

férence. Toutefois, dans les cercles diplomatiques, on reste sous cette impression, que ces incidents ont été exagérés, que la Turquie, après bien des façons, finira par céder, enfin, qu'en tout cas, l'Angleterre ne l'abandonnera pas.

De nombreuses troupes anglaises, venant des Indes, seraient, assure-t-on, arrivées à Aden, pour être plus à même d'atteindre Constantinople dans un bref délai.

M. de Hohenlohe, avant de partir pour Munich, aurait eu avec M. Decazes une entrevue extrêmement importante.

On m'écrit du Palais de la Bourse :

« Ce ne sont pas les nouvelles alarmistes, au sujet de la conférence de Constantinople, qui ont tenu notre place; elle comprend parfaitement que toute liquidation mensuelle sur le marché anglais précède habituellement celle du marché de Paris. Les nouvelles à sensation produisent forcément un effet de place et qui attend que d'autres nouvelles de même nature viennent se propager chez nous, lorsque la lutte de la liquidation mensuelle s'y ouvrira prochainement. Le public commence à s'initier à ces tours de passe-passe dont il n'a pas payé que trop les frais.

Nous avons une forte mauvaise note commerciale à enregistrer :

« Un avis affiché en Bourse, fixe le coupon de janvier de l'action de la Banque de France à 85 fr.; le dividende total de l'exercice ressort ainsi à 145 fr. seulement, au lieu de 200 fr. l'année dernière.

« Sur ce, l'action de la Banque a fléchi de 15 fr. à 3705 fr. Un pareil produit ne fait point augurer favorablement des résultats de 1876 sur l'ensemble des valeurs financières.

« On se préoccupe de nouveau de la situation du Crédit foncier de France. — On regarde comme acquis, à la suite de plusieurs entrevues ministérielles, que les administrateurs de cette haute institution de crédit seront maintenus, jusqu'à nouvel ordre dans leurs hautes fonctions.

P. S. — M. Gambetta est absolument décidé à réclamer qu'après le nouveau vote que la Chambre des députés va émettre le Sénat reconnaisse définitivement et irrévocablement que son rôle budgétaire est fini.

M. Gambetta provoquera, dans ce but, une déclaration du gouvernement qui n'a encore pris aucune décision.

M. Jules Simon, qui tergiversé, et ne sait ce qu'il veut, sera sommé de vider la question.

DE SAINT-CHÉRON.

BULLETIN ECONOMIQUE

Révision du classement

DES VOIES DÉPARTEMENTALES DU NORD

Les conseils municipaux sont appelés à délibérer sur la révision du classement des voies de communication dans notre département.

Cette question a une extrême importance pour les intérêts industriels et pour les finances communales et elle est encore très-peu connue.

Afin d'éclairer l'opinion publique, nous l'avons étudiée et nous venons faire connaître le résultat de notre examen.

Sous le titre modeste de révision des classements, il ne s'agit de rien moins que d'un remaniement complet de la voirie départementale.

Dans sa session de 1874, le Conseil général, sur la proposition d'un de ses membres, a décidé de faire une étude d'ensemble de routes départementales et des chemins de grande communication et d'intérêt commun, pour se rendre compte de tous les intérêts et de tous les besoins, ainsi que des ressources nécessaires au service régulier de ces diverses voies.

Il a en même temps chargé de cette étude une commission prise dans son sein.

Cette commission a produit dans la session d'août 1875, un rapport où elle propose les mesures suivantes :

1^o Déclassement des routes départementales et classement de ces routes comme chemins de grande communication;

2^o Classement dans la grande proximité de 700 kilomètres de chemins d'intérêt commun ou ordinaires;

3^o Classement dans le réseau d'intérêt commun de 500 nouveaux kilomètres;

4^o Répartition des contingents d'entretien suivant les ressources et la part d'intérêt de chaque commune dans la limite de moitié du maximum de ces ressources.

Ces mesures seraient appliquées à partir de 1879.

Avant d'aller plus loin, donnons quelques explications sur les caractères distinctifs de chaque espèce de routes ou de chemins.

Les routes départementales, leur nom l'indique, appartiennent au département et sont construites et entretenues exclusivement à ses frais, sans aucune participation des communes ou des industriels qui s'en servent.

