N° 317 — 13e Année — LE NUMERO CINQ CENTIMES (17 Brumaire, An 110) — Vendredi 8 Novembre 1901

REDACTION :
ROUBAIX, 69, rue des Fabricants (près la place de Trélon)
TOURCOING, rue VERTE, 53

Siège administratif
Rue Nationale, 51, à Lille

PRIX DES ABONNEMENTS
ROUBAIX-TOURCOING
Trois mois, 4 fr. 50. — Un an, 18 fr.
Nord et départements limitrophes
Trois mois, 5 francs. — Un an, 20 francs.

LA VIE DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

PRIX DES ANNONCES :
ANNONCES . . . . . 0 fr. 25 la ligne.
RÉCLAMES . . . . . 0 fr. 50
FAITS DIVERS . . . . . 0 fr. 75
LOCALES . . . . . 1 fr. 00

Les annonces seront reçues aux bureaux du journal, à Paris, à l'Agence Havas, place de la Bourse, 10.

Téléphone

Et le règlement ?

C'est du règlement relatif aux automobiles que nous voulons parler. A la suite de l'interpellation de M. Gauthier de Clagny à la Chambre, le Conseil d'Etat avait été chargé de l'élaborer. Et il faut rendre cette justice à cette assemblée, que nous avons trop souvent l'occasion de critiquer pour la lenteur de ses travaux, qu'elle s'était mise activement à l'œuvre, et qu'elle avait au bout de quelques semaines soumis un projet au Conseil des ministres.

Mais les chauffeurs s'étaient remués. Ils avaient fait agir auprès du gouvernement les influences dont ils disposent, si bien que le projet du Conseil d'Etat fut trouvé trop sévère par le Conseil des ministres, qui le renvoya, pour révision, au ministre des travaux publics.

Les vacances parlementaires ont passé là-dessus. Des mois se sont écoulés, et, du projet, on n'a plus entendu parler.

Que devient-il ? Dans quel carton bien clos du ministère des travaux publics a-t-il été enterré ?

Pendant ce temps, MM. les chauffeurs continuent d'écraser les piétons en toute tranquillité de conscience et en toute impunité.

Ce sont, chaque jour, nouveaux accidents, nouveaux massacres, dont les auteurs évitent parfois la responsabilité par une fuite odieuse.

Voici le dernier drame, dont nous lisons le récit dans les journaux parisiens :

Un enfant tué par une automobile. — Un enfant de huit ans, Fernand Vidal, dont les parents habitent impasse Roux, a été renversé, hier après-midi, par une automobile, au moment où il traversait la rue Rennequin, à hauteur de la rue de Fourcroy. Le pauvre petit a été tué net.

Le conducteur de la voiture s'arrêta à quelques mètres. Il aurait certainement été malmené par les passants si des gardiennes de la paix n'étaient intervenus pour le protéger.

Il fut conduit chez le commissaire de police, auquel il déclara se nommer Chenelle et demeurer 22, rue Rennequin.

Le cadavre de la victime de cet affreux accident a été transporté chez ses parents, dont on devine le désespoir.

Croit-on que si le père de cet enfant avait, dans le paroxysme de sa douleur, brûlé la cervelle du chauffeur meurtrier, il se serait trouvé un jury pour le condamner ?

Dans les comptes-rendus des tribunaux, nous voyons encore un vieillard de quatre-vingts ans qui se plaint d'avoir été blessé par une automobile *conduite par un jeune homme de dix-sept ans !*

Est-ce que cela ne va pas bientôt finir? Est-ce que nos routes et nos rues vont continuer longtemps encore à être accaparées par des locomotives lancées à toute vitesse, écrabouillant bêtes et gens, jetant l'épouvante dans les villages qu'elles traversent, et dont les conducteurs ont la prétention, quand ils ont fait sonner leur trompe assourdissante, que tout, voitures, chevaux, cyclistes, piétons, leur fasse immédiatement place ?

Va-t-il falloir qu'en présence de l'inertie coupable des pouvoirs publics, les citoyens se défendent eux-mêmes ?

Quelle puissance mystérieuse protège donc MM. les chauffeurs ?

Sans cesse, les journaux sont remplis du récit de leurs méfaits. Et jamais nous n'entendons parler de la répression qu'ils ont encourue. Ou, quand par hasard, un chauffeur est traduit en police correctionnelle, c'est un pauvre diable d'employé, aux gages de Monsieur le propriétaire de l'automobile, son salarié qui gagne sa vie comme il peut, et qui est, en somme, beaucoup moins responsable que son riche patron.

