6 PAGES 5 CENTIMES

Fondé en 1893

L'Egalité

DE ROUBAIX TOURCOING

6 PAGES 5 CENTIMES

Fondé en 1893

Téléphones : A LILLE. N° 1.02 — N° 22.82 — A ROUBAIX N. 3.28 — A LENS . . N. 0.32

ABONNEMENTS — 3 mois — 6 mois — 1 an
Nord et Départements limitrophes . . . . . 4 50 — [illegible] — 15 f.
Autres Départements . . . 5 f. 50 — 11 f. — 22 f.
Les abonnements sont reçus sans frais dans tous les bureaux de poste.

NUMÉRO 5 CENTIMES

PUBLICITÉ
Les Annonces et Réclames sont reçues directement aux Bureaux du Journal et dans toutes les Agences de France et de l'Etranger.

Mercredi 4 Janvier 1911

Notre Almanach
• 1911 •
est PARU

OPINIONS

Le Port de Paris

Voici donc remis à l'ordre du jour le projet de *Paris port de mer!* Quelles étrennes pour 1911 que la seule espérance de voir se réaliser à bref délai cette œuvre grandiose ! Une fois de plus s'est manifesté l'enthousiasme un peu irréfléchi d'un peuple naturellement épris de toutes les conceptions hardies ; mais peut-être aussi une fois de plus risquons-nous d'afficher cette ignorance des réalités présentes, ce dédain des possibilités prochaines qui ont jusqu'ici retardé l'indispensable transformation de notre économie nationale et qui pourraient encore en compromettre le succès. Avant de nous lancer dans des considérations plus ou moins aventureuses sur l'avenir océanique de notre capitale, si nous commencions par bien connaître notre *Paris fluvial*, par nous rendre compte de l'intense trafic qui l'anime et des moyens simples, économiques et sûrs qui s'offrent à nous pour accroître presque indéfiniment sa prospérité ! Avec l'aide de M. F. Maury, l'auteur du plus récent ouvrage d'ensemble publié sur le *Port de Paris*, tâchons d'esquisser le tableau de cette navigation métropolitaine qui, tout en étant privée de communications directes avec la mer, a pris depuis quarante ans un si remarquable essor.

Paris n'est pas seulement l'aboutissant de cinq grands réseaux de voies ferrées. Il est aussi le point de convergence ou de croisement de sept lignes principales de batellerie. La première, la plus importante pour le poids des marchandises transportées, est celle de la Haute-Seine, qui, par Corbeil et Melun, s'étend jusqu'à Montereau [illegible] surtout des produits [illegible] céréales qui descendaient [illegible] grande ville ; aujourd'hui, la part des bois du Morvan et des blés de la [illegible] est bien petite auprès des montagnes de sable que l'on extrait de la région de Draveil-Vigneux. Par la ligne du Nord, celle de l'Escaut, du canal de Saint-Quentin et de l'Oise — la seconde pour l'importance du tonnage — arrivent surtout les houilles françaises et belges, avec lesquelles cependant voyagent de conserve les blanches pierres de taille arrachées aux carrières de Tournay ou du Parisis. Les arrivages de la Basse-Seine ne peuvent se comparer par la masse à ceux qui proviennent de ces deux artères maîtresses, mais ils ne représentent pas une moindre valeur. Ce sont des productions d'origine étrangère transbordées à Rouen ou bien au *Havre* : grains d'Amérique, particulièrement abondants durant les hivers comme celui-ci qui suivent une récolte déficitaire : bois de Suède, de Norvège ou des Etats-Unis ; des vins d'Algérie en concurrence avec des vins de Bordeaux ; quelques houilles anglaises. Du centre de la France, le vieux canal de Briare apporte à la capitale certaines matières premières que réclament ses industries métallurgiques et chimiques ; les matériaux de construction entretiennent presque à eux seuls la navigation du canal de Bourgogne ; ils forment aussi le principal élément du trafic sur le canal de la Marne au Rhin et sur celui des Ardennes : ardoises ou marbres des environs de Mézières, tuiles et briques de la Haute-Saône, pierres à bâtir des côtes de la Meuse, sables de la Moselle, ciments du Berri et d'ailleurs ; Paris demande jusqu'à des provinces extérieures à son bassin, et quelques-unes voisines de la frontière, de quoi fournir à ses innombrables chantiers.

