que et la Sambre, et par où s'engouffrerait sans coup férir, une armée d'invasion s'emparant au début de la campagne de la partie la plus riche de la France, de celle qui est appelée à lui fournir par son industrie et ses ressources le matériel et les moyens de défense pour soutenir la lutte !

Ce serait, du reste, au point de vue stratégique, une hérésie que d'abandonner une unité de résistance aussi importante que le camp retranché de Lille sans y laisser subsister le réduit destiné à abriter le gouverneur, et à mettre les troupes, les armes et les approvisionnements à l'abri de la pression d'une population ouvrière considérable, aussi bien que des incursions d'une troupe ennemie qui, vu l'espacement des forts, parviendrait assez facilement à en forcer la ligne et à pénétrer de vive force dans l'intérieur de la place.

Assurément, l'enceinte en elle-même, prise isolément, ne pourrait opposer une bien longue résistance aux nouveaux obus-torpilles ; mais telle qu'elle est, elle suffit à empêcher l'assiégeant qui, à la faveur d'un bombardement, aurait pu passer entre deux forts, de venir prendre les forts à revers, en les attaquant impunément par leur gorge.

Le général de Moltke lui-même, a proclamé que c'était l'enceinte de Paris, pourtant bien inférieure comme valeur militaire à celle de Lille, qui, en 1870, après la déroute de Châtillon, avait empêché les Allemands de tenter une action de vive force qui leur eût livré la capitale.

A Lille, il semble d'autant plus indiqué de conserver l'enceinte que les forts ne sont ni bétonnés ni munis, comme ceux de l'est, des derniers perfectionnements. Il faut donc en maintenant l'enceinte actuelle, forcer l'ennemi à les attaquer de front et l'empêcher de les entourer et de les écraser facilement sous des feux croisés.

Au point de vue des intérêts régionaux, le maintien de l'enceinte de Lille est encore d'une nécessité non moins évidente, car, pour tout spécialiste, il n'est pas douteux qu'en cas de guerre, sa suppression aurait pour conséquence inéluctable d'entraîner la destruction et la ruine de Roubaix, de Tourcoing, d'Armentières et des riches communes qui peuplent cette industrieuse région.

* * *

Voilà les raisons qui ont décidé un vieux soldat, que ses fonctions de gouverneur de Lille ont mis à même d'étudier la question, à sortir de la retraite et du silence qui lui conviennent pour lancer au pays et aux Lillois, qu'il a appris à apprécier et à aimer, un solennel avertissement et un cri d'alarme qui, eux, ne s'inspirent que de leurs intérêts et de l'amour du pays.

Il ne faut pas laisser ouvrir dans notre frontière du nord, une brèche par laquelle l'ennemi qui construit déjà vers elle, à Malmédy, des chemins de fer de pénétration — hélas ! bien menaçants ! — puisse arriver en quelques jours, au cœur du pays ; mettre la main sur nos charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais, dont la production est l'élément primordial de la défense nationale ; prendre à revers nos armées paralysées sur la frontière de l'est, et nous imposer, avec la honte d'une nouvelle et irrémédiable défaite, avec la charge d'une écrasante rançon, la ruine d'un centre industriel qui est la gloire et la richesse du pays.

Espérons que, barrant la route aux démolisseurs inconscients et à courte vue, on leur créera des loisirs et qu'on leur fera méditer cette morale du bon La Fontaine :

Tel cuyde démanteler autrui,
Qui souvent se démantèle soi-même

Veuillez agréer, monsieur le rédacteur en chef, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le Général de Division ALLARD,
Ancien gouverneur de Lille.

Audacieux Cambriolage

VALENCIENNES

2.000 Francs de Titres et Bijoux volés.

MM. les cambrioleurs ont repris le cours de leurs opérations criminelles dans notre ville. Cette fois encore c'est dans des conditions d'audace véritablement inouïe, qu'ils ont travaillé.

M. Jules Dehon, 48 ans, représentant de commerce, habite une maison sise, avenue Dampierre, dans un coron de maisons neuves non loin du chemin de « Quilbacq ».

Dimanche, vers 4 h. 1/2, il se rendait au théâtre, avec sa femme et ses deux filles.

On rentra vers 1 heure du matin.

M. Dehon ne fut pas alors peu surpris de trouver la porte ouverte. En même temps, il constatait que le bec de gaz, placé en face, était éteint.

La porte avait été fracturée, et le logement de la gâche, dans lequel était resté un éclat de bois, avait sauté dans le corridor.

La porte de la cuisine, que l'on avait fermée avec deux verrous intérieurs, était ouverte, et la lampe à pétrole, qui avait été laissée sur la table de la cuisine, était retrouvée sur l'escalier.

M. Dehon ne pouvait douter qu'il n'eut été la victime de cambrioleurs et s'empressa de visiter la maison.

Au rez-de-chaussée, rien n'avait été dérangé. Un meuble, contenant l'argenterie et des bijoux, n'avait pas été touché.

Par contre, au premier étage, le bouleversement était complet.