On se rappelle le véritable crime commis par un noble chauffeur à Lisieux, où l'un des employés de l'octroi fut tué, pendant que son meurtrier poursuivait sa route sans se préoccuper de l'état de sa victime.

Et ce que ce comte de je ne sais plus quoi, qui se rendait de sa villa balnéaire de Normandie à son château de Lorraine, a été inquiété, après qu'il se fût décidé à se faire connaître ?

Dans aucun journal, nous n'avons vu qu'il avait été traîné devant les tribunaux et puni comme il le méritait. Il n'en sera probablement tiré avec une somme d'argent versée à la veuve de l'employé d'octroi.

Comment, dans de telles conditions, les chauffeurs ne seraient-ils pas encouragés à redoubler de témérité et d'arrogance ?

Les populations, il faut qu'on le sache bien en haut lieu, en ont assez.

Récemment, un maire a pris un arrêté interdisant aux automobiles de dépasser la vitesse d'un cheval au trot sur le territoire de sa commune, et il a invité les habitants à assurer, au besoin, l'exécution de son arrêté en tendant des cordages et des chaînes à travers les routes.

Naguère, on apprenait que M. le comte des Tourelles, passant dans son pays en automobile, y avait essuyé des coups de fusil, qui, heureusement, ne l'avaient pas atteint. Il est probable que le fusil n'était chargé qu'à blanc, et que celui qui avait fait feu voulait uniquement se livrer à une démonstration. Mais de tels incidents indiquent assez l'exaspération des paysans.

Il y a quelques jours, un journal racontait que certain chauffeur avait été accueilli dans un village par les cris : A mort les chauffeurs !

Puisque M. Baudin semble avoir oublié le règlement qu'il a été chargé de revoir, il est nécessaire de le lui rappeler.

Nous promettons un beau succès au membre du Parlement qui portera la question à la tribune.

Et nous signalons au questionneur éventuel la solution que les Américains, gens pratiques, viennent d'adopter. Ils ont vite compris l'impossibilité de laisser circuler les automobiles sur les voies publiques. Car, de deux choses l'une, ou on les astreint à une vitesse réduite, et elles ne rendent pas plus de services que les chevaux ; ou, elles peuvent marcher à des soixante et même quatre-vingts kilomètres à l'heure, et elles deviennent un danger intolérable.

Comme les trains de chemins de fer, il faut donc que les automobiles ne puissent circuler que sur des voies spéciales. Et une société de chauffeurs s'est formée aux Etats-Unis pour la construction de ces voies. Que nos chauffeurs européens les imitent. Ils sont assez riches pour réunir les capitaux nécessaires. Et comme les automobiles ne rendent, à quelques rares exceptions près, aucun service public, qu'elles ne servent qu'à prouver aux gens du monde, comme on dit à l'*Echo du Nord*, et aux snobs, la satisfaction de voyager autrement que par les voitures communes des chemins de fer, tout en se donnant la griserie de la vitesse, il est de toute justice qu'ils fassent les sacrifices exigés par leurs plaisirs. Ils en ont, d'ailleurs, les moyens.

Georges ROBERT.

L'ESPRIT D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Jamais les femmes du monde n'ont tant bavardé et si peu cause.

Andrhée LORRAINE.

Silhouette-Eclair

LE CONTRE-AMIRAL CAILLARD

Cinquante-cinq ans ; sa taille un peu au-dessus de la moyenne, de carrure solide, de fortes et larges épaules, portant une tête énergique, bien dégagée, au visage avale, dont les contours sont bien dessinés, qui donne plutôt l'impression d'un général que d'un amiral. Pas de favoris; mais une barbe drue, taillée de près et s'allongeant en deux pointes, d'un blond chaud, comme la forte moustache aux extrémités relevées; nez aquilin à l'arête fine ; œil bleu vif et grave à la fois ; cheveux courts et fauves ; a la réputation d'être très bon avec ses hommes mais inexorablement rigoureux sur la discipline. Un silencieux, au point d'avoir gagné et mérité le surnom de taciturne. *Officier fort intelligent ; a commandé* l'Iphigénie, *frégate-école d'application des aspirants, et était encore récemment chef d'état-major général de la marine. Est, en outre, un homme du monde, d'une courtoisie et d'un tact apprétés dans plus d'une mission, et, ce qui n'est pas rare chez nos officiers de marine, doué de remarquables aptitudes diplomatiques.*

J. CALLOT.

On dit...

