LE NUMERO : 25 CENTIMES

Edition du "REVEIL DU NORD"
186 bis, rue de Paris, LILLE
Bureaux à PARIS.
43, boul. Haussmann (9e)

# L'Egalité

La plus forte vente de la région

LUNDI 9 MAI 1927.

BUREAUX :
ROUBAIX | Téléph. 0-61
45, Rue de la Gare, 45
TOURCOING | Téléph. 0-85
2 Place de l'Hôtel-de-Ville, 2

Directeur : Eug. GUILLAUME

## Gai ! Marions-nous !

L' « Officiel » vient de publier, comme chaque année, à pareille époque, la statistique démographique du pays pour 1926. Pas brillant, le feu d'artifice ! Et on n'est pas fier d'être Français, quand on regarde la colonne de chiffres par quoi se solde le bilan des mouvements de la population et surtout quand on la compare à celle qui aligne les excédents de naissances des autres nations.

Alors que nous maintenons péniblement le chiffre des naissances de quelques dizaines de mille supérieur à celui des décès, les peuples comme l'Allemagne, l'Italie, l'Angleterre, le Japon, accusent des pléthores de natalité de plusieurs centaines de milliers.

Et s'il n'y avait pas, pour nous consoler de cette agonie française, les statistiques fournies par le Nord et le Pas-de-Calais qui font preuve d'une extraordinaire vitalité, on aurait le droit de s'écrier : « Finis Gallae ! »

Il ne faut pas rigoler avec les questions de dénatalité, surtout quand on est pacifiste, parce qu'il n'y a pas pour un pays, de plus grand danger de guerre, que de voir sa population aller en diminuant tandis que celle de ses voisins augmente à vue d'œil.

On répète volontiers le mot de Mussolini : « Il faut que l'Italie s'étende ou explose ». Or, on sait ce que ça veut dire que l'expansion d'un peuple : ça commence par Serajevo et ça finit par Charleroi et Verdun. Et il ne faut donc pas s'étonner si de bons esprits s'inquiètent à la pensée que les explosions produisent toujours le plus de dégâts du côté où la paroi est la moins épaisse, et s'ils cherchent des remèdes à la dépopulation.

Un des plus rigoureux logiciens des temps modernes, M. de la Palisse, affirmait que pour qu'un pays se repeuple, il faut qu'il y naisse beaucoup d'enfants. Ses disciples ont étendu ce raisonnement par voie du syllogisme et ont découvert que pour avoir beaucoup d'enfants il fallait beaucoup de parents et que pour avoir beaucoup de parents, il fallait se marier beaucoup.

Or, chose curieuse, c'est un ecclésiastique, célibataire par définition et par vocation, qui a le mieux traduit cette irréfutable argumentation en introduisant dans la législation française, le germe des modifications qui élevaient, petit à petit, faire tomber les barrières qu'un droit périmé élevait devant les aspirants au conjungo. C'est M. l'Abbé Lemire qui s'est fait de la création et de la protection de la famille, une spécialité, qui a, en effet, en 1907, proposé et fait voter une loi qui avait pour but « de faciliter les mariages en adoucissant certaines exigences du code et en simplifiant les formalités ». Et il n'était que juste de donner à cette loi le nom du député, maire d'Hazebrouck.

Dès l'apparition du Code Civil, en 1801, le législateur s'était évertué à entourer de complications et d'un nœud inextricable de formalités, la formation de l'union conjugale. Majorité matrimoniale différente de la majorité civile, abus de la puissance des parents en ce qui concerne leur consentement, formalisme à outrance entraînant une complexité dérisoire et bureaucratique de la paperasserie administrative, tout concourait à décourager les futurs époux et si, dans un domaine le Français pouvait se sentir gouverné, contrôlé, brimé même, c'était assurément dans celui du mariage.

La loi Lemire, modeste certes et même timide dans son objet, fut cependant heureuse et bienfaisante dans ses résultats. Elle fut le premier coup de hache porté dans les broussailles d'une législation néfaste et, depuis 1907, se sont succédé les réformes du code civil qui ont toutes pour but de rendre plus facile le mariage et la création de nouveaux foyers.

