

LA PLUS FORTE-VENTE DE LA REGION

LILLE. 186, Rue de Paris PARIS. 43, Bd Haussmann

JOURNAL D'INFORMATION

L'Echo du Nord de Roubaix - Tourcoing

BUREAUX ROUBAIX Téléphone 9-51 45, rue de la Gare, 45 TOURCOING Téléphone 19-85 3, rue Fidèle Lehoucq

Directeur : Eug. GUILLAUME

PROJET DE LOI pour une meilleure administration de nos routes

M. Alfred LACOURT, maître de Villereau-Hebignies, conseiller général du Nord s'occupe beaucoup et avec compétence des questions de voirie routière.

La voirie routière et les communes

Les communes, en particulier les communes rurales de par les besoins de circulation locale, sont pourvues d'un important réseau de chemins ; ces chemins sont classés en plusieurs catégories :

- 1°) Les vicinaux ordinaires ; 2°) Les ruraux reconnus ; 3°) Les ruraux non reconnus ; 4°) La voirie urbaine.

Les premiers sont entretenus par les communes avec une maigre et variable subvention du département et avec le concours de ses agents, les autres le sont exclusivement par les communes, avec participation à l'entretien des chemins de grande communication et d'intérêt commun.

Avant 1914, les charges que s'imposaient les communes pour cet entretien étaient supportables ; du fait que la circulation était très réduite, les chaussées ne recevaient généralement que le passage de véhicules agricoles ou commerciaux, munis de bandages métalliques et circulant lentement.

Aujourd'hui, la circulation est plus que décuplée et les véhicules actuels sont pour la plupart munis de bandages élastiques et appelés à faire de la vitesse ; la culture elle-même est dotée de ce genre de véhicules, et il n'est pas rare de voir, dans les exploitations importantes, les gros transports effectués par de lourds camions automobiles. Il s'ensuit que les chemins vicinaux et les chemins ruraux supportent une circulation automobile très importante, l'exploitant lui-même possédant son auto, les commerçants de tous les points du pays visitant leur clientèle en auto, les livraisons de majeure partie étant effectuées en auto, il en résulte que la circulation n'est plus une circulation locale, mais, qu'on le veuille ou non, elle est devenue une circulation nationale.

Devant cette progression du trafic, les chaussées subissent des dégradations tellement importantes qu'il est impossible aux communes d'entretenir leur réseau routier avec un budget normal, déjà amoindri par le nombre impressionnant de kilomètres pour insuffisance de revenus.

Les ruraux constatent amèrement que malgré le paiement de leurs contributions, malgré leurs sacrifices, ils n'ont pas de bonnes routes et que dans les conditions actuelles ils n'en auront jamais.

Le moment est arrivé où il n'est plus possible aux municipalités d'aumenter les ressources par des impôts toujours croissants.

Je dois dire que l'Administration et les Pouvoirs publics ont déjà étudié les moyens de soulager les budgets communaux, mais les solutions proposées, trop timides, n'ont pas donné les résultats attendus, et puis indiscutablement, les communes n'ont pas les moyens techniques et ne possèdent jamais les moyens financiers suffisants pour entretenir leurs chemins.

La réforme qu'il y aurait lieu, à mon avis, d'apporter, doit être à notre réseau routier tout entier ; elle est plutôt d'ordre administratif et financier que d'ordre technique.

Nous possédons des cadres d'ingénieurs suffisants pour la direction, mais nous manquons de personnel pour l'exécution. Le projet de loi n° 4296 fixant le statut du réseau routier de France ne paraît pas devoir donner les résultats cherchés et préconisés déjà par des autorités éminentes du Parlement et des services techniques. Il prévoit la dispersion des efforts : plusieurs sortes de routes, plusieurs budgets, plusieurs directions, plusieurs ministères, etc.

Cependant un ministre ne s'écriait-il pas un jour à la Chambre : « Est-ce que vous ne croyez pas qu'aujourd'hui cette division de notre réseau routier, en routes nationales, routes départementales, routes vicinales et autres est une plaie sanitaire ? Il n'y a qu'une seule circulation qui, elle, est bien nationale. »

