N° 155 — 15e Année | CINQ CENTIMES LE NUMÉRO | (14 Prairial, An 111) | Jeudi 4 Juin 1903

L'AVENIR DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

REDACTION :
ROUBAIX, 65, 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.
Hors et départements limitrophes
Trois mois, 5 francs. — Un an, 20 francs.

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

Les annonces seront reçues aux bureaux du journal, à Paris, à l'Agence Havas, place de la Bourse, 15.

Téléphone

Les Automobiles ET LES MAIRES

On a lu la lettre que notre ami M. Mourmant, conseiller municipal de Lille, a adressée à M. le maire Delory pour l'inviter à réglementer la vitesse des automobiles sur le territoire de notre ville.

A une précédente demande qui lui avait été faite, par le même conseiller, en séance du Conseil municipal, M. le maire avait répondu qu'il ne voyait pas bien la sanction qui pourrait être donnée à l'arrêté pris par lui.

Il existe cependant déjà de nombreuses municipalités qui se sont préoccupées de sauvegarder la sécurité de leurs concitoyens, et elles trouvent parfaitement le moyen de faire respecter leurs arrêtés.

Il suffit d'y mettre de la volonté et de l'énergie.

M. Ringot, sénateur et maire de Saint-Omer, nous communique un arrêté que nous reproduisons plus loin, et qui pourrait servir de modèle à M. Delory. M. Ringot nous écrit qu'il serait désirable que les maires des grandes villes prissent les mesures nécessaires pour protéger la vie de leurs concitoyens. Il prêche d'exemple. Et il faut espérer que son initiative sera suivie.

Nous ne ferons qu'un reproche à M. le maire de Saint-Omer : c'est d'avoir associé dans une même réglementation les vélocipèdes et les automobiles. Il n'y a pas, en effet, de comparaison possible entre les deux genres de véhicule, au point de vue du danger qu'ils font courir aux piétons.

Il est bien rare qu'un accident causé par une bicyclette soit mortel, ou seulement d'une grande gravité. Et c'est souvent l'écraseur qui est le plus grièvement blessé.

Puis, le cycliste, qui a renversé un piéton, peut difficilement échapper à la responsabilité encourue en prenant la fuite, comme font, neuf fois sur dix, les chauffeurs.

La vitesse de la bicyclette a des limites; celle de l'automobile n'en a, pour ainsi dire, pas.

Enfin, la première rend d'innombrables services à une foule de personnes de toute profession et de toute condition ; la seconde, jusqu'ici, est restée un objet de luxe et de plaisir pour un nombre infime de privilégiés.

Ce n'est pas à dire qu'il ne faille point réglementer la circulation des vélocipèdes et réprimer les imprudences des « pédards » dangereux. Mais, il y a une différence notable à établir, croyons-nous, entre la vélocipédie et l'automobilisme.

Les journaux réactionnaires qui, à l'occasion de la course Paris-Madrid, avaient, d'abord, protesté, avec violence, contre les excès de vitesse des chauffeurs, dont ils voulaient rendre responsable le gouvernement, reviennent maintenant à leur ancienne attitude et s'élèvent contre les projets de réglementation et de répression.

L'*Echo du Nord* consacre un véritable dithyrambe à « l'industrie puissante et bien française » qui représente le « progrès », la disparition du cheval, la suppression de la distance.

Notre confrère veut bien reconnaître qu'il y a des « inconvénients ». Mais, dit-il, « ils sont si évidemment compensés par les avantages qu'on n'y pense guère ».

On n'y pense guère ! Que l'*Echo* aille le demander aux parents des milliers de victimes, où à celles de ces victimes elles-mêmes qui ont survécu, estropiées pour le restant de leurs jours !

Des avantages, certes ! Mais, les chemins de fer aussi en offrent, et autrement considérables, et d'un caractère extrêmement général que les automobiles. A-t-on jamais songé à les lancer à travers nos rues et nos routes, sans autres précautions que le bon plaisir des chauffeurs et des mécaniciens ? Est-ce que des compagnies ne se sont pas forcées pour les exploiter sur des voies spéciales, avec tout un système de garanties de la sécurité publique ?

