

Edition du "REVEIL DU NORD" 126 bis, rue de Paris, LILLE Bureaux à PARIS, 43, boul. Haussmann (9^e)

L'Égalité

La plus forte vente de la région

Directeur : Eug. GUILLAUME

BUREAUX ROUBAIX 45, Rue de la Gare, 43 TOURCOING 2, Place de l'Hôtel-de-Ville, 2

Le XXI^e Tour de France cycliste



Il va se courir du 19 Juin au 17 Juillet avec une nouvelle organisation

Le 19 juin, à 7 heures du matin, sera donné le départ du XXI^e Tour de France cycliste. L'épreuve la plus populaire de toutes. Par le sentiment qui lui vaut sa formidable ampleur sous le rapport de la distance, de l'itinéraire et de la durée, comme par la prodigieuse diffusion dont il bénéficie, le Tour de France est, aux yeux des masses, un événement sportif incomparable. Et c'est justice, car on reste sidéré devant le dépense d'efforts musculaires, la débâcle d'énergie et de volonté que représente cette longue épreuve de 5.500 kilomètres qui dure tout un mois et qui franchit les cols les plus élevés des Pyrénées et des Alpes.

En quoi consiste la nouvelle formule

Le père du Tour de France, comme on appelle M. Henri Desgrange, ému de ces critiques justifiées et décidé à tout faire pour redonner à l'épreuve sa valeur d'antan, n'a pas hésité à abandonner l'ancien règlement et à en créer un nouveau capable d'augmenter l'émulation et la lutte réclamées par tout le monde. La nouvelle formule appliquée cette année doit, à première vue, faire renaitre l'amour-propre des coureurs, amour-propre qui tendait malheureusement à disparaître. L'honneur de la victoire va compter avant toute autre chose et la lutte entre équipes va se déclencher; sans doute une ardeur nouvelle va se faire jour pour le plus grand bien de l'épreuve monstre qu'est le Tour de France. Les étapes, moins longues que les années précédentes (200 kilomètres de moyenne), seront courues par handicap. Plus de départs en ligne où tous les concurrents partaient ensemble, mais des départs espacés de 10 minutes en 10 minutes, où les équipes lutteront de toutes leurs forces, les uns pour ne pas se laisser rejoindre, les autres pour rattraper celles qui les précèdent. C'est en somme une course poursuite comme on a coutume d'en voir sur les vélodromes, mais une course poursuite sur de longues distances.

Les motifs qui ont provoqué l'organisation nouvelle

Depuis quelques années, malgré le succès populaire remporté par la gigantesque randonnée autour de notre beau pays de France, on se plaignait avec juste raison des coureurs du Tour. Ces plaintes avaient pour cause le peu de combativité déployée par les concurrents et certain critique a même écrit : « Les coureurs de ce Tour ne sont que des rats dans des cages ». Pour appuyer ces déclarations, il comparait les moyennes réalisées alors et celles que nous enregistrons maintenant. Il est d'ailleurs possible, ajoutait le même critique, que les champions actuels pourraient faire aussi bien que leurs devanciers. Mais les chiffres ne plaident guère en faveur des représentants de la génération actuelle.

On a cherché les causes de cette non-combativité excessive dont faisait preuve la plupart des concurrents, et on est arrivé à indiquer en premier lieu la « question de mentalité ». Pour ne pas avoir l'air de faire du zèle, la plupart des coureurs ont fait preuve, dans les derniers « Tours », d'une nonchalance excessive. Or, le sport cycliste professionnel n'existe que parce que le public s'y intéresse. Plus de sportsmen s'intéressent au cyclisme sur route, plus de coureurs en route, donc plus de coureurs... Et pour qu'il y ait des sportsmen qui s'y intéressent, il faut que la course sur route demeure vraiment une course. Un coureur, pas plus qu'un acteur sur la scène, n'a le droit d'être inférieur à lui-même et de se moquer du public. C'est le public qui, en toutes circonstances, au vélodrome, au music-hall ou à pied, et même sur la route où il ne paie pas, mais où il vient comme acheteur éventuel du vélo vainqueur, sur la route où sont massés des milliers de clients de l'industrie cycliste, c'est le public qui fait la valeur du spectacle auquel il assiste, et par conséquent la valeur des coureurs. Que le public se désintéresse de la course sur route, alors les maisons de cycles ne feront plus courir, car elles ne trouveront