La dernière en date, celle qui a paru au « Journal Officiel » du 9 avril 1927, vient de faire tomber une des dernières barrières, celle que constituait l'opposition des parents. Ceux-ci pourront encore manifester leur opposition mais il faudra, cette fois, qu'ils disent pourquoi. Sans cela, rien à faire, et il ne dépendra plus de leur bon plaisir, de mettre obstacle à une union qui ne leur convient pas. La réforme est d'importance, c'est pourquoi il nous a paru utile de la signaler ici.

Aux termes de la nouvelle loi du 9 avril, la publication du mariage reste obligatoire, mais les maires n'ont plus à en tenir registre et le caractère obligatoire de cette publication est très fortement tempéré par la faculté qui est maintenant laissée aux Procureurs de la République, d'accorder la dispense de l'affichage « pour des raisons de convenances sociales ». Et les instructions ministérielles précisent que les parquets « ne devront pas hésiter à user de cette faculté lorsque, par exemple les futurs époux passent aux yeux de tous pour déjà mariés ».

Quant à ce qui concerne les oppositions des parents au mariage, ceux-ci n'étaient pas tenus jusqu'ici d'énoncer leurs motifs dans l'acte d'opposition. Désormais, sera nul et de nul effet l'acte d'opposition qui ne contiendra pas les motifs de l'opposition et qui ne reproduira pas le texte de loi sur lequel elle est fondée.

Nul doute que ces dispositions nouvelles qui complètent sans l'achever encore, la simplification des formalités du mariage, n'aient sur la nuptialité — et partant, sur la natalité — une répercussion effective. Les précédents en donnent même la certitude, puisqu'en Belgique, en Bavière, en France même, après le vote de la loi Lemire, un relèvement très notable du nombre des naissances a suivi les modifications de la législation.

C'est, en tout cas, un remède contre la dépopulation qui a l'avantage de ne pas demander l'ouverture de crédits.

E. VERMEERSCH.

## Le raid angoissant de 5.000 kilomètres au-dessus de l'Océan se déroule

### Les aviateurs NUNGESSER et COLI sont partis hier matin du Bourget pour New-York

*C'est en effet un raid angoissant qu'ont entrepris les aviateurs Nungesser, valenciennais qui, ainsi que l'on sait, poursuivit ses études à Armentières et à Lille et Coli, originaire de Marseille.*

*Le pilote et son mécanicien sont partis hier matin pour tranchir, d'un seul bond, l'Atlantique d'environ cinq mille kilomètres au-dessus des flots. Une panne de moteur et c'est la chute dans l'immense Océan avec une chance sur dix mille d'être recueillis par un navire.*

*Nungesser et Coli sont partis pleins d'espoir dans la réussite de leur courageuse randonnée.*

*Souhaitons-leur un succès complet !*

### Le départ dimanche matin

Le départ avait été décidé vers dix-neuf heures samedi soir et confirmé à 21 heures. La nouvelle s'en répandit aussitôt dans Paris.

Ce fut alors dans la soirée un véritable exode vers le grand aérodrome parisien. Heureusement un service d'ordre rigoureux empêcha les curieux d'envahir le terrain où on ne pouvait pénétrer qu'avec le coupe-file des

NUNGESSER

journalistes ou une carte d'invitation délivrée par le constructeur de l'avion du raid et visée par l'autorité militaire.

L'appareil où tout à l'heure vont prendre place les deux intrépides pilotes, est garé dans un vaste hangar en ciment armé, situé sur le territoire du 34e régiment d'Aviation et, après avoir franchi la porte d'entrée, il faut montrer patte blanche aux soldats qui forment un barrage à proximité de l'endroit où repose le grand oiseau blanc.

A minuit, des centaines de spectateurs se trouvent déjà réunis.

Le hangar est copieusement éclairé et les mécaniciens mettent la dernière main à sa mise au point définitive.

A une heure du matin, M. Renvoise, directeur de l'Aéro-Port du Bourget, délégué par l'Aéro-Club de France, vient procéder au poinçonnage des pièces essentielles de l'avion Nungesser, participant à la coupe de distance.