Or, l'*Echo* explique lui-même que la vitesse des automobiles dépasse aujourd'hui celle des trains les plus rapides. Elles peuvent aller en 32 minutes de Lille à Dunkerque, en 24 minutes de Lille à Cambrai, en 29 minutes de Lille à Arras, et en 6 minutes de Lille à Fourmies. Ce sont là les chiffres de notre confrère, qui reconnaît, d'autre part, que le chauffeur, grisé par la vitesse, n'est plus maître de soi-même.

« Un chauffeur, dit-il, doit rester maître de sa vitesse. Hors de là, il n'est plus intéressant. C'est une brute ou c'est un fou ».

C'est très bien. Mais, de quelle façon l'*Echo* propose-t-il de mettre les populations urbaines et rurales à l'abri des fantaisies meurtrières de ces brutes et de ces fous ? C'est ce qu'il nous laisse dans une ignorance...

Commentant la lettre de M. Mourmant, la *Dépêche* n'ose point se prononcer ouvertement contre la réglementation de la vitesse des automobiles. Mais, elle le fait d'une façon détournée en demandant que la mesure soit également appliquée aux tramways et aux véhicules qui marchent, eux aussi, à une vitesse exagérée.

Nous n'y voyons, pour notre part, aucun inconvénient, bien au contraire. Et nous trouverons très juste que proscrivez-vous dit dressé parfois à certains conducteurs de voiture qui, pour faire admirer les « performances » de leurs chevaux, traversent nos rues à des allures vraiment dangereuses.

Quant à prétendre que les tramways et voitures causent des accidents dans des proportions qui ne sont pas moindres que ceux causés par les automobiles, c'est une assertion qui ne souffre pas un instant d'examen. Et quelle différence dans la gravité des accidents ! Et quelle différence aussi dans l'utilité des divers véhicules !

Les tramways sont loin de marcher à la vitesse des automobiles. Et ils circulent sur une voie ferrée, en dehors de laquelle vous êtes à l'abri de leur atteinte. Le chauffeur, lui, accapare toute la route ; et il est bien près de considérer comme un gêneur tout piéton ou toute voiture qui se trouvent sur son passage.

La *Dépêche* déclare que « les routes ne sont pas faites pour servir de salles de jeux à des enfants sans surveillance ». Mais, tout le monde n'a pas les moyens de faire surveiller ses enfants ; les ouvriers, les paysans sont bien obligés de les envoyer seuls à l'école pendant qu'eux-mêmes sont à l'usine, à l'atelier ou aux champs. Et comment empêcher des enfants de jouer le long d'une rue ou d'un chemin ?

C'est à dire qu'avec la vitesse actuelle des automobiles, aucun père de famille, qui ne peut faire accompagner son enfant par une domestique, ne s'en sépare le matin sans inquiétude et sans angoisse.

Le danger n'est pas moins grand pour les vieillards, pour les personnes infirmes ou peu agiles, que l'on compte le plus souvent parmi les victimes des accidents.

En résumé, il ne s'agit point de porter atteinte à « l'industrie bien française ». Il s'agit seulement de protéger la vie des citoyens, et nous ne sachions pas que la prospérité de cette industrie soit inséparable de l'écrabouillement des piétons.

On nous avait déjà crié sur tous les tons que les courses sur route étaient indispensables à son développement. Or, on vient de les supprimer, de l'avis de tous. Que les maires, à leur tour, fassent la police de leurs communes. En même temps que nous recevions copie de l'arrêté de M. le sénateur, maire de Saint-Omer, nous lisions que le maire de Vienne (Isère), vient de fixer à dix kilomètres à l'heure la vitesse des automobiles dans la traversée de la ville, et que le conseil municipal de Saintes avait invité le maire à prendre des mesures afin de réprimer la vitesse exagérée des chauffeurs.

L'élan est donné. Espérons qu'il sera suivi.

Georges ROBERT.

Voici le texte de l'arrêté de M. Ringot, sénateur-maire de Saint-Omer.

