

# Les Gares Nouvelles de Lille-Capitale

M. GUELTON, ADOJOINT AU MAIRE DE LILLE RÉPOND AUX PREMIÈRES OBJECTIONS SULEVÉES PAR L'ENQUÊTE ADMINISTRATIVE

L'enquête administrative sur la réorganisation du réseau ferré de la région lilloise, et la substitution à Lille d'une gare de passage à la gare terminus actuelle, est ouverte à la Préfecture du Nord, depuis lundi dernier 16 juin.

Une question de telle importance, depuis longtemps discutée déjà, ne pouvait manquer de soulever des objections.

Si utile, si indispensable même, que soit pour toute la région du Nord intéressée, la prompte réalisation de l'ensemble des modifications proposées, le projet n'est pas encore sans rencontrer des adversaires de plus en plus rares. Il est vrai, mais non moins réels, cependant. C'est ainsi qu'un de nos confrères consacrait hier matin un long article de critique contre les projets soumis à l'enquête sur l'utilité publique des travaux.

Nous avons voulu connaître l'opinion de la municipalité lilloise sur les objections présentées.

C'est M. Guetton, adjoint aux Travaux, spécialement chargé de cette question, depuis l'élaboration des premiers plans, qui nous a répondu :

Qu'on s'efforce de la rapprocher le plus près possible du centre de la ville. Aucune divergence de vue n'existe donc sur ce point, pas plus que sur les autres, entre les parties intéressées.

**LA QUESTION FINANCIÈRE**

Contrairement à ce qu'avancent les adversaires de la réorganisation prévue, l'avant-projet ne laisse nullement dans l'ombre la question financière.

A priori, nous dit M. Guetton, il est trop facile d'affirmer que les dépenses seront supérieures aux prévisions. Une connaissance plus approfondie de la question éviterait aux adversaires de soutenir une thèse si peu fondée.

Aux termes du projet, la participation dans les 16 millions de dépenses prévues est réglée comme suit : 1/5 à la charge de la Compagnie du Nord, soit 3,2 millions, et 2/5 à la charge de l'Etat, 6,4 millions. C'est à la Compagnie du Nord qu'incombe l'exécution des travaux. Or, l'avant-projet stipule textuellement :

« Si les dépenses réelles dépassaient le maximum de 216 millions, la moitié de l'excédent serait imputé au compte de la Compagnie du Nord et l'autre moitié partagée par parties égales entre la ville et l'Etat. On comprend donc aisément que la Compagnie du Nord n'a aucun intérêt à sous-estimer le projet qui — qu'on le précise bien — comprend l'ensemble des travaux, y compris la suppression des passages à niveau.

**LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT**

Les adversaires du projet — toujours les mêmes — disent aussi : « La participation de l'Etat est des plus problématiques ». Il est peu probable que l'Etat consente à ouvrir un crédit considérable pour une entreprise d'une utilité publique très contestable.

Si l'utilité publique est contestée par certains, elle ne l'est pas par les ingénieurs de l'Etat eux-mêmes, qui lors de la réunion de la Commission d'enquête, se sont nettement prononcés pour la réorganisation projetée, en raison des grands avantages d'intérêt général qu'elle présente.

Certes, s'il s'agissait simplement d'agrandir la gare terminus actuelle, on n'aurait pas eu à compter sur le concours de l'Etat. Celui-ci, cependant, intervient pour la part prévue, s'il s'agit d'un projet d'intérêt général, comme celui qui est à l'étude actuellement.

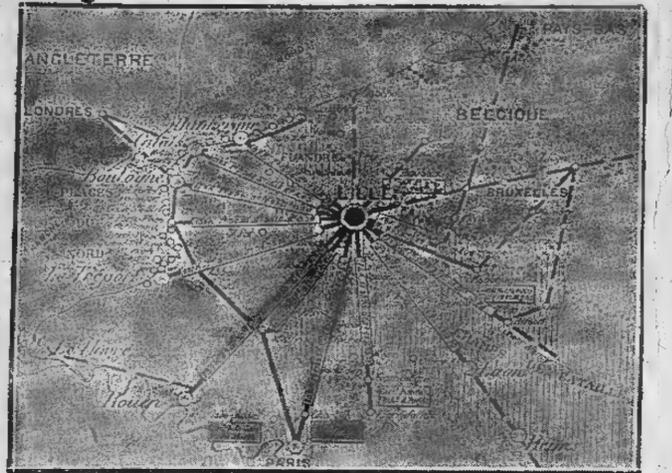
Bien que l'honneur soit aux économies, il est de l'Etat que l'Etat entretient ses routes, ses bâtiments, ses propriétés. Il agrandit les ports de guerre, les ports marchands. Pourquoi refuserait-il son concours à une œuvre entreprise dans l'intérêt de la population d'une région qui paie les plus lourds impôts.