Les cylindres du moteur, le carter, les bouchons des réservoirs et le capot sont poinçonnés, tandis que sur les parties mobiles est apposé un cachet et une signature. Rien ne peut donc être touché jusqu'à l'arrivée.

Vers deux heures, l'appareil est sorti du hangar et les mécaniciens procèdent à l'ultime vérification du moteur. Celui-ci donne entière satisfaction et l'avion est remisé à l'abri. On procède alors au remplissage du réservoir d'essence et les scellés sont une nouvelle fois placés, c'est définitif ; maintenant l'avion est prêt, bien prêt.

#### Les adieux

Coli et Nungesser arrivés, la foule, maintenant très dense, acclame l'audacieux équipage, celui-ci ne perd pas du temps et s'installe dans la carlingue ; sur l'échelle reste libre, l'ingénieur Farret donne les dernières instructions que Nungesser écoute avec attention.

Une rapide effusion entre les quatre hommes et Carol, qui a mis au point le moteur, vient, lui aussi, serrer les mains de ses deux amis. La scène est pathétique, mais Nungesser l'écourte brusquement en lançant un énergique « Quand vous voudrez ».

Les gens s'écartent et l'hélice entre en mouvement au démarreur automatique ; le moteur tourne lentement durant quelques minutes, puis, soudain, Nungesser met tous les gaz. Un formidable vrombissement emplit l'air et l'on entend avec peine la classique « Enlevez les cales ». L'avion roule tout doucement, si doucement que Nungesser peut encore faire un geste amical de la main aux personnes qui l'applaudissent.

#### Partis

Le décollage de l'appareil qui, avec sa charge pèse près de 5.000 kilos, s'exécute avec quelque difficulté ; enfin, à 5 h. 21, il s'élève aux acclamations de la foule.

A ce moment un orage éclate sur la région parisienne. On pense aux aviateurs : auront-ils un temps favorable ? Oui, ont déclaré formellement les météorologistes, jamais les conditions atmosphériques ne se sont présentées aussi bonnes au dessus de l'Atlantique, a dit le général Delcambre, directeur de l'O. N. M.

Et c'est ainsi qu'après avoir atteint Honfleur en suivant le cours de la Seine, Nungesser arguera son train d'atterrissage et piquera sur la pointe de Barfleur, puis il filera sur Cherbourg et survolera l'Irlande pour, finalement, se trouver au-dessus de l'eau jusqu'à l'arrivée.

Si la tentative est menée à bonne fin, on prévoit l'arrivée de l'oiseau blanc dans l'après-midi de lundi :

#### L'alerte en mer

L'alerte des postes radiographiques et des bateaux en mer a été lancée en ces termes :

« Un aéroplane français va partir pour tenter le vol Paris-New-York sur le parcours suivant : Barfleur, Start Point, Trevort-Hoad, Pastner, Terre-Neuve.

» L'avion est entièrement blanc avec des cocardes tricolores. Le signal à employer est fusées et lettre N par signaux lumineux. L'avion n'a pas de T. S. F. Prière à tous les navires en mer de signaler son passage de le suivre et de se porter à son secours en cas de panne ».

Un signal radio sera transmis dès le départ par les stations françaises de Croix-d'Hins (L. V. 19 sur 1000 m.) ; Ouessant (F. F. U. 10 ampères) ; Le Havre (F. F. N. 600 ampères) ; Sainte-Marie-de-la-Mer (F. F. S. 2.100 m. émission constante). Les stations aéromaritimes des côtes sud de l'Angleterre et d'Irlande seront alertées.

Le ministère de l'air et l'amirauté ont été aussi avisés et les bâtiments de guerre britanniques à la mer son alertés.

Enfin les principales compagnies de navigation, exploitant des services entre les îles britanniques et le Canada, ont accepté d'aviser ceux de leurs navires en mer dans les parages fixés. Toutes les précautions sont bien prises pour assurer aux deux champions le maximum de sécurité.

#### Au large de Cherbourg

Dans la matinée de dimanche, un radio intercepté par le poste du Bourget annonce que

COLI

l'avion du capitaine Nungesser est signalé à 10 h. 10 au large de Cherbourg.