Nous, Maire de la Ville de Saint-Omer, Chevalier de la Légion d'honneur,

Vu

Les articles 91, 94, n° 1, et 97, n° 1, de la loi du 5 avril 1884 ;

Les articles 475, 476 et 478 du Code Pénal ;

Le décret du 10 mars 1899 modifié par celui du 10 septembre 1901 ;

Les arrêtés ministériels des 10 avril 1899 et 11 septembre 1901 ;

Les arrêtés préfectoraux des 29 Février 1896, 15 Juin 1897 et 4 Janvier 1899 ;

L'arrêté Municipal du 28 mars 1891 ;

Considérant :

Que le passage dans les rues de la ville à une allure excessive, des vélocipèdes, automobiles et autres véhicules à moteurs mécaniques, est une cause de gêne et de dangers pour la circulation des piétons et même des voitures à traction animale ;

Qu'en outre des mesures qui ont été ou qui pourront être prises par l'autorité supérieure, il appartient à l'autorité municipale de prescrire celles qui lui paraissent nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité de la circulation ;

Qu'il y a lieu de compléter notre arrêté sus visé du 28 mars 1891 ;

ARRÊTONS :

Article 1er. — La vitesse des vélocipèdes, automobiles et autres véhicules à moteurs mécaniques ne pourra excéder celle d'un cheval au petit trot attelé ou monté, et en tous cas, celle de huit kilomètres à l'heure dans la traversée de la ville et de la partie agglomérée des faubourgs de Saint-Omer ; dans le surplus la vitesse maxima n'excédera pas 20 kilomètres.

Article 2. — Cette vitesse devra être ramenée à celle d'un homme marchant au pas dans les passages étroits ou encombrés, et aux tournants des rues et places.

Article 3. — En cas d'embarras de la voie publique, les cyclistes devront se mettre pied à terre et se conduire leurs machines à la main

Article 4. — Tout conducteur d'automobile ou autre véhicule à moteur mécanique est tenu de ralentir et même d'arrêter le mouvement de son véhicule lorsque il en approche les chevaux attelés ou montés, non-seulement en raison de l'espace et toutes les fois que son passage pourra être une cause de danger, d'accidents ou de gêne pour la circulation.

Article 5. — Les vélocipédistes et conducteurs d'automobiles et autres véhicules à moteurs mécaniques marchant à la vitesse ci-dessus indiquée ne pourront en dépasser entre eux ni dépasser les autres voitures ou les chevaux marchant à l'allure du petit trot.

Article 6. — Toute course de vitesse entre deux ou plusieurs véhicules est formellement interdite sur le territoire de la commune. Aucune autorisation ne pourra être donnée dans ce but.

Il en sera de même pour le cas où des véhicules à moteurs mécaniques à l'occasion desquels les conducteurs feraient, à plusieurs reprises, le même trajet dans le même sens en dehors de leurs contrées.

Article 7. — Les vélocipédistes ne pourront former de groupes sur la voie publique ; il leur est aussi interdit, de même qu'aux conducteurs d'automobiles, de couper les cortèges et les troupes en marche.

Article 8. — Les automobiles et autres véhicules à moteurs mécaniques ne pourront être momentanément abandonnés sur la voie publique, par leurs conducteurs, quelques ! l'exécution des feux soient allumés, de façon à ne pas effrayer les chevaux par le bruit, ni répandre de mauvaises odeurs et aussi pour éviter tout usée en marche intempestive du véhicule.

Article 9. — Les vélocipédistes ou conducteurs d'automobiles ayant occasionné un accident seront tenus de faire connaître aussitôt leur nom, profession et adresse à la victime de cet accident ou aux personnes présentes et la victime n'est pas en état de recevoir cette déclaration.

Article 10. — Lorsque les conducteurs de l'excédés ou de la force publique se trouveront sur le lieu de l'accident, c'est à eux que devra être faite la déclaration prescrite par l'article précédent.

Article 11. — Dans le cas où aucune personne ne se trouverait sur les lieux, ou si les personnes présentes refusaient de recevoir la déclaration, l'auteur de l'accident devrait se rendre immédiatement au bureau de police pour y faire la déclaration.

Article 12. — Il est défendu aux vélocipédistes de circuler sur les trottoirs de la ville avec leurs machines, même tenues à la main.

Article 13. — Les vélocipèdes, automobiles et autres véhicules à moteurs mécaniques doivent être munis d'un avertisseur sonore qui sera actionné aussi souvent que nécessaire et notamment aux tournants des rues et places ; le son de cet appareil devra se faire entendre à cinquante mètres au moins.

Article 14. — Dès le coucher du jour, les vélocipèdes devront être pourvus à l'avant d'une lanterne allumée et les automobiles et autres véhicules à moteurs mécaniques d'un feu vert et d'un feu blanc même en cas de stationnement.