Aucun doute ne doit subsister à ce sujet. L'Etat paiera sa part contributive dans les travaux à effectuer.

Continuant son entretien, M. GUELTON nous parle encore des améliorations considérables des relations par voie de terre entre les communes de la banlieue et Lille-Capitale que verra le projet des Travaux à percevoir, de la participation des communes intéressées dans le projet d'ensemble, etc.

Ces questions, toutes plus intéressantes les unes que les autres, qui demandent à être exposées en détail, pour donner une idée exacte de l'œuvre à réaliser, feront l'objet de prochains articles.

Marcel POLVÉNT.



LILLE-CAPITALE « PLAQUE TOURNANTE » DU RÉSEAU DU NORD

fications proposées, le projet n'est pas encore sans rencontrer des adversaires de plus en plus rares. Il est vrai, mais non moins réels, cependant. C'est ainsi qu'un de nos confrères consacrait hier matin un long article de critique contre les projets soumis à l'enquête sur l'utilité publique des travaux.

Nous avons voulu connaître l'opinion de la municipalité lilloise sur les objections présentées.

C'est M. Guetton, adjoint aux Travaux, spécialement chargé de cette question, depuis l'élaboration des premiers plans, qui nous a répondu :

Qu'on s'efforce de la rapprocher le plus près possible du centre de la ville. Aucune divergence de vue n'existe donc sur ce point, pas plus que sur les autres, entre les parties intéressées.

**LA QUESTION FINANCIÈRE**

Contrairement à ce qu'avancent les adversaires de la réorganisation prévue, l'avant-projet ne laisse nullement dans l'ombre la question financière.

A priori, nous dit M. Guetton, il est trop facile d'affirmer que les dépenses seront supérieures aux prévisions. Une connaissance plus approfondie de la question éviterait aux adversaires de soutenir une thèse si peu fondée.

Aux termes du projet, la participation dans les 16 millions de dépenses prévues est réglée comme suit : 1/5 à la charge de la Compagnie du Nord, soit 3,2 millions, et 2/5 à la charge de l'Etat, 6,4 millions. C'est à la Compagnie du Nord qu'incombe l'exécution des travaux. Or, l'avant-projet stipule textuellement :

« Si les dépenses réelles dépassaient le maximum de 216 millions, la moitié de l'excédent serait imputé au compte de la Compagnie du Nord et l'autre moitié partagée par parties égales entre la ville et l'Etat. On comprend donc aisément que la Compagnie du Nord n'a aucun intérêt à sous-estimer le projet qui — qu'on le précise bien — comprend l'ensemble des travaux, y compris la suppression des passages à niveau.

**LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT**

Les adversaires du projet — toujours les mêmes — disent aussi : « La participation de l'Etat est des plus problématiques ». Il est peu probable que l'Etat consente à ouvrir un crédit considérable pour une entreprise d'une utilité publique très contestable.

Si l'utilité publique est contestée par certains, elle ne l'est pas par les ingénieurs de l'Etat eux-mêmes, qui lors de la réunion de la Commission d'enquête, se sont nettement prononcés pour la réorganisation projetée, en raison des grands avantages d'intérêt général qu'elle présente.

Certes, s'il s'agissait simplement d'agrandir la gare terminus actuelle, on n'aurait pas eu à compter sur le concours de l'Etat. Celui-ci, cependant, intervient pour la part prévue, s'il s'agit d'un projet d'intérêt général, comme celui qui est à l'étude actuellement.

Bien que l'honneur soit aux économies, il est de l'Etat que l'Etat entretient ses routes, ses bâtiments, ses propriétés. Il agrandit les ports de guerre, les ports marchands. Pourquoi refuserait-il son concours à une œuvre entreprise dans l'intérêt de la population d'une région qui paie les plus lourds impôts.

Aucun doute ne doit subsister à ce sujet. L'Etat paiera sa part contributive dans les travaux à effectuer.