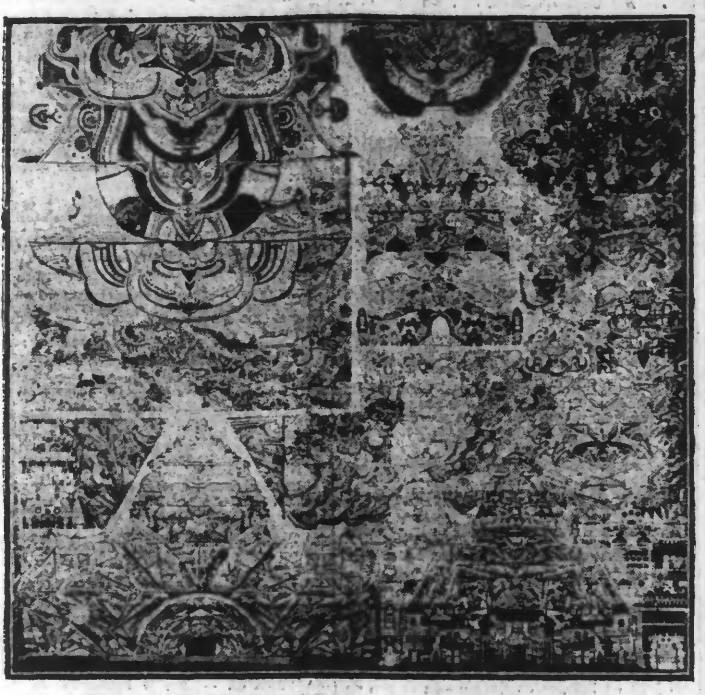
(LIRE LA SUITE EN DEUXIEME PAGE)

Un jeune virtuose



C'est le petit Jean Chaplain, âgé de 5 ans qui au piano, joue d'improvise quelle musique de Schumann, Mozart, etc.

Le peintre-mineur Lesage de Burbure a travaillé devant des savants à Paris



TABLEAUX DE M. LESAGE, QUI ONT ÉTÉ EXPOSÉS AU SALON

Après son retour de Paris, nous avons eu le plaisir de rendre visite à l'artiste peintre-mineur, M. Lesage, de Burbure, dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs et qui nous a fait le récit suivant : « Je fus invité, au début de l'année, par le directeur de l'Institut Métapsychique International, M. le docteur Osty, à venir peindre à Paris, devant les savants. On se rappelle que l'année dernière j'ai exposé deux tableaux à la Société Nationale et en un nombre d'années au Salon d'Automne. De ce fait, les milieux artistiques et psychiques s'étaient émus devant mes œuvres d'un caractère si spécial. C'est à la suite de cela que le docteur Osty me convoca, pour une entrevue avec lui, desirant qu'il était que je lui expliquasse comment j'arrivais à peindre et réaliser de telles compositions. Il me fit promettre à cette visite de venir un jour prochain dans la capitale peindre une toile, sous le contrôle des maîtres de la science. Ce fut le 2 avril que j'arrivai à Paris. Quelques jours après, on m'installa dans un des grands salons de l'Institut, un atelier de peinture. Le docteur Osty fut pour moi d'une amabilité et d'une simplicité très grandes. Il facilita ma tâche de son mieux, mettant à ma disposition tout ce qui m'était nécessaire pour travailler utilement. Le 6 avril, je commençai une toile de 2 m. 10 sur 1 m. 50, qui fut terminée le 10 mai suivant. Je demeurai 8 heures par jour à mon chevalet. Pendant tout le cours de mes travaux, le docteur Osty étudia minutieusement ma méthode de travail. M. Pierre Chabas, membre de l'Institut de France, de nombreuses personnalités du monde scientifique et artistique, des membres de l'Académie des Sciences, de médecine, professeurs docteurs, vinrent plusieurs fois me féliciter et me manifester leur étonnement, en disant combien merveilleux sont mes peintures.

Mon cas les intéressa tout autant que le docteur Osty, qui fit sur moi une conférence particulièrement appréciée par les chercheurs des diverses écoles avides de savoir et de connaître. Le docteur Osty fit ressortir au cours de sa savante péroraison que le but du savant est de chercher à savoir, d'étudier avec persévérance et confiance jusqu'au jour où il peut atteindre la solution des grands problèmes que présente le psychisme. L'éminent directeur de l'Institut Métapsychique International souhaite que pour la science et le progrès du monde, on arrive à la découverte de la source productive des phénomènes étranges de médiumnité qui observent d'une façon si particulière sur moi-même. A l'issue de la conférence, le public a longtemps admiré l'exposition de tableaux qui avait été organisée dans les salons de l'Institut métapsychique international. De nombreuses personnalités se pressaient devant mes dernières toiles, et, de l'avis de tous, elles présentent une qualité technique incontestable au même temps qu'elles possèdent une richesse de couleurs parfaite. « A la demande du Dr Osty, deux archéologues, MM. Capstan et Mandemant, vinrent pour tenter de déchiffrer les symboles qu'on trouve sur mes toiles. Des études vont être faites dans ce sens et le Dr Osty se propose d'écrire à mon sujet un livre qui sera orné de photographies de mes œuvres en couleur. Je suis très heureux de mon excellent séjour à Paris et je le serai encore davantage si j'ai pu, aussi faiblement soit-il, aider la science. Je dois retourner à Paris, en automne. M. le Dr Osty désire que je travaille devant le 3^e Congrès international de recherches psychiques qui doit se tenir du 27 Septembre au 2 Octobre. J'espère pouvoir me rendre à cette invitation ».