Tous les radiotélégrammes et radiophonies à ce moment sont brouillés par l'orage.

#### Au dessus d'Etretat

On annonce que l'aérodrome de Saint-Inglevert a été avisé que l'avion de Nungesser est passé à 6 h. 45 au dessus de la région située à droite d'Etretat, se dirigeant dans un vol splendide vers la haute mer.

#### Tout va bien

On publie une dépêche du Havre, disant que l'appareil de Nungesser est passé dimanche, à 6 h. 30 au dessus du Havre. L'allure était normale, tout paraissait aller bien à bord.

L'un des avions accompagnateurs, piloté par Darcourt, a atterri au terrain de Bléville. Darcourt a déclaré que la vitesse au départ a été de cent soixante kilomètres environ à l'heure. Il en fut ainsi jusque dans la grande banlieue parisienne, jusqu'au moment où Nungesser abandonna son train d'atterrissage. Allégé de 150 kilos environ, l'avion marcha alors à la moyenne de 185 kilomètres à l'heure. Il s'est engagé sur la mer vers l'ouest.

Une dépêche de Cherbourg dit que la Préfecture Maritime a été avisée du Havre, que quatre avions sont passés à 7 h. 30 au dessus du cap d'Antifer. Trois appareils firent alors demi-tour pour reprendre la direction de Paris, la quatrième continuant dans la direction de Barfleur.

### La biographie de Nungesser

Charles Nungesser, âgé de 35 ans, est Valenciennois.

Elève de l'Ecole professionnelle d'Armentières, puis de l'Ecole des Arts et Métiers de Lille, il se passionne, dès 1910, aux évolutions des premiers avions, à l'aérodrome de la Brayelle, près de Douai.

Ayant obtenu une place de mécanicien, il réussit un jour, au grand ébahissement du personnel volant et rampant de l'aérodrome, quelques petits vols sans avoir reçu aucune leçon. Ce furent ses débuts dans l'aviation.

Mais, épris d'aventures, il s'embarque à Bordeaux, passe deux ans en République Argentine, y devient un cavalier et un tireur remarquable et mène la vie des gauchos.

Revenu en France, un peu avant la guerre, il part dans les hussards, est décoré de la Médaille militaire après le coup d'éclat que nous avons conté et fait ses débuts à l'école d'aviation d'Avord en janvier 1915. Le 8 avril, il est affecté à une escadrille de bombardement et il y reçoit la première citation. Ayant abattu un appareil ennemi près de Nancy, avec son avion bombardier, on le fait passer dans l'aviation de chasse. Il y fut un maître.

En janvier 1916, essayant un avion nouveau, il fait une chute terrible. On le relève comme mort dans les débris. Il a la jambe cassée à la hauteur de la cheville, le pelais défoncé, la mâchoire inférieure fracassée, un enfoncement de la voûte crânienne et des lésions internes. On le trépane... Trois jours après, il exige qu'on le sorte de son lit !

A la bataille de Verdun, il atterrit dans le barbelé. Il se démet un genou. Peu après, au cours d'un combat, il reçoit à la lèvre une balle explosive qui lui fracture de nouveau la mâchoire inférieure. Deux mois plus tard, il se déboîte les deux genoux. A la Somme, un éclat de balle explosive lui endommage le pied gauche.

De ces blessures, Nungesser n'en a cure. Pendant deux ans, il fera la navette entre le front où il combat l'ennemi et la « billard » de la clinique. Doué d'une énergie peu commune, d'une volonté de fer, il combat la douleur par l'action. Il s'efforce de n'y point penser.

Voilà l'homme qui, parti cavalier au début de la campagne, termina la guerre avec le grade de capitaine, la rosette d'officier de la Légion d'honneur, la médaille militaire, 45 avions ennemis officiellement abattus, 28 palmes et 2 étoiles à sa croix de guerre, la Military Cross de Grande-Bretagne, la couronne de Léopold et la croix de guerre belge, l'ordre américain du Distinguished Service et des décorations serbes et portugaises.