Les chemins de grande communication sont les chemins vicinaux de 1^{er} ordre; leurs dépenses sont partagées entre le département et les communes qu'ils intéressent; le département paie les 2/3 des dépenses d'entretien et les 4/5 des dépenses de grosses réparations.

Les chemins d'intérêt commun, qui suivent les précédents dans l'ordre d'importance, sont également subventionnés par le département qui prend à

sa charge 1/3 des dépenses et quelquefois plus.

Sur ces deux espèces de chemins vicinaux, la loi de 1836 assujettit en outre les industriels au paiement de subventions en raison des dégradations extraordinaires qu'ils peuvent causer par leurs transports dans la mauvaise saison.

Dans le programme de la Commission, la voirie départementale conserverait trois réseaux distincts: les chemins de grande communication comprenant les routes départementales déclassées, les chemins de grande communication actuels et les chemins d'intérêt commun actuels, élevés d'un rang à l'inverse des routes départementales. Ce réseau aurait 2100 kilomètres environ. En seconde ligne viendrait 750 kilomètres de chemins d'intérêt commun comprenant 250 kilomètres d'anciens chemins de cet ordre et 500 kilomètres empruntés aux chemins vicinaux ordinaires. Enfin, en troisième ligne, les chemins vicinaux ordinaires à la charge des communes.

Voyons d'abord les motifs de cette combinaison :

Les classements actuels, dit la Commission, ne répondent plus aux besoins du présent; ils n'ont d'autre intérêt que de différencier les subventions du département et de créer des inégalités de traitement. C'est ainsi que les routes départementales, par leur gratuité et la liberté dont le roulage y jouit, constituent un privilège au profit des communes et des industriels qu'elles desservent. Ces communes, en général les plus importantes et les plus riches, ont aussi une situation de faveur d'autant plus marquée que beaucoup, parmi les autres, manquent des ressources nécessaires pour entretenir leurs chemins ordinaires.

Il faut donc remanier les classements de façon à soulager les communes pauvres et à imposer les villes, le trop plein de unes comblant le déficit des autres, et la Commission assure qu'il serait possible de répartir les contingents entre toutes les communes de telle manière que chacune d'elles n'aurait plus à y consacrer que la moitié au plus des ressources spéciales autorisées par la loi.

Au premier abord, on pourrait être tenté de croire à une salutaire réforme. Suppression de privilèges, égalité pour tous, ce sont là d'excellentes maximes. Mais allons au fond des choses.

Est-il bien exact de dire que la liberté et la gratuité de la circulation soient un privilège dans l'état de nos mœurs ? Que les villes soient favorisées au détriment des campagnes ?

Qu'il soit juste et légal d'exonérer les uns aux dépens des autres ?

Enfin, qu'il y ait péril imminent et nécessité absolue de ramener la répartition des contingents communaux afin d'assurer l'avenir des chemins vicinaux ordinaires ?

Examinons ces différentes questions : En traversant un pont à péage, avez-vous jamais souhaité l'établissement d'un péage semblable sur les ponts gratuits ?

Ce serait cependant de l'égalité dans le système de la commission.

Actuellement les chemins vicinaux sont dans le cas des ponts à péage; les transports industriels y sont réglementés et taxés; sur les routes départementales, ils sont absolument libres et gratuits.

Écoutons plutôt la commission :

« Les routes départementales laissent à leur entretien. Elles sont, au plus haut degré, l'expression de la liberté de circulation. On peut les éroser impunément et sans avoir à craindre la subvention spéciale pour cause de dégradations extraordinaires. Elles n'admettent pas la prestation exclusive réservée au réseau vicinal, et plus loin « la subvention industrielle » si paternellement appliquée dans le Nord où l'industrie, qui fait sa richesse trouve une hospitalité si générale, n'est même pas un frein sur les routes départementales à l'exagération des transports. Ici la loi établit une défense, à elle a tout permis, créant ainsi deux catégories de routiers, les uns pouvant user librement et jusqu'à l'abus; les autres regardant au-dessus de leur tête l'épée qui les menace. »

Voilà donc le régime qui s'agitrait de généraliser et d'appliquer aux routes départementales sous le prétexte d'une égalité qu'on ne saurait d'ailleurs atteindre, puisque les routes nationales resteraient gratuitement à la disposition de l'industrie.

