N° 181 — XXIIIe Année

SIX PAGES : CINQ CENTIMES

Vendredi 30 Juin 1911

REDACTION :
ROUBAIX, rue Richard-Lenoir, 13, près du théâtre du Fontenoy. — (Téléphone 051)

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 sont reçues aux bureaux du Journal, 27, rue de Béthune, à Lille, et à Paris, dans nos bureaux, 30, rue Taitbout

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

Le Circuit Européen : de Roubaix à Calais

Une fabrique de chicorée incendiée à Lille. -- Grave accident d'auto à Roubaix

Lire plus loin :

LES CONVENTIONS D'ARRAS : ENTREVUE DES DELEGATIONS PATRONALES ET OUVRIERES.

L'INCENDIE D'UNE FABRIQUE DE CHICORÉE RUE DU FAUBOURG-D'ARRAS, A LILLE: 100.000 FRANCS DE DEGATS.

L'ACCIDENT D'AUTOMOBILE DE ROUBAIX : TROIS BLESSES.

OPINIONS

RECONSTITUONS la Majorité Républicaine

Le ministère est constitué. Il ne reste plus qu'à reconstituer la majorité républicaine.

L'opération n'est pas sans difficultés : toutefois, si les républicains veulent bien d'abord se souvenir de tout ce qui les unit, de tout ce qui doit les unir, ils auront, sans doute, moins de peine à se mettre d'accord sur ce qui les divise.

C'est, évidemment, à cette pensée qu'ont obéi les 220 députés de gauche qui avaient voté, jeudi dernier, l'ajournement Malevialle, et qui ont, à l'unanimité, adopté un ordre du jour dont la première partie résume les articles sur lesquels tous les républicains sont indissolublement unis.

Sur la défense laïque d'abord, à quelques nuances près, tous les groupes de gauche sont d'accord pour réclamer le vote d'urgence de lois qui protègent et assurent la fréquentation scolaire et qui mettent à l'abri les institutrices, les instituteurs, les parents et les enfants des tentatives de pression, d'intimidation, de coercition dont ils peuvent être les objets de la part des éternels ennemis des institutions laïques et républicaines.

Sur la réforme fiscale, dans ses principes essentiels, c'est la même accord qui règne sur les bancs de la majorité républicaine. Il faut la faire aboutir, et nous sommes d'autant plus fondés à espérer sa réalisation prochaine que le nouveau cabinet possède à la fois, dans la personne de son chef et du son ministère des finances, deux hommes éminemment qualifiés pour en obtenir la vote des deux assemblées.

Sur les réformes sociales, il peut y avoir, dans le majorité, des écoles différentes, mais il y a parfaite unanimité pour faire œuvre de justice et de solidarité.

On peut ajouter qu'en ce qui concerne la prospérité économique de notre pays, sa grandeur et sa puissance, un même sentiment patriotique anima tous les républicains.

Sur ces points, l'accord est fait, l'union existe.

Il ne reste à l'horizon qu'un point, mais un gros point noir de division : la réforma électorale. La difficulté est de s'entendre. La formula des 220 est, à cet égard ,des plus heureuses : Ils ont affirmé leur volonté de réaliser une réforme électorale avec la concours du parti républicain tout entier et ont exprimé le vœu que le nouveau cabinet tienne compta de cette décision, inspirée par la nécessité de l'union des groupes de gauche.

Comme sanction de cet ordre du jour, et sur l'initiative de la délégation des gauches, une réunion commune de tous les républicains, proportionnalistes ou non, va se tenir à la Chambre. Il y sera proposé la mise à l'étude d'un projet transactionnel.

Tout déjà fait supposer que cette proposition sera bien accueillie : les républicains qui adhèrent à la R. P., comme ceux qui, sans y adhérer, répugnent aux systèmes purement majoritaires, reconnaissent les dangers d'une scission des groupes de gauche, aggravée d'une coalition des forces de droite et d'extrême gauche.

Le gouvernement non plus ne peut pas ne pas mettre au service de l'union républicaine toute l'influence et toute l'autorité dont il dispose et il répondra, j'en suis convaincu, à l'appel des 220 et s'appliquera, dès son avènement, à mettre sur pied un plan de réforme électorale qui groupe autour de lui l'unanimité des gauches.