Dans la chambre à gauche de l'escalier, celle des parents, le lit était défait ; un buffet était ouvert ! Sur ce meuble, un coffret, en forme de petite commode, avait deux tiroirs ouverts et chose singulière, le troisième compartiment qui renfermait une montre en or et la clé du coffre-fort, était intact.

Quant au coffre-fort lui-même, une boîte en acier, système Fichet, couleur acajou, de 40 centimètres sur 30, et pesant environ 30 kilos, et qui était placé sur le buffet, il avait disparu.

Dans la seconde chambre, celle des demoiselles Dehon, le lit était bousculé, et une armoire ouverte dont le contenu avait été éparpillé.

Dans un tiroir se trouvaient des bijoux, qui avaient été enlevés.

L'ENQUETE

La police a ouvert une enquête minutieuse sur ce nouvel exploit de nos cambrioleurs.

M. Dehon a fait connaître que le coffre-fort contenait dix obligations de la ville de Bruxelles, cinq de la ville d'Anvers, toutes au porteur, deux livrets de Caisse d'épargne, au nom de Germaine et Yvonne Dehon, sur lesquels 73 francs étaient portés ; une reconnaissance de 100 francs, et des papiers de famille.

Les bijoux volés se composent :

Une broche en or jaune, forme torsade, avec branches de myosotis en pierres bleues, fermoir épingle. C'est un bijou fort ancien.

Deux broches en argent « Hirondelle » ; deux broches en argent, avec noms : Germaine, Yvonne. Quelques autres broches, agrafes argent, de moindre valeur.

Le tout est évalué par M. Dehon à 2.000 fr. environ. Il n'a pu donner, pour les titres volés que les numéros des trois obligations de la ville d'Anvers : série 56.825, n° 33 ; série 58.005 n° 13 ; série 58.005 n° 17.

Hier, dans la matinée, l'agent Lorfaux, au cours de recherches, a retrouvé le coffre-fort défoncé, vide, dans un terrain vague, derrière la boulangerie Tison, presque en face de la maison cambriolée.

Un pavé de grès, emprunté sans doute à un tas qui se trouve en bordure de l'avenue, et qui avait servi à ouvrir le meuble, était à côté.

Les renseignements que la police a pu recueillir, au cours de son enquête sont malheureusement assez vagues.

Des empreintes de pas ont été relevées et mesurées, tant dans l'endroit où a été retrouvé le coffre que dans le voisinage. Il a semblé que les cambrioleurs s'étaient dirigés, après leur opération, à travers champs et jardins, vers la rue Saudeur.

Les voisins qui ne sont pas sortis de la soirée n'ont rien entendu ; or, les murs des maisons sont assez sonores pour que le moindre bruit se répercute de l'une à l'autre. Il faut donc que les filous aient agi avec une dextérité inconcevable.

La porte a été fracturée, d'ailleurs, avec une habileté qui, dénote des professionnels. Extérieurement, les traces de pesées sont à peu près invisibles. Il a fallu évidemment, pour faire si discrètement sauter le logement de la gâche et sans presque laisser de trace sur la porte, l'emploi d'une plaque d'acier, interposée entre le mur et le bois, ou d'outils spéciaux.

Un témoignage, celui de Mme Vve Lourtois, voisine de M. Dehon, est intéressant.

Elle déclare avoir vu d'abord non loin de la maison, deux hommes, assis sur une brouette, qui semblaient examiner assez curieusement les alentours.

Plus tard, vers 5 h. 3/4, elle aurait également vu passer deux autres individus, se dirigeant vers la maison Tison, et dont l'un portait sur son épaule une boîte « luisante ». Elle les prit pour des ouvriers du gaz, transportant un compteur.

Cette boîte était-elle le coffre-fort volé ?

Ajoutons que la famille Dehon s'absente rarement si longtemps ; il a donc fallu que les malfaiteurs s'enquièrent exactement de cette sortie.

D'autre part, M. Dehon mû par un pressentiment avait gardé sur lui, au lieu de la laisser chez soi, une somme d'environ 400 francs.

Lesquelques indices que l'on possède permettront-ils de découvrir les coupables, et... de clore enfin une série que nos concitoyens trouvent un peu longue ?

Il faut l'espérer.

Conseil général du Nord

Le boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing et la Concession Mongy

Comme nous l'avons annoncé, le Conseil général s'est réuni hier, lundi, à 2 heures et demie de l'après-midi, à la Préfecture du Nord, en session extraordinaire, à l'effet d'examiner les propositions du groupe Mongy, concernant la création d'un grand boulevard reliant Lille-Roubaix-Tourcoing et d'une ligne de tramways desservant ces trois villes et les localités situées entre elles.

On sait que le groupe Mongy avait été déclaré concessionnaire du tramway en question. Toutefois aux termes de l'article 4 de cette convention, en date du 4 février 1904, M. Mongy était tenu de se substituer une Société anonyme dans un délai de six mois, à partir de la déclaration d'utilité publique des tramways dont il était concessionnaire, c'est-à-dire à partir du 22 février 1904.

