N° 177 — 22e Année

LE NUMERO CINQ CENTIMES

Dimanche 26 Juin 1910

REDACTION :
ROUBAIX, rue Richard-Lenoir, 13, près du théâtre du Fontenoy. — (Téléphone 051)
TOURCOING, rue Verte, 53. (Téléphone 154)
Siège administratif :
Rue de Béthune, 27, 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
Les abonnements partent du 1er et du 15 de chaque mois et sont payables d'avance

L'AVENIR DE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

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

Les annonces seront reçues aux bureaux du Journal ; à Paris, dans nos bureaux, 50, rue Taitbout.

TÉLÉPHONE
A ROUBAIX : N° 051 | A TOURCOING : N° 154
A LILLE : N° 97

LA JOURNÉE

— Le tsar des Bulgares et M. Fallières ont visité le camp de Châlons et assisté à des manœuvres.

— Un incendie n'est déclaré à l'arsenal de Toulon.

— A Calais, le « Pluviôse » a été conduit en cale sèche.

— La mission ottomane a visité Roubaix et Tourcoing.

Pêle-Mêle-Semaine

Réunies à l'heure de la mort, les victimes du *Pluviôse* sont à présent diapersées. Les unes sont parties vers la grise Armorique, dormir pour jamais entre la lande et la mer, d'autres sont inhumées à Paris, dans l'Est et jusque dans la centre.

La France a fait 8 ces victimes du devoir de grandioses funérailles et le Président de la République, parlant devant les cadavres, a rappelé les catastrophes qui, en un temps relativement court, se sont produites sur les bâtiments de l'Etat. Il a dit comment le malheur semble s'acharner sur notre marine et remis en mémoire les irréparables accidents du *Lutin*, du *Farfadet* et de l'*Iéna*.

Nous exprimons l'espoir, au lendemain de la perte du *Pluviôse*, que ce douloureux événement servit de leçon dernière à ceux qui sont responsables de la vie des enfants de France.

Les précédents sinistres avaient prouvé la nécessité de munir les sous-marins d'appareils de sauvetage. Calul du *Pluviôse* a montré qu'en cas de collision les navires de ce genre ne trouvaient pas toujours sur place l'outillage dont on pouvait avoir besoin pour les ramener sans retard à la surface.

Cependant, le *Pluviôse* était muni de deux crochets destinés à fixer les chaînes qui devaient aider à soulever le navire en perdition. C'est un progrès réalisé depuis la perte du *Lutin* et du *Farfadet*. Tous les navires du même type en sont-ils munis ? Si ce n'est déjà fait, qu'on se hâte de le faire.

Mais à Calais, on n'a pas trouvé tout d'abord tout ce qui était indispensable pour renflouer le *Pluviôse*, et pendant de longs jours l'opinion publique a dû attendre, pour être fixée, non pas sur le sort des malheureux enfermés dans leur cercueil d'acier, mais sur moins sur l'affreux drame qu'aurait pu être leur mort. C'est seulement quand on a pu découvrir la large brèche pratiquée dans les flancs du navire et qu'on a pu faire sur les premiers cadavres des constatations certaines, que les familles des victimes ont su la vérité, moins douloureuse après tout qu'on l'avait pu craindre, sur les derniers moments des vingt-sept marins du *Pluviôse*.

Qu'on songe aussi que la collision aurait pu précipiter le navire au fond de la mer sans fui faire la blessure mortelle qui a précipité, pour les victimes, la dénouement. Et quelle angoisse de se dire qu'en pareil cas, faute de l'outillage de sauvetage indispensable, l'équipage du navire serait exposé à une effroyable agonie !

Si donc on veut utiliser, sans trop de risques, nos sous-marins, il importe de créer tout de suite, pour chacune des stations où on les amènera évoluer, les moyens de sauvetage nécessaires.

Les chalands qu'on a été obligé de faire venir de Cherbourg et qui, d'ailleurs, étaient insuffisants, auraient dû se trouver à Calais, avec tous les accessoires utiles.

C'est peut-être une dépense de plusieurs millions ? Soit. Notre marine nous coûte assez cher pour que, du moins, nous n'hésitions pas à consentir des sacrifice et pour assurer à nos marins, exposés à tant de périls, le maximum de garanties et le minimum de danger.

