

JOURNAL DE ROUBAIX

POLITIQUE, INDUSTRIEL & COMMERCIAL

PRIX DE L'ABONNEMENT :
 Roubaix-Tourcoing : Trois mois, 13 fr. 50. — Six mois, 26 francs. — Un an, 50 francs.
 Nord, Pas-de-Calais, Somme, Aisne : Trois mois, 15 francs.
 La France et l'étranger, les frais de poste en sus.

RÉDACTION & ADMINISTRATION
 17, RUE NEUVE, 17
 Directeur-Gérant : **ALFRED RÉBOUX**
 Bureau à Tourcoing, RUE DES POUTRAINS, 42

ABONNEMENTS ET ANNONCES :
 RUE NEUVE, 17, A ROUBAIX. — A LILLE, RUE DU CURÉ SAINT-ÉTIENNE, 9 bis.
 Paris, chez MM. HAVAS, LAFITTE et C^o, place de la Bourse, 8, et rue Notre-Dame-des-Victoires, 34
 Bruxelles, à l'Office de Publicité.

ROUBAIX, LE 23 MAI 1886

LA ROUTE DU SOUDAN

Mais en vérité pourquoi s'obstiner à pénétrer dans le Sahara ? La conquête du Sahara, en admettant qu'elle devienne jamais possible, ne présente aucun intérêt, ni au point de vue commercial, ni au point de vue scientifique. Certes il serait désirable d'ouvrir aux produits français le marché du Soudan. Mais la voie de pénétration vers le Soudan : elle passe par la vallée du Sénégal. Or, la France est maîtresse de la vallée du Sénégal. Elle y a établi une ligne de postes qui vont de l'Atlantique au Niger. Il n'y a qu'à continuer l'œuvre entreprise de ce côté.

Pénétrer dans le Soudan par la vallée du Sénégal et par le Niger, établir peu à peu notre influence dans ces pays en nouant des relations avec les habitants et en subventionnant les chefs indigènes qui sont disposés à nous servir d'agents de propagande, fournir aux populations les moyens de se défendre contre les Arabes qui font l'odieuse commerce des esclaves, détourner du côté de notre colonie sénégalienne le trafic qui se fait actuellement par le Sahara : voilà quelle doit être notre politique. Ce sera une politique féconde en résultats. Et, en somme, le procédé le meilleur pour atteindre les Touaregs, c'est de mettre la main sur le Soudan, d'y empêcher la traite et d'ouvrir, par la vallée du Niger, de nouvelles routes aux produits du pays, qui prennent actuellement la voie du désert. Car, lorsque les Touaregs ne pourront plus ni recruter des esclaves sur le marché du Soudan, ni rançonner les caravanes, ils seront réduits à quitter le désert ou à y mourir de faim.

Manifestation en Belgique
 On commence à se préoccuper dans les régions gouvernementales de la manifestation ouvrière projetée pour le 13 juin. On estime le nombre des manifestants au chiffre de 50,000. La population de Bruxelles est très inquiète et bon nombre d'habitants ont déjà pris leurs dispositions pour quitter la ville.

L'arbitrage entre patrons et ouvriers
 On lit dans le Temps :
 « Nous avons annoncé que M. Lockroy préparait un projet de loi organisant, sur le modèle de la loi anglaise, l'arbitrage en vue de prévenir les conflits entre patrons et ouvriers.
 Le projet se borne, ainsi que nous l'avons déjà dit, à organiser une procédure très simple, de manière à faciliter l'usage de l'arbitrage. Voici en quoi consiste cette procédure :
 « Celle des deux parties — ouvriers et patrons — qui veut recourir à l'arbitrage pour le règlement d'un conflit fait une déclaration en ce sens devant le maire de la commune.
 « Ce magistrat municipal est tenu alors de notifier à l'autre partie la demande à fin d'arbitrage, afin que les arbitres puissent être choisis par les parties.
 « Si l'une des parties refuse de se prêter à l'arbitrage, le maire le constate dans un récépissé qui est enregistré le refus et on indique les motifs de récusation remis à la partie qui a formé la demande d'arbitrage.
 « Au cas où les deux parties ont consenti à l'arbitrage, la sentence des arbitres est rédigée en double exemplaire ; l'un de ces exemplaires est remis aux intéressés.
 « L'autre exemplaire est envoyé au ministre du Commerce et de l'Industrie.
 « Ce ministre sera appelé à grouper toutes les sentences arbitrales ainsi rendues, de manière à en constituer la collection complète, en vue de mettre en lumière la jurisprudence qui s'en dégage, et qui pourra être consultée dans la suite pour le règlement des autres conflits qui pourraient se produire. »