Comment est-il donc aménagé pour recevoir et absorber ce flot incessant de marchandises qui de toutes parts se dirige vers ses portes ? La Seine est une trop élégante avenue, *bordée de trop illustres monuments*, pour qu'on ait pu songer, du moins au cœur de la cité, à couvrir ces rives de vulgaires magasins. L'espace d'ailleurs manquait : au pied du Louvre le port Saint-Nicolas est une miniature, et sur les berges du Mail, près de l'Hôtel-de-Ville, le « marché aux pommes », une pittoresque survivance. C'est seulement vers les extrémités de la courbe harmonieuse décrite par le fleuve à travers la ville que le commerce a pu trouver des terrains à sa convenance. En aval, les quais de Javel servent au débarquement des fers que les ateliers de Grenoble transformeront en [illegible] tandis que ceux de Passy voient s'entasser sur leurs terre-pleins les matériaux destinés à l'édification des magnifiques quartiers neufs du West-End parisien. En amont, le port Saint-Bernard s'étend le long d'un premier entrepôt où les alcools et les huiles voisinent avec les vins ; non loin, de vastes hangars abritent les farines qu'expédient journellement les moulins de Corbeil ; en remontant toujours sur la rive gauche on gagne le quai où accostent les chalands transporteurs de pétrole, tandis que sur la rive opposée se succèdent dans le même sens le port des bois, le port houiller et les deux kilomètres de celliers de Bercy. Le véritable port commercial de Paris est pourtant établi à l'écart du fleuve, en communication sans doute avec lui, mais aussi à la rencontre des deux canaux qui mettent en relations directes par le nord de la capitale la Basse Oise et la Basse-Marne. Ce sont les bassins de la Villette, alternativement blancs de plâtre et noirs de charbon, à proximité desquels se sont installées les usines de grande métallurgie, les fabriques de produits chimiques, les verreries de Saint-Denis, de Saint-Ouen, d'Aubervilliers. Là, nulle considération esthétique n'est intervenue pour limiter le débordement de la vie industrielle, qui y étale sa laideur puissante.

Eh bien ! le port de Paris, tel que nous venons de le décrire, manque à la fois de facilités d'accès et de moyens de dégagement. Sur le canal de Saint-Quentin les houilles du Nord s'amoncellent à l'entrée d'un tunnel de six kilomètres qui n'a qu'une seule voie, en dépit d'un mouvement de passage alternatif qui ne s'arrête ni jour ni nuit ; on travaille actuellement à creuser un canal qui, par Péronne, reliera directement les houillères du Pas-de-Calais à la Basse-Oise ; il faudra aussi construire un canal conduisant directement de Saint-Quentin à la Villette par Soissons et la rivière d'Ourcq. Grâce à l'approfondissement des biefs le tonnage des bâtiments s'est sans doute accru, et les chalands de mille tonneaux ne sont plus rares. L'usage des remorqueurs s'est répandu ; mais il ne manque pas de canaux où l'on recourt encore au halage, et l'emploi de traction électrique est toujours fort restreint. Nos mariniers forment un peuple de petits patrons vivant en famille sur la péniche qui d'ordinaire leur appartient ; s'ils ont les qualités de nos paysans petits propriétaires, la probité, l'économie, ils en ont aussi les défauts, une prévention contre tout perfectionnement technique, la défiance de toute association. Ils ne ressemblent guère à leurs confrères d'Allemagne, audacieux et instruits, dont on a pu dire qu'ils étaient, en plein continent, « de vrais capitaines de marine marchande ». Les commissionnaires ne manquent pas d'exploiter ces braves gens que la routine [illegible]

[illegible]

[illegible] position du public. Les [illegible] du réseau fermé et du réseau [illegible] sont peu nombreux, incommodes, et rendus parfois impraticables par la mauvaise volonté des compagnies. Le premier port de France ne possède point une seule cale de radoub. L'administration enfin de cette immense entreprise est divisée entre de multiples services, municipaux et nationaux, dont aucune direction commerciale ne coordonne les efforts.