Continuant son entretien, M. GUELTON nous parle encore des améliorations considérables des relations par voie de terre entre les communes de la banlieue et Lille-Capitale que verra le projet des Travaux à percevoir, de la participation des communes intéressées dans le projet d'ensemble, etc.

Ces questions, toutes plus intéressantes les unes que les autres, qui demandent à être exposées en détail, pour donner une idée exacte de l'œuvre à réaliser, feront l'objet de prochains articles.

Marcel POLVÉNT.

## LA RÉORGANISATION COMPLETE DE TOUT UN RESEAU

« Nos adversaires, dans un but évident et compréhensible, cherchent toujours à jeter l'équivoque sur les modifications projetées. Il ne s'agit pas, en effet, comme ils le laissent entendre, de la seule transformation de la gare terminus actuelle de Lille en gare de passage, mais bien de la réorganisation complète du réseau de voies ferrées de la région lilloise. Lille, de par l'importance qu'elle a prise avec les cités-sœurs de Roubaix et Tourcoing et son active banlieue, est devenue la véritable « plaque tournante » du réseau ferroviaire du Nord. La nécessité s'impose donc de lui donner des moyens de communications dignes de son importance. Mieux vaut donc sans retard, effectuer en bloc les modifications impérieusement requises que d'effectuer par petite tranches des améliorations insuffisantes qui, dans l'ensemble ne manqueraient pas d'être beaucoup plus onéreuses et moins pratiques.

Dans une question comme celle-ci, ce n'est pas les intérêts particuliers qui doivent l'intérêt général, l'intérêt de l'ensemble des populations de Lille et sa banlieue. Or, cet intérêt n'est-il pas de doter la ville et la région de moyens de communication pratiques, conçus selon les derniers progrès de la technique moderne.

Le projet soumis à l'enquête a reçu l'approbation de la plupart des municipalités intéressées, de la Compagnie du Nord, du ministère des Travaux Publics, représentant l'Etat, des meilleurs techniciens, dont M. Mahieu, sénateur du Nord, secrétaire général du ministère des Travaux Publics. Cette unanimité dans l'appréciation, malgré les dépenses qu'enlèverait sa réalisation, prouve combien le projet s'impose dans l'intérêt de toute la région.

**LA GARE SERA, OU ELLE DOIT ÊTRE LOGIQUEMENT CONSTRUITE**

Parmi les arguments soulevés contre le projet, continue Guetton, il en est un qui demande à être sans retard écarté.

Le rapprochement projeté de la gare à construire vers l'emplacement de la gare actuelle, dit-on, n'est qu'une illusion dont il est impossible d'être dupe. La Compagnie le propose, mais la municipalité ne l'acceptera pas. Cette prétention ne repose sur aucune base, attendu que l'accord complet existe sur ce point entre la Compagnie et la ville.

Lors de la première entrevue au ministère des Travaux Publics, à laquelle l'assistant en qualité de représentant de la Ville, j'ai déclaré, en effet, que la nouvelle gare s'établirait à son emplacement actuel, logiquement construit, suivant les plus pratiques. J'ai insisté, cependant, naturellement, pour

## LES ÉTATS-UNIS COMPTENT 133 MILLIONS D'HABITANTS

D'après le recensement fait par le Bureau National des Recherches Économiques, la population des États-Unis d'Amérique était de 113 millions d'habitants au début de l'année.

L'accroissement de la population comparé

### BRÛLURE IRRITATION ENFLURE DEMANGEAISON CUISSON ENFLURE DES CHEVILLES

### FATIGUE MEURTRISSURES DOULEURS CAUSÉES par la chaussure

### AMPOULES

### PIEDS SENSIBLES DURILLONS

## NE SOUFFREZ PAS DES PIEDS PENDANT LES CHALEURS

C'est le moment de vous débarrasser de vos divers maux de pieds.

Vous n'avez qu'à faire dissoudre une petite poignée de Saltrates Rodell dans un bain de pieds chaud et vous tremper les pieds pendant une dizaine de minutes dans cette eau rendue médicinale et légèrement oxygénée. Un bain ainsi préparé apporte un soulagement immédiat aux pieds souffrants et guérit rapidement les divers maux de pieds causés par la chaleur, la fatigue et la pression de la chaussure : toute enflure et meurtrissure, toute sensation de douleur et de brûlure disparaissent comme par enchantement.