Le recensement prussien.

— Les chiffres officiels du recensement de la population du royaume de Prusse viennent d'être publiés.

Le population du royaume est de 34 millions 472,569 habitants, dont 16,971, 435 du sexe masculin, 17,501,084 du sexe féminin. Au point de vue des cultes professés, on compte 21,817,577 évangéliques, 15,391 127 autres protestants, 12,113,670 catholiques, 399,322 israélites.

Pittoresque légitimation.

— Il y a quelques jours, un incident comique s'est produit dans un bureau de poste des environs de Thionville.

Un jeune homme se disant acrobate se présenta au guichet pour encaisser une petite somme qui lui avait été adressée poste restante. Le mandat était arrivé, mais le fonctionnaire de service demanda à l'inconnu de présenter ses papiers de légitimation. Or l'acrobate ne put exhiber que quelques lettres et une carte postale illustrée ; cela ne suffisait pas.

Tout à coup l'artiste eut une idée géniale, s'appuyant de ses mains sur la planche devant le guichet, il exécuta un véritable tour de force, décrochant avec ses pieds une pancarte suspendue au dessus du guichet, agrémenta cet exercice de quelques sauts périlleux et remit la pancarte à sa place, toujours en se servant de ses pieds. Le bureau fut convaincu qu'il avait bien devant lui l'acrobate dont il s'agissait : il lui remit l'argent à la satisfaction du public, qui cette représentation avait fortement.

NOUVELLES A LA MAIN

Au tribunal,

Le président interroge une femme d'un âge incertain et, après l'écoute de ses nom et prénoms :

— Quel âge avez-vous, madame ?

Silence absolu de témoin.

— Est-ce que ma question vous embarrasse ?

— Non, répond timidement l'interpellée, c'est plutôt la réponse.

Les éducatrices

La question de l'éducation des femmes a pris un intérêt nouveau depuis le débat sur les Congrégations qui est d'hier et qui se mêle, selon certains publicistes, au débat sur le Féminisme. M. Louis Chabaud appelle *précurseurs du féminisme* Mme de Maintenon, *Mme de Genlis* et Mme Campan. Je ne sais pas si elles y ont pensé, mais le rapprochement de leurs biographies est intéressant et d'actualité.

Il y a chez ces trois femmes un trait de caractère qui leur est commun. La vie de la tête fut chez elle plus forte que la vie du cœur. Je ne les vois pas bien dans le rôle d'amante, d'épouse ou de mère. En revanche toutes les trois eurent la passion d'enseigner, mais non pas comme nous l'aurions, nous autres hommes. Le sentiment qui les anime est celui d'une sorte de maternité cérébrale et il se manifeste dès leur enfance.

A seize ans, Françoise d'Aubigné, pauvre mal vêtue, est une enfant qui a la rougir de sa misère, avec Ninon de Lenclos et avec le poète Scarron. Timide et gauche, elle parut à Ninon « trop bête pour l'amour » et à Scarron divnement belle. Pour ce dernier, elle jouait le jeu de malade et perclus, martyr et burlesque, épousa cette jeune fille pauvre qui lui semblait, avec ses yeux charmants et graves, faite pour se gouverner bien et pour gouverner les autres. A son tour, Louis XIV, plus tard, en fit la gouvernante des enfants de Mme de Montespan. On sait le reste; mais ce qu'on ne sait pas assez, c'est l'admirable ascension d'esprit qui fit de Mme de Maintenon une reine éducatrice. Après les bâtards royaux, elle aima les orphelins, puis toutes les filles de France pour qui elle écrivit des instructions fort simples et très élevées.

Toute différente est Mme de Genlis ; et pourtant son enfance la prédestine aussi à ce qu'elle devint. Elle aime à se raconter sur le ton des contes de fées. Il y avait une fois en Bourgogne, dans un château voisin d'Autun, une petite fille bien singulière. A l'âge de cinq ans, on la voyait se promener habillée en Amour, avec un arc et un carquois. Les grands jours, elle se montrait dans un prologue d'opéra, vêtue en rose, mais toujours en amour, avec des boîtes paille et argent, et des sites bleus. Ainsi dressée dès l'enfance à jouer un rôle et à parler, elle s'imagina de réunir sous une fenêtre du château les petits paysans pour leur enseigner ce qu'elle savait. A sept ans elle se fit institutrice de cette manière et toute sa vie le fut tout en restant enseigner avec grâce, avec gaîté, avec séduction.