Cette Société devait verser au département une subvention de deux millions pour la construction du boulevard proprement dit.

Ce délai expirait le 22 août dernier, mais le concessionnaire ne put remplir les engagements précités dans le délai convenu, en raison, disait-il, de l'état du marché financier. Sur ses instances, le Conseil général dans sa session d'août 1904, consentit à proroger le délai, sans se prononcer en fait sur une nouvelle proposition du concessionnaire, tendant à remplacer le versement en capital de la subvention de 2,000,000 de francs par le payement de trente annuités équivalentes.

En sorte que, dans la nouvelle demande de M. Mongy, dont faisait mention M. le Préfet du Nord, dans un dernier rapport au Conseil général, l'art. 5, relatif à cette modification essentielle était ainsi rédigé :

En échange de la concession accordée par le Département, le concessionnaire s'engage à verser, dans la caisse du Département, une annuité dont le taux et la durée dépendront des conditions de l'emprunt départemental et qui sera prélevée sur les recettes brutes de l'entreprise, dès la mise en exploitation du réseau concédé.

Cette annuité fixe représentera exactement l'intérêt et l'amortissement de la somme de deux millions de francs (2,000,000) et remplacera ainsi la subvention de deux millions de francs (2,000,000) stipulée au profit du Département du Nord dans la convention en date du 4 février 1904. »

Nous avons dit, il y a quelques jours, ce que nous pensions de cette modification. 72 conseillers généraux du Nord étaient dérangés en vue de procurer à un concessionnaire de tramways, le moyen de ne pas tenir des engagements auxquels, avec une singulière bienveillance, le département avait déjà maintes fois apporté des modifications intéressantes pour le concessionnaire, et pour lui seul.

Le Conseil général, dans de pareilles conditions, n'avait pas le droit de repousser d'emblée les nouvelles propositions plus avantageuses que pouvaient lui adresser des parties concurrentes. La concurrence loin d'être écartée, devait être encouragée, et puisque le Conseil s'était réunissait extraordinairement, il devait s'inspirer des indications que lui avait fournies, quelques jours auparavant, la commission départementale en écoutant et en enregistrant les offres de la Compagnie de Roubaix-Tourcoing, des Tramways de Lille et de M. Désiré Maes.

On pouvait en conséquence compter une discussion assez animée à ce sujet, dès l'ouverture de la session.

Il n'en a rien été et pour cause. M. Mongy, devant ces compétitions inattendues, a abandonné, au dernier moment, les propositions qu'il avait faites au préfet du Nord en date du 10 décembre 1904 et a décidé accepter les conditions primitives de la convention. Il acceptait à nouveau de verser en capital au Département les deux millions convenus, abandonnant ainsi le mode de payement par annuités de 110,000 francs à partir de l'ouverture de la ligne.

LES DERNIERES OFFRES DE M. MONGY

De la lettre de dernière heure adressée par M. Mongy, au nom de son groupe, au préfet du Nord, et ratifiée par M. Ryndzunsky, administrateur-directeur de la Société l' « Union des Tramways », nous extrayons les passages suivants :

Je viens aujourd'hui demander au Conseil général de me consentir une nouvelle et dernière prorogation de trois mois et demi.

Si le Conseil général me l'accorde, je prends par avance les engagements suivants :

1° Je m'engage à lui présenter, avant le 1er mai prochain, une Société anonyme régulièrement et définitivement constituée dans des conditions telles que le Conseil général et le gouvernement puissent admettre la substitution de cette Société à ma personne dans les droits et obligations résultant du décret du 22 février 1904.

Je déclare en outre prendre l'engagement d'apporter aux statuts de cette société les modifications qui me seraient demandées à la suite de cette présentation, soit par le Conseil général, soit par le Conseil d'Etat, comme condition nécessaire de la substitution.

2° Je ne demande aucune modification à la convention ou du cahier des charges annexé au décret du 22 février 1904, étant entendu, toutefois :

A. Que le terme (1er octobre 1905) assigné au département pour me mettre en mesure de pouvoir commencer les travaux de construction des lignes projetées sur les deux branches du boulevard, se trouve, de mon plein consentement et en raison des prorogations gracieuses qui m'ont été accordées par le Conseil général, reporté au 1er mai 1907.

B. Que le délai de six mois, qui m'est imparti par l'article 3 du cahier des charges pour présenter mes projets d'exécution, aura pour point de départ non plus la date du décret déclaratif d'utilité publique, mais la date de la délibération du Conseil général qui approuvera les propositions de la présente lettre.

C. Que les termes du versement de la subvention de 2,000,000 seront modifiés conformément au paragraphe 4 ci-après.

3° A partir de la date de la délibération du Conseil général approuvant les propositions de la présente lettre, le cautionnement de 500,000 fr. que j'ai versé à la Caisse départementale (savoir : 100,000 fr. primitivement versés par moi en 1903, 295,000 fr. versés pour mon compte le 21 décembre 1904, par la société l'Union des Tramways, et 100,000 fr. versés aujourd'hui même pour mon compte par cette même société) appartiendra d'une manière définitive au département, à titre d'acompte sur la subvention de 2,000,000 de francs que je lui dois, en vertu de l'article 5 de la convention du 4 février 1904.

