N° 314 — 13e Année — LE NUMÉRO CINQ CENTIMES (19 Brumaire, An 110) — Dimanche 10 Novembre 1904

L'AVENIR DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

REDACTION : ROUBAIX, 68, rue des Fabricants (près la place du Trichon) — TOURCOING, rue VERTE, 32

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 f ran

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

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

Téléphone

IMMENSE INCENDIE A ROUBAIX

Deux Pompiers tués

L'Avenir de Roubaix-Tourcoing commencera prochainement la publication d'un nouveau feuilleton.

La QUESTION des TRANSPORTS

La question des transports préoccupe à bon droit nos législateurs, qui consacrent en ce moment de longues et laborieuses séances à la marine marchande.

Les transports à l'intérieur méritent également de retenir l'attention. Les chèmins de fer constituent aujourd'hui l'un des éléments essentiels de la prospérité, de la vie économique d'un pays. Rien de ce qui les concerne ne saurait nous être indifférent.

En parcourant les premières feuilles du rapport de M. J. Bourrat, député de Perpignan et rapporteur des chemins de fer de l'Etat, nous avons été frappé par certains parallèles inspirés par les conditions des délais de transport en France et à l'étranger. Les lecteurs nous sauront gré, avant même la discussion publique à la Chambre, de cueillir pour eux quelques chiffres, hélas! trop éloquents; et la publicité qui leur sera donnée pourra exercer une influence salutaire sur l'esprit de nos honorables.

∴

D'après l'article 50 du cahier des charges imposé aux Compagnies dès l'origine de leur concession, « les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la réception ».

Le maximum de durée du trajet ne peut excéder 24 heures par fraction indivisible de 125 kilomètres, et « les colis doivent être mis à la disposition du destinataire dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare ».

En 1840, dit le rapport, la Compagnie de l'Ouest avait droit à un jour de délai pour transporter de Paris à Versailles (21 kilomètres) la plupart des expéditions; elle a droit aujourd'hui à six jours, non compris le jour de la remise, celui de l'expédition et celui de la livraison.

Lorsque les expéditions empruntent un ou plusieurs réseaux, un ou deux jours sont encore accordés pour la commission.

M. Bourrat cite le détail d'une expédition faite, aux prix des tarifs spéciaux de Troyes (Aube) à Patay (Loiret), soit 233 kilomètres, en *30 jours*.

Les ministres des travaux publics se sont souvent préoccupés de l'exagération de ces délais, qui a soulevé, à maintes reprises, l'indignation du public. Mais comme les 97 0/0 des expéditions se font aux tarifs spéciaux, et que les transporteurs, en échange des réductions de prix, obtiennent des délais supplémentaires, les marchandises continuent à voyager lentement, si lentement, qu'en 1891, le ministre des travaux publics, en réponse à l'argumentation des Compagnies, était obligé d'écrire que « on serait amené à considérer *comme bien défectueuse* une organisation qui ne permettrait pas d'obtenir *des voies ferrées plus de célérité que n'en donnait* le roulage. »

∴

Ce n'est que depuis le 1er janvier dernier, que les délais supplémentaires des tarifs spéciaux ne se cumulent plus.

Pour l'exemple que nous avons cité, de Troyes à Patay, les délais sont actuellement les suivants:

Remis en gare, 1 jour; délai d'expédition, 1 jour; transport de Troyes à Sens, 71 kil., 1 jour; transmission à P. L.-M., 1 jour.; transmission de Sens à Montargis, 62 kil., 1 jour; transmission à P.-O., 1 jour; transport de Montargis à Orléans, 76 kil. 1 jour; transmission, 1 jour; transport d'Orléans à Patay, 24 kil., 1 jour; délais supplémentaires, 5 jours; livraison en gare, 1 jour. Totaux, 233 kil., 15 jours.

Il est évident que ces délais sont de beaucoup trop longs. De la comparaison faite, avec les pays étrangers, il résulte que la France est des plus mal partagée.

En Angleterre, la petite vitesse est inconnue; les marchandises voyagent aussi rapidement que les lettres.

En Allemagne, en Autriche-Hongrie, aux Pays-Bas, il n'est pas compté de délai de transmission, et les tarifs spéciaux n'autorisent que rarement des délais supplémentaires. Les délais de transport sont de 1 jour jusqu'à 100 kilom. et 1 jour par fraction indivisible de 200 kilom. au-delà des 100 premiers.