Article 15. — Chaque contravention à l'une quelconque des dispositions ci-dessus fera l'objet d'un procès-verbal distinct ; les contrevenants seraient poursuivis conformément aux lois et réglements en vigueur et passibles des peines prévues par les articles 471 et 475 du Code Pénal, sans préjudice à toutes autres poursuites ou dédits résultant de la loi sur la police du roulage et des lois spéciales.

Article 16. — M. le commissaire de police, la gendarmerie et tous les agents de la force publique sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché.

Le Maire,
Signé : F. RINGOT.

L'ARTICLE DU JOUR

Du « Matin »

LA GUÉRISON DU CANCER

Il faut que je conte cela. Après déjeuner, hier dans une maison amie, pendant que la maîtresse de la maison offrait les tasses de café aux convives, un médecin qui se trouvait parmi nous et qui est en même temps un savant a dit : « Oui, on fouche nous avons un fait. On commence à entrevoir la possibilité de guérir le cancer. »

Et il nous a entretenus de communications faites récemment à l'Académie de médecine par deux médecins de la Faculté de Lille, communications auxquelles le public paraît n'avoir fait aucune attention. Mais, le savant m'a promis de me les montrer.

On sait que le cancer est considéré comme incurable; quand une opération chirurgicale en délivre le malade, neuf fois sur dix il y a récidive.

Or, les deux médecins de Lille ont recouru aux rayons X en se servant d'ampoules dites ampoules molles, et en employant un courant de faible intensité. Appliquant l'ampoule sur la partie malade, chez des femmes atteintes d'un cancer au sein, après la première application, la douleur a été supprimée. Puis, les applications continuant, chacune d'une durée de trois minutes, une tumeur vint fondre sur la plaie, la tumeur a diminué, a disparu, et la croûte est tombée quelques jours plus tard, découvrant la plaie cicatrisée.

Dans un cas de cancer à l'estomac bien caractérisé, chez une femme de soixante-cinq ans, des hémorragies graves se produisaient et les douleurs ont cessé. Et, au bout de sept applications des rayons X, de trois minutes chacune, soit en tout vingt et une minutes, la femme a pu être considérée comme guérie. Elle boit, mange comme auparavant et engraisse.

Voilà les faits. Naturellement, on ne saurait encore chanter victoire. Tout ce qu'il est permis de dire, c'est qu'après sept mois, il n'y avait pas récidive.

Les rayons X sont-ils susceptibles d'avoir une action sur les cellules atteintes dans les parties profondes ? Les résultats acquis seront-ils définitifs ? Tous les cancers peuvent-ils être influencés ? Cela est à voir et l'expérience seule, qui est une affaire de temps, de patientes observations, décidera.

Il ne s'agit pas de s'emballer et de nourrir de trop grandes espérances. On est simplement sur une piste que l'on suit.

J'ai voulu l'indiquer. Le cancer est une si effroyable affection, il fait tant de victimes, la question de sa guérison intéresse tant le monde, elle touche de si longtemps les esprits, qu'il m'a paru utile de faire entrevoir cette lueur d'espoir.

H. HARDUIN.

La récolte du houblon en Allemagne en 1902

La culture du houblon dans l'empire allemand, qui était en 1893 (37,575 hectares) jusqu'à l'an 1901 (37,506 hectares) a régulièrement décru, a diminué encore de 1902. Elle n'a occupé, en cette année, qu'une surface de 36,731 ha.

La récolte totale a été de 210,119 quintaux de 100 kilogrammes. Le rapport de cette récolte à la récolte de 1901 est celui de 6,3 à 3,3 ou de 1 à 1,048.

En 1902, on a importé sur le territoire allemand 32,574 doubles quintaux de moins qu'en 1901 (c'est-à-dire que l'on n'en a pas même importé la moitié autant). En 1902, l'on a importé en Allemagne 71 doubles quintaux de plus qu'en 1902.

L'exportation totale des houblons au delà du territoire allemand a été, en 1902, supérieure de 37,978 doubles quintaux à celle de 1901. Elle n'a été que de 6,285 doubles quintaux supérieure à celle de 1902.

HORS FRONTIÈRES

LETTRE DE BELGIQUE

Bruxelles, le 1er juin 1903.

Belges ou Romains

Avant d'être Belges, nous sommes romains et catholiques, nous ! le principe que vient de proclamer, par jugement, le Conseil de guerre de la Flandre Occidentale qui a condamné à la prison deux soldats du 46e de ligne pour outrages aux objets du culte.