Voilà peut-être à quoi il serait utile de réfléchir avant de creuser à coups de millions un canal maritime dont la création aboutirait peut-être à un déplacement, plutôt qu'à un accroissement réel de richesses. Commençons par outiller le port fluvial de Paris avec autant de soin que s'il était un port de mer ; nous verrons ensuite si l'intérêt de la capitale, et plus encore celui de la France, ne nous commandent pas de compléter et d'améliorer notre réseau de circulation intérieure plutôt que d'ouvrir aux importations étrangères une voie trop facile à l'entrée de laquelle nos principes de protection nationale nous contraindraient presque aussitôt d'élever une barrière !

Georges WEULERSSE.

Hier & Aujourd'hui

L'abattoir de Coudekerque-Branche

Notre ami Fontaine, maire socialiste de Coudekerque-Branche, est un administrateur de premier mérite. Prudent, méticuleux même, lorsqu'il s'agit de dépenser les deniers communaux, il est cependant hardi et a su en quelques années, transformer complètement son bourg et en faire une ville modèle.

Sa dernière création, l'abattoir, avec son frigorifique, fonctionnant en régie directe, mérite de retenir notre attention. Au lieu d'un établissement désuet, dépourvu de confort et d'hygiène, il a doté Coudekerque d'une installation perfectionnée, munie d'appareils scientifiquement adaptés aux besoins. Les treuils, les chariots transporteurs, les palans, le pont roulant et la bascule aérienne marquent les derniers progrès réalisés.

D'après M. Desagher, directeur du nouvel abattoir, un jeune garçon boucher, sans être très robuste, peut à lui seul, avec aisance, faire toute la manœuvre d'un bœuf pesant 800 à 1.000 kilogrammes ; il peut faire passer sa bête en bascule et la charger sur sa voiture en moins d'un quart d'heure.

Il y eut, au début, c'est l'éternelle histoire, d'assez vives oppositions contre les innovations ; ainsi, les charcutiers se montrèrent très hostiles au grilloir, pour les porcs ; ils abandonnaient difficilement le vieux système de la paille. Ils reconnaissent aujourd'hui, que le grilloir a de grands avantages, que les porcs, uniformément grillés, sont beaucoup plus facilement travaillés. Ainsi du reste.

C'est surtout, contre l'installation frigorifique, que l'hostilité se manifesta violente. **Pour la vaincre, la municipalité mit pendant un mois, gratuitement, à la disposition des bouchers et charcutiers, toutes ses cases. Après ce délai, toutes furent louées. Remarquons qu'il ne s'agit pas, ici, d'une installation de congélation, jamais au frigorifique, la température ne s'abaisse au-dessous de + trois degrés. Bouchers et charcutiers, sont unanimes aujourd'hui à reconnaître les bienfaits de cette création. Pendant toute la saison dernière, pas un gramme de viande ne fut perdu et la clientèle reçut constamment des viandes fraîches. Pendant tout l'été, les bouchers n'eurent pas à conserver d'animaux dans les écuries et purent abattre, après chaque marché, leur approvisionnement.**

Plusieurs concessionnaires ont laissé séjourner dans le frigorifique, à titre d'essai, un aloyau d'environ 18 kilogrammes, pendant 32 jours, une tête de veau et 12 langues de bœufs, pendant 28 jours ; toutes ces viandes furent vendues à leurs clients les plus difficiles, et pas un seul ne s'en est plaint.

Les chiffres qui suivent, montrent le succès de cette régie communale ; pendant quatre mois de fonctionnement, le frigorifique a reçu : bœufs, vaches et génisses 95 ; veaux 80 ; moutons 73 et 556 porcs. La taxe par kilogramme de viande abattue, qui doit servir à couvrir l'annuité d'emprunt et son amortissement, est de 2 centimes au maximum.