« La Champagne »
 Le Havre, 21 mai.
 Le cortège des invités de la Compagnie transatlantique est arrivé au Havre à quatre heures quarante-cinq, par un temps pluvieux au milieu des troupes d'infanterie et d'artillerie, des douanes et de marine que la place avait mises sur pied. La foule ne démentait pas très bien le préjugé du voyage ministériel et voyant dans ce voyage l'occasion de manifester, acrié beaucoup sur le boulevard de Strasbourg et siffla un peu.
 Après les congratulations officielles de la sous-préfecture la politique a laissé les voyageurs en repos et ils se sont rendus à la tente des transatlantiques, où la fête a commencé pour durer toute la nuit. Des nuées de pavillons pavoisaient tous les mats des navires amarrés dans le port et la Champagne disparaissait en et là sous les feuillages, les drapeaux et les boîtes de roses.
 La visite traditionnelle du paquebot émergeait les gens les plus habitués aux grands et confortables voyages. Le salon des premiers disposé en salle de banquet, éclairé à la lumière électrique, présentait à l'esprit l'image d'une salle gigantesque de restaurant et d'hôtel : quelque chose comme celle du Grand-Hôtel ou du Continental. Malheureusement, un fâcheux incident attristait tout le monde : on avait appris seulement à midi au Havre que M. Eugène Péreire, atteint de la goutte, ne pouvait venir assister à la fête qu'il avait si bien organisée ; c'est donc M. Cloquemin, vice-président de la Compagnie, qui, en l'absence de M. Péreire, a reçu les invités et a fait les honneurs de la Champagne.
 Au milieu du banquet qui a été admirablement servi, M. Cloquemin a expliqué que M. Lockroy devait repartir pour Paris avant le dessert et il a lu le discours de M. Péreire dont les passages suivants méritent d'être cités.
 « Après les remerciements au président de la République, qui a daigné se faire représenter au banquet par un officier de sa maison militaire, M. Péreire rappelle le passé de la Compagnie pour le comparer au présent :
 « Cette réunion n'est pas une simple manifestation des sympathies que peut exciter chez vous, messieurs, une Compagnie maritime essentiellement française. Elle est aussi, permettez-moi de le dire, la consécration solennelle d'un succès, de plus longtemps poursuivi, qui assure à l'avenir à notre pays une puissance nouvelle : ce le des grandes constructions navales.
 « Vous êtes, en effet, ici, messieurs, sur un paquebot construit en France, par des ouvriers français, avec des matières premières françaises et sous la direction d'ingénieurs de la marine de l'Etat. La Champagne a deux fois le droit de porter les nobles couleurs du pavillon français ; et, après elle, vous verrez bientôt entrer en ligne nos trois autres paquebots : La Bourgogne, La Bretagne et La Gascoyne, — quadruple affirmation d'un progrès dont notre patriotisme a le droit de se réjouir !...
 « Ce progrès, vous le saisissez mieux encore, quand je vous rappellerai qu'en 1864 la Compagnie Générale Transatlantique inaugura la ligne du Havre à New-York avec un paquebot à roues, le Washington, qui mesurait 106 mètres de longueur, jaugeait 3,200 tonnes, possédait une machine de 3,400 chevaux, et ne pouvait recevoir que 325 passagers et 900 mètres cubes de marchandises. — Aujourd'hui, en 1886, après 22 ans de luites et de perfectionnements, nous mettons en ligne un paquebot qui mesure 155 mètres de longueur, jauge 7,000 tonnes, possède une machine de 9,000 chevaux, et peut recevoir 1,200 passagers et 2,200 mètres cubes de marchandises !
 « Mais il y a encore d'autres résultats à signaler, dont la science et l'industrie doivent être fiers ; je veux parler des modifications successivement introduites dans la construction des appareils moteurs : les roues ont fait place à l'hélice ; les