Si tous les républicains se réunissent dans la même esprit d'entente et la même volonté d'aboutir à un accord, ils sont sûrs d'y réussir. Ils réaliseront, du même coup, l'union désirable, indispensable, des forces de gauche autour du gouvernement, et, suivant le vœu que j'exprimais plus haut, on aura ainsi reconstitué la majorité républicaine.

PAUL BOURELY,
Député de l'Ardèche.

M. Caillaux et les Jésuites

Le journal royaliste le *Soleil* ayant recordé que « M. Joseph Caillaux fit sa première éducation au collège des jésuites du Mans », le *Rappel* dément cette assertion et déclare que le nouveau président du Conseil a fait ses études à Paris, au Lycée Condorcet, où l'on peut relever son nom sur le tableau d'honneur des anciens élèves de cet établissement.

AU CONGRÈS des Comités radicaux de la Seine

La Réforme électorale

Hier matin s'est ouvert, à dix heures, à l'Elysée-Montmartre, le Congrès des Municipalités et des Comités adhérents au Parti radical et radical-socialiste de la Seine, comprenant 800 délégués.

Cette première séance a été présidée par M. Dusseault, conseiller général et maire de Charenton.

Celui-ci dans une brève allocution a exprimé l'espoir que l'union ne ferait au sein du Parti sur la question de la réforme électorale.

M. J.-L. Bonnet, président de la Fédération radicale et radicale-socialiste de la Seine, a passé en revue les questions soumises au Congrès, notamment celle des habitations dans Paris.

M. J.-L. Bonnet a terminé par une déclaration de principe où il a dit :

» Aussi éloignés d'une politique de calcul que d'une politique de surenchère, nous ne voulons ni dévier à droite, ni nous laisser remorquer à gauche. Respectueux des décisions du nos Congrès nationaux et fidèles au programme du notre Parti, nous répudions la guerre des classes qui crée l'insécurité et la ruine, et nous entendons poursuivre hardiment, avec persévérance, dans le respect de l'ordre et de la loi, les réformes politiques, administratives et sociales qui détruisent des inégalités et des iniquités et affermissent la paix sociale et la prospérité nationale. »

Après ce discours le Congrès a adopté l'ordre du jour suivant :

» Le Congrès des Municipalités radicales et radicales-socialistes et des Comités radicaux et radicaux-socialistes de la Seine adresse à l'éminent et vénéré président du Comité exécutif du Parti, M. Emile Combes, l'expression de ses vives et respectueuses sympathies et l'assure de son inébranlable attachement au Comité exécutif, aux traditions et aux principes du Parti. »

Le Congrès s'est ensuite divisé en sept sous-commissions à savoir : de Paris port de mer, des habitations ouvrières, des retraites, du crédit commercial, de la défense laïque, de l'organisation du Parti et des vœux.

Hier après-midi le Congrès, sous la présidence de M. Patenne, a discuté la question de Paris port de mer et des retraites ouvrières.

Le Capitaine Lux DEVANT LA HAUTE COUR DE LEIPZIG

Hier matin, a commencé à Leipzig devant le tribunal de l'empire le procès du capitaine français Charles-Eugène Lux, de Belfort ,accusé d'espionnage

Vingt personnes ont été citées, dont l'officier de police Koch, de Berlin, et plusieurs commissaires et sujets suisses. Deux dames qui avaient été également convoquées n'ont pas comparu.

Le capitaine Lux est accusé d'avoir cherché à dessiner l'an dernier certaines parties du « Zeppelin », acheté par le ministère de la guerre. L'acte d'accusation reproche également au capitaine Lux d'avoir cherché à pénétrer des renseignements sur des objets intéressant la défense de l'empire, par l'intermédiaire du soldat Behringer, de Colmar, du dentiste Kiefer, de Munich, et de l'employé des postes Krebs, de Strasbourg, tentatives qui ne réussirent point parce que les trois personnages refusèrent d'accéder à ses demandes. A la suite de leur dénonciation, le capitaine Lux fut arrêté.

Le président de la Haute Cour Henge dirige les débats, qui ont lieu à huis clos. Le capitaine Lux est défendu par les avocats Otto et Hahnemann. Le ministère public est représenté par les avocats Zweigert et Stutzer. Le jugement sera probablement rendu dans l'après-midi d'aujourd'hui.

Le Haut Commandement

Une lettre du général Goiran

Le général Goiran, ancien ministre de la guerre, vient d'adresser au « Temps », la lettre suivante :

« Puisqu'aujourd'hui, je puis parler en mon nom et rien qu'en mon nom, je fais appel à l'hospitalité de vos colonnes pour rectifier les opinions qui m'ont été prêtées de divers côtés et ont été singulièrement dénaturées.