Un massacre en Russie après le drame de Varsovie

20 ex-officiers monarchistes viennent d'être exécutés sans jugement. Nous avons montré déjà le danger de la situation créée par le « drame de Varsovie ». On sait que dans la capitale polonaise, le chargé d'affaires des Soviets a été assassiné et que cela provoque déjà de graves difficultés diplomatiques. Une exécution collective vient d'avoir lieu à Moscou, en représailles, semble-t-il, de l'assassinat de M. Wojtkoff, vingt anciens officiers ou fonctionnaires du tsar y ont été exécutés sans jugement. On annonce d'autre part que des exécutés « retenus » ont eu, au sein du Parti communiste russe, MM. Trotski, Zinoviev et Radeck ont été tués et on ajoute qu'ils seront déportés à Nazim, en Sibérie orientale. Il faut cependant attendre la confirmation de cette nouvelle publiée au Danemark et reproduite un peu partout. On dit également que les Soviets ont besoin de grosses sommes d'argent et que s'ils ne les reçoivent pas avant le 1^{er} août, la crise deviendra des plus graves. Tout cela indique que la situation politique intérieure et extérieure russe ne s'améliore pas et qu'il faut se tenir sur ses gardes, devant de graves complications possibles.

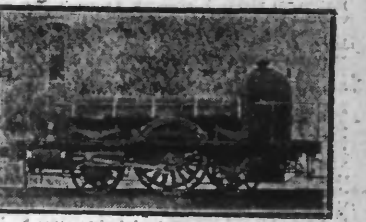
Condamnés comme espions de l'Angleterre

Un télégramme de Moscou annonce que vingt membres de la Garde russe blanche ont été exécutés. Parmi eux se trouve le prince Dolgoroukoff. La qualification des victimes, dont la plupart sont désignées comme espions britanniques indique d'une façon manifeste que le Gouvernement des Soviets a voulu tirer une double et scélérates vengeance de l'attitude de la Grande-Bretagne et du meurtre de Varsovie. Le corps de M. Wojtkoff arrivé à Moscou. Le corps de M. Wojtkoff est arrivé hier à Moscou, à 16 h 30, par train spécial, accompagné d'une délégation d'honneur composée de représentants du Commissariat du Peuple aux Affaires étrangères, de représentants de la Légation soviétique à Varsovie, de M. Rosenzweig, des membres de la famille de la victime et du secrétaire de M. Zaleski, ministre des Affaires étrangères de Pologne.

(LIRE LA SUITE EN DEUXIEME PAGE)

Le centenaire des chemins de fer

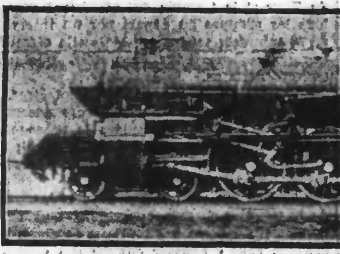
Quelles furent les origines du vaste réseau actuel du Nord de la France