En Suisse, en Russie, en Belgique, les délais sont moins longs qu'en France.

En Espagne seulement, les expéditeurs ne sont pas plus favorisés que les nôtres.

∴

Un rapport de la Chambre de Commerce de Roubaix, daté du 16 mars 1899, établissait « qu'une expédition partant de Roubaix pour Chicago et passant par New-York, arrive aussi vite à destination qu'une autre expédition partant de Roubaix pour Marseille.

Cependant le parcours, pour le premier cas, est de 5.628 kilomètres, dont 4.150 kilomètres de Roubaix à New-York, et de 1.478 de New-York à Chicago; tandis que pour le second cas il n'y a en tout et pour tout que 1.118 kilomètres à parcourir.

Les extraits suivants d'un tableau comparatif sont malheureusement trop éloquents :

De Roubaix à Bordeaux, distance 1,150 kil., le délai imposé aux expéditeurs par petite vitesse est de 13 jours; la distance parcourue chaque jour est de 61 kil. 615.

De Roubaix à Marseille, 1,118 kil., 12 jours; distances parcourus chaque jour, 93 kil. De Roubaix à Nice, 1,218 kil., 13 jours; distance parcourue chaque jour, 95 kil. 846. De Roubaix à Toulouse, 997 kil., 13 jours; distance parcourue chaque jour, 75 kil. 136.

En Angleterre, une marchandise expédiée de Londres à Manchester, 297 kil., doit être rendue en un jour; distance parcourue 297 kil.

De Londres à Glascow, 659 kil. 2 jours, distance parcourue chaque jour, 329 kil. 500.

De Londres à Aberdeen, 880 kil., 2 jours, distances parcourus chaque jour, 440 kil.

En Allemagne, quoique moins rapides, les transports en petite vitesse se font avec plus de célérité qu'en France.

De Hambourg à Munich, 808 kil., le délai imposé est de 7 jours, soit 115 k. 428 par jour.

De Hambourg à Mulhouse, 832 kil., 7 jours, soit 121 kil. 714 par jour.

Aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord, de New-York à Chicago, 1,478 kil., le délai est de 4 jours, soit 369 kil. 500 par jour.

Ces chiffres nous stupéfient dans leur brutalité; ils nous démontrent notre indéniable infériorité. Quoi d'étonnant alors que les expéditeurs, quand ils le peuvent, évitent les voies ferrées françaises!

Le rapport de la Chambre de commerce de Roubaix, que nous citions, ajoutait encore :

Les longs délais de transport exigés par les Compagnies de chemins de fer, favorisent également, comme pour les exportations, la concurrence étrangère, qui trouve dans certains cas, et dans nos départements frontières notamment, le moyen surprenant de pouvoir servir la clientèle plus rapidement, que le négoce français lui-même.

De temps à autre une protestation s'élève, les bureaux du ministère des travaux publics semblent s'émouvoir, une circulaire est élaborée; mais les Compagnies opposent une invincible force d'inertie. Les marchandises continuent à rouler à... très petite vitesse, tandis que nos voisins, nos concurrents étrangers, modifient et perfectionnent sans cesse.

Trop longtemps, en France, nous avons vécu sur une réputation qui, chaque jour, s'effrite.

Drapés dans les plis d'un orgueil qui nous faisait croire le premier peuple du monde, nous nous sommes obstinés à ne regarder que trop tard autour de nous. Et, tandis que les pays voisins, nous rivaux économiques nous ont arraché les débris de notre puissance industrielle.

∴

Et ce n'est encore là qu'un commencement. Nos rivaux vont d'autant plus vite que nous allons plus lentement, et si des mesures efficaces ne sont promptement prises, un Sedan économique se prépare pour nous, cent fois plus ruineux, peut-être cent fois plus désastreux que le Sedan militaire.

Sait-on ce qu'écrivait un importateur de Londres, M. A.-N., à M. le président de la Chambre de commerce française à Milan, le 28 mars 1899 ?

Les Compagnies françaises se laissent systématiquement devancer par la ligne du Gothard, pour les transports qui sont en concurrence, entre les deux lignes.