J'ai signalé un progrès : à l'arsenal de Rochefort, les sous-marins la *Loutre*, l'*Otarie* et l'*Oursin*, de la flottille de la Pallice, ont reçu des *passerelles*. Ces passerelles consistent en de petites chaînes formant ceinture à la coque ; des trous percés à la quille et aux ailerons leur font un chemin. Les passerelles ne sont pas faites pour le renflouage des bâtiments en cas d'accident, leur peu de solidité ne le permettrait pas, mais elles ont pour but de servir de guides à des chaînes plus fortes pour cette opération et d'éviter ainsi le travail lent et pénible qui consiste à passer des chaînes sous la coque.

C'est fort bien, mais ce qui sera mieux encore, c'est de munir sur-le-champ tous les sous-marins et submersibles, de ces passerelles ; c'est de munir chaque station de ces bâtimants spéciaux d'engins qui permettent de les relever sur-le-champ : c'est de mettre enfin à la tête de chacune de ces stations un commandant qui ait fait un stage à bord d'un sous-marin et qui connaisse en moins la manœuvre des bâtiments dont on lui confie la garde.

***

A peine avait-on vu amené à Calais les drapeaux en berne, qu'on en hissait d'autres à bloc, en signe de joie, tout près de là, à Lille. On recevait une mission ottomane, on allait recevoir un ministre et un sous-secrétaire d'Etat, on allait enfin célébrer les fêtes Lilloises.

Nos nouveaux amis d'Orient ont reçu, dans le Nord, avant-hier à Lille, hier à Roubaix et à Tourcoing, un accueil très sympathique. La prodigieuse activité industrielle de notre région les a émerveillés. Ils ont montré par l'attention avec laquelle ils ont écouté les explications qui leur étaient fournies, par les réflexions qu'elles leur suggéraient, qu'ils ont l'esprit ouvert à toutes les choses du progrès.

Ne croyez pas, d'ailleurs, que nos jeunes Turcs, — dont quelques-uns ont la barbe blanche — soient de très graves personnages. Oh ! que non pas. M'est avis qu'au cours de leur voyage ils n'ont pas dû s'embêter. La France leur sembla belle et, faut-il croire, belles aussi les femmes d'Occident, qui ont le bon goût de ne point se voiler le visage comme celles des rives du Bosphore.

***

Ces ottomans sont d'ailleurs trop avertis, trop au courant de nos mœurs, pour s'effaroucher de ce que les Vieux-Turcs eussent appelé la « hardiesse » et même l'impudeur des femmes d'Occident. Mais qu'eussent-ils dit s'il leur avait été donné de voir, au meeting de Rouen, qui se disputait actuellement, une femme vêtue en aviateur, — en veste et en pantalon — comme un représentant du sexe fort, s'élever sur les ailes d'un aéroplane !

Des nouvelles publiées sur ce meeting, il semble résulter qu'il a offert plus d'intérêt encore que ceux qui l'ont précédé, et nous ne saurions nous en étonner, étant donnés les progrès notables accomplis depuis un an par l'aviation. On a vu renouveler là les prouesses des Latham — qui d'ailleurs prend part aux épreuves — des Blériot et des Paulhan.

On y a vu aussi des chutes qui, fort heureusement, n'ont pas eu de suites fâcheuses.

C'est dans la circonstance, notre concitoyen, le champion d'antan de la bicyclette et de l'automobile, qui a le plus « écopé » ; il s'en est cependant tiré à bon compte.

N'empêche qu'au moment où son appareil Bréguet venait s'écraser sur le sol et se réduire en miettes, on eut aux tribunes une forte émotion.

Mais Balthet se releva, ennuyant, et comme on s'empressait autour de lui :

— Bah ! dit-il, j'ai fait bien des chutes à bicyclette et en auto, je viens de faire la première en aéroplane ; ce ne sera sans doute pas la dernière...

Voilà de la crânerie bien française. Et ces aviateurs, ces navigateurs de l'air ne sont pas plus avares de courage que les navigateurs des mers.

CH. DE LA RUE.

QUESTIONS ECONOMIQUES

ALLUMETTES ET TABAC

Le monopole des allumettes et son fonctionnement. — Les Manufactures d'Etat. — Le régime du tabac. — Réglementation sévère des fabriques. — Le salaire moyen des ouvriers.