Après un séjour aux Etats-Unis, il rentre en France en 1925. Il s'occupe de son raid futur. Il séduit le constructeur de l'avion marin par d'innombrables acrobaties avec un appareil pesant plus de 2.500 kilos et le convainc de la possibilité d'un raid de Paris à New-York.

### Celle de Coli

Né à Marseille, le 5 février 1881, François Coli est issu d'une famille de marins. Son père et ses trois oncles ont passé leur vie en mer.

Diplômé en 1902, élève de la marine marchand de 1re classe, Coli fait un séjour de douze mois dans la marine de l'Etat. Il est élève officier en 1903 et pendant quatorze ans et demi, il passe ses grades dans la marine marchande.

La guerre arrive. Il est en Argentine. Il revient. La marine n'en veut pas. Il s'engage dans l'infanterie comme soldat de 2e classe.

Il est nommé lieutenant en février 1915, capitaine le mois de juin suivant.

Blessé deux fois, inapte à l'infanterie parce qu'ayant eu les pieds gelés, il est sur sa demande envoyé... dans l'aviation !

En septembre 1916, il pilote à la N 62, qu'il commande ensuite par intérim, puis définitivement en février 1917. C'était l'escadrille de chasse des « Cous ».

Il termine la guerre avec l'œil droit en moins, officier de la Légion d'honneur, neuf citations et cinq blessures.

En 1919, il accomplit avec feu Roget la double traversée directe de la Méditerranée.

En 1920, il effectue avec Sadi-Lecointe le circuit du bassin occidental de la Méditerranée.

Puis il songe à la traversée de l'Atlantique Sud d'abord, Nord ensuite.

EN QUATRIÈME PAGE. — Nos « Patrons-Primes Populaires » : Robes simples.

## 1 million de dégats d'un incendie à Roubaix

### Le sinistre a dévasté une usine de câbles de caoutchouc et l'on craint que des ouvriers soient contraints au chômage ::: :::

*Dimanche matin, 8 mai, vers 5 h. 50, un incendie qui sans la promptitude des secours eut atteint de grandes proportions, se déclarait dans le magasin de transformation de l'usine de câbles et tubes du Nord, 313, Grande-Rue, à Roubaix.*

*Les pompiers, alertés aussitôt, se rendirent sans retard sur les lieux. Sous les ordres de M. le capitaine Croye ils mirent trois grosses lances en batterie et combattirent efficacement le sinistre. Voici ce qui s'était passé :*

#### De gros nuages de fumée

L'usine de câbles et tubes du Nord occupe, au numéro 313 de la Grande-Rue, une centaine d'ouvriers. Elle est dirigée par M. Peereboom. Elle prépare les câbles électriques qui sont enduits d'isolante de caoutchouc.

Le personnel ne travaillait pas depuis samedi. Le veilleur de nuit, M. Deruyck Désiré, qui, de 3 heures du soir à 5 heures du matin fait des rondes, venait de terminer la dernière. Il n'avait rien remarqué d'anormal et, tranquille, son service terminé, il était parti.

A 5 h. 50, des agents du 5e arrondissement, MM. Browaeys et Gousseaux, rentrant de patrouille, aperçurent de gros nuages de fumée paraissant s'élever de la toiture de l'immeuble occupé par MM. Thaon et Cie, chaînonniers. Ils s'enquirent et ils eurent bientôt la certitude que le feu était en train de faire rage à l'usine de câbles et tubes du Nord, contiguë des établissements Thaon.

Ils donnèrent aussitôt l'alarme et, après avoir pénétré dans l'usine que dévorait déjà des flammes ardentes, armés d'extincteurs, ils se mirent en devoir d'organiser les premiers secours.

#### Rapide intervention

Les agents, pour localiser le sinistre au seul magasin de transformation, fermèrent les portes. Le feu, trouvant pour l'alimenter d'énormes quantités de caoutchouc, d'huile, de benzine, de matières grasses, crépitait. En quelques instants la toiture dévorée s'effondrait, les progrès de l'incendie étaient à redouter.

Heureusement que, trois minutes après l'alerte, les sapeurs-pompiers, commandés par le capitaine Croye, entraient en action. Trois grosses lances s'abreuvèrent sur le brasier qui, une heure après, diminuait d'intensité.