L'amplor du transit français n'occasionne des retards de 24 heures au moins en bas mot — ce minimum est assuré — quand ce ne sont pas 48 ou 72 heures en comparaison des délais suisses-belges.

. . . . . .

Aussi suis-je obligé, depuis plusieurs mois, de prescrire l'itinéraire suisse-belge pour mes transports, qui me donnent maintenant toute satisfaction (M. A.-N. s'occupe d'importer des produits agricoles et alimentaires.)

Je ne sais, du reste, pas le seul dans ce cas et mes informations me permettent d'ajouter que les transports anglo-italiens par la France sont en continuelle diminution.

Le contraire nous eût étonné.

Il n'est que temps de réagir, car le danger est pressant.

C. POURTOUS.

On dit...

A couleur des poissons pendant le sommeil.

Voilà une question au moins curieuse : la couleur des poissons pendant le sommeil.

Il ne semble pas exister en une réponse, les dessins deviennent plus nets. Chez quelques-uns des poissons observés, les changements sont plus compliqués. Les plies, par exemple, qui est d'un blanc d'argent avec des reflets irisés, prend la nuit une teinte brunâtre sombre avec six bandes noires transversales. Si on l'éveille la nuit en allumant par exemple, un bec de gaz dans son voisinage immédiat, sa couleur change instantanément.

Comme le poisson dort entre deux algues, il est clair que sa coloration nocturne le protège, car les bandes noires se confondent avec les anneaux des algues et la teinte générale de bronze sombre se rapproche assez de la coloration vert sombre de la plupart des algues.

Une Catastrophe à Roubaix

INCENDIE D'UN MAGASIN DE TISSUS

Deux pompiers tués. — Un grièvement blessé

Lugubre anniversaire. — L'alerte. — Les secours. — Un mur qui s'écroule. — Les victimes. — L'appel. — Les absents. — Dix orphelins. — Scènes émouvantes

UN MILLION DE DÉGATS

Hier, vers 5 heures 1/2 du matin, un incendie s'est déclaré à Roubaix, dans la rue du Pays, n° 14 bis, dans les magasins de MM. Ch. Tiberghien et fils. Cet incendie, qui a pris tout à coup de grandes proportions, a fait parmi les pompiers de nombreuses victimes, dont deux morts sur le coup, un grièvement blessé et huit autres plus ou moins grièvement atteints.

C'est la première fois, croyons-nous, que des pompiers de Roubaix trouvent la mort dans un incendie.

Cette nouvelle aussitôt connue en ville y a semé la consternation, et le public s'est porté nombreux dans la rue du Pays au commentaire des événements.

Ce n'est qu'à onze heures et demie que les pompiers ont été absolument maîtres du sinistre ayant occasionné des dégâts importants qui ne pourront être évalués que dans quelques jours, mais que l'on estime dès à présent à plus d'un million.

Le feu, ainsi que nous l'avons dit, s'est déclaré dans les magasins de M. Tiberghien, on suppose qu'il est dû à un court circuit des fils d'éclairage. Il a été aperçu par les ouvriers qui ont donné l'alarme.

Hier matin, il y a dix huit ans, avait lieu l'enterrement des victimes du terrible incendie de la filature Dillies frères, rue des Filatures.

On se rappelle que dans ce sinistre douze jeunes filles trouvèrent la mort en cherchant à échapper aux flammes d'un incendie qui s'était déclaré dans l'atelier des piqurières.

Voici les détails complets sur le sinistre d'hier :

Les lieux du sinistre

Au numéro 24 bis de la rue du Pays, se trouvent les bureaux et magasins de MM. Charles Tiberghien et fils, fabricants de tissus, rue de l'Alma, à Tourcoing. Les magasins occupent un immense bâtiment ayant servi autrefois de filature et qui donne, d'un côté dans la cour de M. Piat-Agache, négociant en tissus, 34, rue du Pays et de l'autre chez M. Delannoy-Destombes, négociants en tissus, également rue du Pays, 36.

Ce bâtiment est haut de trois étages.

L'alerte

Il était un peu plus de 5 heures 1/2, lorsque des ouvriers se rendant à leur ouvrage remarquèrent qu'en même temps qu'une odeur de brulé se répandait dans l'air, une fumée épaisse s'élevait, sortant de derrière la demeure de M. Delannoy-Destombes.