Ne voit-on pas que dans cet ordre d'idées, la seule solution rationnelle consistait à rétablir les droits de barrières sur toutes nos routes de terre, de manière que chacun participe à la dépense de leur entretien dans la mesure exacte de l'usage qu'il en fait ?

Mais la commission n'a pas poussé la logique jusque là, et il semble qu'elle ait voulu elle-même faire justice de son propre système.

La Commission eut préféré inversement élever les chemins de grande et moyens communication au rang de routes départementales, et exécuter du même coup les communes et les industriels. C'est du moins ce qui nous a paru à la lecture du rapport; mais elle s'est arrêtée devant l'obstacle des chiffres qu'elle a cru insurmontables.

Elle a fait le calcul suivant : Actuellement les communes fournissent dans les dépenses du chemin de grande communication

un contingent de..... 303.371 fr. » Au budget des chemins d'intérêt commun, elles apportent..... 341.574 fr. »

Total..... 644.945 fr. »

En outre, quand les chemins vicinaux ordinaires seront achetés en 1878, 151 de nos communes ne pourront les entretenir sans des centimes extraordinaires à moins que le département ne comble leur déficit évalué à..... 185.186 fr. »

En total..... 830.131 fr. »

Il faudrait donc 830,000 fr. en nombre rond pour émaner la grande et moyenne vicinalité, et assurer en même temps la conservation du réseau communal, et la commission ne croit pas pouvoir trouver cette somme dans le budget départemental. Cependant, elle avoue qu'à partir de 1879 les recettes applicables à la voirie donneront un excédant de 400,000 fr. N'est-ce donc pas déjà plus qu'il n'en faut pour aider les communes pauvres auxquelles il suffit de 185,186 fr. ? Et que devient dès lors le motif du déclassement des routes départementales tiré de la nécessité de sauver le réseau des chemins vicinaux ordinaires ?

Mais la commission était avant tout pénétrée de l'idée d'une erreur à réparer dans la répartition des contingents entre les villes et les campagnes. Suivons-la et voyons si avec l'intention de bien faire elle ne propose pas une souveraine injustice.

La Commission a pris pour exemple 12 grandes villes du département, Lille, Roubaix, Tourcoing, Dunkerque, Valenciennes, Douai, etc. Elle a fait le relevé de leurs contingents applicables aux chemins de grande et moyenne communication, et elle a trouvé que Lille verse seulement 3.809 fr. par an, Roubaix, 4.785 fr., Tourcoing, 1.312 fr., Dunkerque, 1.904 fr., etc. Elle en a conclu à une situation éminemment privilégiée. Le raisonnement était incomplet et partant la conséquence inexacte.

M. l'ingénieur en chef du département a repris la question dans un rapport soumis au Conseil général dans sa dernière session; il a fait remarquer que le département consacrait moyennement aux voies de communication départementales 23 centimes 1/2 représentant une somme de 2,918,245 fr. dans laquelle : Lille intervient pour 561,348 fr. Roubaix 221,435 fr. Tourcoing 108,028 fr. Dunkerque 93,462 fr. Etc.

Ainsi Lille fournit toute seule 1/5 du budget de la voirie départementale; Roubaix et Tourcoing ensemble 1/10, etc., enfin, les 22 principales communes du département supportent à elles seules la moitié de ce budget. Or 32 communes ont versé ensemble 310,877 fr. en 1874, pour le service des chemins vicinaux ordinaires auxquels elles sont à peu près étrangères.

De quel côté est donc le privilège, et les villes dont on oppose l'opulence à la misère des campagnes ne pourraient-elles réclamer à leur tour une plus juste répartition des charges ? N'est-il pas évident qu'elles paient déjà extrêmement cher l'appareil gratuit des routes départementales dont elles ne sont pas d'ailleurs les seules à profiter, et convient-il encore d'élever leurs contingents par voie de déclassement de telle façon que Lille aurait à verser en centimes seulement et indépendamment de ses prestations, 59,591 fr. au lieu de 3,809 fr., Roubaix 24,037 fr. au lieu de 4,785 fr., etc. ?