Ne nous étonnons pas si elle devint plus tard la Mme de Genlis qui, étant dame d'honneur de la duchesse de Chartres, se fit nommer gouverneur des princes et princesses d'Orléans. Cette nomination fit jaser tout Paris qui ne la connaissait pas sous l'aspect d'une maîtresse d'école et encore moins d'un gouverneur.

On l'avait vu apparaître à la cour, comme un brillant colonel de Genlis, comme une ravissante mariée de seize ans, blonde, gracieuse, agaçante, le nez retroussé et le regard aimable, admirablement faite pour jouer le rôle d'une bergère de Watteau, à cette heure où le dix-huitième siècle s'amusait ferme avant de mourir. Et tout-à-coup elle quittait le braule du siècle pour s'enfermer avec des enfants et leur apprendre à lire.

Ajoutez que ce dévouement était désintéressé au point de vie pécuniaire du moins, sincère quant à la passion d'enseigner, et enfin très réel. Mais voici ce que l'on comprend de moins en moins; le comble c'est que Mme de Genlis, qui a laissé soixante-quatre volumes, n'en a pas écrit un seul où l'on trouve des idées originales sur l'Education.

Un biographe honnête et intègre, M. Louis Chabaud, qui a eu le courage d'examiner l'œuvre de Mme de Genlis, dit à propos du Traité d'éducation publié en 1782 : « On y chercherait en vain un plan suivi d'enseignement. Il serait plus difficile encore de le résumer. Cela ne se résume pas et cela ne s'analyse pas. » Il a raison, et ce peu de mots suffirait à nous éclairer. Pourtant M. Chabaud a voulu pousser jusqu'au bout l'étude de cette vie et de cette œuvre énigmatique, car Mme de Genlis est restée célèbre.

Selon moi sa biographie (qui a embarrassé tout le monde, à commencer par Sainte-Beuve, et qui a fait dire Mme qui s'embrouille dans ses *Mémoires*) est tout simplement l'histoire de la petite fille en Amour rose qu'on a élevée pour plaire, et dans le faux. Elle enchante, elle parle aux hommes pour leur faire la grâce autour d'elle : « Nous baisions la trace de ses pas » dit Mme de Gontauf. Mais ne vous y fiez pas trop. Curieuse et coquette, elle flirte avec des intelligences. Elle séduit les princes, mais elle tient à s'entendre avec les hommes nouveaux, les encyclopédistes, les révolutionnaires. Elle ne trahit pas, mais elle va ailleurs très volontiers. On dit qu'elle a trompé sa bienfaitrice la duchesse de Chartres, en dérobant d'elle son mari et ses enfants. On dit qu'elle a eu de Philippe-Egalité deux filles de contrebande. On dit qu'elle tourne le dos à Napoléon, en 1814, après avoir reçu de lui mille avantages. Quand on parle d'elle, on entre dans un dédale d'intrigues et l'on récite une kyrielle de légendes galantes ou politiques qui n'ont rien à voir avec la question austère, douce et pure de l'Education.

M. Chabaud qui a pu défendre avec l'éloquence de la conviction les doctrines et la vie de Françoise d'Aubigné, ne peut qu'atténuer, chemin faisant, les péchés mignons de Mme de Genlis, dont le principal fut l'*insincérité*. Le mot est de lui et il est indulgent. Notre siècle, qui devient brutal, en a trouvé un autre qui est grossier et pittoresque. Quand on voit entrer chez soi, en coup de vent, le sourire aux lèvres, une femme belle parleuse qui raconte avec enjouement sur ses amis des histoires venimeuses, on dit simplement : Elle est charmante et elle est rosse.