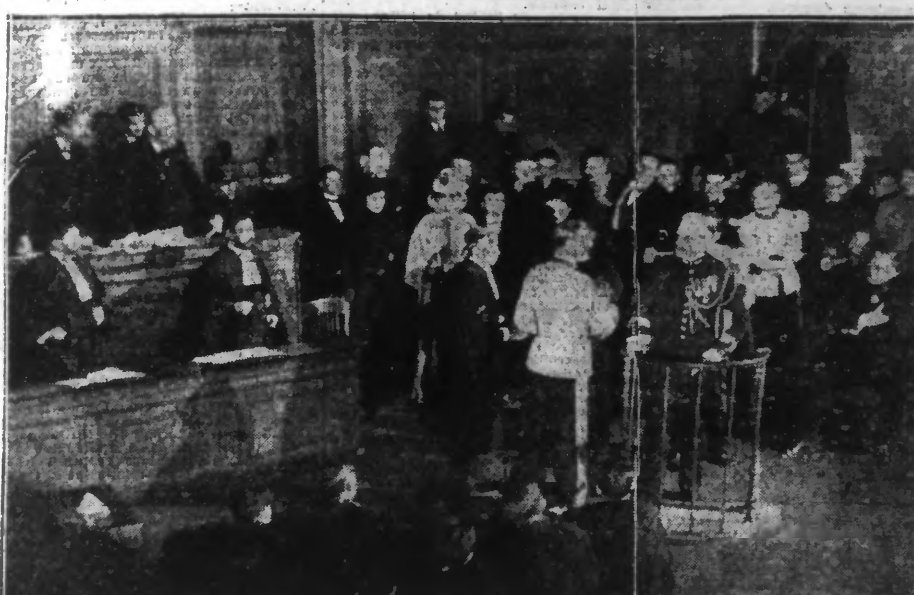
Le moment est venu de mettre en pratique ces belles paroles. La solution n'est pas compliquée. La voici :

- « Projet de loi : 1°) Il est créé un ministère de la voirie routière ; 2°) Les voies routières publiques de la France, y compris les chemins vicinaux ordinaires sont entretenus par l'Etat ; 3°) Ces routes peuvent être divisées en plusieurs catégories suivant l'importance du trafic qu'elles reçoivent. »

Ensuite envisager une direction unique, un seul budget prévoyant une répartition équitable des crédits, en tenant compte que les routes des régions qui ne sont pas favorisées par le soleil mais au contraire exposées à l'humidité, se détériorent beaucoup plus vite et exigent un entretien plus important et par conséquent des crédits supérieurs ; en un mot coordonner les efforts : ne pas compliquer l'Administration de notre voirie routière par la papéraserie inutile.

Alfred LACOURT, Conseiller général du Nord, Maître de Villereau-Hebignies

ENCORE DU TAPAGE AUTOUR DE L'AFFAIRE DREYFUS



L'Affaire Dreyfus, de MM. Hans Reyffsch, Herzog, version française en 4 actes et 11 tableaux, de M. Jacques Richepin, qui se joue depuis quelques jours au théâtre de l'Ambigu, à Paris, soulève des incidents qui se répètent avec une régularité et une intensité qui prouvent de la part des protestataires un plan préconçu, fidèlement suivi.

L'ACCORD NAVAL a été approuvé par nos Ministres

Au cours du Conseil des Ministres, tenu lundi matin à l'Élysée, M. Briand, ministre des Affaires Étrangères et M. Charles Dumont, ministre de la Marine, ont donné connaissance de l'accord naval avec la Grande-Bretagne et l'Italie.

NOS CONCESSIONS VIS-A-VIS DE L'ITALIE

Le « Daily Mail » déclare que suivant des renseignements puisés dans les milieux français, l'accord naval, la France libre de construire des navires de guerre, dont un 23.000 tonnes sera mis prochainement en chantier pour rivaliser contre le dernier navire de guerre allemand.

M. GRANDI EST SATISFAIT

M. Grandi, ministre des affaires étrangères d'Italie, a fait la déclaration suivante : « Je suis très satisfait, l'Italie a consenti de tous ses sacrifices, mais ils sont nécessaires pour la paix du monde. »

MM. HENDERSON ET ALEXANDER REPARTIS POUR LONDRES

MM. Henderson et Alexander sont partis pour Londres à midi, par la « Flèche d'Or ».

M. MASSIGLI ET M. CRAICIE ONT CONFÉRÉ LUNDI MATIN AU QUAL D'ORSAY, EN VUE DE PRÉPARER LA RÉDACTION DÉFINITIVE DES INSTRUMENTS DIPLOMATIQUES QUI CONSACRERONT LA LIMITATION DES ARMEMENTS NAVALS DESTINÉE À COMPLÉTER LE TRAITÉ DE LONDRES.

CHAMPION DE FRANCE



Le « National », de cross-country, créé en 1888, est disputé pour la 38e fois. Un parcours de 15 kilomètres, agrémenté d'obstacles avait été tracé sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte.