Mais nous ne suivrons pas plus longtemps la Commission du Conseil général sur ce terrain glissant de l'antagonisme des villes et des campagnes, où il est regrettable qu'elle se soit imprudemment engagée. Il nous suffit d'avoir indiqué par quelques exemples puisés aux sources officielles, avec quelle largesse les communes importantes remplissent déjà envers les communes moins peuplées, le devoir d'assistance qu'on voudrait leur imposer comme une répartition. Il est des bornes que l'on ne doit pas dépasser à moins de violer les règles les plus simples de la justice distributive de commettre une criante injustice sous le couvert de l'équité.

M. l'ingénieur en chef a été mieux inspiré. Il a également cherché le moyen d'établir l'égalité de traitement entre les communes, mais dans un ordre d'idées tout opposé à celui de la Commission. Au lieu de supprimer les routes départementales, il propose d'y annexer successivement les chemins de grande communication et ceux d'intérêt commun.

Dans ce système, il n'y aurait plus que deux catégories de routes ou chemins.

D'un côté, les routes départementales, anciennes et nouvelles, formant un réseau de 2,200 kilomètres, ouvert librement et gratuitement aux communes et aux industriels; de l'autre, les chemins vicinaux ordinaires entretenus par les communes. « Si au premier abord, dit-il chef de service, il semble paradoxal de proposer de classer parmi les routes départementales les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, alors que, dans plusieurs départements, c'est l'opération inverse qui s'accomplit depuis 30 à 40 ans, l'on doit considérer que le département du Nord, par son industrie, son agriculture, sa population et sa richesse, constitue une région qui ne trouve son analogue nulle part ailleurs en France, et que si les déclassements des routes départementales

effectués chez nos voisins se peuvent peut-être justifier par la nécessité de reporter sur les communes et les industriels une part des dépenses départementales, rien heureusement ne nous oblige à recourir à cet expédient. »

M. Raillard établit en effet, en comptant le budget que le département aura en 1880, sans création d'aucun nouveau centime, les ressources nécessaires pour prendre à sa charge les chemins de grande communication, et en 1884 ceux d'intérêt commun. Au lieu de prélever la moitié des ressources spéciales autorisées par la loi, les ressources qui consistent en 3 journées de prestation et en 5 centimes, M. l'ingénieur en chef en laisse l'entière disposition aux communes pour le service de leurs chemins vicinaux ordinaires. Il conserve enfin dans les recettes du budget départemental une réserve suffisante pour assister les communes pauvres et leur épargner le pénible moyen des centimes extraordinaires.

En un mot, il réalise les avantages recherchés par la Commission du Conseil général, mais en écartant les entraves surannées, en respectant les droits acquis, en généralisant au lieu de les supprimer, le bienfait de la libre et gratuite circulation.

En résumé, et nous insistons sur cette comparaison finale, tandis que le système de la Commission aurait pour résultat de faire participer les communes et les industriels à l'entretien des routes départementales dont l'usage est aujourd'hui gratuit pour eux, de maintenir cette participation aux chemins de grande communication et d'intérêt commun, enfin de laisser aux communes, pour l'entretien de leurs chemins vicinaux ordinaires, la moitié seulement de leurs ressources spéciales, c'est-à-dire deux centimes et demi et une journée et demie de prestation, la combinaison de M. l'ingénieur en chef du département conserverait au contraire aux industriels et aux communes la complète gratuité de l'usage des routes départementales, elle étendrait cette gratuité aux chemins de grandes communication et d'intérêt commun; enfin elle laisserait aux communes, pour le service de leurs chemins vicinaux ordinaires, non plus la moitié seulement, mais la totalité de leurs ressources spéciales, soit 5 centimes et 3 journées de prestation.

Nous ne saurions prolonger cet aperçu sans dépasser les limites de notre cadre; nous croyons cependant en avoir assez dit pour éveiller l'attention et la sollicitude des intéressés. C'est à ce point à prendre désormais leur cause en main. Nous prions les Conseils municipaux appelés à délibérer sur cette affaire de ne pas émettre d'avis sans avoir attentivement comparé le travail de la Commission et celui de M. l'ingénieur en chef.

Nous engageons les industriels à se concerter et à présenter à l'administration des observations qui ne pourront manquer d'être accueillies avec bienveillance. Nous espérons enfin que les Chambres de commerce du département, dont la compétence et l'autorité s'imposent en cette circonstance voudront bien se faire auprès de M. le Préfet les défenseurs de l'agriculture et de l'industrie de notre département.