Les Saltrates Rodell ramollissent les durillons les plus épais, les cors et autres callosités douloureuses à un tel point qu'ils peuvent être enlevés facilement sans aucun rasoir, opération toujours dangereuse.

De par ses propriétés aseptiques, l'eau salatrée prévient et combat efficacement l'irritation et la mauvaise odeur d'une transpiration excessive. De tels bains rendent et entretiennent les pieds sensibles et facilement endoloris en parfait état.

**NOTA.** — Tous les pharmaciens tiennent des Saltrates Rodell. Et on vous offre des contrefaçons, refusez-les ! elles n'ont pour la plupart aucune valeur curative. Exigez qu'on vous donne les véritables Saltrates.

L. VITRAC, 30, passage des Princes, Paris.

### DÉCLARATION D'UN PÉDICURE BIEN CONNU :

« J'ai trouvé dans les Saltrates Rodell le moyen pour soulager et guérir rapidement les divers maux de pieds dont on souffre généralement par suite de fatigue, de pression de la chaussure et de frottement qui en résulte. »

L. VITRAC, 30, passage des Princes, Paris.

## SEL VICHY-ÉTAT

extrait des EAUX DE VICHY pour préparer l'eau alcaline digestive

Le paquet pour 1 litre d'eau O n° 25

Toutes Pharmacies.

## MERVEILLEUSE MANIFESTATION EN L'HONNEUR DE LA FRANCE ET SES COLONIES

### EXPOSITION COLONIALE AGRICOLE INDUSTRIELLE STRASBOURG

du 17 au 24 juillet 1924

LE PLUS BEAU VOYAGE DE VACANCE

ENSEMBLE D'ADMINISTRATION HOTEL DE VILLE STRASBOURG

## HERNIE, VARICE

Immédiatement soulagées ou GUÉRIES par les nouveaux appareils de

### M. GLASER le spécialiste des AFFECTIONS OBESITÉ Allez donc l'ABDOMEN

tous voir

l'éminent praticien qui vous fera gratuitement l'examen et la démonstration de ses appareils à

Maubeuge, 18 juin, Hôtel de la Poste.  
Le Cateau, 19 juin, Hôtel du Nord.  
Valenciennes, les 20 et 21, Hôtel de Flandre.  
Roubaix, 22 juin, Hôtel de Paris rue de Lille.  
Douai, 23 juin, Hôtel du Grand-Cerf Commerce.  
Cambrai, 24 juin, Hôtel de la Couronne.  
LILLE, les 25 et 26 juin, à son Cabinet régional.  
16, rue de la Cler (ter étage), près la Bourse.  
St-Amant, 27, Hôtel de Paris et Moulin Blanc.  
Dunkerque, 28, Hôtel Commerce 2, Nationale.  
Boulogne-sur-Mer, samedi 5 juillet, Hôtel du Cygne, 10, rue des Pipots.  
Valenciennes, 6 juillet, Hôtel de Flandre.  
L'Éminent Aide de M. Glaser recevra à :

Combrail, 23 juin, Hôtel du Nord.  
Moucron, 24, Hôtel du Commerce, Gde-Place.  
Tournai, 28 juin, Hôtel de Paris, place Crombè.

## ALCOOL de MENTHE de RICQLÈS

savoir fraîche parfum agréable hygiène parfaite

R. C. Seine, 114627.

## Un Bon Conseil

Faites vous-même un litre de bon vin fortifiant avec la Quintonine.

Il suffit de verser un flacon de Quintonine dans un litre de vin rouge pour obtenir immédiatement le meilleur rouillage pour tonifier le sang, les nerfs, les os et pour guérir la fatigue, la lassitude, l'énervement, l'épuisement, la lassitude, l'énervement et la neurasthénie.

La Quintonine relève l'appétit, facilite la digestion et donne aux personnes fatiguées la vitalité nécessaire pour devenir fortes, robustes et résistantes, comme celles qui respirent la santé.

La Quintonine est un extrait concentré à base de quinquina, kola, coca, cacao, fer et glycérophosphate de chaux ; elle est cinq fois plus active que l'extrait de quinquina et d'un goût agréable.

La façon, dose pour faire un litre de vin fortifiant : 3 fr. toutes pharmacies.