« Les paroles que j'ai prononcées à la tribune du Sénat m'ont fait considérer comme un détracteur de Napoléon. Or, plus que tout autre, je m'incline profondément devant le génie de cet homme de guerre incomparable. J'ai même essayé récemment de payer mon tribut à sa gloire militaire en introduisant dans notre langue un livre (Waterloo, 1815. — Général Poitte), qui est un véritable monument élevé à sa mémoire. Cependant force m'est de constater qu'il a finalement succombé devant une lâcheté qui était au-dessus des forces humaines.

« Il en serait de même demain si une pareille situation se représentait. Une sage répartition des attributions, jointe à la convergence des efforts, est indispensable.

« L'action diplomatique, navale et militaire ne peut pas être, en fait, ni chez nous ni ailleurs, entre les mains d'un seul homme.

« Aux généraux la conduite des armées et des opérations sur les théâtres qui leur sont impartis, avec toute l'indépendance que comporte leur mission ; aux amiraux la conduite des escadres dans les mêmes conditions ; au pouvoir central l'action diplomatique, dont personne ne peut nier l'importance ; à ce même pouvoir la coordination des forces de toute nature employées sur les divers théâtres ...

« Ce pouvoir central, qu'est-ce aujourd'hui, en France, sinon le gouvernement ? Qu'on lui adjoigne ou qu'on lui substitue un organe plus technique, plus approprié à ces fins, tel qu'un conseil supérieur ou un état-major de défense nationale, c'est chose à examiner.

« J'aurais pu, devant le Parlement, étudier cette question, répondre évasivement. J'ai préféré donner catégoriquement, loyalement, selon ma conscience de soldat, mon opinion personnelle.

« Mon but n'a pas été de trancher sur-le-champ une question de cette importance, mais de la présenter sous l'aspect qui me semble devoir être le sien. Elle peut être résolue dans un sens ou dans un autre,mais il importe de toute façon qu'elle soit. Je m'estimerais heureux si mon intervention pouvait en avoir hâté la solution.

» Veuillez agréer, etc.

« Général F. GOIRAN. »

Évêque condamné

Le tribunal de Nîmes, a rendu son jugement hier, dans la poursuite intentée contre M. Béguinot, évêque de Nîmes, qui avait, ainsi que d'autres personnalités, arboré un drapeau du pape le jour de la fête de Jeanne d'Arc. M. Béguinot a été condamné à une amende de un franc.

Après cette condamnation de principe, le ministère public, déclarant l'exemple suffisant a abandonné les poursuites contre les autres contrevenants. Au cours de l'audience, un jeune homme ayant crié : « Vive le pape ! Vive la roi ! » a été condamné, séance tenante, à vingt-quatre heures de prison.

Le travail des agents de Chemins de fer

Chaque année le service du contrôle du travail présente au ministre des travaux publics un rapport sur les conditions dans lesquelles se poursuit, sur les réseaux des chemins de fer, l'application des lois, décrets, arrêtés, circulaires se rattachant à la réglementation du travail et des repos, à l'hygiène et à la sécurité du personnel. Le rapport relatif à l'année 1909, qui est l'œuvre de M. Rivet, chef du service du contrôle, vient d'être publié au « Journal Officiel ». Il contient d'intéressantes précisions sur la manière dont est organisé le travail dans les chemins de fer ; et la conclusion en est que « les prescriptions réglementaires sont régulièrement appliquées et très convenablement observées ».

Pour les mécaniciens et chauffeurs, par exemple, la durée moyenne du travail effectif journalier a oscillé, en ce qui concerne le service normal : au Nord, entre 6 h. 20 et 9 h. 55 ; à l'Est, entre 6 h. 20 et 9 h. 58 ; à l'Orléans, entre 5 h. 35 et 10 heures ; au Paris-Lyon-Méditerranée ,entre 5 h. 20 et 10 heures ; au Midi, entre 6 h. 37 et 9 h. 53; à l'Etat, entre 4 h. 39 et 9 h. 58 ; à l'Ouest-Etat ,entre 3 h. 50 et 9 h. 50.