(Extrait du Progrès du Nord.)

L'enseignement professionnel.

Un article du Salut public, que nous avons reproduit avant-hier, montre que la ville de Lyon vient de faire un nouveau pas dans la voie de l'instruction professionnelle. Puisque cette question est à l'ordre du jour de nos préoccupations roubaixiennes, nous croyons bon de donner quelques renseignements sur ce qu'a fait jusqu'ici la ville de Lyon, et sur ce qu'elle veut faire. M. Penot, le directeur de cet enseignement commercial et industriel, écrivait en 1875 :

« Nous nous bornons jusqu'ici à une école de commerce, quoique notre intention soit d'organiser un jour une grande école comprenant le commerce et les diverses branches de l'industrie de la soie; mais il ne nous a pas paru prudent de commencer tout à la fois, surtout voulant donner à chaque étude un développement complet; nous irons peu à peu, et probablement nous installerons le tissage à la rentrée de 1876, au bout de notre 4^{ème} année d'existence; la filature, le moulage, la teinture viendront plus tard, lorsque nous jugerons le moment venu d'en créer l'enseignement..... »

Quand on songe que la ville de Lyon possède depuis 45 ans l'école Lamartinière où entrent chaque année environ 800 élèves qui deviennent les meilleurs ouvriers et contre-maîtres de la ville, et depuis moins longtemps l'école centrale lyonnaise, que l'Académie de cette ville a tousjours rendu les meilleurs services pour entretenir le goût de la population, et former des générations de dessinateurs et d'artistes, on comprend que le programme tracé par M. Penot complètera la satisfaction de tous les besoins d'un centre comme celui-là.

C'est en 1872, croyons-nous, qu'étaient parvenues à décider M. Penot, le directeur de l'école de commerce de Mulhouse, à venir se fixer à Lyon et à prendre en main la direction de l'enseignement commercial, la Chambre de commerce ouvrit une souscription pour la création projetée; 2240 actions de 500 francs furent souscrites, sur lesquelles 300 fr. ont été versés. Une grande et ancienne propriété fut achetée pour 433,000 fr. on y installa l'école de commerce après une dépense de réparation et d'appropriation de 90,250

francs, et une dépense de mobilier de 35,178 fr.

L'école fait ses frais avec 120 à 140 élèves pour les 3 années ensemble. Sur ce nombre d'élèves, 12 seulement sont boursiers.

Les élèves proviennent de toute la région Sud-Est de la France. Quelques-uns de Suisse et d'Italie.

Cette année, la Chambre de commerce ayant voté une subvention de 50,000 fr., M. Penot a adjoint à son école l'enseignement du tissage. Cet enseignement a été confié à M. Maisiat, qui possédait depuis longtemps un cours de fabrication, et chez qui plusieurs de nos meilleurs fabricants de Roubaix, sont allés prendre leurs premières leçons.

On peut affirmer que cette fondation réussira aussi bien que celle de l'école de commerce, et des précédentes écoles; et la réussite tiendra pour beaucoup à ce que les besoins sont bien étudiés, bien compris, et que l'on y donne satisfaction comme il convient.

L'existence de l'industrie lyonnaise reposant plus que jamais sur l'exportation, on a compris qu'il était indispensable de donner aux chefs de maison l'ensemble des connaissances que donne une école de commerce, comprenant d'ailleurs un pareil enseignement ne s'adresse qu'à la classe aisée, et ne peut convenir pour former des employés, on n'eût pas pu de fixer les frais d'études de l'école de commerce à 600 fr. pour un externe, à 2,200 pour un interne en Chambre.

En ce moment, l'enseignement du tissage est organisé aussi pour la classe aisée. Il coûtera 1,200 fr. par an, 2,800 pour un externe en chambre, y compris les repas.

Pour cette année seulement, des élèves n'ayant pas passé par les études commerciales ont pu être admis au tissage. Régulièrement, il faudra avoir fait au moins un an de l'école de commerce.

Plus tard, ainsi qu'il est dit plus haut, on joindra à cela l'enseignement de la filature de soie, du moulage et de la teinture.

Lyon possèdera alors un enseignement technique complet pour la classe aisée, et n'aura plus rien à désirer en fait d'instruction professionnelle pour aucun de ses enfants.