## COMMERÇANTS !!

Si vous désirez des imprimés en Langue Polonaise, prospectus, programmes, affiches, etc., adressez-vous à

l'Imprimerie Commerciale "LA PRESSE POPULAIRE"

LILLE - 186 A, Rue de Paris, 186 M - LILLE

### Bourse de Lille du 17 Juin 1924

Charbonnages	C. Pr	1 <sup>er</sup> C.	Pétroles	C. Pr	1 <sup>er</sup> C.	Métallurgiques	C. Pr	1 <sup>er</sup> C.
Aldi.....	983	944	Fin Pétrole...	470 75	471	Wauquar.....	390	396
Part.....	2713	2708	Fr Polonoise...	610	614	Jeumont.....	350	358 50
Aniche.....	1281	1218	Grabownka...	769	800	1839	1843	1843
Anzin.....	1282	1282	Ind. Polonoie...	270	270	Delatt.Frouard	3625	3623 ..
Béthune.....	3154	3200	Karpathes.....	521	539			
10.....	302	308 50	Lille-Bonn ord.	1250	1270			
Blancy.....	1878	1878	prior.....	1610	1610			
Bray.....	2688	2670	Milano.....	144 75	149			
10.....	210	212	Monte-Carlo...	315	308			
Carvin.....	1120	1128	Omn. Pét. Nord	425	426			
Ch. Boulonn.....	484 50	410 75	Peehelbronn...	775	770			
Clareau.....	410	410	Pelans.....	130	131			
Courrières.....	625 50	631	Potok.....	719	715			
Crespin.....	410	410	Pétr. Premier...	342	349			
Douchy.....	714	723	Raff. Pét. Nord	...	...			
Dourges.....	714	723	Rensart.....	...	...			
Epinac.....	...	...	147 75	147	147			
Escarpelle.....	1620	1620	Silva-Plana.....	147 75	147			
Ferlay.....	35 25	35	Wankowa.....	147	147			
Flines.....	585	580	199 75	199 75	199 75			
Frankenholtz...	1099	1040	Pétrole Block...	...	...			
Gouy-Servins...	410	415						
Lens.....	302 25	312 75						
Liévin.....	980	9190						
c. de 30 act	165	165						
Ligny.....	520 50	530						
Marly 70.....	120	121 50						
Nord d'Alais...	1024	1033						
Ostricourt.....	266	270						
Thivencelles...	65	65						
Valencienne...	305	305						
Vimy.....	154	1590						
Sarre et Mosel	...	...						

### BOURSE DE PARIS DU 17 JUIN

rentes Françaises	Cours d.	rentes Françaises	Cours d.
3 % perpétuel	56 30	Crédit National	417
3 % amortissab.	61 70	1919	415
4 % 1917	61	1921	415
4 % 1918	56 15	1922 (janvier)	450
4 % 1919	56 25	1922 (juillet)	442
4 % 1920	70 8	1923	442
Bons 6 % 1921	483 3	1924	446
1923	472	Société Marseill.	446
1924	468	de Crédit, a. l. 520	

### LE CHANGE

PARIS, 17. — Clôture. — Londres, 80.18 ; New York, 18.55 ; Belgique, 86.95 ; Danemark, 313.25 ; Espagne, 249.75 ; Hollande, 220 ; Italie, 202.50 ; Norvège, 253.60 ; Suède, 225.30 ; Roumanie, 8.10 ; Suisse, 406 ; Turquie, 328.75 ; Vienne, 25.875.

Les autres pays sont inconnus.

## Pyénées-Lourdes 480

Paris, Bordeaux, Bayonne, Biarritz, Pau, Lourdes, Gavarrie, Paris

Une semaine toutes dépenses comprises, départs à toutes dates au choix.

VOYAGES DE NOCES ET DE FAMILLES

Demander nos divers programmes

## NORD-VOYAGES

58, Rue des Stations, LILLE. — Tél. 33.62

ou Lecture Populaire, 36, Gde-Rue, Roubaix

## Bulletin Economique

PARIS (Bourse du Commerce), 17. — Sucre. Ouverture, 175 francs. Clôture, 171.475-2.75. Juillet, 263.264 ; août, 259 ; septembre, 250.25 ; 201 ; 3 d'octobre, 211 ; 3 de novembre, 209 ; tous payés.