Le monopole de la fabrication et de la vente des allumettes chimiques est exploité directement par l'Etat depuis le 1er janvier 1890, ses établissements sont gérés par le service des manufactures ; l'administration des Contributions indirectes est chargée du recouvrement de la valeur des allumettes, ainsi que de la surveillance et de la répression des fraudes.

Le monopole d'Etat comprend tous les objets quelconques préparés ou amorcés de façon à pouvoir s'enflammer ou produire du feu par frottement ou par tout autre moyen autre que le contact direct avec une matière en combustion. Il est donc applicable non seulement aux allumettes proprement dites, mais à tous les appareils qui donnent du feu par les mêmes procédés, à l'exclusion de ceux qui donnent le feu par des moyens mécaniques ou chimiques, tels que les lampes dites pyrophores qui diffèrent essentiellement des allumettes par leur matière, leurs dimensions, leur prix, leur destination et leur usage ordinaire. Il porte sur la fabrication et la vente des allumettes indigènes ainsi que sur l'achat des allumettes étrangères. La simple détention d'allumettes de fraude, c'est-à-dire ne provenant pas de boîtes et paquets revêtus des vignettes de l'Etat est punissable, quelque minime que soit leur quantité; enfin les allumettes provenant des manufactures de l'Etat ne peuvent pas détenues en quantité plus grande que un kilogramme, si elles ne sont pas contenues dans des boîtes fermées et revêtues des timbres ou vignettes de l'administration. Cette limite, toutefois, n'est pas applicable aux aubergistes, débitants, hôteliers et en général à tous ceux qui mettent gratuitement ou ostensiblement des allumettes à la disposition du public, sous réserve des peines portées contre ceux qui seraient reconnus détenteurs d'allumettes de provenance frauduleuse.

Leur fabrication est assurée dans six manufactures dont le personnel, en 1908, comprenait 1962 personnes ; 40 milliards 117 millions d'allumettes ont été produites au cours de cette même année, dont 1 milliard 513 millions d'allumettes de cire et 38 milliards 604 millions d'allumettes de bois. Il a été fabriqué en outre 8.500 flacons de poudre spéciale pour alimenter les frottoirs. La durée réglementaire de la journée moyenne a été neuf heures et le salaire moyen journalier de 7 francs pour les hommes, de 5 francs 30 centimes pour les femmes.

Par suite du monopole qui appartient à l'Etat, la fabrication du tabac est interdite aux particuliers et constitue de leur part une contravention. Les tabacs étrangers ne peuvent être en principe importés que sous le contrôle de la Régie, toutefois fin peuvent être importés par les particuliers en petite quantité pour leur usage personnel, moyennant le paiement des droits de douane ; pour les allumettes, au contraire, l'importation est formellement prohibée.

Le détentiou du tabac en feuilles est interdite à tous ceux qui ne sont pas autorisés à le cultiver, nul ne peut avoir en provision du tabac fabriqué autre que celui des manufactures nationales ; cette prévision même ne peut dépasser dix kilogrammes, à moins qu'ele ne soit formée de paquets fermés et munis des marques et vignettes réglementaires. La fabrication et le commerce des préparations pouvant servir à le même destination que le tabac est interdite, alors même qu'elles n'en auraient aucunement l'apparence.

Les manufactures de tabac sont au nombre de vingt, celle de Lille, avec son personnel de 843 ouvriers, arrive la septième, la première est celle de Châteauroux avec 1.104 ouvriers.

Au cours de 1908, la fabrication a atteint le poids total de 39.505.270 kilogrammes dont 1.970.565 kilogrammes de cigares, 2,960,819 kilogrammes de cigarettes. La durée moyenne de la journée a été de neuf heures, le salaire moyen quotidien de 6 fr. 49 pour les ouvriers, de 4 fr. 34 pour les ouvrières. Outre les manufactures, l'Etat possède ou tient en location, tant en France qu'en Algérie, 32 magasins de matière première.

BERTAL.

CHRONIQUE

Jean-Pierre et Jean-Marie

— Oh ! Jean-Marie, gare là-dessous !

— A pas peur, Jean-Pierre !