DEUX SANGLANTES TRAGÉDIES A MALO-les-BAINS A DUNKERQUE

On vivait encore à Dunkerque sous l'émotion du drame de Malo quand, vers 23 heures, on apprit qu'un autre crime venait d'être commis ; il avait eu, cette fois, pour théâtre, la place d'Armes située à quelques mètres du commissariat central des policiers.

QUATRE COUPS DE FEU ENTRE FRÈRES

Le nommé Arsène Top, 36 ans, père de deux enfants, qui tient café au 16, quai du Leugheuaer, recevait hier après-midi son frère Georges, 46 ans, journalier, père de 5 enfants. Georges qui, paraît-il, est de nature violente, chercha « des raisons » aux clients du café et évoqua la vieille affaire Flaminin, dont une histoire de coups de couteau se termina par un acquittement aux assises l'an dernier.

LUI, MORT ! ELLE, TRÈS GRIEUVEMENT BLESSÉE

On constata, en effet, que sur le lit le navigateur Auguste Nequeuelman gisait, râlant, et la tempe droite trouée d'un projectile.

CE QU'ELLE DIT LA VICTIME

Mais auparavant la blessée avait pu expliquer au magistrat ce qu'elle était par Nequeuelman qui, divorcé tenait à se marier avec elle.

LE MEURTRE

Auguste-Adolphe Nequeuelman dont le corps a été transporté au dépôt mortuaire de Dunkerque, était bien connu dans cette dernière ville et à Gravelines.

UNE PAUVRE FEMME

Quant à Alice Berger, sa vie fut un roman navrant. Recueillie après le décès de son père par le plus important papeteriste de Bourg-M., Emile Berger, elle fit en 1911 la connaissance d'un sous-officier nommé Jean-Marie Moulin qui l'épousa et mourut pendant la guerre.

LE BUDGET des Travaux publics devant la Chambre

La question des salaires des mineurs y a été discutée

La Chambre a repris hier matin à la suite de la discussion du budget des conventions de travail de la mine.

M. DESOBLEN, député du Nord, transmet les revendications de certains agents et des agents retraités des Compagnies de chemins de fer. Il proteste contre les réductions du personnel.

M. Motu expose également les revendications des agents des Compagnies surtout en ce qui concerne les traitements et les emplois réservés et la journée de 8 heures. M. Deligne promet d'étudier avec bienveillance tous les problèmes posés.

M. Deligne défend ensuite la gestion des Compagnies.

Sur le chapitre 12 (annuités aux Compagnies du Nord et du P.L.M.) M. DESOBLEN réclame des abris pour les voyageurs. M. Deligne déclare que tous les travaux en cours seront terminés le plus rapidement possible.

M. DELOCOURT, député du Nord, parle ensuite sur le chapitre 119 (réparation des dommages de guerre et reconstruction des voies ferrées d'intérêt local).

L'Orateur intervient en faveur des Cheminots du Nord qui, obligés de se déplacer pendant la guerre n'ont obtenu les indemnités qu'ils pouvaient attendre. La Compagnie de l'Est a fait droit aux demandes de ses employés.

Aussi, M. DELOCOURT insiste-t-il pour que le ministre des Travaux Publics se fasse presser de la Compagnie du Nord l'interprétation des conditions des cheminots. M. Deligne, ministre des Travaux Publics, promet de faire cette démarche auprès de la Compagnie intéressée.

Le budget des conventions est ensuite terminé.

LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS

La Chambre discute le budget du ministère des Travaux Publics. M. Motu insiste sur la nécessité d'un corps de contrôle.

M. Daniélou regrette que le ministère de la Marine marchande n'ait pas des attributions plus étendues que n'en avait le sous-secrétariat et que, notamment, le service des ports maritimes reste attaché au ministère des Travaux Publics.

Enfin, M. des Lyons de Feuchin, parle en faveur des petits ports, puis la discussion générale est close.

On aborde la discussion des chapitres. M. Quéuille, parlant sur le chapitre premier, traite de la question de la voirie départementale.

M. Albert Serol constate que l'effectif du personnel des Ponts et Chaussées, va sans cesse en diminuant.

M. DESOBLEN réclame l'association des Travaux publics, des Ponts et Chaussées et des Travaux publics, répondant aux différents orateurs, il reconnaît que le personnel des Ponts et Chaussées est insuffisant ; une demande de crédits sera formulée ; les suréléments des Ponts et Chaussées seront titularisés autant qu'il se pourra.

Le ministre déclare qu'il fera tout son possible pour améliorer le sort des marins. Enfin il estime qu'en remédiant au chômage on pourra améliorer la situation des ouvriers mineurs.

Les chapitres 1 à 13 sont adoptés.