Pour les agents des trains, la durée moyenne de la journée de travail, qui, réglementairement, peut être de 10 ou de 11 heures, suivant que le service comporte ou non des débouchés, a subi les fluctuations suivantes, en ce qui concerne le service normal : sur le Nord, entre 7 heures et 9 heures ; sur l'Est, entre 6 h. 7 et 9 h. 30 ; sur l'Orléans, entre 7 h. 4 et 10 h. 38 ; sur le Paris-Lyon-Méditerranée, entre 9 h. 51 et 10 h. 36 ; sur le Midi, entre 7 h. 8 et 10 h. 18 ; sur l'Etat, entre 2 h. 20 et 10 h. 44 ; sur l'Ouest-Etat, entre 5 h. 39 et 10 h. 6 ; sur la Grande-Ceinture ,entre 7 h. 53 et 8 h. 51. Sur la Petite-Ceinture, cette moyenne a été de 7 h. 58.

« Le nombre des réclamations que le service a eu à instruire a été de 1.079, chiffre inférieur à celui de l'année précédente qui fut de 1.200. « C'est la preuve, constate le rapport,que les conditions du travail vont en s'améliorant et motivent un moins grand nombre de plaintes », 434 de ces réclamations ont été reconnues non fondées.

Quant aux dérogations accidentelles nécessitées par les besoins du service, leur nombre a considérablement diminué: 61.422 en 1907, 56.064 en 1908 et 38.634 en 1909 ; ce qui correspond à un abaissement de 37 %. Il convient au surplus de remarquer que si le nombre des dérogations semble élevé en valeur absolue, en réalité, si l'on veut se faire une idée exacte de la façon dont les prescriptions réglementaires sont suivies dans la pratique, il faut rapprocher ce nombre de celui des journées de travail. Et on constate ainsi, et toujours d'après le rapport qu'il y a eu une dérogation pour 1,216 journées.

Résistances et Bagarres en Champagne

Les Comités centraux de défense viticole de l'Aube publient une note sur la conduite à tenir à propos des élections municipales, qui auront lieu le 9 juillet, dans les communes viticoles, dont les Conseils municipaux ont démissionné il y a trois mois.

« Le mot d'ordre est toujours le même, disent les Comités. Plus d'impôts, plus d'élus en place,tant que satisfaction ne nous sera pas donnée. »

La lutte se termine ainsi :

« Unies dans un sentiment de solidarité fraternelle, les populations aubaises seraient heureuses de faire confiance aux promesses du Gouvernement, mais étant donnée les manquements de son prédécesseur, elles attendent sa sentence l'arme au pied, l'œil au guet, et dans un calme parfait. »

Dans la Marne

Une grave bagarre consécutive aux événements de Champagne a eu lieu à Trépail (Marne).

On se souvient que plusieurs arrestations pour actes de sabotage furent opérées dans cette commune et que les incriminés furent condamnés à des peines variant entre quatre et dix mois de prison. Les vignerons du pays accusaient l'un d'eux, nommé Lucien Villain, d'avoir dénoncé les coupables à la justice et ils lui avaient voué une haine mortelle.

Les frères Barbier, dont un parent fut condamné par le Tribunal correctionnel de Reims, rencontrèrent mercredi Villain alors qu'il était seul sur la route. Une altercation se produisit et l'un des deux frères donna à Villain un coup de fourche américaine qui lui transperça le bras gauche. Ensuite ils le rouèrent de coups et le laissèrent évanoui.

Le Parquet a ouvert une enquête à la suite de laquelle les deux frères Barbier ont été inculpés.

ECHOS

Excédent Féminin.

Les statistiques du recensement effectué en Angleterre dans le courant d'avril dernier nous apprennent que la population de nos voisins est riche d'un considérable excédent féminin.

Pour mille hommes, par exemple, dans le pays de Galles, il y a mille soixante-huit femmes. Dans le Cardiganshire, à Londres, même observation.

On ne signale guère que les pays purement agricoles : Rutland, Brecknock, Radnor, où l'élément masculin reprenne ses « droits ».

Naturellement, cette abondance de femmes condamne maintes et maintes à ne point se marier et gagner sa vie.

Un mari en prime.

Si les Portugais passent pour être toujours gais, les Japonais le sont quelquefois, comme le prouve certaine idée d'une maison de commerce de Tokio.

Cette maison distribuait à ses clientes un petit bout de carton sur lequel on pouvait voir la photographie d'un homme habillé à la dernière mode, avec cette légende : « Un mari pour un louis. » C'est-à-dire que chaque cliente acheteuse de 20 francs de marchandises pouvait participer à une loterie dont l'enjeu était.... le mari. Celui-ci n'était autre que le plus jeune des associés de la maison.