Et le bateau, enlevé par la lame, dressa son bout-dehors vers le ciel. Immobile un instant sur le sommet glauque de la vague monstrueuse, il sembla dominer l'étendue. Le ciel était noir, menaçant d'orage; sur l'horizon montait avec la nuit une brume épaisse et les rafales de la tempête lointaines le mer et la crouissient en gouffres d'écume.

— Oh ! Jean-Marie, gare là-dessous !

Mais la réponse de Jean-Marie fut couverte par un roulement de tonnerre et le bateau, glissant sur la lame, s'abîma, au creux des eaux.

Heureusement, c'était une solide barque, l'Espérance, et le bon bois, qui gémit au montant de hardis pêcheurs. Surpris par la grain, les filets à peine relevés, ils étaient vers la terre, là-bas, là-bas, dans la brume. Ils avaient dû prendre des ris; malgré cela le vent courbait les voiles rouges et, à chaque lame, la coque sautait frémissant.

— Je crois, reprit Jean-Marie, que nous aurons le temps d'être rincés avant d'arriver à le côte !

Assis à la barre, Jean-Pierre regardait fixement devant lui. Avec la vigueur de ses trente ans, à chaque coup de mer, il redressait d'une poigne solide l'*Espérance* et la ramenait, droit aux lames. Certes, il n'était pas peur, en ayant vu d'autres, depuis longtemps. Cependant, il se prenait parfois à regarder son frère, Jean-Marie, dont le figure rose, à peine ombrée de barbe, riait dans le capuchon brun du suroit. Mais chaque fois que ses yeux s'arrêtaient sur le jeune homme, un sourire d'amour et de fierté montait à ses lèvres.

***

Tous deux orphelins dès l'enfance, Jean-Pierre n'était pourtant qu'un véritable père pour Jean-Marie, dix ans plus jeune que lui. Il l'avait élevé, lui enseignant le peu qu'il savait; il s'était sacrifié pour son bonheur à chaque heure, à chaque minute. Un jour, en mer, l'enfant avait failli se noyer et le grand frère avait eu la joie et l'orgueil de l'arracher à la mort. Jean-Pierre, enfin, jusqu'à maintenant, n'avait point cherché de promesse, voulant conduire jusqu'à le virilité celui qui était à la fois son frère, son fils, son élève. Et c'est pourquoi Jean-Pierre, en regardant Jean-Marie, souriait d'amour et de fierté.

— Diable ! s'écria ce dernier, on va bientôt ne plus y voir !

En effet, une heure sinistre et lourde éclairait seule l'horizon et le dernier affreuse des vagues. Le côte était perdue dans le brume. Mais l'*Espérance*, sous la poigne vigoureuse du pêcheur, allait toujours galiardement, tantôt portée en sommet des lames, tantôt s'abîmant dans un gouffre d'eaux vertes.

Comme le vent grandissait toujours, courbant le mâture d'une façon inquiétante, Jean-Pierre commanda :

— Amène le voile ! ce sera plus prudent ! Une rafale pourrait nous faire chavirer.

Jean-Marie, qui était assis à l'avant, se leva et, doucement, s'accrochant aux étais, vint amener la vergue. Les poulies grinçaient, le toile rouge glissa, parmi les filets, au fond de la barque. Mais, comme Jean-Marie s'en retournait, un pâlissé du dos chaque sur l'*Espérance*. Le jeune homme, renversé par le violence du coup, roula sur son banc.

Jean-Pierre avait poussé un cri.

— Secré gabier ! Tu ne peux donc pas le tenir ! Un peu plus, tu passais par-dessus bord !

— A pas peur ! répondit l'autre en se relevant, je ne tiens pas à finir mon lest avant d'avoir mené Yvonnette chez M. le curé.

***

Une lame énorme accourait. L'*Espérance*, aspirée seulement par son foc et sa trinquette, s'enleva lestement. Encore une qui ne les manqera pas ! Jean-Pierre respira, puis, comme il n'avait pas bien entendu la réponse de Jean-Marie, il le fit répéter :

— Hé ! secré gabier ! pourquoi parles-tu de M. le curé ?

— Je dis, grand frère, que je ne veux pas mourir avant d'avoir épousé Yvonnette.

Jean-Pierre eut un haut-le-corps :

— Tu veux épouser Yvonnette, celle de Penmarch ?