LA NEIGE DANS NOTRE RÉGION

Mars, à son aurore, ne nous aura pas été favorable. Dès dimanche, en effet, et ce, dans toute la région du Nord, il se fera signalé par de très abondantes chutes de neige qui eurent vite fait de changer l'aspect de la campagne flamande, des villes et localités.

LE CHAMP DE COURSES DES TROIS-VILLES situé au Croisé-Laroche a été inauguré hier

Nous avons relaté en temps utile, la création d'un nouveau champ de courses au Croisé-Laroche.

Vous avons donné, à maintes reprises, des descriptions de ce que serait ce nouvel hippodrome, très judicieusement situé au centre d'une agglomération comprenant plus de 500.000 habitants.

représentant M. Salengro, député-maire, Marchal, Guillaux, conseiller général ; Destalleurs, député-maire de Wasquehal ; Bailly, maire de Marquén-Barvaux ; Descamps, maire de La Madeleine ; Chevillard, président de la Société Immobilière du Croisé-Laroche ; le



EN HAUT : Les personnalités ayant assisté à l'inauguration. On voit, au premier plan, de gauche à droite : MM. Spriet, adjoint au maire de Lille ; Demarec, secrétaire général de la Fédération des Sociétés de la Région ; le capitaine Chapuis, de l'Est-Marin ; Franchomme, président de l'Automobile Club ; AC MILLEU ; Les tribunes ; EN BAS : Une vue du passage situé entre les tribunes.

Le projet qui semblait, au début, irréalisable, par suite des vives oppositions des organisateurs est maintenant chose faite et hier, le champ de courses des « Trois-Villes » a été inauguré officiellement.

L'INAUGURATION OFFICIELLE

Par invitations personnelles, les membres du comité de la Société des Courses du Croisé-Laroche avaient convié, hier, à l'inauguration du nouvel hippodrome, toutes les personnalités et toutes les personnes s'occupant des choses du turf.

À 14 h. 30, étaient réunis à la porte du champ de courses par MM. Resson, président du comité ; Demarec, vice-président ; Bazou, secrétaire général, entourés des membres du comité, MM. Boujard, secrétaire général de la Préfecture, représentant M. Langeron, préfet du Nord, malade ; Spriet, adjoint au maire,

capitaine Chapuis, représentant le général Boquet ; Venot, président de la Société des Courses de Lille ; Capet, architecte qui a conçu le nouvel hippodrome ; Dassonville, de la Société des Courses de Tourcoing ; P. Roussé, président de la Fédération des Entrepreneurs du Nord ; Brandt, secrétaire de la Fédération des sociétés de courses du Nord ; Quinquempois, architecte ; F. Collin, entrepreneur, etc.

Sous la conduite de M. Resson, les invités admirèrent tout à loisir les magnifiques tribunes, dont la réalisation est magistrale, le très joli vitrail représentant un Lion des Flandres, qui agrémente les tribunes, le merveilleux agencement du hall intérieur qui mesure 108 m. sur 17 m. 50, les salons de thé, le bar, les bureaux du pari mutuel, les boxes, les salles de pesage des jockeys, les vestiaires, la tribune de la pelouse, etc.

Les visiteurs contemplèrent ensuite les quatre pistes dont est doté cet hippodrome : une de plat, une de trot, une d'obstacles et un entraînement. Les virages sont relevés, le terrain est excellent et, d'après l'avis unanime des amateurs et connaisseurs du sport hippique, des performances sensationnelles seront enregistrées sur ce champ de courses. Ajoutons que les départs seront donnés par haut-parleur et startingers électriques.

LA RÉCEPTION

À l'issue de la visite du champ de courses, une courte réception réunit tous les invités dans le grand hall du pesage.

OUVERTURE des guichets du pari mutuel urbain, à Paris

Les six agences parisiennes du pari mutuel ouvertes lundi matin au public parisien, ont connu dès la première heure un réel succès d'affluence et d'argent. Les opérations devaient commencer à huit heures pour se terminer à midi.

Un quart d'heure avant l'ouverture des guichets, la foule était telle déjà devant l'entrée d'un cinéma du boulevard Montmartre, qu'il était nécessaire d'établir un service d'ordre pour canaliser les parieurs. À 11 heures, à la suite d'une agence de boulevard Montmartre, six cents personnes avaient déjà été reçues. Quelques milliers de tickets avaient été remis par un employé devant laquelle passaient les parieurs après avoir fait enregistrer leurs opérations par les caisses de dépôt. Le record était battu : ce moment, par un touriste qui avait fait enregistrer des paris pour un total de 8.000 francs.