Ils donnèrent l'alarme en sonnant aux portes des maisons voisines et en criant : Au feu!

Le sinistre qui s'était déclaré dans la partie du magasin donnant dans la cour Delannoy, se développa avec une incroyable rapidité. Le guetteur de Notre Dame mit le tocsin en branle et prévint téléphoniquement le poste des pompiers.

Les secours

Au premier signal, tandis que la générale battait et que les clairons jetaient leurs notes aiguës à travers la ville, les sapeurs-pompiers se transportèrent sur les lieux du sinistre avec tout leur matériel.

Les deux pompes à vapeur furent mises en batterie, une à l'angle des rues Pellart et du Pays et l'autre au coin des rues de la Fosse-aux-Chênes et Saint-Antoine. Toutes ces manœuvres furent faites avec rapidité, et à six heures, des torrents d'eau étaient déversés sur le bâtiment en flammes.

Les pompiers de l'établissement Auguste Lepoutre, fabricant de tissus, 32, rue du Pays, stationnèrent le fléau par derrière, pour tâcher de le couper le plus près possible de l'endroit où il s'était déclaré.

Le feu augmente

Le dévouement de nos braves pompiers est inutile; alimenté par des quantités de caisses pleines de bobines, le feu fait des progrès rapides, gagnant de proche en proche, il consume déjà le bâtiment donnant dans la cour de M. Ch. Tiberghien et va gagner la maison Piat-Agache. D'énormes panaches de feu montent dans les airs indiquant au loin l'incendie.

Une manœuvre malheureuse. — Un mur qui s'écroule. — Pompiers sous les décombres.

Pour tâcher d'arrêter les terrifiants progrès du feu, le sous-lieutenant Mang, accompagné de plusieurs hommes portant des lances, entre chez M. Piat-Agache, afin d'examiner les lieux.

Le commandant Hubert qui s'y trouvait indiqua à ses hommes qu'il y avait du danger, qu'il fallait être prudent. Ce sage avis ne fut pas écouté.

Le sous-lieutenant se trouvait avec ses hommes, sous un lanterneau, soutenu par un des murs de l'ancienne filature. Soudain, au moment où M. Herve Milbéo, adjoint au maire, et Emile Truffaut, fabricant, s'avançaient pour voir, un craquement sinistre se fit entendre. Ce fut un sauve qui peut général, plusieurs pompiers assistant leur sous-lieutenant par le bras pour l'entraîner le sauvèrent d'une mort certaine, car à peine le groupe avait-il reculé de quelques pas que le mur miné par le feu s'effondrait sur la lanterneau pour retomber ensuite avec ce dernier, dans la cour.

Des débris atteignirent le sous-lieutenant Mang qui fut fortement contusionné à l'épaule droite, M. Milbéo fut renversé et M. Truffaut déchaussé par l'eau et les débris.

Sur le moment, tout le monde s'était retiré, ne pensant pas qu'il put y avoir d'autres victimes.

M. Milbéo, certain d'avoir vu le mur entraîner des pompiers sous ses ruines, fit part de ses craintes au commandant qui envoya aussitôt plusieurs hommes faire des recherches, en compagnie de l'adjoint au maire qui, en arrivant dans la cour, aperçut la tête d'un homme sortant d'un tas de briques.

M. Milbéo appela à l'aide le sergent Camille Béca, l'agent de police, J.-B. Decornet et M. Truffaut. Ensemble, ils retirèrent le corps horriblement mutilé de M. J.-B. Vercoutier, caporal-pompier, cabaretier rue Bernard, père de sept enfants.

Le malheureux vivait encore. A côté de lui, on trouvait son casque écrasé. Ses camarades, avec mille précautions, le transportèrent sous la véranda de M. Piat-Agache et l'étendirent sur un matelas.

MM. les docteurs Butruille, Bailenghien, Labbé et Delabousse lui firent un premier pansement. Vercoutier avait la jambe gauche brisée en deux endroits, des brûlures sur tout le corps et le crâne fracturé.

Placé sur une civière, il fut transporté d'urgence et dans un état désespéré, à l'Hôtel-Dieu.

Le sauvetage des livres

Une fois Vercoutier retiré, ne croyant pas qu'il put y avoir d'autres victimes, les pompiers retournèrent à leurs postes.