4° Aux termes de cet article 5, j'étais tenu d'avoir versé, à titre d'acompte, sur la susdite subvention de 2,000,000, une somme de 1,500,000 fr. avant le 22 août 1904, puis je devais verser une somme de 300,000 fr. le 22 février 1905, et enfin le solde de 200,000 fr. le 22 mai 1905, à condition que remise me soit faite, à ce moment, de la plateforme du boulevard.

Je demande au Conseil général de m'autoriser à verser le solde (1,500,000 fr) de ma subvention de 2,000,000 fr. aux termes ci-après :

1,300,000 fr. dans la huitaine de la délibération du Conseil général approuvant la substitution de la Société anonyme que je suis tenu de lui présenter définitivement constituée, avant le 1er mai 1905, et les 200,000 fr. restants à l'expiration de la semaine qui suivra celle au cours de laquelle j'aurai été mis par le département en mesure de pouvoir commencer les travaux de construction des lignes projetées sur les deux branches du boulevard.

5° Dans le cas où je ne tiendrais pas l'un quelconque des engagements résultant de la présente lettre, je déclare consentir, par avance, à ce que le Département soit quitte de toute obligation envers moi, je renonce, par avance, au bénéfice de la procédure de déchéance prévue aux articles 20 et 21 du cahier des charges de ma concession, et je consens, par avance, à ce que le Département puisse, sans indemnité, déclarer résiliée la convention du 4 février 1904, en conservant à titre de fonds de concours acquis définitivement au Département, les acomptes déjà versés sur ma subvention de 2,000,000 de francs.

Je me soumets d'avance, sans aucune réserve, à l'exécution, d'office et de plein droit, de cette clause, étant entendu, de mon consentement formulé par la présente, qu'il suffira d'une mise en demeure, avec un délai de huit jours, faite par un arrêté préfectoral, notifié au concessionnaire, pour qu'en cas d'inexécution de ladite mise en demeure dans le délai fixé, la clause susdite soit immédiatement exécutoire.

Je déclare en outre que je donnerai connaissance des engagements de la présente lettre, à la société qui me sera substituée, et que je vous rapporterai, monsieur le Préfet, l'adhésion de cette société auxdits engagements. »

Comme on le voit, M. Mongy se replace dans les conditions que lui imposait la convention du 4 février 1904, à quelques modifications près relatives aux délais de versements partiels du complément des deux millions dont 400,000 francs avaient déjà été déposés par lui et son groupe.

D'autre part, M. Ryndzunsky a remis lundi matin entre les mains de M. le préfet du Nord un chèque de 100,000 fr. qui porte le fonds de garantie à 500,000 francs.

LES CONCURRENTS

Dans ces nouvelles conditions, les offres concurrentes perdaient de leur intérêt, sans qu'on dût pour cela négliger de les examiner.

Faisons remarquer en passant, à l'appui de nos dires, que la concurrence est toujours excellente en pareille matière, à preuve que sans elle, M. Mongy n'eut sans doute point abandonné sa demande de versement par annuité.

Examinons rapidement les points essentiels des autres propositions.

Voici ce que propose la Compagnie des Tramways de Lille et de sa banlieue :

1. Versement immédiat au département d'une somme de 400,000 fr. pour lui permettre de rembourser les cautionnements de la Société des Tramways et voies ferrées du Nord (Société d'études Mongy) et de l'Union des Tramways ;

2. Engagement de rembourser à M. Mongy tous ses frais d'études à dire d'expert ;

3. Versement de la subvention de deux millions pour la construction du boulevard — moins les 400,000 fr. spécifiés ci-dessus — aussitôt rendu le décret d'utilité publique approuvant l'avenant à la convention du 4 février 1904 et le changement de concessionnaire ;

4. Demande de concession d'une ligne de pénétration pour le tramway du boulevard dans l'intérieur de Lille jusqu'à la place de Tourcoing ;

5. Demande de construction immédiate des lignes du boulevard de Lille à Leers, par Lannoy, de Leers à Roubaix, d'Hem à Roubaix, et ajournement du tronçon de Leers au Blanc-Four jusqu'à complet achèvement des quatre premières lignes.

La Compagnie de Roubaix-Tourcoing offre, comme M. Mongy précédemment, de payer la subvention de 2 millions au moyen d'une annuité trentenaire équivalente à prélever sur les bénéfices futurs de l'exploitation.

En outre, elle demande à ne construire d'abord que la ligne du boulevard et à ajourner la construction des lignes de Lille à Leers, de Leers à Roubaix, d'Hem à Roubaix et de Leers à Tourcoing (Blanc-Four) à l'époque où la route kilométrique de la ligne du boulevard atteindra 45,000 fr. ou sinon dans un délai maximum de dix ans.