Ainsi se trouve résolue à la satisfaction des intéressés et des contribuables, une tentative de municipalisation d'un service communal public, qui avait paru à beaucoup fort audacieuse.

G. DESMONS.

CHRONIQUE

Le premier vol

Un chemineau, un gueux, un vagabond comme lui rencontré à la nuit tombante au détour de la route, lui avait dit :

— Si tu veux faire un beau coup, va droit devant toi, passe le pont, longe le bois, à main droite tu verras un château. Pas de mur, des fossés de rien du tout. Personne pour le garder, les patrons ne sont pas encore arrivés et le jardinier est malade. Plus de chien, je lui ai caressé le museau de mon bâton tout à l'heure. A l'intérieur, il n'y a que l'embarras du choix. »

Et le vagabond avait conclu :

— Si tu as du cœur au ventre, ne manque pas l'occasion. Pour un beau coup à faire, c'est un beau coup.

Le Rouquin avait écouté ce conseil sans broncher. Après une nuit en plein champ — on était en juillet et le soleil ardent cuisait la terre — il s'était remis en marche, dès la pointe du jour [illegible] éclairait l'horizon [illegible] transparente et bleue, mon[illegible] miniatures, où les épis [illegible] semblaient des [illegible] la rivière, qui traversait [illegible] comme un ruban d'argent [illegible] passa le pont, len[illegible]

[illegible] souffrances, ravagé par les privations, paraissait ne rien exprimer. Dans ses yeux seuls vivait une lueur. Et, seuls également, sa barbe et ses cheveux fauves pouvaient le distinguer des autres gueux, coureurs de grande route.

Aussi ses amis de rencontre et les paysans qui, parfois, l'hébergeaient, ne lui connaissant pas de nom, l'appelaient « le Rouquin ».

***

Le bois fut dépassé, le château apparut, à cent mètres de la route, derrière une ligne de fossés et des parterres d'arbustes feuillus. Ses toits d'ardoise, ses murs de pierres et de briques alternées, ses tourelles massives, son perron large et noble se campaient sur l'horizon avec majesté et, dominant le pays, semblaient dire : « Tout ceci est à moi. Je suis le maître ! »

Le chemineau s'arrêta, puis, avant de se décider, se laissa tomber sur l'herbe. Une sorte de défaillance morale le prenait : c'était la première fois qu'il avait l'intention du vol.

Ah ! certes, jusqu'à ce jour, il avait commis maintes peccadilles le long des routes où le menait son destin. Mais il n'avait jamais fracturé une porte, franchi un mur, ni dérobé la moindre somme d'argent. A quoi bon, d'ailleurs ? Il vivait, il était heureux !

Fils du hasard, il avait appris d'un vieux chemineau l'art du vannier. Il s'en allait de pays en pays, travaillant l'été au bord des oseraies, dans la fraîcheur montante de l'eau ; travaillant l'hiver, auprès de quelque âtre hospitalier et partout vendant ses corbeilles légères, semblables à des corbeilles d'or.

***

Au crépuscule d'un jour de printemps, près d'un village perdu, au bord d'une fontaine, il rencontra une femme. Elle n'était ni belle, ni jolie, mais elle avait des yeux pleins de tendresse, un sourire humble et soumis et, sur son visage, la souffrance se lisait. C'était *quelque pauvre fille de campagne,* **abandonnée, que rudoyait son maître. Le vagabond et la malheureuse se virent et s'aimèrent. Il lui vanta sa liberté sous l'immensité du ciel clément aux pauvres gens. Et de ce jour, ils s'en allèrent de compagnie le long des vallées humides où poussent, comme de grands sceptres, les joncs.**

Des années passèrent. Pour eux, insoucieux du temps, il ne sentirent pas cette fuite. Un jour, ils eurent un enfant. Oui, de ces deux misérables naquit un petit être plus misérable encore, mais, bientôt si joli, si rose, si gracieux, si blond qu'on aurait dit un fils de riches, venu au monde dans les dentelles. Le père et la mère, devant ce présent inattendu du destin, restèrent stupéfiés, émus jusqu'au fond des entrailles et pleins d'admiration. Ce fils devint leur idole. Pour qu'il fût bien portant et joyeux, qu'il mangeât à son appétit et dormît tout à l'aise, ils se sacrifièrent à chaque instant, ils peinèrent nuit et jour, ils souffrirent sans se plaindre jamais.