machines à balancier lentes et encombrantes, ont disparu : on ne voit plus sur nos paquebots que des machines rapides et légères, à double détente et à triple expansion. La Champagne offre, de ce côté, le triple système, le spécimen le plus important qui ait été construit jusqu'ici. La rapidité de la marche a progressé en même temps et nous avons atteint une vitesse aux essais de près de 19 nœuds, c'est-à-dire de plus de 35 kilomètres à l'heure !
 Pardonnez-moi, Messieurs, ces détails techniques ; mais vous ne pouvez pas ignorer l'essor donné à l'industrie maritime, qui a su se prêter d'une année aux exigences toujours croissantes de la concurrence étrangère.
 M. Cloquemin, toujours au nom de M. Péreire rappelle ensuite un mot singulièrement prophétique de M. le directeur-général des postes en 1864 (qui était-ce ?)
 « Je n'ai jamais oublié qu'en 1864 l'honorable directeur-général des postes, répondant, à bord du Washington, à un discours de M. Emile Péreire, alors président de la Compagnie Générale Transatlantique, prononçait ces paroles prophétiques :
 « Encore un peu de temps, et les hommes de génie venant les bâtiments des messageries à sortir par la porte de Suez et les bâtiments de la Compagnie Transatlantique sortir par la porte de Panama, se rencontreront et se salueront dans l'Océan Pacifique, après avoir embrassé le monde de leurs évolutions !... »
 Oui, en effet, le jour n'est plus éloigné où nous franchirons cette porte de Panama. Nous croyons à la promesse que nous en avons faite, ces jours derniers, illustre M. de Lesseps, que nous aurions été heureux de saluer ici de nos acclamations, et à qui nous envoyons, du bord de la Champagne, l'expression de notre admiration sincère ! Et attendez, Messieurs, nous réalisons une autre espérance, en mettant désormais à huit jours de distance Paris et New-York, en dépit des 6,000 kilomètres qui séparent ces deux grands foyers de l'activité humaine !
 Inutile de dire que la lecture de ce discours du président de la Compagnie a été convertie de frénétiques applaudissements.
 M. Granet a répondu, puis M. Lockroy a parlé ; puis M. Siegfried ; puis M. Mallet président de la chambre de Commerce ; puis M. Marion, notaire et maire du Havre.
 Malheureusement, il n'y avait guère dans tout cela que la banale phraseologie qui semble être la tunique de Nessus de nos ministres en voyage. M. Lockroy, après avoir invité le ministre américain à parler affaires, s'est retiré à l'anglaise. L'excellent M. Mac Lane s'est vainement dans un speech très spirituel. Mais le train de M. Lockroy chauffait, chauffait toujours.
 Les voitures des invités du bal arrivent, les toilettes sont innombrables et charmantes. C'est le moment où les curieux voudraient savoir au moins d'un ministre ce que pense le cabinet de l'expulsion des princes. Ah ! bien oui ! M. Lockroy est déjà sur la route de Paris, après avoir passé cinq heures au Havre.
 L'inévitable queue ministérielle, la tourbe insupportable des seigneurs sans importance parle tant et si fort d'expulsion, que tout le monde ici, au lieu de songer aux questions commerciales, se préoccupe uniquement du sort qui va être fait au comte de Paris. Etrange, étrange façon de relever les affaires.
 (Figaro) Pierre GIFFARD.