Enfin M. Désiré Maes, demande le payement des 2 millions par annuités, pendant 30 années. Mais il abandonne quatre lignes pour ne construire que celle du boulevard. Avec son projet la tête de ligne se trouverait place du Théâtre où il voudrait que débouchât le boulevard.

A titre de participation aux frais d'expropriation, énormes on le conçoit ; qui résulteraient de la trouée à pratiquer à travers la ville, depuis les remparts jusqu'à la place du Théâtre, M. Maes offre une subvention spéciale de 400,000 francs.

EN SEANCE

On sait que le Conseil général, au cours de sa dernière session, a décidé des réparations et de nouveaux aménagements dans la salle de séances, en sorte que ce vaste local est actuellement aux mains des ouvriers, cette plaisanterie à part. Nos conseillers ont dû se contenter, pour cette fois, de la salle du conseil de révision, aménagée tant bien que mal pour la circonstance.

Il est trois heures moins le quart lorsque la séance est ouverte.

Prennent place au bureau, autour de M. Evrard-Eliez, président ; MM. Vincent, préfet du Nord ; Davaine, secrétaire, et Guillain, rapporteur de la commission spéciale du boulevard.

LE RAPPORT DE M. GUILLAIN

Après l'appel nominal qui constate l'absence de MM. Darchy, Fiévet, Martinet, Godin, Dransart, Moenclaey, Degroote, Masson-Beau, Ryckewaert et Vandame, le rapporteur, M. Guillain a la parole pour la lecture de son rapport qui a été approuvé le matin même, en réunion de commission.

Après un exposé de la question que nous venons de résumer plus haut, le rapporteur explique les préférences pour les offres de M. Mongy dont il lit la lettre que nous avons publiée en partie. Il en conclut que, seul, M. Mongy accepte les conditions intégrales de la convention de 1904, et que, d'autre part, les garanties qu'il a déjà offertes sont pour le rassurer pleinement.

Le rapporteur propose donc d'accorder au groupe Mongy un dernier délai, jusqu'au 30 avril, pour déposer sur le bureau du Conseil les statuts de la Société anonyme qu'il est tenu de constituer, et qui sera soumise à l'approbation du Conseil alors en session.

Si l'approbation est donnée le contrat deviendra définitif et la Société concessionnaire devra verser, dans un délai de huit jours après la délibération, une somme de 1,300,000 francs. Quant au complément de 200,000 francs il sera versé au Département le jour où les travaux du boulevard seront assez avancés pour que la Société puisse y commencer l'installation de sa ligne de tramways. Faute de tenir ces engagements, M. Mongy reconnaît, aux termes mêmes de sa lettre, qu'il sera déchu de tous ses droits et que les 500,000 francs actuellement déposés entre les mains du préfet du Nord resteront acquis au département.

« Il faudrait donc des raisons bien graves, conclut le rapporteur, au Conseil général, pour repousser de pareilles offres étayées avec de telles garanties. »

M. GUILLAIN examine ensuite la valeur des propositions concurrentes et déclare que, même au cas où M. Mongy ne serait point déjà concessionnaire, elles ne devraient point compter dans la balance, en regard des offres de ce dernier.

En résumé le rapport de M. Guillain est un chaleureux plaidoyer en faveur de la cause Mongy. Mais on se demande de quel ton M. Guillain l'eut prononcé, si la cause qu'il défendait, était restée ce qu'elle était la veille.

LES CONCLUSIONS DU RAPPORT

Voici le texte des conclusions de M. Guillain, qui seront mises aux voix en fin de délibération.

1. Le Conseil général accorde à M. Mongy concessionnaire du réseau départemental de tramways, suivant décret du 22 février 1904, un dernier délai jusqu'au 30 avril 1905, pour constituer définitivement la Société Anonyme qui doit lui être substituée.

2. Il accepte les propositions et prend acte des engagements énoncés par M. Mongy, dans sa lettre à M. le Préfet, du 8 janvier ssairesnéce :

3. Il autorise l'administration préfectorale (a) à réaliser les promesses de vente obtenues par le département, sur le tracé de la route départementale n° 27 ; (b) à accomplir les formalités d'expropriation ; (c) à mettre en adjudication les travaux des deux projets approuvés pour la partie de route comprise entre la route départementale n° 14 et le parc Desbarbieux et pour le Pont sur la Marque canalisée.

4. Il décide le report au budget de 1905, par voie de décision modificative, d'un crédit de 950.000 francs à prendre sur le crédit disponible de 958.031 04 inscrit au chapitre 19 du budget supplémentaire de 1904.

5. Il autorise le Préfet du Nord à retirer de la Caisse des Dépôts et Consignations, pour être versé dans la Caisse départementale, à titre de fonds de concours, le cautionnement de 500.000 francs versé par M. Mongy, cautionnement qui, au terme de la lettre sus-visée du 8 janvier 1905, se trouve, par la présente ratification, acquis définitivement au département.