L'enfant grandit, il avait quatre ans déjà quand sa mère, brusquement mourut.

— Elle a pris les fièvres au bord de l'eau, dit au vannier un paysan. Prenez garde ! A courir, si jeune, les oseraies, votre fieu y passera aussi.

L'homme n'y prit pas garde. Il continua à vivre de la même vie. Sa tendresse pour la disparue, cette tendresse avec le temps, devenue **une passion jalouse et farouche, il la reporta sur l'enfant, car l'enfant était le souvenir vivant de la morte et la preuve de son amour. Il était son idéal de douceur et de beauté. Ah ! ses cheveux fins et bouclés, ses yeux petits emplis d'infini, son sourire rose sur la blancheur des dents menues, comme le père aimait tout cela, comme il frémissait de joie rien qu'à les contempler !...**

Pourquoi ne prit-il pas garde au conseil **donné. L'enfant, lui aussi, fut mordu par les fièvres. Aux premières semaines de l'été, il mourut comme était morte sa mère. Le vagabond, pour la première fois de sa vie, pleura.**

Il pleura, mais ces larmes ne le soulagèrent pas. Il lui sembla que le sang s'était échappé de ses veines, que tout était noir autour de lui et que, dans sa poitrine, rien ne battait plus. Des yeux, il cherchait sans cesse l'enfant ; par la pensée, il essayait d'évoquer son image, son sourire, ses gestes. En vain. Nul objet familier ne lui restait du petit mort. Sa douleur s'irritait de l'absence de tout souvenir.

C'est de ce jour que l'homme devint mauvais. Une haine aveugle monta en son cœur meurtri, en même temps que le désir de faire le mal et de détruire.

— Voler des pommes ou voler des louis, c'est la même chose ! lui avait murmuré un **compagnon de route.**

Et au fond de lui-même, il s'était dit :

— Eh bien, oui ! comme les autres, je volerai maintenant.

***

Le Rouquin, étendu sur l'herbe, s'était répété ce serment.

Il se leva, passa le fossé, s'avança à travers les allées désertes du parc. A mesure qu'il approchait, le château majestueux l'intimidait moins. Quand il put en toucher les murs, il le méprisa comme on méprise un être sans défense que l'on va brutaliser.

Lentement il en fit le tour. Sur une des faces voilées d'arbres, une porte-fenêtre s'ouvrait de plain-pied sur le sol. Personne ne pouvait le voir. L'homme, avec son couteau, fit sauter un loquet, du coude, il cassa une vitre. Bientôt la porte céda, il fut à l'intérieur.

Tout d'abord il ne vit rien : les volets clos faisaient l'obscurité profonde, mais, peu à peu, ses yeux s'y habituèrent. Alors, il s'arrêta, saisi. Une fraîcheur douce régnait dans le salon où le vagabond était entré et dans l'atmosphère flottaient comme des parfums fanés. Aux murs, des portraits anciens souriaient parmi des arabesques d'or. Des meubles de chêne luisant ou de bois laqué faisaient le cercle. Partout des bibelots précieux et bizarres s'entassaient. Jamais le Rouquin n'avait vu tant de merveilles. Il s'étonnait de toutes ces choses mystérieuses et frivoles. Il cherchait à en comprendre l'utilité et une peur nouvelle et respectueuse le prenait.