— Oui, parbleu ! je veux l'épouser ! Je ne s'en avais pas encore dit un mot, car, vois-tu, il y a bien longtemps que nous nous étions entendus, nous deux; mais du moment que tu dois l'apprendre un jour ou l'autre, voilà !

Le tonnerre roula. Ils se turent. Mais Jean-Pierre avait pâli.

Cette Yvonnette, la fille du gardien de phare, il l'avait aimée lui-même depuis toute sa jeunesse et il l'aimait. Jamais il n'avait parlé de son amour, ni à elle, ni aux autres, voulant, avant de prendre femme, avoir fait de son cadet, de son Jean-Marie, un homme brave, vigoureux, loyal. Mais celui-ci avait vingt ans aujourd'hui, il était tel qu'il l'avait désiré. Et Jean-Pierre, ne voyant plus d'obstacles, pensait sérieusement à demander Yvonnette en mariage. Depuis lors, il songeait sans cesse à se coiffe blanche comme des ailes de mouette, à ses yeux bleus comme la mer par les beaux temps.

Et c'est cette Yvonnette leni désirée, cette fiancée de son rêve, que Jean-Marie, lui avait, voulait épouser. A cette idée, Jean-Pierre se révoltait. Quoi ! avoir tout fait pour cet enfant, s'être sacrifié jusqu'à ce jour pour qu'il fût heureux, et, comme récompense, se voir voler par lui son amour. Ah ! non ! ce n'était pas possible !

Entre deux roulements de tonnerre, il demanda :

— Voyons, Jean-Marie ! Tu veux épouser Yvonnette ! Mais tu ne sais pas si elle voudra t'épouser.

— A pas peur ! Je lui ai demandé et elle m'a dit, vrai comme nous sommes ici à nous faire culeter par la tempête, elle m'a dit qu'elle voulait bien. Alors, tu vois, grand frère, tu n'as plus qu'à donner ton consentement.

— Mon consentement, tiens, le voici !

***

Et Jean-Pierre, d'un coup de barre, fit virer la barque. Prise en travers par le première lame, elle fut soulevée radement et chaque lame qui suivait menaçait de la faire chavirer.

Jean-Marie criait à travers la tempête :

— Mais tu es fou ! Tu es fou ! Tu vas nous faire démolir.

Jean-Pierre n'écoutait pas ! C'en était trop ! Il voulait mourir, lui, et mourir avec ce frère qu'il ne haïssait pas maintenant. Ah ! oui ! plutôt aller dormir là-dessous, par trente brasses de fond que de voir au bras de Jean-Marie Yvonnette, son Yvonnette à la coiffe blanche et aux yeux bleus !

— Tu es fou ! continuait l'autre, le Ven pris ! Ramène l'*Espérance* ou nous chavirons !... Grand frère ! Grand frère !...

Jean-Pierre vit des larmes dans les yeux du jeune homme. Ce n'était pas pour lui qu'il pleurait, non ! mais pour elle ! Jean-Pierre sentit se fondre en pitié son cœur. Il fallait que Jean-Marie fût heureux toujours !

Et, brusquement dégrêté, il ramena le barque face à le lame.

Fais pas attention, dit-il ! J'ai eu quelque chose là, dans le tête, qui m'a tourné, mais c'est fini ! c'est fini !

Maintenant, on voyait le côte, toute proche, le tempête se calmait, les vagues s'apaisaient et le bruit du ressac chantait sur les galets de la plage.

— Alors, reprit Jean-Pierre, tu veux le marier avec Yvonnette ! C'est bien ! T'as raison ! C'est une brave et belle fille ! Viens m'embrasser, mon petit gars ! Tu sais que je le veux toujours heureux, et si le serais avec elle !

On abordait. Jean-Marie sauta dans l'eau pour haler le barque. Ses jambes fouettée par l'écume, il tirait sur le filin.

Alors Jean-Pierre lui cria de son banc :

— Tu sais, lou mariage, c'est à une condition ! c'est que tu me donneras une jolie demoiselle d'honneur !

R. RÉGIS-LAMOTTE.

UN INCENDIE à l'arsenal de Toulon

Un incendie a éclaté, hier matin, à l'arsenal de Toulon. Le feu a détruit un hangar et des baraquements dans la cour des magasins d'expéditions des constructions navales. De nombreuses caisses contenant des marchandises diverses et des pièces de machine ont été le proie des flammes.