J'ai bien peur que l'histoire ne manque de respect à cette femme si jolie, si bien douée et si diserte. Si quelque chose la sauve, ce sera l'éclair de vérité qui parfois illumina le labyrinthe de sa vie et de ses livres. Un jour elle écrivit un ouvrage sévère (que M. Chabaud a eu le bonheur d'exhumer) sur la réelle éducation des jeunes filles qu'elle veut élever loin du monde en plein champs, comme des ménagères agricoles. Une autre fois elle fait un retour sur elle-même et dit tristement : « Je suis fausse. »

Mme Campan fut vraie. Placée comme les deux femmes dont je viens de parler, au milieu de la vie de cour, elle fut l'amie fidèle de Marie Antoinette, qui la prit de sa vie, et plus tard elle fonda, avec Napoléon, la maison de la Légion d'Honneur. Elle aussi, elle fut à seize ans la jeune fille phénomène, la lectrice idéale, marquée d'avance pour devenir une grande éducatrice. Quand après 93, elle resta sans pain, son rôle était tout trouvé: Elle se fit maîtresse de pension. Aussi le monde s'intéresse-t-il peu à cette existence correcte et sincère; mais quiconque lira l'excellent livre de M. Chabaud(1), qu'elle a résumé en trois mots tout ce qu'il y a à dire et à faire pour l'éducation des femmes. Comment la comprenez-vous ? lui demanda Napoléon. Elle répondit : formons des mères.

Emile CHASLES.

(Reproduction interdite).

L'AVEZ-VOUS VU ?

Qui cela ? Le très cher frère Mastor, des écoles chrétiennes. Il s'est livré à des actes dégoûtants sur de jeunes garçons de l'école congréganiste du boulevard d'Aiguillon, à Ste-Marguerite-lez-Marseille.

A la première alarme, le frère Mastor a filé. Le Parquet de Marseille le fait rechercher partout surtout à Lille où les gens de son acabit trouvent toujours des toits hospitaliers. Si vous le rencontrez, dites-lui qu'on le demande au parloir !

Block-Notes

Hostilités Théâtrales

Le torchon brûle entre la presse de New-York et les théâtres. Un incident comme il s'en produit assez souvent à Paris, un différend entre un critique et un directeur de théâtre a mis aux prises toute la gent théâtrale avec le Commercial Advertiser ; *mais à Paris, l'affaire se règle à l'amiable et se termine généralement par un déjeuner; à New-York, l'organisation spéciale des théâtres a donné au conflit un caractère assez original.*

Il y a à New-York un critique, M. Norman Hapgood, qui dépose d'une grosse influence sur les recettes. C'est le Sarcey des Etats-Unis. Ses arrêts ne valent ni plus ni moins que les autres, mais en jugeant uniquement les pièces au point de vue de leur succès auprès du grand public, il porte directement sur les gens qui payent leur place, et c'est le genre de critique que redoutent le plus les directeurs.

M. Norman Happood ayant jugé un peu sévèrement une pièce, le directeur se plaignit... à son Syndicat. Car tous les théâtres de New-York sont syndiqués sous le nom de Theatrical Trust, *et on sait qu'aux Etats-Unis, ce genre d'association ne se contente pas de parler, il agit.*

Le Syndical demanda nettement au Commercial Advertiser *de se séparer de son critique. C'est ainsi que se règlent là-bas les conflits d'opinion : le plus fort s'assoit sur le plus faible ou cherche à s'asseoir sur lui. Mais le Syndicat trouva à qui parler. La direction du journal refusa absolument de congédier son critique sous prétexte qu'il avait « cessé de plaire ». Immédiatement, les quinze théâtres qui appartiennent au propre* Au Trust, *ou qui lui sont affiliés, cessèrent tout service au journal, en même temps qu'ils dénonçaient les traités de publicité passés avec lui. D'autres journaux, hostiles au Syndical, blâmèrent avec tiédeur cette conduite qu'ils avaient eux-mêmes adoptée. Sans doute, les affaires sont fâcheusement mêlées à l'affaire, et les traités de publicité dénoncés feront un trou dans le budget du journal.*

Mais nos confrères n'en sont pas à quelques billets de mille ; l'occasion est belle pour les critiques de faire leur petit Syndical et d'apprendre aux directeurs de théâtre ce qu'il en peut coûter d'essayer de priver de son gagne-pain un honnête homme. L'issue de la partie n'est pas douteuse, et les gens de théâtre toucheront les deux épaules.

MAFFLAN.