Le 5 avril dernier, les prévenus, attirés au cercle catholique par l'appât des victuailles et cigares qu'on y distribue, ont fait de commencer. Ils ont mis les hosties dans leur pommeau et les ont rapportées à la caserne.

On peut blâmer cette mauvaise plaisanterie, mais de là à un « outrage aux objets du culte », il y a de la marge.

Comme l'a très bien dit leur défenseur, M. Jules Destrée, député socialiste, le principal coupable est celui qui attire à l'église, par les manœuvres que l'on sait, les soldats qui n'ont pas la Foi, mais qui, en revanche, ont pour des punitions, s'ils ne font pas acte de croyance catholique.

Les deux soldats ont été condamnés à 21 et 15 jours de prison.

Qu'ils se consolent en pensant, qu'un bon vieux temps, on les aurait brûlés vifs...

Morale cléricale

Par suite de l'oisiveté forcée à laquelle le ministère Combes condamne un certain nombre de nonnettes, un journaliste indigène publie une circulaire adressée à quantité de fabricants et industriels et dont voici un extrait :

« Cher Monsieur,

« Quoique je n'aie pas l'honneur de vous connaître personnellement, je me permets de vous faire une communication qui pourrait vous intéresser.

« En égard à la nécessité, actuellement reconnue par tout le monde, d'avoir besoin de la renaissance morale de la classe ouvrière, qui est pourrie, par les utopies modernes, à la grève et à l'incrédulité, l'*Association des Apostoliques et Missionnaires du Sacré-Cœur de Jésus* serait volontairement disposée à mettre à votre disposition ses sœurs *pour surveiller le jour et la nuit* (s'il y a des dortoirs) *les ouvrières dans toutes les fabriques.*

« Les sœurs se contentaient déjà, si elles recevaient l'entretien de la fabrique et le remboursement des frais de voyage (j'attire votre attention sur le fait que nos sœurs voyagent à 50 p. c. de rabais).

« Agréez, etc.

« Votre dévouée,
X...

« Supérieure des sœurs apostoliques du Sacré-Cœur de Jésus. »

Transformer les bonnes petites sœurs en moucharden et en espionnes de profession, il n'y avait que la morale cléricale pour trouver cela.

Autres pays, autres mœurs

Londres vient de voir 250.000 citoyens se rendre, drapeaux et musique en tête, à un meeting organisé à Hyde-Park, pour protester contre la nouvelle loi scolaire anglaise qui, non-seulement aux frais du public, sur-imposé les écoles confessionnelles, et ne les pas conserve l'enseignement gratuit primaire supérieur.

En Belgique, nous assistons impassibles, depuis vingt ans, à la destruction de l'enseignement officiel, par le gouvernement lui-même, au profit des écoles cléricales.

Les chevaux de Léopold Ier

Parmi les objets que le Roi a offerts au Musée de la Porte de Hal, se trouve le moulage de la tête de Léopold Ier, après son décès.

Ceux qui l'ont connu trouvent l'image de Roi peu ressemblante, mais quoi d'étonnant à cela, Léopold Ier portait perruque. Il tenait tellement à ce qu'elle demeurât secret que personne, même dans son entourage immédiat, ne le vit sans ce pastiche d'un beau noir. Il poussait tellement loin cette coquetterie que, même à l'agonie, il voulut garder cet ornement artificiel.

Pour prendre l'empreinte des traits du Roi, il fallut pourtant bien enlever la fameuse perruque. Quel fut l'étonnement du statuaire quand il vit que Léopold, loin d'être chauve, possédait une chevelure assez opulente pour son âge.

Seulement cette chevelure était d'un beau blanc de neige et soit probablement ce que cet homme, malgré sa fermeté et sa grande énergie avait voulu cacher...

Automobiles

La question des automobiles-bersaeurs est, en Belgique, comme chez vous, à l'ordre du jour.

En attendant une loi générale limitant l'allure des automobiles, les administrations communales ont le droit de prendre des arrêtés interdisant aux chauffeurs de traverser leur territoire à une allure supérieure à 25 kilomètres.

Un simple garde-champêtre peut verbaliser contre les contrevenants passibles de 25 francs d'amende et de 3 jours de prison.

Ce sont vraiment pas trop pour empêcher les automobiles d'écraser les paisibles passants.