Les baraquements détruits étaient à proximité des fosses à cesence qu'il a fallu protéger. Les dégâts sont importants. On ignore les causes de l'incendie qui s'est déclaré, alors que le personnel n'était pas encore dans les magasins.

Un Complot contre le Tsar ?

On aurait découvert les ramifications d'un vaste complot contre le tsar. Il devait avoir son exécution à Riga, où Nicolas II est attendu prochainement.

De nombreuses arrestations ont été opérées dans cette ville.

ECHOS

L'Anse du Panier

Un omnibus de la Compagnie du Nord a servi ces jours-ci, à transporter deux gendarmes et leur prisonnier. Ce n'est pas le premier cas d'un omnibus transformé en panier à salade.

La réciproque constitue un fait plus rare. Nous avons connu pourtant un gardien de commissariat qui prélevait une dîme sur le gibier des rafles, sous prétexte d'assurer aux uns et aux autres une bonne place dans la voiture cellulaire.

Il n'appelait cela faire danser l'anse du panier à salade.

Un record de condamnations

Le brigand Fallia Muione vient d'être condamné pour contumace à 30 ans d'emprisonnement par le tribunal de Percuse (Italie).

A l'heure actuelle ce célèbre bandit a 134 années de prison à purger.

La flotte belge

On plaisantait autrefois la marine Suisse et la flotte Belge. Pallemne ! comme disait Panurge. Voilà que la petite Belgique, devenue propriétaire de l'immense colonie du Congo, se donne le luxe utile d'une marine marchande considérable. Elle a retenu le mot de feu Léopold II : « Un pays n'est jamais petit quand il est baigné par la mer. » Jusqu'à présent, Anvers, port fluvial, ne recevait guère que des navires étrangers, les plus gros, les plus puissants, il est vrai. Aujourd'hui, la Belgique projette de construire un grand port maritime près de Bruges, à Heyst.

La Ligue maritime encourage et coordonne les efforts du gouvernement, des compagnies telles que celle appelée Deppe, et des particuliers. L'on compte déjà 74 navires de commerce belges jaugeant 100.000 tonneaux (le tonneau étant évalué à cent pieds cubes anglais, soit 3 mètres cubes 39 de notre système métrique), 15 navires nouveaux sont commandés. Enfin, le roi Albert songe à créer un flotte d'une escadre toute moderne avec croiseurs et cuirassés.

Ces navires que donne la Belgique, saurons-nous en profiter ?

PAR SERVICE SPÉCIAL

NOS INFORMATIONS

LE VOYAGE DU PRÉSIDENT et la presse belge

On a annoncé l'ajournement du voyage de M. Fallières à Bruxelles.

On s'est fort ému en Belgique en même temps que des assertions de certains journaux relatives à un malentendu entre les gouvernements français et belge.

L'officieux « Journal de Bruxelles » dit que cet nouvelle n'est aucun fondement sérieux. Les journaux ont été les seuls jusqu'ici à parler du voyage du Président de la République en Belgique ; le gouvernement belge n'a reçu jusqu'à ce jour aucune communication officielle à cet égard.

Il est vraisemblable que l'on ne sers fixé sur es point qu'après le visite très prochaine du roi des Belges eu Président de la République.

D'autre part, l' « Indépendance Belge » donne l'explication suivante :

« Il n'y a pas eu, à proprement parler, de malentendu. Aux funérailles du roi Edouard VII, l'empereur Guillaume invita personnellement le roi Albert à lui rendre visite dans sa capitale à une époque très rapprochée.

« C'est là, croyons-nous, le seule raison pour laquelle la visite royale à Berlin est lieu avant la visite royale à Paris. Mais le fait comporte comme conséquence inévitable que la visite de Guillaume II à Bruxelles eura lieu avant le visite de M. Fallières, et le visite de Guillaume II étant fixée, à ce qu'on assure, eu 15 octobre, la visite de M. Fallières n'aurait pu avoir lien qu'à l'arrière-automne. C'est probablement pour cela qu'elle est ajournée au printemps 1911. De toutes manières, ou regrettera beaucoup à Bruxelles cet ajournement. »

LE TSAR DES BULGARES au Camp de Châlons

Le roi Ferdinand et M. Fallières ont quitté Paris, hier matin, à 11 heures 15, par la gare de l'Est, pour se rendre à Châlons où ils ont assisté à des exercices de tir, à des manœuvres et à des expériences d'aviation.