Les bureaux de MM. Tiberghien, étant en danger, ils adaptèrent des échelles contre le mur, brisèrent les fenêtres et, protégés par plusieurs lances, entièrent dans les bureaux avec les employés.

Le sauvetage de la comptabilité et des collections d'échantillons commença immédiatement. Une chaîne s'organisa et tout fut mis en sûreté chez les voisins.

Pendant que s'opérait ce sauvetage, un bruit terrifiant circula de bouche en bouche : il manque le pompier, J.-B. Moïto qui était présent au début du sinistre, et qu'on avait perdu de vue depuis l'écroulement du pignon.

On le cherche partout sur les lieux du sinistre, à son atelier, chez lui, il demeure introuvable.

Le commandant Hubert veut en avoir le cœur net et le public assiste alors à une scène d'une solennelle tristesse.

A l'appel des clairons et tambours, tous les pompiers quittent leur poste et viennent se ranger rue du Pays, face au bâtiment en flammes.

Les chefs font l'appel par section. Quand tout est terminé, Motte n'a pas répondu.

Les recherches. — Ce n'est pas lui

L'émotion est à son comble. Tout le monde est maintenant convaincu que le malheureux est sous les décombres.

Ses camarades, pelles et pioches en main, se précipitent vers le lieu de la catastrophe et malgré le danger imposé par leurs têtes, commencent les recherches. Elles ne durent pas longtemps. En effet, au milieu des débris de fer, de bois et de briques, des traces et des jambes sont découvertes. Avec précaution le corps est entièrement retiré et porté dans la véranda de M. Piat-Agache, où il est déposé sur un matelas. M. le docteur Delaitre, médecin-major des pompiers s'approche, constate la mort et essuie avec un linge le visage de la victime.

Le sergent Béca, qui se trouvait à côté du docteur, nous aussitôt une exclamation. « Ce n'est pas Motte, s'écrie-t-il, c'est Wante. »

Ces paroles produisent une émotion indescriptible. Tous les pompiers pleurent et le commandant lui-même ne peut retenir ses larmes.

Notte ne donnant pas signe de vie, il fut continuer les recherches. Le commandant dans d'une voix émue, donna l'ordre de déblayer complètement les décombres.

Le cadavre du disparu

Les murailles qui entourent les sauveteurs sont crevassées de toutes parts; et à chaque instant, il faut craindre de les voir s'abattre sur les travailleurs.

Ce danger en fait pas reculer les braves soldats du devoir qui creusent sans relâche, malgré la chaleur infernale de la fournaise qui les entoure.

Après une demi-heure de travail, vers 9 h., dix hommes creusent près du couloir de la maison trouvent cette fois le cadavre de Notte J.-B., 33 ans, peintre, demeurant rue de la Fosse-aux-Chênes, père de 3 enfants.

La victime n'est plus reconnaissable; la boîte crânienne est défoncée et le visage est couvert de plaies.

Scènes déchirantes

C'est le frère de Paul Wante qui est venu reconnaître le cadavre de son malheureux frère. Ce dernier n'était âgé que de 25 ans, et revenait du service militaire, où il servait au 84e d'artillerie. Il exerçait le métier de gazier, chez M. Seynave, rue du Grand-Chemin et devait entrer dans la police au mois de janvier prochain.

Le pauvre garçon s'est jeté sur le cadavre en poussant des cris affreux. Quelques instants après. M. Wante père, ancien sergent-major des pompiers, entrait dans la maison Piat-Agache.

Quand il fut devant le corps de son fils, le pauvre homme s'affaisa en pleurant.

Pendant ce temps, Mme Notte, un enfant sur les bras, se trouvait sur la rue, maintenue par des pompiers et poussant des cris horribles.

Quelques instants après, les corps de Wante et de Notte furent transportés l'un après l'autre par leurs camarades, à la Morgue de l'Hôtel-Dieu.

Sur tout le parcours suivi par le lugubre cortège, la foule s'inclinait respectueusement devant les restes de ces deux malheureuses victimes du devoir, morts au champ d'honneur.

Les blessés

Pendant le déblaiement les pompiers Quivrin Béca, Destock, Sartorius Simon, Tiberghien Louis, le caporal Delespaul ont été blessés par des éclats de verre. Ils ont été pansés sur les lieux par M. le docteur Delaitre.