Paris-Madrid

On lit dans un journal pieux :

En partant à trois heures du matin un dimanche, pour arriver à midi, les concurrents de la course Paris-Madrid se mettaient dans l'impossibilité d'assister à la messe, et ils entraînaient par là même une foule d'intéressés à ne pas remplir leurs devoirs.

Des démarches avaient cependant été faites pour modifier le choix du jour, d'autant plus malheureux que le dimanche 24 était un jour de pénitence nationale. »

Une fois de plus, on aura vu qu'on n'est vraiment pas en vain la fille du Seigneur.

Le journal en questionnaire donc nettement Dieu d'avoir tué quelques malheureux pour les punir de n'avoir pas assisté à la messe.

En dépeignant Dieu sous des couleurs aussi abominables, le clérical Figaro fait cadeau du père Didon, veut certainement propager l'athéisme.

W. C.

Insurrection par ignorance dans nos chemins de fer : les W. C. qui faisaient partie des wagons des wagons à couloirs de l'Est ont disparu à peu près partout.

Et ces décoinçonnées rendaient pour les voyageurs confiants et... secrets.

Le couloir ne sert donc plus qu'à entasser les voyageurs debout qu'on y enchasse comme des harengs et qui, au cas de choc ou de déraillement seraient aplatis comme des sardines.

L'Est alors prétendrait qu'on ne leur doit aucune indemnité, les voyageurs ont bien dans les couloirs, mais le règlement défend d'y séjourner. Ils sont donc dans leur tort.

Aux Abattoirs

La Société protectrice des animaux fait des démarches auprès de l'Administration communale de Bruxelles pour obtenir d'autantisants d'expérimenter dans ses abattoirs un nouveau système d'abattage.

L'appareil consiste en une sorte de masque pourvu au centre d'une cartouche chargée d'une substance explosive dont la détonation fait pénétrer dans le cerveau de la bête une cheville tubulaire.

Les essais faits jusqu'à présent ont donné des résultats très satisfaisants.

Tant donc les animaux avec douceur.

Ces bonnes sœurs

Les nonnettes du couvent de Ste-Marguerite, à Liège, ont été victimes d'une singulière aventure. Ces bonnes sœurs séquestrent la visite de deux de leurs coliaques d'un autre ordre.

Les braves femmes, prétendues victimes de M. Combes, se virent que des agents de sûreté, demandèrent l'hospitalité et, pendant quelques jours, trouvèrent au couvent bon gîte et bonne table. Quelle ne fut pas leur surprise, leur colère, quand on apprenant que les deux étrangères n'étaient qu'un homme et une femme déguisées en religieuses pour mieux exploiter la crédulité des fidèles.

Ces prétendues nonnettes ont fait pas mal de dupes dans les environs de Liège faisant ample récolte d'aumônes, beaux-arts, et se logeant dans les couvents en déclarant « qu'une seule chambre leur suffisait ».

VAN BRUGGE.

La campagne contre M. Pelletan

L'enquête. — Entretien avec le ministre. — Le fac-similé du « Figaro » et la comparaison des écritures. — Une question de bonnique

Le *Radical* raconte en ces termes une conversation qu'il a eue lundi avec le ministre de la marine :

— Eh bien ! monsieur le ministre, lui avons-nous demandé, l'enquête est-elle terminée ?

— Je suis étonné, nous a répondu M. Pelletan, de ne pas avoir encore reçu le rapport du directeur général du contrôle. M. Châtelain. Il est vrai qu'hier et aujourd'hui étaient jours de congé. Toutefois, je pense que demain j'aurai qu'il résulte des comparaisons d'écritures auxquelles on a procédé, qu'aucune n'est ressemblante à celle du fac-similé publié par le *Figaro*.

— Alors, votre opinion ?...

— Je ne puis vous donner qu'une opinion « provisoire ». Je crois que la mention : « A transmettre », dont le *Figaro* parle, est fausse comme est fausse la prétendue lettre Paraysre qu'il a publiée. Ainsi que j'ai déjà dit Tissier à certains de vos confrères, la formule : « A transmettre » n'est pas employée par les ministères. Le bureau de l'enregistrement et du chiffre, qui reçoit la correspondance, le répartit dans les bureaux respectifs. On ne me dans pas « A transmettre » sur les lettres, on les transmet sans annotation, tout simplement. La mention « A transmettre » est une invention du *Figaro*.