Pourtant il fallait agir. Mais qu'emporter de tout cela ? Le moindre de ces objets, s'il cherchait un jour à le vendre, le ferait reconnaître. Soudain, il avise un secrétaire et ouvrit un tiroir : deux louis, oubliés là, brillaient dans l'ombre. Déjà il avançait la main, quand tout à coup ses regards tombèrent sur une photographie placée sur le meuble. Il s'arrêta, interdit, éperdu, ravi.

Dans un cadre discret se détachait un visage d'enfant aux cheveux fins et bouclés, aux yeux emplis d'infini, au sourire rose sur la blancheur des dents menues, le fils sans doute du châtelain. Mais ce portrait, pour le vagabond, était celui de son propre fils. Il retrouvait la grâce du petit gueux et les traits de son visage dans le portrait de cet enfant de riche, venu au monde dans les dentelles. Pas un instant, il ne réfléchit que c'était là le hasard d'une ressemblance. Une seule chose lui semblait certaine : il ne possédait aucun souvenir du mort et le mort revivait dans ce portrait.

Le vagabond n'hésita pas. Il saisit la photographie, la couvrit de baisers et s'enfuit en l'emportant.

Toute sa haine avait disparu. Il venait de commettre son premier vol, mais son dernier aussi. Peu lui importait le reste : il avait un souvenir maintenant, de l'enfant qu'il avait tant aimé.

R. REGIS-LAMOTTE.

ECHOS

UN PEU DE CHIMIE

Lisez-vous l'*Officiel* ? Non ? Vous avez tort. On y trouve quelquefois des choses curieuses.

Et, par exemple, cette semaine, une liste des colorants autorisés à la fabrication des confitures, gelées et marmelades — document qui n'est rien d'autre en somme qu'un manuel du parfait fraudeur.

Ainsi, l'industriel encore assez naïf pour mettre des cerises dans des confitures de cerises serait inexcusable désormais, les pouvoirs publics ayant bien soin de lui faire connaître qu'il existe des colorants rouges, tel le triparamidodiphényltolylcarbinol-trisulfonate de sodium (les types m'excusent !) lui permettant de confectionner des mixtures avec n'importe quoi, sauf des cerises précisément.

Voudriez-vous faire des confitures d'oranges sans oranges ? L'*Officiel* vous indique, aux colorants orangés, le sulfonate de sodium benzène-azo-naphtol (je vous demande pardon !)

Vous plairait-il enfin d'obtenir de la marmelade de prunes — sans prunes, toujours ? Vous auriez le choix entre le sulfite de tétraméthyldiparamidotriphénylcarbinol (je vous jure !) et le diéthyldibenzyldiparamidotriphénylcarbinolbisulf...

Ah ! zut ! je n'arriverai jamais à écrire ce mot-là. Il y faudrait une colonne du journal.

Maintenant, que si les substances chimiques énumérées ci-dessus sont aussi difficiles à digérer que leurs noms à prononcer, je ne m'étonne plus qu'il y ait en France tant de gens malades de l'estomac.

LA SOIE DE VIANDE

Nous avions eu la soie d'araignée, nous avons la soie de bois et la soie de verre. Voici mieux : la soie de viande...

En Allemagne, un brevet vient, en effet, d'être pris pour l'utilisation comme matière de tissage de la chair du cheval ou du bœuf.

Une savante macération sépare la matière fibreuse et il en résulte un produit qui se vulcanise et se caoutchoute facilement. Cette soie pourrait servir à la fabrication d'enveloppes isolatrices pour électricité, pneumatiques et ballons.

M. de Buffon eût-il jamais prévu que la plus noble conquête de l'homme aurait un jour figuré au *Journal des Brevets* dans ces conditions imprévues ?

La Compagnie des "Tamponneurs" commence bien l'année

La compagnie des tramways de Lille célèbre par ses tamponnements a débuté hier, 3 janvier, par le défoncement d'un corbillard d'où le cercueil roula sur la chaussée, perdant son pauvre petit cadavre.

Triste bilan : En 1910, soixante quatre graves accidents. Douze furent suivis de mort.

