes de faire appliquer la loi de 1791. Mais, en même temps, il a demandé aux compagnies du Nord et de l'Est si elles croyaient possible d'abaisser dans une large mesure leurs tarifs et de les mettre en concordance avec les tarifs étrangers.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ont accueilli cette proposition pour les envois de fils de coton et de lin, qui font partie de la plus importante des transports, et pour lesquels il peut y avoir intérêt notable à faire une exception à l'application de la loi de 1791.

En effet, il résulte des renseignements que j'ai sous les yeux, et se rapportant à l'année 1878, que les transports qui emportent les voies étrangères se répartissent ainsi: Transports de fils de lin et de chanvre, 896 tonnes et demi. Transports de fils de coton, 114 tonnes. Puis viennent: les transports de tissus de lin, 127 tonnes; Les transports des huiles de graines oléagineuses pour 23 tonnes et demi. Ce sont, ainsi qu'on le voit, des envois tout à fait insignifiants comme quantités.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ont donc déjà donné une notable satisfaction

« Je ne saurais assurément rendre le ministre actuel responsable de ces faits. Mais, quand une injustice, quand un fait abusif a été commis par un prédécesseur, le ministre qui lui succède n'a-t-il pas le devoir de réagir, de le réparer et d'en empêcher la continuation? »

C'est ce que je demande aujourd'hui. Je dois dire, je demande juste, que M. le sous-secrétaire d'Etat des finances s'est déjà préoccupé de cette situation, et qu'à la suite de la première démarche que j'ai faite auprès de lui, il a dit aux compagnies: « Le ministre précédent a pris, sur votre demande, une mesure qui a été dommageable au commerce et à l'industrie. Des plaintes me sont adressées. Ne pourriez-vous leur enlever une partie de leur intérêt en réduisant vos tarifs au niveau des tarifs belges et luxembourgeois, dont le commerce usait précédemment? Jusqu'à présent, les compagnies n'ont pas défilé d'une manière satisfaisante à son désir. Elles ont réduit sensiblement les tarifs pour les expéditions qu'il s'agit de faire en vrac. Mais rien n'a été fait pour les fils emballés. Elles feront plus, nous dit-on. La compagnie du Nord est désignée, nous assure-t-on, à déferer au désir du ministre; mais il faut l'assentiment de la compagnie de l'Est. L'oblitérera-t-on? J'ajoute qu'après même que les deux compagnies défereraient au désir du ministre, nous ne serions pas désintéressés. Et, avec la possibilité d'emprunter les chemins belges, comme par le passé, nous serions assurés de profiter des abaissements nouveaux viendront, nous ne profiterions plus des diminutions nouvelles. Voilà la vérité. En supposant que vous vous contentiez de demander aux compagnies des tarifs égaux, nous ne profiterions pas des dispositions nouvelles. Je dis que la vérité et la justice comportent l'abrogation de la mesure qui a été prise par l'honorable M. Léon Say. Les chambres de commerce l'ont demandé, et je viens demander au Gouvernement de deux choses l'une: ou bien de revenir sur la mesure prise, ou bien de proposer l'abrogation de la loi. (Très-bien! très-bien! à droite.)

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat des finances.

« Je ne saurais assurément rendre le ministre actuel responsable de ces faits. Mais, quand une injustice, quand un fait abusif a été commis par un prédécesseur, le ministre qui lui succède n'a-t-il pas le devoir de réagir, de le réparer et d'en empêcher la continuation? »