**Marché aux Bestiaux de La Villette le 16 Juin**

espèce	no	qu							
bovins	322	320	320	320	320	320	320	320	320
vaches	160	150	150	150	150	150	150	150	150
taureaux	48	6	6	6	6	6	6	6	6
veaux	293	284	284	284	284	284	284	284	284
moutons	1415	384	384	384	384	384	384	384	384
porcs	2503	228	228	228	228	228	228	228	228

## La Belle des Belles

ROMAN D'AMOUR

PAR JEAN RAMEAU

Meis, quelque temps après, quand on apprit que le procès n'aboutirait pas, une fureur extraordinaire souleva Florentine. Elle était furieuse, ou plutôt elle était indignée, car elle avait été trompée. Elle avait été trompée par son mari, et elle ne pouvait pas le pardonner. Elle avait été trompée par son mari, et elle ne pouvait pas le pardonner.

« Puisse-t-il n'y a plus de justice, je vous en prie, que le me vengera moi-même ! »

Et, accompagnée de sa mère, elle se rendit au-devant d'un ancien chef de sa société pour le prier de rechercher mademoiselle de Saint-Jean.

L'ancien chef de la société entendit volontiers de ces enquêtes délicates. Il avait à sa disposition quelques policiers sans emploi qui demeuraient parfois le pion à la police officielle.

En quelques semaines, il fut sur les traces de la belle Maggie.

Au mois de septembre, l'un de ses agents découvrit à Saint-Sébastien, Mademoi-

selle de Pradères en fut avisée le jour même. Immédiatement, elle partit avec sa mère pour aller à Saint-Sébastien.

Quoiqu'elle fût furieuse, elle n'oubliait pas. Le départ d'Agudios l'avait laissée toute meurtrie.

Elle brûlait de se venger. Comment se venger ? Elle ne savait pas trop. Elle n'emporta pas de revolver. Elle régnait, d'instinct, au vengement ordinaire. Ce qu'il lui fallait, c'était quelque chose de moins civilisé, de plus nature, la volupté peut-être de sentir ses dix ongles dans la chair blâtrée de cette fille. Ou, un corps à corps, comme deux femmes du peuple, et une vengeance qu'on peut respirer à même le sang.

Les conséquences ?... Qu'importe !

Après quinze heures de chemin de fer, elle arriva, un lundi matin, à Saint-Sébastien. L'un des agents payés par elle l'attendait à la gare. Il lui apprit que mademoiselle de Saint-Jean avait quitté Saint-Sébastien la veille, aussitôt après les courses. Elle avait pris le train vers la frontière et avait passé la nuit dans un hôtel de Fontarabie où elle devait se trouver encore.

Florentine n'avait jamais vu Saint-Sébastien. Le spectacle des montagnes, de la mer, de cette belle ville neuve épanouie sur son rivage lui laissa un regret. Meis elle n'était pas venue en touriste. C'était pour se venger qu'elle avait fait ce voyage. Elle n'entra pas dans la ville : elle attendit, à la gare, un train qui put la ramener à Fontarabie.

Elle fut de nouveau à la frontière vers les dix heures.

En quelques semaines, il fut sur les traces de la belle Maggie.

Au mois de septembre, l'un de ses agents découvrit à Saint-Sébastien, Mademoi-

elle n'y était pas seule. Un grave gentleman l'accompagnait depuis quelques semaines.

Réginald Stower, le jeune Américain qui l'avait enlevée naguère, ne s'était pas contenté de savourer cette conquête. Il l'avait conduite à Londres, où Maggie s'était fait épouser dans le courant de la semaine. L'Américain estimait cette formalité bien inutile ; néanmoins, comme il était en passe par là, il n'hésita pas longtemps. Il signa un mariage d'étrangers en Angleterre ne tire pas à conséquence et qu'avec un millier de livres on défait assez facilement ces nœuds hâtifs.

La lune de miel fut charmante. Néanmoins, le jeune Réginald crut devoir retourner, au moins d'un mois, à l'avant tout le tour du cœur de la jolie Française, et les régions avoisinantes — dont il n'avait pas méconnu l'agrément — ne lui dispensèrent plus grand-chose.

Il aboucha sa conquête avec un lord d'Edimbourg, qui cherchait une Française agréable pour son mariage. Il avait fait tout ce qu'il lui fallait à Maggie, puisque l'ingrat qui l'avait arrachée à la maison paternelle ne lui laissait pas le loisir de chercher un autre consolateur.

C'était avec cet Anglais qu'elle venait de parcourir l'Espagne. Il avait voulu commencer par la France, mais elle avait refusé. Elle avait dit qu'elle n'avait pas de désagréments dans son pays.