6. Il continue à la commission départementale par application de l'article 77 de la loi du 10 août 1871, le pouvoir qu'il lui a conféré les 25 août 1903 et 13 avril 1904 pour approuver les actes d'achat de terrains relatifs à l'ouverture de la route départementale n° 27, et pou régler les questions qui s'y rattachent. »

La discussion

MOTION DE M. GHESQUIERE

M. Ghesquière demande le premier la parole.

« Je suis partisan du boulevard, dit-il, mais cela ne m'empêche pas d'avoir des observations à présenter. Je tiens d'abord à faire constater que nous nous trouvons en présence d'un concessionnaire qui n'a pas rempli ses engagements. On nous a proposé ses modifications, puis on nous apprend qu'il revient à son ancien texte. J'aurais voulu qu'il accepta de suite. C'eut été un dérangement de moins. Ceci dit, je n'en suis pas moins heureux d'être avec vous pour discuter ce projet.

Certes, un boulevard de cinquante mètres de largeur est magnifique, mais il est cher, pour le département auquel incombent déjà de si lourdes charges.

Je propose qu'on diminue de moitié la largeur du boulevard et qu'on établisse un nouveau devis. Nous pourrions alors voir, et peut-être trouvera-t-on des avantages pour le département. Si je reviens là-dessus c'est que je pense à l'intérêt de la dette à payer pendant trente ans, puis aux deux centimes additionnels sur le compte des contribuables, et que je représente un canton qui aura déjà dix-huit centimes additionnels à supporter. Avec la loi sur l'assistance à domicile, ce sera, en 1906, ou 1907, 22 centimes à payer.

Il s'agit donc de réduire le plus possible les charges qui nous menacent et c'est pourquoi je propose la réduction de la largeur du boulevard de 50 à 25 mètres. »

M. MOTTE. — Je suis d'un avis diamétralement opposé. Un boulevard de 25 mètres ne pourrait être sillonné par les automobiles, les équipages, les bicyclettes, etc. Ce ne serait pas une voie moderne. Et c'est être rétrograde que de vouloir réduire le boulevard de moitié.

En ce qui concerne les centimes additionnels, M. Ghesquière n'avait-il pas un représentant naturel au sein de la commission d'enquête, M. Delory, qui jamais n'est intervenu pour se plaindre de ces centimes, ni de la trop grande largeur du boulevard. Il y a applaudi au contraire.

Je demande donc à M. Ghesquière de ne pas vouloir se plaindre que la mariée soit trop belle.

M. GHESQUIERE. — Je ne suis pas si rétrograde. Au contraire, je suis assez révolutionnaire pour demander le plus de voies de communications possibles, ce qui facilite l'échange des idées. D'autre part, le témoignage de Delory m'est très sensible. A sa place, à cette époque, j'en aurais fait autant que lui, mais aujourd'hui, la situation n'est plus la même pour les contribuables lillois.

Pour M. Motte, ça lui est indifférent que ses administrés payent plus ou moins d'impôts.

Je maintiens ma proposition.

M. LE PREFET déclare qu'il ne pense pas que l'Assemblée départementale ait la liberté d'accepter de nouvelles propositions basées sur le projet de 50 mètres, et il pense encore moins que ce soit l'heure d'aborder une nouvelle discussion sur un nouveau projet. « A l'heure où se présente la conférence que l'on veut repousser, on ne doit pas pouvoir dire que la fantaisie du Conseil Général réduit de 50 à 25 mètres la largeur du boulevard.

M. le préfet fait valoir que le conseil n'est pas libre de repousser les propositions de M. Mongy, après qu'il y a déjà des capitaux engagés. Des terrains ont été achetés sur la base de 50 mètres. Lui-même, préfet, a réalisé le plus possible de promesses de vente, autorisé par le Conseil Général. La dépense est déjà de 245.000 francs.

« Dans ces conditions, conclut M. Vincent, il me semble nécessaire de maintenir le projet tel quel. »

M. GHESQUIERE. — Je maintiens quand même ma proposition.

M. EVRARD-ELIEZ, président. — C'est l'ajournement qu'il faut voter, avec cette modification.

M. PLICHON ne croit pas qu'il appartienne au Conseil de modifier des conditions qu'il a souscrites, car il serait alors passible de poursuites en dommages-intérêts.

M. EVRARD-ELIEZ incline pour la mise aux voix.

M. GUILLAIN fait ressortir que l'ajournement qui résulterait du vote de la proposition Ghesquière serait à très long terme. Il abonde dans le sens de M. Plichon en ce qui concerne les demandes de dommages-intérêts dont le Conseil pourrait être assailli.