Roubaix va faire ses premiers pas dans cette voie. Tâchons de n'être pas cinquante ans pour arriver au but !

La fin de la Revue Industrielle publiée dans notre numéro du 25 décembre doit être rétablie de cette façon :

Une découverte qui s'annonce avec des allures plus modestes et qui paraît devoir réaliser un progrès notable dans la question de l'éclairage électrique, c'est la découverte du capitaine Paul Jablochhoff, officier distingué du génie russe. Des expériences ont été faites à Paris et l'énoncé des résultats obtenus présenté par M. Dumas à l'Académie des Sciences, a produit une grande sensation. Une commission a été nommée et des expériences publiques ont eu lieu déjà, ou plutôt doivent avoir lieu prochainement. Puisse le succès répondre aux espérances que cette découverte a fait concevoir.

Voici en quoi elle consiste. Jusqu'à ce jour, les charbons entre lesquels doit jaillir l'eau voltaïque, étaient mis verticalement l'un au-dessus de l'autre, et comme ils s'usent, il fallait avoir recours à des mécanismes plus ou moins compliqués, plus ou moins délicats et par suite plus ou moins coûteux, pour maintenir constante la distance de leur écartement. M. Jablochhoff supprime le régulateur par un moyen aussi simple qu'ingénieur; au lieu de mettre les charbons l'un au-dessus de l'autre, il les met à côté l'un de l'autre, verticalement et parallèlement entre eux. Les deux baguettes de charbon sont alors toujours à la même distance. Si ces charbons étaient dénudés, la lumière ne pourrait avoir aucune régularité, mais si l'on enveloppe d'une gaine isolante chaque charbon, on pourra obtenir que l'arc voltaïque ne se produise qu'entre les extrémités supérieures. Le charbon positif s'usant plus vite, on lui a donné la section convenable pour qu'il conserve la même hauteur que le charbon négatif. Pour la production de lumière on réunit par un bon conducteur les deux points du charbon. La substance isolante qui jusqu'ici a donné les plus heureux résultats, a été formée avec du sable et du verre pilés. Cet arc voltaïque qui éclate entre les deux points de charbon produit l'appareil d'une vraie bougie électrique d'une intensité lumineuse incomparable.

La matière isolante fond et se volatilise en mettant à nu les deux charbons comme la matière grasse d'une bougie ordinaire met continuellement à découvert la mèche qui doit être le siège de la combustion. Ce qu'il y a encore de plus remarquable, c'est que la même machine Gramme peut entretenir trois foyers lumineux, et que la matière isolante vient augmenter d'un tiers la quantité de lumière électrique produite par la force motrice. Ainsi une machine Gramme de 100 becs a fourni trois bougies électriques de 50 Carcel chacune. Il n'est personne qui n'apprécie les sérieux avantages de cette découverte de Jablochhoff : suppression des régulateurs qui seront toujours des appareils coûteux et délicats, production d'un tiers de la lumière par la volatilisation de la substance isolante, répartition et fractionnement de la lumière de 100 becs en trois foyers de 50, ce qui ajoute considérablement à l'effet, car ajustés foyers de 50 éclaireront incomparablement mieux sous plusieurs rapports une

grande pièce qu'un seul foyer de 150 becs Carcel.

Ces différentes tentatives ont captivé l'attention publique. On se préoccupait beaucoup à Paris de la question dans le monde scientifique et dans le monde industriel. La semaine dernière, un des nos grands industriels a eu la bienveillance de nous communiquer qu'il a assisté à des expériences faites avec la machine Lontin, et que d'autres ont eu lieu chez M. Bréguet, sur l'invention Jablochhoff. L'installation de la lumière électrique dans les ateliers de M. Th. Powel à Saint-Sever, a donné d'excellents résultats, une commission prise au sein du Comité de mécanique de la Société industrielle de Rouen, a été chargée d'étudier ce mode d'éclairage et de présenter un rapport sur ce sujet. Enfin la Société industrielle du Nord de la France dans sa dernière séance du jeudi 7 décembre, à laquelle nous avons été heureux de pouvoir assister, a entendu avec un intérêt marqué une communication de M. Th. quem sur l'application de la machine Gramme. L'éminent professeur de la Faculté des Sciences de Lille, après avoir donné dans une exposition lumineuse les principes fondamentaux sur lesquels repose la théorie de la machine Gramme, a indiqué ses applications à la galvanoplastie dans les ateliers de M. Christin à Paris, au traitement des mèches de la fabrique de sucre de Sermaise, à l'éclairage des phares, des vaisseaux, des ateliers de construction et fondus comme celle de MM. Heilmann-Ducocq, à Mulhouse, puis passant aux applications plus spéciales à notre pays, a parlé de l'échantillonnage le soir aux teintureries au moyen de la lumière électrique, et a fait ressortir l'importance de la découverte de Jablochhoff.