VOICI UNE DES PREMIERES LOCOMOTIVES EN SERVICE EN FRANCE

C'est aujourd'hui qu'on célèbre à Saint-Etienne le centenaire des chemins de fer français. A ce propos, nous avons demandé à M. VAGOGNE, secrétaire général adjoint de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, d'évoquer pour nos lecteurs la naissance des Chemins de fer du Nord. La cérémonie de Saint-Etienne qui commémore le centenaire du premier chemin de fer français, nous reporte à l'époque où les diligences couraient les routes de la région du Nord. Elles mettaient 36 heures de Paris à Lille. Les rapides de la Compagnie du Nord mettent aujourd'hui moins de 2 h. 50. On a tout dit sur l'influence des idées économiques de Saint-Simon, sur le zèle des ingénieurs, comme Clapeyron et surtout sur l'ardente conviction du fondateur du Réseau du Nord, le baron James de Rothschild. Les premiers projets que le Gouvernement de Louis-Philippe fit dresser pour relier Paris à la région du Nord le furent en 1835 par l'ingénieur Vallée. Le tracé direct Paris-Creil, envisagé par Vallée, effraya beaucoup, parce qu'il nécessitait, croyait-on, la construction d'un souterrain de 2.700 mètres, près de Marly-la-Ville. Aussi dut-on se résigner au tracé par Pontoise-Creil. Mais pour atteindre le Nord, quelle direction prendre ? Amiens ou Saint-Quentin ? On se décida pour Amiens, parce que la région était plus riche; on garda toutefois le pôle de reprendre plus tard le tracé par Saint-Quentin. Sait-on cependant que la grande ligne de Paris ne fut pas la première voie ferrée exploitée dans la région du Nord ? Amiens, Lille, Valenciennes, la ligne de Valenciennes est celle de Villers-Cotterêts à Port-au-Perche. Elle fut concédée à M. Charpentier, par ordonnance de Louis-Philippe, le 6 juin 1836. Deux ans plus tard, un essai d'exploitation d'une ligne de Lille à Dunkerque par un concessionnaire, M. Dupuy, échoua faute de ressources.

du Réseau du Nord. Il est cependant essentiel de rappeler que la loi du 26 juillet 1844 décida que la ligne d'Angletier serait dirigée de Lille sur Calais et Dunkerque d'une part, et d'Amiens sur Boulogne, d'autre part. Louis-Philippe concéda la grande voie ferrée de Paris-Amiens-Lille-Calais-Dunkerque, le 10 septembre 1845 à MM. de Rothschild, Lefevre, Hottinguer, Ch. Laffitte, Blount et Co. Ce dernier établit les statuts d'une « Compagnie des Chemins de fer du Nord » au capital de 300 millions, qu'une ordonnance royale approuva le 30 septembre 1845. Telle fut l'origine de la Compagnie du Nord. Cependant l'idée de pousser vers Saint-Quentin avait été reprise. Les mêmes concessionnaires obtinrent l'adjudication de la ligne de Creil à Saint-Quentin, le 29 décembre 1845 et formèrent une Compagnie spéciale au capital de 30 millions. Du côté de l'Angletier, Louis-Philippe avait adjugé la ligne d'Amiens à Boulogne à MM. Laffitte, Blount et Co. le 2 octobre 1844, et ainsi s'était fondée la Compagnie d'Amiens à Boulogne au capital de 37 millions et demi. Ces deux sociétés furent d'ailleurs absorbées par la Compagnie du Nord un peu plus tard, en 1847 et en 1852. Voici donc en 1845 les grandes lignes concédées et les trois grands intérêts de l'époque satisfaits, c'est-à-dire les relations entre Paris et l'Angletier, celles de Paris avec la Belgique et celles de Dunkerque avec Lille. On se mit avec fièvre à la construction de la voie, des gares, du matériel. La première gare du Nord à Paris s'éleva sur les plans de Renaud, au clos Saint-Lazare, place Lafayette, dans le quartier Poissonnière, fondé sous Charles X, par Laffitte. Les deux voies étaient construites entre Paris, Beaumont et Clermont et une voie était déjà posée au-delà jusqu'à Amiens. On s'occupait au même temps d'établir des prix de transport en prenant d'habitude pour base des prix des transports sur routes.



UNE DES PLUS RECENTES LOCOMOTIVES

C'est en cette même année 1838 que fut inaugurée, le 21 octobre, la véritable première ligne de ces régions industrielles, aujourd'hui si prospères dont Lille est la capitale. C'était une voie de 15 kilomètres, d'Anzin à Abscon, concédée aux Mines d'Anzin. Enfin, l'Etat ayant obtenu, par une loi du 15 juillet 1840, de relier par chemin de fer Lille et Valenciennes à la frontière de Belgique, ces deux voies ferrées furent entreprises. La ligne de Lille à Mouscron fut inaugurée le 5 juillet 1843; elle transporta, jusqu'à la fin du mois, 38.000 voyageurs. La ligne de Valenciennes à Blanc-Misseron et Quévrain fut inaugurée le 3 décembre suivant. Ainsi s'étaient constituées, dans notre région trois petites lignes de lignes : Anzin, Lille Valenciennes. De grandes actères allaient bientôt les relier au cœur de la France. L'année 1842 est une grande date dans l'œuvre nouvelle. Par la loi du 11 juin qu'on a appelée la Chartre des Chemins de fer, la région du Nord vint en effet d'être dotée d'un programme comportant une grande ligne reliant Paris à Amiens par Pontoise et atteignant Lille et Valenciennes. Une seconde ligne partant d'Amiens vers l'Angletier devait aboutir à un ou plusieurs points de la Manche. Malgré l'intérêt qu'elle présente, il serait trop long de faire ici l'histoire des négociations qui aboutirent à la constitution des grandes voies qui sont aujourd'hui l'ossature