M. LE PREFET donne des explications sur son attitude vis-à-vis des concurrents de M. Mongy. Certes il a bien accueilli les propositions concurrentes, mais il n'aurait pu le faire si M. Mongy, au lieu d'avoir failli à l'un de ses engagements, les avait tous tenus. « Néanmoins un lien juridique subsiste entre nous, dit M. Vincent, et ce lien ne peut être brisé que par le ministre. Encore M. Mongy pourrait-il se pourvoir en Conseil d'Etat. A cause de ce lien juridique que le Conseil général ne peut couper, je n'étais pas libre entièrement. Mais voici que M. Mongy accepte aujourd'hui le versement en capital de 2 millions. Il fait un versement de 500,000 francs sans y être obligé, entre les mains du département. Ces 500,000 francs je les ai, ils sont acquis. D'un autre côté M. Mongy accepte toutes les autres clauses. Il vous appartient de solutionner la question d'une manière complète. De votre délibération peut résulter l'acquisition définitive des 500,000 francs au département. Voici des causes qui plaident en faveur du rapport.

M. GHESQUIERE, après ces déclarations du Préfet, répète qu'il maintient sa motion.

M. EVRARD-ELIEZ décide enfin de la mettre aux voix.

A la première épreuve, une seule main se lève en faveur de la proposition de M. Ghesquière. C'est la sienne.

Son collègue BRIFFAUT déclare qu'il ne partage pas sa manière de voir, les intérêts des ruraux qu'il représente différant sur ce point des intérêts urbains que défend M. Ghesquière.

MOTION DE M. SIROT

M. SIROT demande la parole.

« Je tiens à faire constater, dit-il, que le Conseil conserve toute liberté d'action. Puisqu'il vient de voter contre une modification, c'est qu'il était possible de l'adopter. Je propose à mon tour une modification. On parle de faire un tramway à voie étroite, c'est-à-dire d'un mètre. Or, sur une voie de 50 mètres de large, il me semble qu'une ligne normale est toute indiquée. Il y a lieu d'imposer la voie normale d'un mètre 45, qui relierait ainsi les gares de Croix, de Tourcoing, etc., à nos boulevards. Les wagons de marchandises pourraient passer sur cette voie.

M. LE PREFET. — Je me garderai bien de discuter cette proposition au point de vue technique. Je ferai seulement observer que si elle était adoptée, tout serait remis en question, et les enquêtes elles-mêmes seraient à recommencer.

M. GUILLAIN. — Contrairement à ce que disait M. Sirot, il est inexact que nous soyons libres d'imposer des modifications au concessionnaire actuel qui est en possession d'un droit tant qu'il n'aura pas été déchu. Et même après lui, le nouveau concessionnaire aurait encore le droit de maintenir les mêmes conditions.

L'ajournement proposé par M. Sirot serait indéfini. Ce serait la chute complète du projet.

M. Guillain conteste l'utilité de la voie large et estime que les transports de marchandises sur voie de tramways présente de nombreux inconvénients.

M. MOTTE. — La proposition de M. Sirot part d'un bon naturel, mais il est impossible aux tramways de desservir nos usines. Chez nous nous avons déjà des voies d'un mètre. Il serait donc impossible de raccorder les nouvelles aux anciennes. A Lille seulement, cela pourrait se faire.

M. SIROT défend énergiquement sa proposition.

M. GUILLAIN la combat non moins énergiquement. La Compagnie du Nord, déclare-t-il en fin de compte, est en droit de refuser le raccordement des lignes de tramways avec ses gares et ses voies ferrées. Elle refuserait d'ailleurs sûrement, puisque ce serait un service concurrent.

M. BRACKERS D'HUGO. — Même pour les voyageurs, il y aurait intérêt à avoir la voie d'un mètre 45. On est moins ballotté. Je propose l'ajournement à huitaine pour qu'on étudie la question. (Rumeurs dans l'auditoire). Ou bien alors, je demande au Conseil d'exprimer le désir que le concessionnaire fasse sa voie plus large.

M. LE PREFET. — Il ne s'agit pas d'exprimer des désirs.

M. BARROIS-BRAME profère difficilement quelques phrases dont la signification n'est comprise qu'au bout de quelques instants. L'honorable conseiller a voulu proposer, pour contenter tout le monde et le préfet, l'adjonction d'un troisième rail sur toute la ligne. Il y en aurait un pour la voie large et un autre pour la voie étroite.

M. DELAUNE va plus loin, dit-il. Il prétend que la supériorité des transports sur voie étroite est incontestable, avec la traction électrique. Elle est plus douce pour les voyageurs, n'en déplaise à M. Brackers-d'Hugo.

M. DELAUNE en appelle au Métropolitain !?

M. VANCAUWENBERGHE fait sagement observer que le mieux serait d'étudier les avantages de la voie large sur la voie étroite, même au seul point de vue du transport des voyageurs. S'il est démontré que la voie d'un mètre 45 vaut mieux, rien n'empêchera d'exprimer au concessionnaire le désir de lui voir installer cette voie large, sans lui imposer quoique ce soit.

M. Mongy nous a demandé une faveur, nous pouvons bien lui demander quelque chose en retour, et, s'il peut nous l'accorder, pourquoi nous le refuserait-il ?

M. GUILLAIN se rallie à ce moyen terme.

M. SIROT maintient intégralement sa proposition de mise à l'étude de la modification entraînant l'ajournement du vote des conclusions du rapport.