Le service d'ordre. — Les autorités

Le service d'ordre était assuré par la gendarmerie et la police.

Sur les lieux du sinistre se trouvaient : MM. Marion, commissaire central, Burgat, lieutenant de gendarmerie, Grimaldi, Laché et Prudhomme, commissaires de police;

A onze heures le feu faisait encore rage, menaçant de destruction plusieurs magasins voisins.

Une nouvelle victime

A onze heures et un quart, des cris se font entendre dans l'ourdeirie de M. Piat. C'est un aspect qui donne l'alarme ayant vu un de ses camarades s'affaisser dans l'établissement.

Aussitôt on se porte au secours de la victime, des pompiers entrent dans l'ourdeirie et en retirent le corps inerte du clairon Jules Desmarchelière, demeurant fort Mulliez, père de trois enfants.

L'homme est en train de succomber à un commencement d'asphyxie. Il est aussitôt étendu sur une civière et le docteur Delaitre lui prodigue des soins énergiques. Demarchelier revient à lui, mais son état est tel que le docteur Delaitre ordonne son transport à l'Hôtel-Dieu.

NOUVEAUX DÉTAILS

Pendant toute la journée d'hier l'incendie de la rue du Pays a fait l'objet de toutes les conversations.

Chacun était unanime à louer le dévouement des pompiers tout en déplorant que les avis du capitaine-commandant Hubert n'aient pas été écoutés.

Si les officiers placés sous ses ordres en avaient fait cas, nous n'aurions pas de victimes à pleurer.

A l'Hôtel-Dieu

Jusqu'à 4 heures de l'après-midi, J.-B. Vercoutier, dont l'état inspire toujours de sérieuses inquiétudes et auquel on a dû faire l'amputation du petit doigt de la main gauche, et Julien Desmarchelier, qui avait subi un commencement d'asphyxie, ont reçu de nombreuses visites de parents et amis.

MM. Carette, maire, arrivant de Paris. Lepers, adjoint, Despatures et Roussel, conseillers municipaux, et H. Tetyrch se sont aussi rendus près d'eux pour leur porter des condoléances et aller ensuite à la Morgue saluer les cadavres de Paul Wante et de Jean-Baptiste Notte qui ont été mis en bière peu après.

L'état de Desmarchelier est tout à fait satisfaisant.

Les condoléances

Nombreuses ont été les condoléances reçues par le commandant Hubert à la suite de la catastrophe causant la mort de deux de ses braves pompiers.

Le commandant des pompiers de Courtrai (Belgique), est venu lui-même à Roubaix, hier vers 4 heures de l'après-midi, pour assurer M. Hubert de sa sympathie, tandis que le lieutenant commandant les pompiers casernés à Tourcoing était accouru dès le matin dans la même but.

Les dégâts

Les dégâts causés par ce sinistre ont pu être évalués approximativement dans l'après-midi d'hier. Ils approchent d'un million de francs se décomposant comme suit :

Chez M. Delannoy, 50.000 fr. en plus de la perte d'une très importante collection d'échantillons;

Chez M. Tiberghien, 500.000 fr. pour les marchandises, 60.000 fr. pour les bâtiments.

Chez M. Piat-Agache, 275.000 fr. pour les marchandises et 90.000 fr. pour les bâtiments.

Les funérailles des victimes

Les funérailles des deux victimes auront probablement lieu lundi, vers 10 heures du matin. Elles seront faites aux frais de la municipalité qui n'a voulu laisser à aucune société le soin d'honorer le dévouement des deux malheureux pompiers.

Les assurances

Les trois maisons sinistrées sont toutes assurées. D'autre part, la ville de Roubaix assurant ses pompiers en cas d'accident ou de mort, les familles des victimes seront pensionnées.

Les anciennes victimes du devoir

Nous disons plus haut que c'est le premier fois que des pompiers meurent directement au feu à Roubaix.

Nous devons rectifier. Un pompier fut brûlé dans un incendie qui eut lieu en 1861 et un autre trouva la mort dans un sinistre, en 1874. Les deux d'hier portent donc à quatre le nombre des victimes du devoir des sapeurs-pompiers de Roubaix, morts au feu.