De la gare de Bouy au camp, les troupes de toutes armes forment la haie et les clairons sonnent.

Devant le champ d'aviation, transformé en camp volant par les baraques des aviateurs et les hangars, les familles des mécaniciens crient : « Vive le roi ! Vive Fallières ! » ce pendant que des cerfs-volants militaires planent dans un ciel d'azur.

A l'Ecole de tir, sous une tente, des officiers font au roi la démonstration du fusil automatique et des mitrailleuses.

Pendant ce temps, le reine de Bulgarie a visité, avec Mme Fallières, le musée du Louvre, le dispensaire de l'Union des Femmes de France, et l'Hôpital de l'Association des Dames Françaises.

LE GRAND PRIX ET LES LADS

A la suite de l'agitation manifestée dans les centres d'entraînement de Seine-et-Oise, le préfet du département a pris des dispositions pour que les vans qui en rendront aujourd'hui aux courses de Longchamp arrivent sans encombre à la limite du département de la Seine.

L'Espagne et le Vatican

Le gouvernement espagnol a reçu deux notes du Vatican : une envoyée par la poste et déjà annoncée, l'autre par le télégraphe et relative à des incidents postérieurs. M. Canalejas les a communiquées au roi sans en publier encore le contenu.

Dans certains milieux politiques on croit que l'attitude du Vatican consistera à éviter le rupture et à accepter le fait accompli par les récents décrets, à condition que le gouvernement renonce à ces projets anticléricaux ultérieurs.

La brusque court toujours d'une prochaine modification ministérielle faisant peut-être entrer dans le cabinet un ou deux nouveaux ministres. On dit même que M. Moret y accéderait.

Désordres à Concarneau

Les grèves de Concarneau viennent d'entrer dans une nouvelle phase. Depuis deux jours les sardiniers se sont joints au mouvement, des graves scènes de désordre se sont produites ; le drapeau rouge syndical circule dans les rues, promené par plus de 2.000 manifestants, aux accents de l' « Internationale ».

Un jeune menuisier a été gravement blessé. De violentes bagarres se sont produites entre la troupe et les manifestants. Ces derniers ont établi des barricades en plusieurs rues. Les grévistes ont empêché le déchargement des navires de commerce ; plusieurs vapeurs et voiliers ont leur chargement en souffrance. Un bataillon du 19e de ligne, de Brest, et un escadron du 2e chasseurs, de Poitiers, sont arrivés par des trains spéciaux. Le commissaire spécial de Quimper est également arrivé, ainsi que trente gendarmes des brigades de la région.

Les ouvriers et sardiniers sont très enrexicités. Plusieurs chaniers et usines de conserves sont gardés militairement. Sur l'ordre du ministre de la Marine, le transport « Boussenge », de Lorient, et un contre-torpilleur, ayant à leur bord des fusiliers tout armés, sont arrivés pour assurer le service de surveillance et le déchargement.

L'EPAVE DU « PLUVIOSE » est entrée en cale sèche

Enfin l'épave du « Pluviôse » a parcouru la dernière étape de son funèbre voyage.

Après avoir rendu ses morts à ceux qui les pleurent depuis si longtemps, le submersible a été amené, hier matin, de la vase du port d'échouage et conduit dans la cale de radoub où maintenant il ne sera plus une gêne pour personne.

Voici le relation de cette dernière étape.

Les chaînes ayant été mises en bon ordre de travail et celle qui s'était trouvée engagée dans la brèche de la coque, ayant été retirée, les deux chalands, chargés d'enlever l'épave furent amenés au-dessus du submersible au commencement de la marée montante.

Pour le dernière fois, les chaînes furent embarquées sur les deux chalands puis reliées et équilibrées avec soin de façon à n'exercer toutes les charges de résistance, nécessaires devant perdre de leur hauteur après la marée d'une heure 12 de l'après-midi.

Un peu avant onze heures les chaînes avaient déjà toute leur tension et les chalands enfonçaient fortement. C'était l'instant où l'épave allait être décollée.