Un concert de vociférations menaçantes lui répond.

Sa proposition, mise aux voix, est repoussée. Ont voté pour : MM. Selle, Ghesquière et Sirot.

Tout en maintenant qu'il n'y a pas lieu de songer à utiliser les tramways projetés pour le service des marchandises, M. Guillain admet qu'au point de vue des voyageurs la substitution de la voie de 1 m. 45 à la voie de 1 m. pourrait être utile mais à la condition qu'il n'en résulte aucun retard.

Il soumet en conséquence le vœu ci-après auquel M. Vancauwenberghe se rallie :

« Le Conseil général émet le vœu que le concessionnaire consente à étudier et à réaliser, s'il y a lieu, la substitution de la voie de 1 m. 45 à la voie de 1 mètre, étant entendu qu'il ne devrait résulter de cette substitution aucun retard dans l'exécution des travaux et qu'en conséquence le vœu ci-dessus serait non-avenu : 1. si l'étude technique à faire immédiatement montrait que l'adoption de la voie de 1 m. 45 n'est pas compatible avec les tournants imposés à la voie ferrée par les tracés adoptés à la suite des enquêtes ; 2. si l'étude juridique montrait que cette substitution exige une nouvelle enquête ».

Ce vœu, mis aux voix, est adopté.

LE VOTE DES CONCLUSIONS

Il est ensuite passé au vote sur les conclusions du rapport de la commission spéciale que nous avons énoncées plus haut. Les six paragraphes sont adoptés séparément à mains levées, sans plus d'objections puis l'ensemble est également voté.

M. PLICHON demande une modification au règlement intérieur du Conseil général, en ce qui concerne le dépôt des projets et la remise des rapports aux conseillers, plusieurs jours avant la date de convocation.

M. GHESQUIERE dépose une motion tendant à ce que la Société qui se substituera à M. Mongy établisse un cahier des charges fixant les conditions du travail. Il propose notamment au Conseil d'insister sur certaines clauses concernant le minimum de salaire et la journée de huit heures.

M. Ghesquière fait remarquer qu'il n'a pas oublié les observations que lui a adressées M. Plichon, lors de la précédente séance. Il ne doute pas que celui-ci n'appuyera chaudement sa motion.

M. SELLE demande au préfet où en sont les travaux de la ligne de tramways d'Hellemmes à Valenciennes par Thiant.

M. LE PREFET ne sait pas exactement.

M. LE PRESIDENT déclare close la session extraordinaire.

La séance est levée à cinq heures et quart.

Palmes Académiques

M. Lamy, homme de lettres, à Cambrai, est promu officier de l'instruction publique.

Sont nommés officiers d'Académie :

MM. Bastin, secrétaire de Mairie, à Aniche ; Decazeneuve, médecin, à Boulogne-sur-Mer ; Lepommier, maire, à St-Hilaire-les-Cambrai ; Desruelle, greffier au tribunal de commerce de Valenciennes ; Vignolle, juge au tribunal de commerce de Valenciennes ; Evrard, pharmacien, à Marcilles ; Jérôme, commissaire de police, à Lille ; Mascret, professeur de musique, à Cambrai ; Poirson, publiciste, à Lille ; Sancheau, homme de lettres, à Valenciennes ; Triolet, négociant à Boulogne-sur-Mer ; Vaillant, secrétaire à la sous-préfecture de Valenciennes ; Voisin, ingénieur en chef des services maritimes, à Boulogne-sur-Mer ; Sauvageon, ingénieur, à Aniche ; Damyck, bibliothécaire à l'Université de Lille.

Dernière Heure

LA GUERRE

Russo-Japonaise

LES PERTES RUSSES A PORT-ARTHUR

Tokio, 9 janvier. — Les pertes totales des russes à Port-Arthur, sont évaluées à 25000 hommes.

REJOUISSANCES A TOKIO

On télégraphie de Tokio au « Standard » que 80.000 habitants, ayant à leur tête le maire, se sont réunis au parc Hibiya, pour célébrer la chute de Port-Arthur.

Les amiraux Togo et Kamimoura, les ministres de la guerre et de la marine ont harangué la foule.

L'INCIDENT DE HULL

Paris, 9 janvier. — Cet après-midi, la commission internationale d'enquête sur l'incident anglo-russe a continué l'élaboration de son règlement de procédure. La séance a été renvoyée à demain.

MORT DE LOUISE MICHEL

Marseille, 9 janvier. — La vaillante révolutionnaire, Louise Michel, est morte ce soir, à dix heures trente, à l'Hôtel du l'Oisis.

LE BUREAU DE LA CHAMBRE

M. Doumer contre M. Brisson

Paris, 9 janvier. — Quoique la session doive s'ouvrir demain, les députés sont peu nombreux au Palais-Bourbon. On s'entretient exclusivement des élections pour le renouvellement du bureau de la Chambre et plus particulièrement de l'élection présidentielle. Jus