L'année 1911 a commencé terriblement pour la Compagnie des Tramways électriques de Lille et sa banlieue !

Qui ne connaît dans la région l'effroyable réputation de cette compagnie dite « des Tamponneurs » et célèbre entre toutes pour son attitude quasi-agressive vis-à-vis du public ?

Elle a une fois de plus mérité son titre de compagnie des Tamponneurs et pour mieux ajouter un beau fleuron à sa rouge couronne elle a choisi le 3 janvier, date première de l'an qui s'ouvre.

Elle culbutait les vivants, jusqu'ici. Voici que cela ne lui suffit plus. Il faut qu'elle renverse les morts. Les pacifiques corbillards ne trouvent même pas grâce devant elle et elle les traite comme de simples voitures de gens taillables et écrasables à merci !

L'histoire suivante en est la très véridique preuve :

Un car qui veut écraser une morte

Hier matin un petit cortège funèbre s'en allait de l'église Saint-Louis de Fives vers le cimetière de l'Est.

M. Lefay, menuisier à Fives-Lille, rue de Bevai conduisait à sa dernière demeure sa pauvre fillette Alphonsine Lefay, âgée de 13 mois, morte avant d'avoir su à peine comment le soleil éclairait le monde.

Le corbillard remontait la rue Saint-Gabriel vers neuf heures et demie du matin. Le cierge, des enfants chargées de claires couronnes marchaient en avant du char mortuaire et venaient de s'engager dans la rue Blanche qui conduit au cimetière de l'Est.

La voiture aux tentures de deuil, portant le petit cercueil de la fillette, venait, elle aussi, de suivre du pas dolent de son cheval le chemin de la rue Blanche, au tournant de la rue Saint-Gabriel.

Elle était encore sur les rails du tramway qu'il lui fallait forcément traverser pour prendre sa nouvelle direction.

Un car V survint. Il descendait à une allure vertigineuse la pente de la rue Saint-Gabriel. Son wattman ne pouvait pas ne pas avoir vu la tête du cortège funèbre et il allait ralentir, sans aucun doute, la marche accélérée de son tramway...

L'arrivée du corbillard était sur le point de quitter la ligne du car et les « deuillants », — le père et ses deux petits garçons, — allaient s'y engager quand le car V arriva impitoyablement et un grand fracas s'entendit.

La roue droite du corbillard était accrochée par le car. Le char de la Mort tombait sur le côté. Le cercueil de la petite morte roulait sur le trottoir avec un bruit lugubre.

Le choc de la chute dévissait le couvercle du coffre minuscule. Le cadavre de la morte s'échappait. Et dans son blanc suaire le corps réapparaissait sous le ciel gris, et montrait aux nues étonnées la face aux yeux clos qu'avait enveloppés l'Eternel Silence...

Ce fut un cri d'horreur général. Le car V, comme insouciant du désastre qu'il venait de commettre poursuivait sa course sacrilège durant une quinzaine de mètres encore, manquant d'écraser maints vivants.

Un des porteurs de morts qui avait fait signe au wattman d'arrêter sa voiture quand il l'avait vue à distance du corbillard, — et devinant le fatal événement, — justement furieux de voir que le wattman n'avait pas eu souci de son signal d'alarme, se précipita vers lui sur son car et le prit à partie.

Un brouhaha indescriptible agita tout le quartier, si calme de coutume. Les témoins de la scène ne tarissaient point de mots aigres-doux à l'égard de la compagnie des tamponneurs. Les parents de la morte s'occupaient de relever le corps de leur enfant qui gisait dans la boue du trottoir...

On referma tant bien que mal le cercueil sur les restes de la fillette et les porteurs prenant à bras la triste charge s'en allèrent ainsi vers le cimetière...