PETITES NOUVELLES
 L'empereur Guillaume a donné l'ordre aux officiers allemands qui se trouvent en France de quitter sans retard ce pays ; ceux d'entre eux qui y séjourneront dans le but de s'y perfectionner dans l'usage de la langue française devront se rendre dans la Suisse française.
 Cette mesure a été prise, à ce que l'on croit, à cause de la loi contre l'espionnage voté récemment par les Chambres françaises.
 ... Un train de marchandises a déraillé à Tournay. Un homme a été tué.
 ... Mme Pendleton, femme du ministre des Etats-Unis à Berlin, a été précipitée de sa voiture et tuée sur le coup.
 ... M. Edouard Lockroy, ministre du Commerce et de l'Industrie, vient de constituer, par un arrêté qui paraîtra demain au Journal officiel, le jury chargé de juger le concours pour l'Exposition de 1889 qui s'ouvre demain.
 ... M. Clémenceau a terminé son voyage dans le Var. Il a quitté Toulon pour rentrer à Paris.
 ... Floquet, président de la Chambre des députés, en ce moment à Briard, rentrera à Paris lundi, veille de la reprise de la session parlementaire.

LES CERCLES D'OUVRIERS
 RÉUNIONS A LILLE
SÉANCE DU MATIN
 La troisième réunion a eu lieu hier matin, à 9 heures. L'assemblée a discuté la question de l'application de l'œuvre dans les arts et métiers.
 Au nombre des moyens proposés à développer l'œuvre, sont les corporations et les syndicats.
 Le but exclusif du syndicat est l'étude et la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles. Mais ces intérêts doivent reposer sur deux bases essentiellement morales, la justice et la charité, et ces bases sont impossibles sans la religion.
 C'est pourquoi, pour fonder une œuvre durable et prospère, il est indispensable que les membres des corporations et syndicats soient unis par le lien religieux.
 A la suite du tracé fait par M. le président, du plan qu'il fait proposer dans la multiplication des corporations et des syndicats, plusieurs délégués ont donné des renseignements sur la manière dont fonctionnent les syndicats, dans leur ressort.
 Il résulte de ces observations que partout où l'on a formé des corporations et des syndicats basés sur l'esprit chrétien, on obtient, au double point de vue du bien matériel, et moral des ouvriers, des résultats merveilleux.
 M. Scaillet a donné ensuite des renseignements sur les institutions économiques qui ont pour objet de mettre en rapports des commerçants chrétiens, honnêtes, avec les ouvriers, de façon à ce que les intérêts des uns et des autres soient menagés.
 M. le président a rendu compte du fonctionnement des corporations économiques à Lyon, puis la séance a été levée.

LA ROUTE DU SOUDAN
 Les Touaregs ont tout intérêt à nous fermer l'entrée du Sahara et à rester les seuls maîtres du désert africain : ils savent que le jour où des routes commerciales directes seraient établies entre l'Algérie et le Soudan et où il régnerait dans le Sahara un état de choses à peu près régulier, ils ne pourraient plus exercer leur industrie d'écumeurs du désert.
 C'est pour cela qu'ils sont déterminés à supprimer tout Européen qui se hasarderait sur le territoire qu'ils considèrent comme leur domaine.
 On a parlé pendant un certain temps, après la mort du commandant Flatters, d'organiser en Algérie une grande expédition pour aller à la poursuite des assassins de ce malheureux officier, le venger, châtier les Touaregs, faire en un mot une vaste opération de gendarmerie dans le Sahara. Mais on a fini par renoncer à ce projet chimérique. On a compris qu'une pareille expédition entraînerait des dépenses énormes et ne produirait aucun résultat appréciable.
 Montés sur leurs rapides meharis, qui peuvent, assure-t-on, fournir dans une journée une traite de cent cinquante kilomètres, et marcher sept jours sans boire ni manger, les Touaregs sont à l'abri de nos coups. Il n'y a pas à songer à détruire leurs villes, leurs villages ou leurs forteresses : ils n'en ont pas ; ils vivent d'une existence nomade et peuvent se réfugier dans des retraites inaccessibles. Ils connaissent d'ailleurs admirablement les routes du désert, que nous ne connaissons pas. Ils auraient toutes sortes de moyens de harceler, de fatiguer, peut-être même de détruire une colonne expéditionnaire envoyée contre eux, tandis qu'ils resteraient eux-mêmes insaisissables. Il ne faut pas songer à engager une grande expédition contre de pareils ennemis.
 Un journal de gauche du matin propose un autre moyen de venir à bout des Touaregs. Ce serait de prendre nos ennemis par la soif en occupant tous les oasis et tous les puits du Sahara.
 L'occupation des puits du désert africain ne nous serait pas une opération plus praticable qu'une expédition militaire, que notre confrère déclare, avec raison, impossible. La Sahara a une étendue immense. La partie de ce désert que le commandant Flatters a essayé d'explorer et qui est habitée par les tribus de Touaregs-hoggar s'étend sur une surface d'un million de kilomètres carrés, — presque deux fois l'étendue de la France, — et possède une population de vingt-cinq à trente mille individus seulement. Il y a dans ces régions des centaines de puits que les Touaregs connaissent et fréquentent depuis des siècles. Il faudrait d'abord les découvrir, puis établir auprès de chacun d'eux un fortin avec un poste de trente ou quarante hommes. Il faudrait enfin relier entre eux tous ces postes : tout notre armée d'Algérie y passerait, et ce serait une dépense fantastique.