Nous nous découvrons respectueusement devant eux, en félicitant la police et le gendarmerie pour leur service d'ordre.

MM. Milbéo, adjoint; Truffaut, et l'agent Decornet qui ont miraculeusement échappé à la mort, pour leur dévouement; M. le capitaine-commandant Hubert qui s'est dépensé sans compter et ses pompiers ainsi que M. le docteur Delaitre, ont droit à une grande part d'éloges.

Le sinistre d'hier s'ajoutant à celui du 5 novembre 1893, lequel fit deux victimes, chez M. Dillies, fera s'élever un monument de plus au cimetière, celui des victimes du Devoir à côté de celui des victimes du Travail.

Questions maritimes

Les Inscrits maritimes

ET LE SERVICE MILITAIRE

Le projet de M. de Lanessan

La situation des Inscrits — Rédaction du service à trois ans — Améliorations nécessaires

La discussion générale sur la marine marchande est close. Pendant plusieurs séances, la Chambre s'est beaucoup occupée des constructeurs et des armateurs, mais tout cela ne concernait guère les marins proprement dits. Espérons que d'ici peu, nos députés auront à voter, sinon à discuter, la nouvelle loi dont M. de Lanessan vient d'élaborer le projet, et relative au régime militaire auquel sont soumis les Inscrits Maritimes.

Ce projet, excellent dans ses lignes générales, est actuellement renvoyé à la Commission de la Marine. Pour que celle-ci soit en majorité composée de simili-Rieunier, le projet contient à son examen risque fort, hélas, de n'en pas revenir de sitôt.

Quoi qu'il en soit, je vais essayer, à titre d'ex-Inscrit Maritime moi-même, d'exposer le plus clairement possible la situation faite jusqu'à présent aux Inscrits, et de faire ressortir les sérieux avantages du projet ministériel à leur endroit.

LES INSCRITS MARITIMES

Je ne prétends pas retracer par le menu les origines de l'Inscription Maritime. Il convient pourtant de dire un mot de cette grande institution, due au génie de Colbert, qui l'avait d'abord appelée le *système des classes*, parce que les marins y étaient distribués en plusieurs classes devant servir à tour de rôle sur les vaisseaux de l'Etat, et qui a pris le nom actuel d'Inscription Maritime depuis le loi du 3 brumaire an IV, loi qui substituait au premier système un tout autre mode d'appel, fondé sur d'autres considérations dont on s'inspire encore aujourd'hui, sauf certaines modifications.

Aux termes de cette législation, la France est divisée en cinq arrondissements maritimes, (Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon), se subdivisant eux-mêmes en un certain nombre de sous-arrondissements, puis de quartiers, et comportant une sûreté, fixée du reste par décrets, du bord même de la mer jusqu'à un point déterminé de l'intérieur des terres. Chacune de ces divisions a à sa tête un fonctionnaire spécial : l'arrondissement, un préfet maritime; le sous-arrondissement, un officier supérieur de l'Administration de la marine; le quartier, un commissaire de l'Inscription Maritime, juridiquement le plus important de tous, celui qui a l'action la plus immédiate en ce qui concerne le recrutement des marins.

En l'état de cette organisation, la personne qui veut exercer la profession de marin n'a qu'à se présenter dans les bureaux du commissariat de la Marine de son quartier et à y demander son inscription sur les registres qui y sont tenus.

Toutefois l'inscription définitive ne peut avoir lieu qu'à dix-huit ans, après un moins dix-huit mois de navigation effectuée au cours de l'âge de seize ans. A défaut de ces conditions, l'inscription n'est que provisoire; il y a même alors que le marin définitivement inscrit contracte de cette même, l'obligation de servir sur les bâtiments de l'Etat.

LE SERVICE DES INSCRITS

Le régime militaire auquel la loi de 1889 soumet les Inscrits, comporte un assujettissement de 18 à 50 ans, comprenant deux périodes, l'une dite de disponibilité de dix ans, l'autre, dite de réserve, qui est de 20 années, soit 20 années d'assujettissement au service de la Mer.

Les périodes de service obligatoire se subdivisent en une durée de service actif de deux ans et une durée de disponibilité de dix ans. Dans la période de réserve, les hommes sont classés d'après leur rang de la mobilisation, il y a deux rangs