Il était temps. Cinquante caisses, remplies de feuilles de caoutchouc, n'étaient protégées que par une cloison, dont la porte et la fenêtre commençaient à s'embraser. Enfin la tableau de commande des câbles électriques allait être atteint et c'était la destruction totale de cette usine.

On doit féliciter les sapeurs-pompiers et leur chef, de leur diligence et de leur habileté.

#### Les dégâts

Les dégâts sont très importants. Ils approchaient un million. Le caoutchouc, en effet, coûte aujourd'hui, 60 francs le kilo. De grandes quantités étaient entreposées. De plus toutes les machines sont hors d'usage.

#### Chômage possible

M. Peereboom, Directeur, nous a laissé entendre qu'un chômage partiel serait la conséquence de cet incendie.

Le magasin de transformation, qui est complètement détruit, est en effet le point de départ de toute la fabrication. C'est lui qui commande à l'activité de l'usine. C'est là où est préparée la matière première et où se font les mélanges servant à enduire les câbles électriques. Ainsi que nous le disons toute la machinerie est hors d'usage.

#### L'enquête

M. Fischer, commissaire de police du 5e arrondissement, était sur les lieux dès l'alarme donnée. Il ouvrit aussitôt une enquête pour déterminer les causes du sinistre.

On sait que l'incendie s'est déclaré 50 minutes après la dernière ronde du veilleur Deruyck.

Une imprudence a-t-elle été commise.

On ne la croit pas jusqu'à présent. On suppose que l'élévation anormale de la température aura provoqué un échauffement des marchandises et un incendie consécutif de grandes proportions.

### LES 30 ANS DE PARLEMENT DE M. KLOTZ

Un banquet par souscription était offert hier à Rosières-en-Santerre près d'Amiens, par de nombreux élus et militants à M. Klotz, qui entrait dans sa trentième année de vie parlementaire.

M. Klotz prononça un discours dans lequel il aborda les principales questions de politique de l'heure.

N'oubliez pas de lire en 2e page notre nouveau et passionnant feuilleton : le Calvaire d'une Amoureuse PAR Guy de Téramond

## Les Camelots du Roy ont tenté d'assommer M. Marc Sangnier à Lille

### Ils provoquèrent des bagarres, malmenèrent un commissaire de police et allumèrent un incendie ; il y eut 13 arrestations ; 7 furent maintenues

*Une fois de plus, les Camelots du Roy, profitant de la fête Jeanne d'Arc, ont provoqué à Lille des troubles sérieux.*

*Hier, à 15 heures, le groupe lillois de la Jeune République avait organisé dans la salle des Ambassadeurs, une réunion publique au cours de laquelle M. Marc Sangnier, président de la Jeune République, devait prendre la parole.*

*Des camelots du Roy, qui se trouvaient dans la salle, prirent l'estrade d'assaut et tentèrent de s'emparer de la personne de M. Marc Sangnier.*

*Un commissaire de police et des policiers furent frappés à coups de matraque et de cassetête. L'un des manifestants alla même jusqu'à tenter d'incendier la salle.*

M. RAPPOPORT, écoutant M. Sangnier

M. Marc SANGNIER, commençant à parler

(Vus par De Graeve)

*Heureusement le commencement d'incendie a pu être rapidement éteint et la salle a été évacuée à temps.*

*Quand tout fut rentré dans le calme, la réunion put avoir lieu et se terminer dans le calme.*

*Ajoutons qu'au cours de ces troubles, la police procéda à treize arrestations.*

#### Une réunion mouvementée

Dimanche à 15 h. 30, l'immense salle des Ambassadeurs était archi-comble pour la réunion publique et contradictoire organisée par la Jeune République. Parmi l'assistance on pouvait remarquer des gens de toutes conditions et appartenant à tous les partis politiques.

L'élément royaliste qui avait pu forcer la consigne, se trouvait massé près de l'estrade.

Dans la salle ainsi qu'à l'extérieur un important service de police et de gendarmerie avait été organisé.