La loterie eut un succès fou, et, pour la première fois ,ce mot appliqué au mariage ne fut pas une figure de rhétorique. Mais on ne sait pas si les époux furent heureux.

L'ESPRIT DE TOUS

Entre petites amies.

— Vous savez, Mme X..., votre amie de pension, elle mène grand train ; elle a de grande tenue de maison...

— C'est même tout ce qu'elle a de trois t...

LE CIRCUIT EUROPÉEN

Roubaix-Calais

La Journée de Jeudi

A ROUBAIX

Les rafales balaient le champ d'aviation et le départ est retardé de trois heures.

La flottille aérienne cingle vers Calais.

La journée de jeudi a dépassé toutes nos prévisions. Nous avons vécu des heures splendides, dans le vent frais du matin et l'énervement de l'attente. Des heures splendides et des heures réconfortantes, il faisait « français » dans l'air. Parfois la menace d'une catastrophe plane sur l'aérodrome et nos cœurs se serrèrent.

Mais à la minute du départ toutes nos craintes tombèrent. Nous savions que dans la rencontra qui allait opposer à l'hostilité des éléments la vaillance de nos champions, ceux-ci seraient les plus forts.

☘

Au hasard du carnet, voici quelques notes.

9 heures. Circuit est à un quart. M. Pardot, commissaire spécial de la Préfecture, a organisé un service d'ordre irréprochable, plusieurs milliers de personnes se pressent autour des barrages. Dans l'enceinte des hangars, les mécaniciens donnent leurs dernières soins aux appareils, vérifient les commandes, nuscultent les moteurs, ce pendant que passent et repassent les figurants et les figurantes de la « petite classe » aérienne, aviateurs flegmatiques ou goguenards, journalistes affairés, jolies femmes aux poupées meurtrières (elles ont si peu dormi).

Védrines, toujours loquace, se déclare décidé de partir, quel que soit le temps, et le gagner l'étape Roubaix-Calais, comme il a gagné Bruxelles-Roubaix. Vidart sourit. Train est taciturne. Gibert, lentement, méthodiquement, fait l'éloge de son merveilleux Rep, le plus bel appareil du circuit. Beaumont, aujourd'hui enseigne de vaisseau et demain grand amiral des escadres aériennes de France, s'avance, calme et correct. Ses yeux graves qui connaissent tant de paysages de charme et d'enchantement et qui savent aussi regarder in danger bien en face, les yeux de poète et de marin, de contemplatif et d'homme d'action, se posent sur les ordonnances que battent les rafales...

L'ingénieur-aviateur Louis Bréguet, dont le long manteau vert s'orne d'un mince ruban rouge, n'inquiète des nuages gris qui masquent le ciel. Partira-t-on, ne partira-t-on pas ? On partira, affirme Védrines.

La remise du départ

Dix heures moins dix. On ne partira pas. Le comité d'aviation calaisien téléphone que le temps n'était pas mauvais. Mais les commissaires de la course MM. Tissandier, de Saint-Victor et Vandenberghe viennent d'être prévenus par le pGoste sémaphorique de Calais qu'il faisait du brouillard et que le vent était violent. La marée de deux heures s'annonce en outre comme très forte. Dans ces conditions les commissaires, sur qui pèse une très responsabilité, décident de remettre le départ à une heure. Cette décision est favorablement accueillie ,par les aviateurs. Seul Védrines proteste. Il interpelle Georges Prade, commissaire général de la course : « J'ai vingt-quatre heures de retard, il faut que je les rattrape », et s'attire cette sèche réponse : « Il ne m'appartient pas d'intervenir. Mais si j'avais à me prononcer, ce serait en faveur de la remise du départ ». Et Védrines s'en va furieux.

On promène des pancartes annonçant au public que les billets pris la matin seront valables l'après-midi. Mais plusieurs retardataires, Tabuteau, Vynmalen et Barra sont attendus. Personne ne bouge et la musique du 43e joue, suivant une formule vénérable, les meilleurs morceaux de son répertoire.

En route pour Calais!