De Paris à Lille — 273 kilomètres —, malgré une vitesse trois fois plus grande, on fixe des prix très inférieurs à ceux des diligences. Et voyez comme ces réalisateurs de la première heure étaient des hommes d'initiative ! Avant même que les lignes ne fussent achevées, ils s'étaient mis d'accord avec les entreprises de messageries, afin, desl'abord, de créer entre les stations et les centres de population, que le chemin de fer ne toucha pas, des moyens de transport prompts, économiques et fréquents. Il y eut les services de messageries Breteuil-Saint-Quentin, Amiens-Boulogne, Arras-Calais, Arras-Cambrai, Lille-Dunkerque. Ainsi la Compagnie du Nord trouva dès l'origine, dans ces entreprises qui auraient pu rester concurrentes, une alliance fondée sur la communauté des intérêts. Les travaux de la grande ligne de Paris à Lille, Valenciennes et Bruxelles se poursuivirent rapidement sous la direction d'Ontroy de Breville dès le 18 janvier 1844, le premier train d'essai partit de la gare de Paris, à 9 h. 30 pour Clermont, où il arriva vers midi pour rentrer vers 5 h. 30 à Paris. Le 26 mars, eut lieu l'ouverture de la section d'Arras à Lille. A cette époque, le réseau s'organisait sous les ordres des ingénieurs Petiet, chef de l'Exploitation; Clapeyron et Léchelleier, chargés du matériel. (LIRE LA SUITE EN DEUXIEME PAGE)

Devant le nouveau fort Chabrol



La foule des curieux attendant les événements devant les bureaux du journal royaliste "L'Action Française" à Paris.

Le nouvel emprunt serait du type amortissable 6%. L'emprunt qui est en préparation au ministère des Finances pour la fin du présent mois, est du type amortissable, portant intérêt vraisemblablement à 6 %, émis avec une marge au-dessous du pair. C'est un emprunt destiné à consolider des bons de la Dette Nationale et à assurer le paiement des obligations déposées au Trésor. On sait que la Caisse d'amortissement ne trouve en présence de si grandes demandes de bons que la limite légale est dépassée et que la Caisse a successivement supprimé les différentes séries de bons à court terme pour les remplacer par des bons de longue durée. L'emprunt prochain est une nouvelle étape dans la voie de la consolidation volontaire de la dette à court terme. D'autre part, on sait que la faiblesse du taux de l'escompte en plusieurs pays étrangers avait invité les spéculateurs à placer en France des fonds considérables. Les Banques de France achetaient toutes les devises qui lui étaient présentées afin de maintenir la stabilité de notre change et les spéculateurs en profitaient pour leurs opérations. Mais les achats d'or de notre Banque ont forcé les banques étrangères à diminuer les crédits, à relever le taux de l'escompte, et la spéculation étrangère sur notre franc devient moins aisée. L'emprunt projeté fait partie de cette politique de défense de notre situation financière et économique. Les sommes qui seront ainsi consolidées permettront d'abaisser d'autant le plafond de la circulation, sans qu'il soit touché effectivement à la circulation des billets.

A la recherche de "l'Oiseau Blanc"



Le monoplane « Jeanne d'Arc » qui, piloté par les aviateurs Cyrus Caldwell et F. Sidney Cotton effectués des recherches à Terre-Neuve, pour essayer de retrouver l'Oiseau Blanc de Nungesser et Gell.

On annonce d'autre part que des exécutés « retenus » ont eu, au sein du Parti communiste russe, MM. Trotski, Zinoviev et Radeck ont été tués et on ajoute qu'ils seront déportés à Nazim, en Sibérie orientale. Il faut cependant attendre la confirmation de cette nouvelle publiée au Danemark et reproduite un peu partout. On dit également que les Soviets ont besoin de grosses sommes d'argent et que s'ils ne les reçoivent pas avant le 1^{er} août, la crise deviendra des plus graves. Tout cela indique que la situation politique intérieure et extérieure russe ne s'améliore pas et qu'il faut se tenir sur ses gardes, devant de graves complications possibles.