C'est ce que je demande aujourd'hui. Je dois dire, je demande juste, que M. le sous-secrétaire d'Etat des finances s'est déjà préoccupé de cette situation, et qu'à la suite de la première démarche que j'ai faite auprès de lui, il a dit aux compagnies: « Le ministre précédent a pris, sur votre demande, une mesure qui a été dommageable au commerce et à l'industrie. Des plaintes me sont adressées. Ne pourriez-vous leur enlever une partie de leur intérêt en réduisant vos tarifs au niveau des tarifs belges et luxembourgeois, dont le commerce usait précédemment? Jusqu'à présent, les compagnies n'ont pas défilé d'une manière satisfaisante à son désir. Elles ont réduit sensiblement les tarifs pour les expéditions qu'il s'agit de faire en vrac. Mais rien n'a été fait pour les fils emballés. Elles feront plus, nous dit-on. La compagnie du Nord est désignée, nous assure-t-on, à déferer au désir du ministre; mais il faut l'assentiment de la compagnie de l'Est. L'oblitérera-t-on? J'ajoute qu'après même que les deux compagnies défereraient au désir du ministre, nous ne serions pas désintéressés. Et, avec la possibilité d'emprunter les chemins belges, comme par le passé, nous serions assurés de profiter des abaissements nouveaux viendront, nous ne profiterions plus des diminutions nouvelles. Voilà la vérité. En supposant que vous vous contentiez de demander aux compagnies des tarifs égaux, nous ne profiterions pas des dispositions nouvelles. Je dis que la vérité et la justice comportent l'abrogation de la mesure qui a été prise par l'honorable M. Léon Say. Les chambres de commerce l'ont demandé, et je viens demander au Gouvernement de deux choses l'une: ou bien de revenir sur la mesure prise, ou bien de proposer l'abrogation de la loi. (Très-bien! très-bien! à droite.)

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat des finances.

M. Wilson, sous-secrétaire d'Etat des finances. M. le ministre des finances m'a chargé de répondre à la question qui vient d'être posée par l'honorable M. des Rotours.

Il est vrai que, en vertu d'une tolérance qui date de 1870 et qui avait alors pour cause l'impossibilité de faire usage des chemins de fer français, on avait autorisé les marchandises venant de Lille, de Roubaix et de Tourcoing, à emprunter les chemins de fer belges pour se diriger sur l'Est. Cette tolérance a donné lieu à certaines réclamations de la part des deux compagnies du Nord et de l'Est. Ces deux compagnies ont fait observer aux termes de la loi de 1791, qui est appliquée sur tout le territoire, sauf pour les transports de Lille, de Roubaix et de Tourcoing vers l'Est, les marchandises quittant le territoire français doivent être considérées comme dénationalisées et ne peuvent pas emprunter les rails étrangers.

Cette interdiction d'emprunter les rails étrangers s'explique par ce fait qu'il est impossible de faire passer les marchandises sur le territoire étranger et de s'assurer de leur nationalité à leur rentrée sur le territoire français.

Vous savez, messieurs, que, depuis la suppression des droits de sortie, tout le service de la douane est établi de façon à veiller les entrées, mais non les sorties. Aussi l'exception établie à la loi de 1791 présentait-elle des inconvénients au point de vue du service des douanes.

Du reste, nous avons en présence d'un texte de loi, et le ministre des finances n'a pu que prescrire aux bureaux des douanes de faire appliquer la loi de 1791. Mais, en même temps, il a demandé aux compagnies du Nord et de l'Est si elles croyaient possible d'abaisser dans une large mesure leurs tarifs et de les mettre en concordance avec les tarifs étrangers.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ont accueilli cette proposition pour les envois de fils de coton et de lin, qui font partie de la plus importante des transports, et pour lesquels il peut y avoir intérêt notable à faire une exception à l'application de la loi de 1791.

En effet, il résulte des renseignements que j'ai sous les yeux, et se rapportant à l'année 1878, que les transports qui emportent les voies étrangères se répartissent ainsi: Transports de fils de lin et de chanvre, 896 tonnes et demi. Transports de fils de coton, 114 tonnes. Puis viennent: les transports de tissus de lin, 127 tonnes; Les transports des huiles de graines oléagineuses pour 23 tonnes et demi. Ce sont, ainsi qu'on le voit, des envois tout à fait insignifiants comme quantités.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ont donc déjà donné une notable satisfaction

« Je ne saurais assurément rendre le ministre actuel responsable de ces faits. Mais, quand une injustice, quand un fait abusif a été commis par un prédécesseur, le ministre qui lui succède n'a-t-il pas le devoir de réagir, de le réparer et d'en empêcher la continuation? »