Nos ministres au Havre
 Paris, 21 mai. — Le train spécial organisé à l'occasion de l'inauguration du service postal de grande vitesse de la ligne du Havre à New-York est parti aujourd'hui à une heure moins un quart. Le train se trouvaient MM. Granel, Lockroy et Bailhat.
 Au Havre, M. Lockroy distribuera sept médailles d'argent à des ouvriers qui se sont distingués par leurs longs et loyaux services. Les ouvriers auxquels ces médailles sont destinées appartiennent les uns à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, les autres à la Compagnie Transatlantique.
Le Livre jaune
 Paris, 20 mai. — Le Livre Jaune est sur le point d'être remis au ministre des affaires étrangères. Il sera distribué probablement jeudi aux membres du Parlement. On sait que ce Livre Jaune contiendra tous les documents relatifs au conflit rouméliste et des affaires de Grèce.
La société nationale des sciences et des arts industriels
 Paris, 21 mars. — M. Lockroy, ministre du Commerce et de l'Industrie, a reçu les délégués de la Société nationale des sciences et des arts industriels, placés sous son patronage, lesquels lui ont fait part de heureux résultats qu'ils obtiennent dans l'organisation de leur exposition au palais de l'Industrie.
 Les délégués ont brièvement exposé au ministre les points principaux de l'intéressant programme que cette exposition s'est proposé pour but et dont la réalisation sera pour nos industries d'arts appliqués la plus utile préparation à l'exposition de 1889. L'inauguration officielle est fixée au 24 juillet prochain.

Le mariage de la princesse Amélie
 On mande de Lisbonne, le 20 mai, que M. Billot, ministre de France, est chargé de représenter la République Française au mariage du duc de Bragança.
Les grèves de Lyon
 Lyon, 21 mai. — L'entente entre les patrons et les ouvriers verriers de Lyon paraît être reculée à une date lointaine.
 Le préfet du Rhône, dans l'entrevue qu'il vient d'avoir avec le ministre de l'intérieur, ne lui a pas laissé ignorer la gravité de la situation.
 Des comités se forment pour recueillir, comme à Decazeville, des souscriptions en faveur des grévistes.
Engagements entre les Turcs et les Grecs
 Athènes, 21 mai, 10 h. — Le bruit répandu hier soir que les Turcs avaient attaqué les Grecs sur la frontière est confirmée par des dépêches officielles.
 Hier, à quatre heures du matin, l'artillerie turque commença à canonner les positions grecques dans la plaine de Karis ; à six heures, l'infanterie turque commença à attaquer la petite hauteur de Saint-Athanas. Doublis, commandant le bataillon des évzones, fut blessé au pied ; il reprit néanmoins le commandement après extraction de la balle.
 Une autre petite affaire a eu lieu à Barakitzli, où était un avant-poste de cinq évzones qui fut enlevé par les Turcs.
 Aux dernières nouvelles, les Turcs ont concentré des troupes devant les postes grecs de Demozeros. Les Grecs font, de leur côté, une concentration pour résister à l'attaque et reprendre les positions occupées par surprise.
 Les détails de l'affaire et surtout la canonnade de deux heures avant l'attaque de l'infanterie ne permettent pas de croire à un simple malentendu.
 Athènes, 21 mai, 11 heures. — Des engagements sur la frontière ont eu lieu au pied de l'Olympe, autour du lac Mezoro. Il y en a eu deux : un hier matin, assez insignifiant, et un ce matin, plus grave.