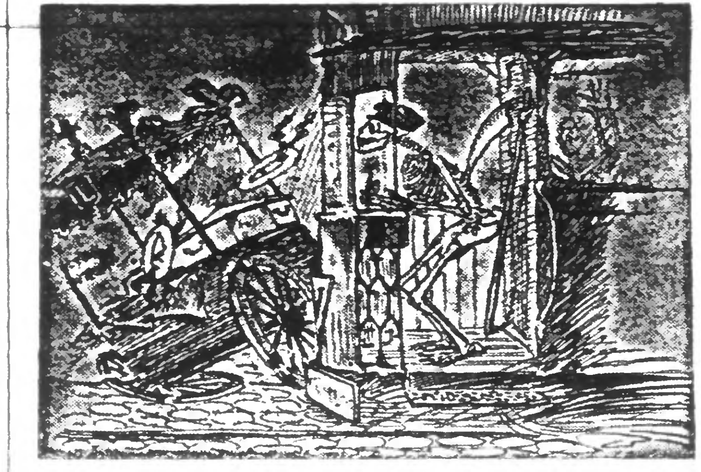
Restait le corbillard démoli, dont le cheval, par miracle, n'avait pas été renversé, un brancard s'étant cassé. Le cocher, M. Charles Demol, au service de M. Courtot, avait été blessé à la figure dans sa dure chute contre les pavés.

La police prévenue vint ouvrir une enquête. M. Lamour, commissaire du 9e arrondissement fit toute diligence pour éclaircir cette singulière affaire. Il interrogea tous les témoins de l'accident.

Le wattman du car V, M. Auguste Dubois s'expliqua tant bien que mal :

« Je croyais, dit-il, que le corbillard allait remonter la rue Saint-Gabriel pour s'en aller vers l'église Saint-Maurice-des-Champs. Je ne pensais pas qu'il allait tourner à la rue Blanche. J'ai bien vu le clergé s'engager dans cette rue ; j'ai serré mes freins, mais il était trop tard. L'accident ne pouvait plus être évité ! »

Le receveur du car, M. Emile Hérent n'avait pas vu grand chose. Il ne put apporter grande lumière à l'enquête.



La Mort conduit les cars Lillois

Les passants, les personnes présentes à l'*enterrement n'hésitèrent pas à déclarer* que le car V allait à une allure considérable, *que les signes d'arrêt faits au wattman* n'avaient pas ralenti la course rapide de la voiture tamponneuse qui glissait d'ailleurs sur une pente.

Voilà tout ce que put établir M. le commissaire Lamour au cours de sa consciencieuse enquête et cela suffit à démontrer d'ores et déjà quelle part de responsabilité incombe à la compagnie des tramways.

Va-t-on laisser se continuer l'œuvre de destruction des « Tamponneurs » ?

Nous venons de relater très fidèlement l'événement survenu à Saint-Maurice-les-Lille, hier, et dont toute la ville déjà s'est indignée !

On dira que cela peut se passer de commentaires, mais vraiment il ne suffit pas de rester consterné devant un pareil nouveau méfait de la Compagnie des Tamponneurs, il importe d'en tirer une leçon et une morale.

Voici trop longtemps que dure cette ère de vexations, de rudoiements, d'écrasements qu'a *instaurée dans la bonne ville de Lille* la Compagnie des Tramways électriques, *avec la complicité de M. le préfet et de la* municipalité de Lille. Un mouvement populaire créa, un instant, pour cette compagnie sans-gêne, une atmosphère de sage crainte qui lui inspira quelques concessions en faveur du public. Cela ne dura que l'espace d'un court matin d'hiver. En dépit des voyageurs, des abonnés, des gens de la rue elle recommença à mépriser les règlements, à violer les droits de tout le monde, à bousculer sa clientèle, et qui plus est hélas à mettre en pièces, piétons et véhicules, se sentant forte d'un privilège pourtant précaire, si les maîtres de nos destinées administratives le voulaient.

Mais la Compagnie sait bien qu'elle a de puissants amis au Palais-Rihour et que M. le Préfet du Nord ne lui veut que du bien. Elle continue à se moquer des vivants et à rouler... les morts !

Rien ne l'arrête plus. Elle n'a introduit dans son matériel aucune des améliorations dont tous les tramways des grandes villes