C'est ce que je demande aujourd'hui. Je dois dire, je demande juste, que M. le sous-secrétaire d'Etat des finances s'est déjà préoccupé de cette situation, et qu'à la suite de la première démarche que j'ai faite auprès de lui, il a dit aux compagnies: « Le ministre précédent a pris, sur votre demande, une mesure qui a été dommageable au commerce et à l'industrie. Des plaintes me sont adressées. Ne pourriez-vous leur enlever une partie de leur intérêt en réduisant vos tarifs au niveau des tarifs belges et luxembourgeois, dont le commerce usait précédemment? Jusqu'à présent, les compagnies n'ont pas défilé d'une manière satisfaisante à son désir. Elles ont réduit sensiblement les tarifs pour les expéditions qu'il s'agit de faire en vrac. Mais rien n'a été fait pour les fils emballés. Elles feront plus, nous dit-on. La compagnie du Nord est désignée, nous assure-t-on, à déferer au désir du ministre; mais il faut l'assentiment de la compagnie de l'Est. L'oblitérera-t-on? J'ajoute qu'après même que les deux compagnies défereraient au désir du ministre, nous ne serions pas désintéressés. Et, avec la possibilité d'emprunter les chemins belges, comme par le passé, nous serions assurés de profiter des abaissements nouveaux viendront, nous ne profiterions plus des diminutions nouvelles. Voilà la vérité. En supposant que vous vous contentiez de demander aux compagnies des tarifs égaux, nous ne profiterions pas des dispositions nouvelles. Je dis que la vérité et la justice comportent l'abrogation de la mesure qui a été prise par l'honorable M. Léon Say. Les chambres de commerce l'ont demandé, et je viens demander au Gouvernement de deux choses l'une: ou bien de revenir sur la mesure prise, ou bien de proposer l'abrogation de la loi. (Très-bien! très-bien! à droite.)

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat des finances.

M. Wilson, sous-secrétaire d'Etat des finances. M. le ministre des finances m'a chargé de répondre à la question qui vient d'être posée par l'honorable M. des Rotours.

Il est vrai que, en vertu d'une tolérance qui date de 1870 et qui avait alors pour cause l'impossibilité de faire usage des chemins de fer français, on avait autorisé les marchandises venant de Lille, de Roubaix et de Tourcoing, à emprunter les chemins de fer belges pour se diriger sur l'Est. Cette tolérance a donné lieu à certaines réclamations de la part des deux compagnies du Nord et de l'Est. Ces deux compagnies ont fait observer aux termes de la loi de 1791, qui est appliquée sur tout le territoire, sauf pour les transports de Lille, de Roubaix et de Tourcoing vers l'Est, les marchandises quittant le territoire français doivent être considérées comme dénationalisées et ne peuvent pas emprunter les rails étrangers.

Cette interdiction d'emprunter les rails étrangers s'explique par ce fait qu'il est impossible de faire passer les marchandises sur le territoire étranger et de s'assurer de leur nationalité à leur rentrée sur le territoire français.

Vous savez, messieurs, que, depuis la suppression des droits de sortie, tout le service de la douane est établi de façon à veiller les entrées, mais non les sorties. Aussi l'exception établie à la loi de 1791 présentait-elle des inconvénients au point de vue du service des douanes.

Du reste, nous avons en présence d'un texte de loi, et le ministre des finances n'a pu que prescrire aux bureaux des douanes de faire appliquer la loi de 1791. Mais, en même temps, il a demandé aux compagnies du Nord et de l'Est si elles croyaient possible d'abaisser dans une large mesure leurs tarifs et de les mettre en concordance avec les tarifs étrangers.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ont accueilli cette proposition pour les envois de fils de coton et de lin, qui font partie de la plus importante des transports, et pour lesquels il peut y avoir intérêt notable à faire une exception à l'application de la loi de 1791.

En effet, il résulte des renseignements que j'ai sous les yeux, et se rapportant à l'année 1878, que les transports qui emportent les voies étrangères se répartissent ainsi: Transports de fils de lin et de chanvre, 896 tonnes et demi. Transports de fils de coton, 114 tonnes. Puis viennent: les transports de tissus de lin, 127 tonnes; Les transports des huiles de graines oléagineuses pour 23 tonnes et demi. Ce sont, ainsi qu'on le voit, des envois tout à fait insignifiants comme quantités.

Bulletin du Journal de Roubaix DU 27 JANVIER.

SANS FAMILLE

PREMIÈRE PARTIE

Ah! que le