Mais je vais plus loin : Je ne serais pas étonné que la prétendue lettre Paraysre n'ait été fabriquée de toutes pièces en ces dix derniers jours. Et voici pourquoi. Vous rappelez-vous au début de sa campagne, avant la publication de la lettre, le *Figaro* prétendait que Paraysre m'avait écrit, alin que je lui obtienne un non-lieu ? Or, dans la lettre Paraysre, ce n'est plus un non-lieu, mais la restitution d'un gage du Mont-de-Piété que' réclame l'intendant de Hambert... Vous le voyez, cette campagne est misérable et on tient une du bout.

Quant à mon secrétaire auquel on aurait remis la forte somme, pourquoi donc le *Figaro* ne le fait-il pas connaître ? Qu'on ignore son nom, qu'on le désigne d'une autre manière, qu'on nous dépeigne, par exemple, son physique. Aurait-an donné toute ou quarante mille francs à cet homme sans savoir qui il était ?... Eh bien ! qu'on nous le dise !

A ce moment, M. Tissier pénètre dans le cabinet du ministre, auquel il communique une lettre.

Pendant que M. Pelletan examine divers papiers qu'elle renferme :

— Demandez-donc au ministre, nous dit M. Tissier, de vous donner connaissance des papiers qu'il a en mains.

M. Pelletan nous montre alors une lettre d'un officier supérieur de marine, qui informe ses chefs qu'il a lu dans du 29 mai, c'est-à-dire dès l'apparition du premier article du *Figaro* contre Pelletan, tous les commandants et les chefs majors des escadres ont reçu la lettre suivante :

« Le *Figaro*, 26, rue Drouot.

« Monsieur,

« Nous avons l'honneur de vous adresser le numéro du *Figaro* de ce jour, *qui contient un article susceptible de vous intéresser.*

« Nous prenons la liberté d'y joindre, ci-inclus, une notice qui vous permettra d'apprécier les avantages que le *Figaro* offre à ses abonnés.

« Veuillez agréer, etc...

« *Le Figaro.* »

Cette lettre était accompagnée d'un bulletin d'abonnement et d'une circulaire réclame qui commence ainsi :

« M..., en prenant la liberté de vous adresser *pendant dix jours*, à titre gracieux, le *Figaro*, nous nous permettons de vous indiquer ci-dessous les avantages exceptionnels que notre grand journal, etc., etc...»

— Voilà donc le *Figaro* qui se démasque, conclut M. Pelletan. L'opinion publique ne jouera plus que du campagne contre moi avait un double but : essayer, à la faveur d'une telle polémique, de faire monter son tirage ; chercher à nouer la partie contre son ministère, en y faisant appel à l'esprit de révolte et d'indiscipline. En vérité, tout cela est profondément méprisable. Que nos soient journalistes en ce moment, au lieu d'être ministre, pour dire tout ce que j'en pense !

On sent, à l'émotion qui le trahit, que les regrets de M. Camille Pelletan sont sincères. Rallieur, parlementaire, il aura certainement vendu le ministère colonisé.

Nos Dépêches

Parfil télégraphique et téléphonique

Le guet-apens de Figuig

Le retour de M. Jonnart

Oran, le 3 juin. — Le retour au chemin de fer a été très long, tout le lundi de Protectés étant occupé en chemin de fer. Le gouverneur et sa suite ont fait pourtant quelques arrêts.

A Méchéria, une diffa a été offerte au gouverneur général par le caïd des Hamyans et par les chefs indigènes du cercle.

Les chefs ont assuré M. Jonnart de leur entier dévouement à la France et au gouvernement. M. Jonnart les a complimentés et remerciés de leur zèle en leur disant qu'il faisait appel à leur concours et à la sécurité de la frontière l'exige.»

Au Kreider, les officiers du bataillon d'Afrique ont aussi organisé une charmante réception. Un lunch fut servi. Dans un toast porté par le capitaine Prezeau, M. Jonnart a fait l'éloge de l'œuvre accomplie au Kreider par le bataillon d'Afrique.

Le soir, à Saïda, le gouverneur général a été reçu par toutes les autorités. Il les a remerciées, ainsi que les officiers qui étaient venus lui présenter leurs hommages.

Alger, 3 juin. — Les dernières nouvelles, relatives à l'état des légionnaires blessés, sont très rassurantes.

Les paroles du gouverneur général ont produit une impression excellente sur la population qui a été très heureuse de savoir que M. Jonnart avait échappé au guet-apens et que d'énergiques mesures de répression seraient prises.