La question ouvrière en Belgique
 La circulaire suivante vient d'être envoyée par le bureau de la Fédération des cercles catholiques et des associations conservatrices à tous les cercles catholiques de Belgique.
 Bruxelles, le...
 Messieurs, nous nous empressons de porter à votre connaissance que, dans son assemblée générale tenue à Verviers, le 2 mai, la Fédération des cercles catholiques et des associations conservatrices a eu le vœu suivant :
 « Que le bureau de la Fédération se mit en rapport avec les cercles catholiques du pays pour organiser partout des cercles ouvriers et d'autres institutions de coopération et de bienfaisance de nature à améliorer les conditions de la classe ouvrière.
 « C'est à la fois le droit et le devoir des catholiques de s'occuper de la question ouvrière avec une sollicitude incessante et active. La foi et les mœurs se sont affaiblis au sein d'une fraction des classes laborieuses ; beaucoup d'ouvriers, devenus indifférents aux espérances d'un autre monde, désirent vivement goûter les joies de la terre ; de là, les inconvénients qui se révèlent, tantôt par des grèves, tantôt par des mouvements plus dangereux encore.
 « Il est indispensable que les classes supérieures réalisent de plus en plus contre cette fâcheuse situation, en multipliant les œuvres ouvrières de la charité chrétienne, œuvres de moralisation, œuvres de propagande religieuse, œuvres de patronage et de distractions honnêtes.
 « Nous vous prions en conséquence instamment de délibérer à bref délai sur les mesures que comporte l'exécution du vœu émis par l'assemblée générale de la Fédération.
 « Vous voudrez bien nous envoyer, avant le 1^{er} octobre prochain :
 1^o L'appoint relatif aux résolutions que vous aurez cru devoir prendre ;
 2^o Un relevé détaillé des œuvres ouvrières, d'épargne et de coopération existant dans la localité où votre Cercle est établi ;
 3^o Les propositions que vous jugerez utiles de soumettre à la Fédération en vue de l'amélioration du sort des classes laborieuses.
 « Les résultats de cette enquête seront soumis à la réunion des délégués qui, aux termes des statuts, doit se tenir au mois de novembre.
 « S'il était ultérieurement démontré nécessaire de convoquer une assemblée extraordinaire de la Fédération pour statuer sur les mesures d'ensemble à prendre, le bureau mentionné, pour le faire, des pouvoirs qui lui sont confiés.
 « Nous vous prions enfin de nous transmettre toutes les communications relatives à la question ouvrière qui pourraient contribuer à la solution des problèmes qu'elle soulève.
 Agréés, etc.
 Les secrétaires,
 LOUIS GOOSMANS,
 PAUL LEFFEVRE.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
 Un très grand nombre de personnes, parmi lesquelles plusieurs professeurs de la Faculté catholique, et des industriels de Lille et des environs, assistaient à la séance de l'après-midi.
 M. Raoul Anceel président assisté de M. l'abbé Fichaux et de M. Harmel. M. Thellier de Poncheville, député, assistait à la réunion.
 Au début de la séance, M. Dutilleul, délégué d'Armentières, a rendu compte d'une visite faite par M. Harmel aux œuvres d'Armentières. Il résulte des constatations faites au cours de cette visite, que le Clergé montre beaucoup d'intérêt et de dévouement pour les œuvres des cercles catholiques et que cette coopération du clergé a des résultats particulièrement féconds.