Nos Dépêches

Par fil télégraphique et téléphonique

LE CONFLIT FRANCO-TURC

A MITYLÈNE

La valeur stratégique de l'île. — Pourquoi on l'a choisie

Placée à l'entrée du golfe Smyrne et les Dardanelles, l'île de Mitylène est admirablement située, au point de vue géographique, pour commander la partie septentrionale de la mer Egée. Des Dardanelles à Mitylène on compte 120 kilomètres, et Smyrne en est à 105 kilomètres. Mais ce qui donne surtout à cette île une valeur incomparable, au point de vue stratégique, ce sont les deux vastes baies, échancrées et profondes, qui découpent son territoire et constituent pour une escadre des abris absolument sûrs.

Ces deux baies ont, de plus, le mérite de couvrir l'une, celle de Kalonia, sur la côte Sud-Ouest ; l'autre, celle de Hiéro, sur la côte Sud-Est, en sorte que, suivant tel ou tel objectif à poursuivre, une force navale peut choisir l'une ou l'autre pour y prendre son mouillage.

Ajoutons que toutes les deux sont reliées à la mer par un étroit canal facilement défendable, et qu'elles se trouvent aussi excellemment propres à devenir des bases d'opération de premier ordre.

La baie de Kalonia, longue de 24 kilomètres et large de 10, serait préférable à la baie de Hiéro, qui a 48 kilomètres sur 5, mais on trouve, à son entrée, des rochers à fleur d'eau qui sont naturellement une gêne pour la navigation.

Dans ces conditions, l'île de Mitylène était désignée depuis longtemps pour être occupée par nos escadres en cas de conflit avec la Turquie. C'était dans l'admirable baie de Hiéro qui nos navires devaient jeter l'ancre en vue de leur concentration et qui y établir ensuite leur base de ravitaillement et d'approvisionnement.

En envoyant à Mitylène l'amiral Caillard, notre marine n'a donc fait que mettre à exécution un programme d'action arrêté depuis longtemps.

Nouvelles de l'escadre

Athènes, 6 novembre. — Une dépêche au Ministre des Affaires étrangères, datée du 5 novembre 3 heures soir, a été reçue cette nuit. Voici son contenu : « Quatre navires français sont entrés dans le port de Mitylène, sans faire les salutes d'usage à la terre ; les troupes n'ont pas débarqué.

L'escadre grecque a quitté Smyrne, se rendant à Samos, d'où elle entrera au Pyrée.

Deux cuirassés français stationnent à Koretzini, en face du Pyrée.

Cette dépêche émane du consul de Grèce à Mitylène.

Paris, 6 novembre. — Un journal dit que l'amiral Caillard a télégraphié en chiffre à M. Bapst, notre agent à Constantinople, son arrivée à Mitylène.

Il communiques avec Paris par voie de Syra ou, après s'être embossé à Mitylène, il a pu envoyer un aviso porter ses dépêches.

Le trajet de Mitylène à Syra est de 12 heures environ.

Notification officielle

Londres, 5 novembre. — Lord Lansdowne, Ministre des affaires étrangères d'Angleterre, recevra aujourd'hui exceptionnellement les ambassadeurs étrangers à Londres. On croit que M. Cambon, ambassadeur de France, notifiera officiellement la prise de possession de l'île de Mitylène.

Conseil des ministres turcs

On lit dans le *Temps* :

Vienne, 6 novembre. — Le reçois de Constantinople un télégramme m'annonçant que le Sultan a présidé aujourd'hui un conseil des ministres, au cours duquel on a décidé de répondre à faire aux demandes de la France.

Dans les cercles officiels de Constantinople, on considère comme certain que le sultan ne donnera pas satisfaction à la France sur tous les points, malgré l'arrivée de la flotte française. Il cherchera d'abord des échappatoires, et, s'il est contraint de reconnaître la justesse de certaines réclamations de la France, cherchera à obtenir quelque chose en échange du gouvernement français.

Abdul-Hamid refusera, dit-on, de donner des garanties pour le paiement de la créance Loreto. M. Constant, au retour de congé, se rendra à Constantinople.

La nouvelle de l'arrivée de la flotte française Mitylène a été reçue pendant que le conseil des ministres était réuni.

L'Escadre de la Méditerranée

A Toulon. — Etat des cuirassés. — Les transports

Toulon, 6 novembre. — Le ravitaillement de l'escadre de la Méditerranée est terminé ; elle se tient prête à prendre la mer au premier signal.

Les cuirassés *Bouvet* et *Jauréguiberry*, complètement réparés, ont pris leur mouillage en rade.

Le *Charles-Martel*, battant pavillon du contre amiral Marquis est toujours en bassin ; il sera indisponible encore pendant quinze jours au moins. Le port n'a reçu aucune instruction pour hâter les travaux.