Dès que M. Marc Sangnier apparut sur la scène des Ambassadeurs, il fut accueilli par des coups de sifflet lancés par les Camelots du Roy, tandis que ses partisans l'applaudissaient.

Ce fut au milieu d'un vacarme épouvantable que M. Flévet, président du groupe lillois de la J.R. essaye de parler.

#### Les camelots du roy montent à l'assaut

Soudain un individu s'écria en levant la main : « A moi les Camelots ». Aussitôt ceux-ci se ruèrent de chaque côté de l'estrade qu'ils escaladèrent et cherchèrent à atteindre M. Marc Sangnier.

M. Baumelou, commissaire de police qui avait prévu le coup, se porta au secours du Président de la Jeune République, qu'il mit hors de danger.

Les assiégeants lancèrent tables et chaises dans toutes les directions et brisèrent un joli lampadaire qui ornait la salle.

M. Baumelou, revint alors sur la scène et porta secours à M. Joseph Dedecq, mutilé de guerre, que des Camelots du Roy avaient empoigné.

#### Un commissaire malmené

Plusieurs assaillants armés de matraques et de casse-tête empoignèrent le commissaire, lui arrachant la cravate et le projetèrent en bas de l'estrade.

M. Baumelou qui avait entraîné l'un d'eux dans sa chute put le maintenir et le remettre aux mains des agents.

De leur côté MM. Coissard chef de la sûreté, Piacentini, officier de paix et Verdier, commissaire de police, firent vider la salle, par les gardiens de la paix. Peu après la gendarmerie arrivait en renfort sous les ordres de l'adjudant Buns.

Des bagarres se produisirent alors entre les camelots et la police et de bordes furent échangées.

Plusieurs policiers furent légèrement blessés.

#### Au feu !

A certain moment voyant que ses parents avaient le dessous, l'un des fascistes fit tonitonner son briquet à essence et mit le feu aux magnifiques décors de la scène, qui flamberent aussitôt.

Une panique s'empara alors de la foule qui se sauva par les portes et les fenêtres.

Heureusement grâce aux extincteurs on put rapidement éteindre le commencement d'incendie.

Le rideau et les décors du côté gauche de la scène ont été détruits.

#### Ces messieurs étaient armés

Quoique les organisateurs de la réunion aient eu soin de faire déposer toutes les cannes aux vestiaires, les camelots dissimulaient dans leurs poches des matraques, des casses-tête.

(LIRE LA SUITE EN DEUXIEME PAGE)

## La fête nationale de Jeanne d'Arc

### Elle s'est déroulée dans le calme dans les diverses villes

*La France, le bon peuple de France surtout, ont conservé le souvenir de celle qui, en des temps lointains, osa dire leurs vérités aux grands de la terre et bouter hors de France l'envahisseur.*

*Incontestablement, Jeanne d'Arc, la bonne Lorraine, est une figure populaire. Elle symbolise le courage tranquille et surtout, la foi invincible qui fait triompher des situations les plus désespérées. Cette douce figure de jeune fille charme et émeut. Il n'est donc pas étonnant que la Fête Nationale de Jeanne d'Arc ait été facilement admise par toutes les classes de la société. Hier, de tous côtés, on fêta tranquillement Jeanne d'Arc, comme il convenait.*

### La Journée à Lille

La Fête de Jeanne d'Arc à Lille s'est en quelque sorte résumée en un grand cortège où figurèrent bon nombre de sociétés et groupements locaux.

Ce cortège se rassemble dès 10 h. 30 du matin dans les rues Massène, Jacquemars-Giélée, Nationale et de l'Orphéon. Il partit à 10 h. 45, empruntant l'itinéraire suivant : Rues Nationale, rue Solférino, place Jeanne-d'Arc, où l'on fit le tour de la statue de l'héroïne et où des fleurs furent déposées, rue Jeanne d'Arc, Boulevard de la Liberté, rue Nationale, Grand'Place, rue des Manneliers, rue de Paris jusque-rue du Molinel où eut lieu la dislocation.

LES ANCIENS COMBATTANTS ET MUTILES, DEFILANT DEVANT LA STATUE DE JEANNE D'ARC A LILLE.

Une cérémonie religieuse pour les Sociétés