Résumons nos idées : à la suite d'expériences d'éclairage électrique que nous avons pris l'initiative, M. Hans dans sa teinturerie à Wasquehal, et Gaydet dans sa teinturerie en lais Roubaix, ont employé et continué d'employer la lumière électrique à grande satisfaction, et plusieurs autres industriels sont disposés à en faire prochainement usage; plusieurs sociétés tendraient de leur vif intérêt pour le progrès de cette question d'éclairage, capitale s'en préoccupe, et l'on fait plusieurs ateliers les essais les plus persévérants sur les modifications plus avantageuses; les découvertes récentes promettent un succès prochain et sans déclarer au gaz la haine Scipion l'africain portait à la femme carthage, nous croyons que le gaz continuera peut-être longtemps encore à donner sa lumière pour l'éclairage des villes et des particuliers, mais nous saluons la lumière électrique comme l'éclairage le plus avantageux de tous les éclairages en grand, et, par conséquent, comme l'éclairage de l'avenir pour les villes industrielles.

Roubaix-Tourcoing
ET LE NORD DE LA FRANCE

Le Conseil municipal de Roubaix réunira, le vendredi 29 décembre courant, à 7 heures 1/2 précises au soir l'effet de délibérer sur les objets suivants :

Rapports de la Commission des finances : 1^o le vote d'un crédit de 1050 fr. pour personnel de la police; 2^o le traitement annuel du receveur municipal; 3^o la démolition de la maison Delcroix et l'acquisition de terrains hors d'alignement, rue de l'Ommelet la cession de terrain à la voie publique, du Curé; 4^o la construction d'une partie d'acqueduc, rue de la Redoute; 5^o le vote d'un crédit pour la construction d'échafauds à l'Abattoir.

Rapports de la Commission des travaux publics : 1^o la construction d'un aqueduc dans la partie non pavée de la rue Turgot; la construction d'une partie de mur Square; 2^o le classement de la rue de la doune prolongée.

Rapport de la Commission des pompes sur les propositions du corps;

Avis à donner sur la révision du classement des voies départementales.

Cession de terrain à la voie publique de l'Hommelet;

Paiement sur le crédit du gymnase de la construction d'appareils de gymnastique achetée par la Commission des fêtes;

Demande de classement de la partie inférieure du chemin de Leers;

Nomination d'une commission pour la surveillance des squares et promenades publiques;

Nomination d'une commission pour examiner la demande de reconnaissance légale formée par les sœurs de la Visitation;

Nomination d'une commission d'enquête sur les travaux publics;

Aménagement de l'ancien Asile, rue Sbastopol, pour l'installation d'un cours de dessin;

Dépense d'installation et de mobilier scolaire pour les cours publics de mécanique d'architecture, dans l'ancien Asile de la Gasse, rue du Vieil-Abreuvoir.

M. le Maire de Roubaix vient d'adresser à tous les médecins de la ville une lettre ayant pour objet la statistique que des causes de décès. Jusqu'à cette statistique n'était rien moins qu'exacte. On espère par la mesure proposée arriver à des résultats plus certains et empêcher ainsi que des décès, mais les morts soient enterrés avant le délai réglementaire, comme cela se fait parfois, à cause de déclarations erronées des familles.

Voici le texte de la lettre de M. le Maire :

Roubaix, le 28 décembre 1876.
Monsieur,

Afin d'arriver à établir d'une manière certaine la statistique des causes de décès survenues pendant l'année dans la ville de Roubaix, j'ai pensé qu'il convenait de faire appel au concours de MM. les médecins traitants et de les prier de vouloir bien mettre en pratique, à partir du 1^{er} janvier prochain, les instructions ci-après de M. le Ministre de l'Intérieur.