Le bruit, suivant lequel les transports *Mytho*, *Shamrock* et *Vinh-Long* auraient reçu l'ordre de se tenir prêts à toute éventualité, est démenti de toutes parts. Ces navires ne sont actuellement hors catégorie, c'est-à-dire ne peuvent être armés même en cas de mobilisation, par suite des réparations qu'ils ont à subir.

La flotte ottomane

Il serait cependant intéressant de savoir si l'amiral Hassan pacha manifeste des velléités de résistance à l'approche des cuirassés français. Celui qui est à la tête de l'amirauté turque n'est toujours beaucoup plus occupé, depuis une quinzaine d'années, de la construction de ses navires que à Paris que de la réfection des bateaux qui vont sur l'eau.

Les millions qu'on lui a confiés sont passés on ne sait où, mais pas, en tout cas, dans les chantiers de construction. Que l'on lance en cas de conflit gréco-turc. Aujourd'hui comme la flotte turque est encore dans un état plus lamentable qu'elle ne l'était il y a quatre ans, il serait impossible à Hassan pacha, même avec le cuirassé *Messoudieh* et le croiseur *Assar-i-Tewfik*, deux navires récemment remis à neuf, de faire un coup de contre-bombardement sérieux. Il serait

Suite en 4e page.

raté navale suivra donc la politique du laisser faire et du laisser-passer qui qu'il arrive.

Pas d'appel à l'Angleterre

Paris, 6 novembre. — Le correspondant du *Matin* à Londres dément formellement que la nouvelle suivant laquelle la Porte aurait invité l'Angleterre à remplir les conditions de la convention de Londres de 1878 par laquelle la Grande-Bretagne garantit au Sultan l'intégrité de ses possessions asiatiques.

Au ministère des affaires étrangères anglais où l'on démet de la façon la plus absolue cette nouvelle, on ajoute que l'Angleterre restera neutre dans cette affaire et ne sera pas flattée de voir infliger aux autres une leçon méritée depuis longtemps. L'Angleterre refusera nettement toute requête qui pourrait lui être adressée de Constantinople pour solliciter ses bons offices auprès du gouvernement français.

En ce qui concerne la convention de 1878, le gouvernement anglais, étant données les circonstances actuelles — son approbation de l'action française, sa sympathie parfaite pour la France dans cette affaire — préférerait évidemment ne pas avoir à compter avec cette convention. Il en respecterait les stipulations, mais est au surplus convaincu de ne pas devoir être gêné par les engagements qui le lient. S', en effet, l'amiral Caillard saisissait quelques îles en Turquie d'Asie, il suffirait à la France de la part de M. Delcassé que cette saisie ne sera que temporaire et que les îles ne seront retenues que le temps nécessaire où il faudra faire droit aux demandes françaises, pour que l'Angleterre se déclare satisfaite et pour que, en reposant sur la bonne foi de la France, elle conserve une neutralité bienveillante dans cette affaire.

Aucune information nouvelle

Paris, 6 novembre. — On n'a pas encore reçu au ministère des affaires étrangères l'autorisation de la saisie des douanes de Mytilène par les forces du contre-amiral Caillard.

L'amiral a laissé derrière lui le croiseur *Linois* et un contre-torpilleur qui doivent attendre en mer le stationnaire de Constantinople *Nouvelle qui* a, à son bord, M. Ledoux, dragoman de l'ambassade de France.

On pense que le contre-amiral Caillard, télégraphiera sur la voie de Syra dès qu'il aura exécuté les instructions qu'il a reçues.

L'impression à l'Etranger

Londres, 6 novembre. — Le *Times* exprime la crainte que la France n'ait un but plus sérieux que celui qu'on indique.

Le *Daily Chronicle* espère que la France n'a pas l'intention d'annexer Mitylène d'une façon permanente, et commence ainsi la démonstration de l'Empire ottoman.

Berlin, 6 novembre. — La *Gazette de Voss* dit : « On s'étonne que le gouvernement français ait négligé de provoquer l'arbitrage de la Cour arbitrale de La Haye, à propos de l'affaire Loreto, d'autant plus qu'il ne s'agit pas d'une simple question d'argent. » Ce journal ajoute que le gouvernement français n'a informé aucune puissance de ses intentions.