Neuf départs en vingt minutes. Un spectacle émouvant

Une heure moins dix. Le ciel est moins sombre et le vent moins violent. Presqu'un tous les appareils ont quitté les hangars. Les moteurs tournent. L'huile coule et les réservoirs s'emplissent. Les soigneurs s'empressent et les suiveurs, la main en volant de leur auto, sont déjà prêts à donner la chasse aux concurrents. Une heure moins cinq. Les commissaires et le chronométreur passent sur la piste où l'on conduit les machines volantes. Quatre minutes passent. Les conversations s'apaisent. Un grand silence se fait. On n'entend plus que le mistrale du vent et les ordres donnés d'une voix nette par les aviateurs. Il y a cinq monoplans sur une même ligne et à dix mètres d'eux, de travers, le départ de la course. Farman de Renaux.

Encore une minute ! Un mécanicien lance l'hélice du *Védrines*. Le moteur tonne. Une heure. Le chronométreur a levé le bras. Vidrines répète ce geste. Son monoplan s'élance, quitte le sol après un court « lancer », s'élève, prend franchement la direction de Calais.

Les départs vont se succéder de deux minutes en deux minutes. Ceux de Gerbes et de Kimmerling sont excellents.

Celui de *Beaumont* est particulièrement émouvant. L'appareil bondit vers le ciel, pointe en vent et fait vibrer toute sa masse de blancheur de ses ailes qui se découpe admirablement sur le gigantesque écran céleste.

Vidart part à droite, puis vire à gauche.

Le biplan monté par Renaux et Beaucoyn se dirige vers Hem, en tanguant, et disparaît derrière un rideau d'arbres.

Valentine, en s'éloignant, suive la route de la main droite.

Train décolle et grimpe très vite.

Gibert, qui devait prendre le départ à 1 heure 12, ne s'élève qu'à 1 heure 20. Il décrit un large cercle puis s'élance dans l'inviable sillage de ses camarades.

Préaud, indisposé, remet son départ.

Voici l'heure officielle des départs : 1e, Védrines, à 1 heure ; 2e, Garros, à 1 h. 02 ; 3e, Kimmerling, à 1 h. 04 ; 4e, Beaumont, à 1 h. 06 ; 5e, Vidart, à 1 h. 08 ; 6e, Renaux, à 1 h. 10 ; 7e, Gibert, à 1 h. 12 ; 8e, Valentine, à 1 h. 14 ; 9e, Train, à 1 h. 16.

Atterrissage de Valentine Wambrechies

La foule s'écoule, ivre d'enthousiasme. La fête est terminée, la fête de la vaillance et de la témérité. D'énormes vagues humaines déferlent vers la ville.

A l'aérodrome on discute les chances des concurrents ; cartes déployées, on repère l'itinéraire probable des aviateurs quand soudain une nouvelle arrive, affreuse et laconique, « Train est tombé, Train est mort ».

Renseignements pris, il ne s'agit que d'un atterrissage de Valentine dans un champ, au hameau de La Marotte, près Wambrechies. La rupture de l'arbre de la magnéto a provoqué une panne de moteur. L'aviateur est indemne, l'appareil intact. On le remise dans un hangar couvert en attendant son transport en gare, tandis que Valentine regagne l'aérodrome en auto.

Le courageux Train, pendant ce temps, poursuit sa course vers Calais. A Roubaix, dans la cabine de la presse, le timbre du téléphone vibre joyeusement à deux heures. Nouvel appel : « Allo ! allo ! Roubaix-Aviation ? — Oui. — Védrines pointe ici. Arrivé deux 16. Tempête, vent de 15 mètres à la seconde ! Enthousiasme indescriptible. »

Qui donc, récemment, disait que le circuit européen marquait la fin d'un grand rêve français ?

Paul-T. PELLIAU.

Une dépêche de Duval

Dans l'après-midi le Comité roubaisien a reçu de Duval la dépêche suivante : « Appareil complètement brisé près de Bruxelles. Repare en train au Croisy pour chercher biplan Caudron de rechange. Compte atterrir demain Roubaix. J'espère reconquérir ma place. — Duval. »

Nouvelles de Bruxelles

A quatre heures un coup de téléphone annonce que Wynmalen et Barra sont toujours à Berckem-Aviation, en compagnie de Tabuteau arrivé à 11 heures du matin, de Bréda, après escale à Malines.

La violence du vent empêche ces aviateurs de prendre le chemin de Roubaix.

Entre Roubaix et Calais

Les aéroplanes ont tous traversé Armentière ; deux ont passé au-dessus de la gare ; les autres ont passé qui, au nord de la ville, qui au sud. Un biplan volait à faible hauteur à suivi la ligne du chemin de fer. Beaucoup de curieux dans les rues et sur les toits.