Néanmoins, elle venait de consentir à se rapprocher de la frontière. Les journaux parisiens qu'elle avait lus récemment sur le scandale mondain, signalé d'abord par eux, avaient fait connaître, qu'elle devenait cette histoire ? L'insurrection avait-elle fait long feu ? Maggie n'était pas sortie de

son pays, et pour cause ; elle aurait pourtant voulu savoir.

De Fontarabie, elle regarda le rivage de France, et se dit : l'autre côté de la rivière ; et ses yeux s'illuminaient. Comment l'autre côté de la rivière ; et ses yeux s'illuminaient. Comment l'autre côté de la rivière ; et ses yeux s'illuminaient.

« Si elle ne devait plus être inquiétée, avec quelle joie elle rentrerait à Paris ! »

Après un exorable déjeuner à la cuisine espagnole, la comtesse et le comte de Marbourg se dirigèrent vers la jetée.

Derrière eux, à une centaine de pas, Florentine et sa mère arrivaient. Elles avaient reconnu Maggie. En la voyant, les yeux de la jeune fille avaient flamboyé.

Florentine n'eût pas l'air d'attendre. Les narines dilatées, les yeux fixes, elle regardait l'autre barque.

« Allez donc ! allez donc ! dit-elle aux rameurs. Mais les autres avaient de l'avance ; ils étaient trois contre deux, d'ailleurs. Ceux qui conduisaient Florentine semblaient bien disposés, d'abord, à rattraper la première barque, mais en voyant ensuite la direction que celle-ci prenait, ils eurent un sourire significatif.

« La brama del rey ! se dirent-ils à demi-voix. »

Et ils s'exprimèrent à leurs clients qu'ils rejoindraient difficilement ces personnes.

Florentine demanda :

« Pourquoi donc ? »

« Vous allez voir ! répondit le plus jeune qui parlait assez bien le français. Les rameurs de Maggie et de son lord avaient, en effet, décidé de faire ce que les bateliers de la Bissonne nomment en

Flo n'écoula rien... Elle se hâta, elle fonça droit sur Maggie.

Les autres avaient de l'avance ; ils étaient trois contre deux, d'ailleurs. Ceux qui conduisaient Florentine semblaient bien disposés, d'abord, à rattraper la première barque, mais en voyant ensuite la direction que celle-ci prenait, ils eurent un sourire significatif.

« La brama del rey ! se dirent-ils à demi-voix. »

Et ils s'exprimèrent à leurs clients qu'ils rejoindraient difficilement ces personnes.

Florentine demanda :

« Pourquoi donc ? »

« Vous allez voir ! répondit le plus jeune qui parlait assez bien le français. Les rameurs de Maggie et de son lord avaient, en effet, décidé de faire ce que les bateliers de la Bissonne nomment en

tre eux « le coup du roi ». Voici en quoi consistait : quand ils flâtraient des clients chez les manœuvres de façon à s'échapper sur l'un des bancs de sable très nombreux à l'embouchure ; alors, ils se jettent à l'eau, poussent, tirent, manquent de noyer vingt fois et se donnent un mal chien, pendant une demi-heure, une heure, deux heures, pendant lesquelles ils se transforment. Celles-ci, ne peuvent manquer de donner un royal pourboire à ces pauvres gens et le tour est joué.

Le coup est d'une invention assez récente. On le fit naguère au roi de Suède, au roi de Danemark, au roi de Hollande, au roi de Prusse, les princes sont bons.

N'était-ce pas un prince, le client de cette après-midi ? A l'hôtel d'Angleterre, où il était descendu avec cette jolie blonde, il mesait un train de grand seigneur. Les Bateliers le savaient et ils l'honorèrent en conséquence.

Mme de Pradères prit un sérieux plaisir à chasser de la barque et les valeurs effroyables des bateliers pour la remettre à l'un d'eux avait de l'eau jusqu'au cou par intervalles ; ce que voyant, se contentant d'admiration, le rappelle à la pudeur, en leur rude et mystérieux langage.

« Allez pas de côté-là ! dit Mme de Pradères vraiment effrayée. Prenez garde. Ne le perchez pas, Flo. »

Les autres n'avaient pas eu le temps de se mettre à l'eau, car ils savaient, par expérience, que les princes sont réfractaires au royal pourboire.

« Vous pourrez les attendre à Hendaye proposé à lui qui parlait le français. »

Florentine demanda :

« Vous êtes sûr qu'ils débarqueront à Hendaye ? »

LA GAZETTE