De nombreux télégrammes de félicitations arrivent au palais du gouvernement.

Les opérations militaires

Paréjaux, 3 juin. — Deux bataillons de la division étaient partis du camp de Saïda, l'autre de Mascara, pour Boni-Ounif.

Le général O'Connor rentre aujourd'hui à Oran, pour régler les dernières dispositions, concernant le transport des matériel. Il repartira dans quatre ou cinq jours pour Boni-Ounif et l'action commencera le 8 ou le 9 juin.

Une dépêche privée de Boni-Ounif annonce que le sergent-major Bizeul dimanche a succombé la nuit passée.

A Tizi, le général Bertrand, commandant le subdivision de Mascara, présentera au gouverneur général les officiers de la subdivision et manifeste l'indignation qu'causée l'attentat de Zenaga.

M. Jonnart arrive à Perrégaux à 14 h. 30. Il a reçu du Sud de nombreuses dépêches ; aucune ne dit qu'un des blessés est succombé.

On sait maintenant par les gens des kouas que l'attentat était prémédité.

Le mot d'ordre était donné et 500 bandits étaient déjà postés sur les deux versants du col de Zenaga, lorsque le gouverneur, le général O'Connor, l'amiral de Figuig et leurs escortes arrivèrent à l'aller. Après le passage, les bandits se rapprochèrent pour perpétrer l'attentat au retour. On sait par quelle cause qu'ils n'avaient pas pris leur place à temps.

Le gouverneur a distribué de nombreux secours aux blessés et donné une somme importante à la commanche qui a opéré.

Il y a actuellement 300 hommes environ concentrés à Boni-Ounif et à Djenan-ed-Dar.

Paris, 3 juin. — M. Thomson, député d'Algérie, a pris contact une entrevue avec M. Combes, président du Conseil, au sujet des événements de Figuig.

M. Thomson a dit à M. Combes que, selon lui, il ne s'agissait pas de conquérir, mais de châtier Figuig.

De son côté, M. Combes a déclaré que le Gouvernement était décidé à entreprendre la formation de trois colonnes, l'une chargée d'opérer au nord de Figuig et de contenir les Beni-Guil, l'autre ayant pour objectif de bombarder le kasr de Zenaga. C'est, en effet, ce kasr qui peut être considéré comme l'âme de la rébellion ; il est de beaucoup le plus important de tous les kasrs, dont la réunion forme la région comprise sous la dénomination du Figuig ; c'est là que sont venus se réfugier tous les sujets musulmans rebelles à notre autorité ; c'est de là qu'partient les mots d'ordre ; c'est à ce centre où Bou-Amama nous toutes ses intrigues contre notre domination.

La troisième colonne mettra à la raison les Doui-Menia et les Berabers.

M. Thomson s'est montré d'ailleurs assez optimiste, déclarant que, selon lui, à la condition que nous ne fassions pas la conquête de Figuig, l'ordre sera bientôt rétabli dans le Sud-Oranais.

Une interpellation

M. Firmin Faure, député nationaliste de la Seine, a écrit au Président du Conseil pour l'aviser de son intention de déposer jeudi prochain sur le bureau de la Chambre une demande d'interpellation sur les mesures que compte prendre le gouvernement dans le Sud-Oranais.

Une dépêche

La *Patrie* publie une dépêche de Djemian-bou-Rang disant : « Le bruit court que nos troupes sont entrées à Figuig ce matin ; il y aurait de notre côté 60 tués et blessés. »

A l'heure où nous mettons sous presse, on n'a au ministère des affaires étrangères, et au ministère de l'intérieur, la confirmation de cette nouvelle.

A la Guerre également, on n'a reçu aucune nouvelle.

Les mineurs de la Loire

Saint-Etienne, 3 juin. — Le comité fédéral des mineurs de la Loire a nommé M. Mora et Berardier, délégués au congrès national.

Le comité a décidé de ratifier les mesures prises d'après le congrès de Carmaux pour organiser la lutte énergique à l'institution de la Société coopérative houillère de production et d'exploitation des mines abandonnées.

Il a approuvé la désignation de M. Lamendin comme délégué au conseil supérieur du travail.

Il a enfin protesté contre les arrêtés [illegible] pour les compagnies à l'encouragement [illegible] contre un chômage de deux jours [illegible] une catégorie d'ouvriers à la suite de la [illegible] mation d'un [illegible] [illegible]