Le *Tageblatt* se demande si le gouvernement français a bien fait consulter exactement ce qu'il veut obtenir de la Turquie. Il insiste sur l'importance stratégique de l'île et sur ce fait d'une action combinée de la Russie et de la France sur Constantinople...

Le *Weser Zeitung* se croit presque la France abandonne Jusque Mitylène. Pour ce journal, le désir de la double alliance de transformer la Méditerranée en un lac franco-russe devient de plus en plus évident.

A Washington, d'après une dépêche au *Morning-Post*, le gouvernement suivrait avec un très grand intérêt les événements franco-turcs, qui pourraient créer un prétexte tout désuil à permettre de réclamer plus tard à son tour à la Turquie la rançon de mise Sicane.

La légation des Etats-Unis à Constantinople a télégraphié au département d'Etat qu'il y avait peu de crainte que la situation s'aggrave parce que les demandes de la France sont très acceptables par le gouvernement ottoman.

Vienne, 6 novembre. — La prétendue note de protestation que la Porte devait envoyer aux puissances n'a pas été reçue par le gouvernement autrichien, lequel n'a pas reçu non plus de notification officielle des intentions de la France. Dans les milieux officiels, on semble croire et même être persuadé qu'une modification de ce genre sera faite prochainement. En l'attendant, on se déclare tranquillisé par la publication précise des demandes de la France à la Turquie.

Un télégramme de Constantinople annonce que Munir-Bey, après avoir vainement essayé d'influencer M. Bapst, a écrit directement à M. Constant. A son retour de congé, M. Constant se retourne pas à Constantinople.

La nouvelle de l'arrivée de la flotte française Mitylène a été reçue pendant que le conseil des ministres était réuni.

Paris, 6 novembre. — Le reçois de Constantinople un télégramme m'annonçant que le Sultan a présidé aujourd'hui un conseil des ministres, au cours duquel on a décidé de répondre à faire aux demandes de la France.

Dans les cercles officiels de Constantinople, on considère comme certain que le sultan ne donnera pas satisfaction à la France sur tous les points, malgré l'arrivée de la flotte française. Il cherchera d'abord des échappatoires, et, s'il est contraint de reconnaître la justesse de certaines réclamations de la France, cherchera à obtenir quelque chose en échange du gouvernement français.

Abdul-Hamid refusera, dit-on, de donner des garanties pour le paiement de la créance Loreto. M. Constant, au retour de congé, se rendra à Constantinople.

Paris, 6 novembre. — Le bruit, suivant lequel les transports *Mytho*, *Shamrock* et *Vinh-Long* auraient reçu l'ordre de se tenir prêts à toute éventualité, est démenti de toutes parts. Ces navires ne sont actuellement hors catégorie, c'est-à-dire ne peuvent être armés même en cas de mobilisation, par suite des réparations qu'ils ont à subir.

La flotte ottomane

Il serait cependant intéressant de savoir si l'amiral Hassan pacha manifeste des velléités de résistance à l'approche des cuirassés français. Celui qui est à la tête de l'amirauté turque n'est toujours beaucoup plus occupé, depuis une quinzaine d'années, de la construction de ses navires que à Paris que de la réfection des bateaux qui vont sur l'eau.

Les millions qu'on lui a confiés sont passés on ne sait où, mais pas, en tout cas, dans les chantiers de construction. Que l'on lance en cas de conflit gréco-turc. Aujourd'hui comme la flotte turque est encore dans un état plus lamentable qu'elle ne l'était il y a quatre ans, il serait impossible à Hassan pacha, même avec le cuirassé *Messoudieh* et le croiseur *Assar-i-Tewfik*, deux navires récemment remis à neuf, de faire un coup de contre-bombardement sérieux. Il serait

Suite en 4e page.

Les prises dans la marine

Voici le rapport que M. de Lanessan, ministre de la Marine, vient d'adresser au Président de la République :

Monsieur le président,

Par une circulaire du 11 janvier 1901 dont vous trouverez le texte à la suite du présent rapport, j'ai fait connaître à l'amiral, préfet maritime, et aux chefs de services de la marine et des colonies, que les prises faites par les bâtiments de guerre et dans les ports de guerre et aux colonies de toutes espèces les produits qui ne sont pas des produits de guerre, ne seraient plus considérées comme des prises de guerre, mais seraient traitées à la liberté du commerce, et, par conséquent, rachetées par les propriétaires des navires capturés.