L'épave est « décollée »

Quelques minutes plus tard, le grand effort de soulèvement était réalisé et le « Pluviôse » se trouvait de nouveau suspendu entre deux caux sous les deux chalands porteurs.

Cependant on avait pris à l'avance les dispositions définitives en vue du remorquage vers le bassin Ouest.

Le remorqueur « Mouflon » s'avant à bord le pilote François Duterte, de la station de Calais, était embossé sur le chaland avant, c'est-à-dire vers l'extrémité de « Pluviôse » tournée vers le fond du port d'échouage.

Le « Tapir » était amarré le long du chaland D P 10 qui, à l'inverse de chaland de tête, se trouvait, lui, attaché au-dessus de l'épave longitudinalement, pour pouvoir diriger dans l'écluse.

Le « Tapir » avait pour mission de continuer à pomper l'eau contenue dans l'épave durant toute la durée de l'opération.

Enfin, le « Champion », commandé par le capitaine Vampouille, était attaché sur le chaland arrière. C'était lui qui devait commencer par tirer les chalands vers l'avant-port, cet le trajet devait se faire en deux étapes suivant une direction opposée l'une à l'autre.

Il était 11 heures 50 quand le capitaine Dupendant, commandant du port, avait fait avisé que le tirant d'eau maximum de « Pluviôse » ne trouvait être de 1 mètres 70, donna avis qu'il pouvait se mettre en marche.

EN MARCHE

Le « Champion » du bordé arrière, aidé de marins manœuvraient les amarres et les évoquant successivement d'un plus à l'autre à mesure que l'on avançait.

Le convoi suivant la courbe du port d'échouage, un prit la direction du chenal et stoppa pour permettre au « Mouflon » de tirer en sens inverse, c'est-à-dire cette fois dans la direction des écluses Carnot.

Les vedettes papillonnaient autour du convoi allant porter des ordres ou des amarres.

On prit soin de maintenir le cortège bâtiments le long du quai du sud pour éviter l'influence du vent qui soufflait de l'Ouest avant depuis et aurait poussé les chalands en dehors de la direction qu'ils devaient suivre.

Le commandant Lagrené, de l'*Escopette*, se tenait sur le chaland arrière et le chef vétéran Lemercier, sur le chaland avant.

Il était midi 20 quand le *Mouflon*, tenant la tête, entra dans le grand sas de 31 mètres. 11 y avait 8 mètres 50 d'eau, on qui laissait quatre-vingts centimètres de marge entre l'épave au point de son plus grand enfoncement.

Au moyen d'amarres virées par les cabestans hydrauliques des écluses, on rectifiait la direction du cortège, car il était nécessaire d'entrer avec la plus grande rectitude, étant donné que le chaland de tête, placé en travers, mesurait vingt mètres alors que l'écluse n'en avait que vingt et un, laissant cinquante centimètres de jeu de chaque côté.

Un vétéran tombe à l'eau

Pendant la traversée de l'écluse un vétéran embarqué sur le chaland de tête tomba à l'eau si fut assez heureux pour pouvoir se raccrocher à un cordage. Ses camarades l'aidèrent à remonter à bord sain et sauf.

La durée de la traversée de l'écluse dura un peu moins de vingt-cinq minutes.

On traversa le bassin Carnot dans toute sa longueur en se maintenant le plus près possible du barrage Fourcier afin de se soustraire à l'influence du vent d'Ouest.

EN CALE SÈCHE

A 1 heure 00, le *Mouflon* pénétrait dans la cale de radoub et faisait entrer derrière lui les chalands. La *Champion* amarré en arrière tira à son tour pour immobiliser le convoi à l'endroit précis où il importait de déposer le submersible dans le bet préparé pour le recevoir.

Puis on forma le batean-porte pour permettre d'épuiser les eaux de la forme afin de faire descendre le niveau au point voulu pour échouer le *Pluviôse* et faire monter les chalands enfoncés pour les larguer.

On fit remonter ensuite les eaux pour pouvoir ouvrir de nouveau le bateau-porte et faire sortir le *Mouflon*, le *Tapir* et les deux chalands et laisser seule l'épave afin de l'asécher.

M. Bginay, ingénieur du port, avait suivi toute l'opération.