 M. l'abbé Fichaux a dit ensuite, au sujet des réunions de jeunes gens, qu'il fallait demander aux jeunes gens l'esprit de sacrifice et, à ce propos, à la une lettre de M. Dubar-Ferrier, qui constate que les jeunes ouvriers, au sortir des écoles, pour entrer dans l'usine, n'ont généralement que très peu en point de leur l'idée des devoirs qui seront leurs. Et, cependant, ils sont presque tous élevés dans des maisons religieuses.
 Ne pourrait-on pas leur y enseigner non seulement leurs devoirs de chrétiens dans la famille, dans le monde, mais aussi dans la profession ?
 M. Dutilleul a rendu compte, après cette lecture, des efforts qu'il a faits pour l'organisation chrétienne de son usine, de ses exhortations auprès des ouvriers de ses luites, de ses débâtes auprès du plus grand nombre des ouvriers et, enfin, de son succès, succès qui a dépassé toutes ses espérances.
 Après une observation de M. l'abbé Fichaux, qui a fait remarquer que l'esprit de sacrifice était indispensable au progrès de l'œuvre, M. Harmel a donné quelques détails sur l'organisation de la corporation du Val-des-Bois.
 M. de Baillemont a tracé le tableau du fonctionnement de l'œuvre à Douai.
 Une discussion très intéressante s'est ensuite élevée entre MM. Harmel, Féron et Raoul Anceel, au sujet de l'organisation du travail dans les usines et de la fondation de corporations. M. Féron a été d'avis qu'il n'était pas nécessaire que plusieurs usines fussent syndiquées et qu'il était préférable, au point de vue chrétien, de créer la corporation dans l'usine même.
 M. Dutilleul a appuyé ce sentiment en montrant que la famille est le premier degré de la société et que, pour que la société soit unie, il faut que chaque famille le soit elle-même. Il faut également que la corporation soit organisée dans l'usine, ce qui n'exclut pas les syndicats.
 M. Fichaux a rendu compte d'une lettre reçue de M. Giraud, directeur de l'usine de Châteauneuve-Villain, qui remercie les membres de l'assemblée des sympathies qu'ils ont témoignées aux victimes de cet attentat.
 De ce drame, M. l'abbé Fichaux a tiré cette conséquence, que le gouvernement ne veut pas d'usines chrétiennes ni d'ouvriers chrétiens, de même qu'il ne veut pas d'écoles chrétiennes.
 M. Pelouret a proposé ensuite une souscription en faveur des victimes de Châteauneuve.
 M. Anceel a appuyé cette proposition et dit,

M, DEVELLE A LILLE
 M. Develle, ministre du Commerce, est arrivé à Lille hier, à dix heures 50 du soir. Aucune réception n'avait été préparée.
 M. le préfet du Nord et M. Poisson, secrétaire général, attendaient le ministre sur le quai.
 Après l'échange de salutations d'usage, M. le ministre a traversé les quais, où une centaine de personnes stationnaient et est sorti par la salle d'attente.
 Deux cents personnes environ faisaient la haie dans la salle des Pas-Perdus.
 M. Develle est monté en voiture avec M. le préfet. Au moment où les chevaux traient au triple galop quatre personnes ont poussé un cri timide de Vive la République !
 Sur la place de la Gare et sur tout le parcours jusqu'à la préfecture, aucun atropement à aucun groupe qui révélât le passage d'un ministre. Les rues étaient à peu près désertes, comme elles le sont généralement à cette heure.
 On a été surpris de ne pas voir M. le Maire de Lille au débarquement du ministre.
 C'est la seule observation qu'il faut faire cette entrée dépourvue de tout appareil et de toute solennité.
 C'était triste comme la situation de l'agriculture.
 Ce matin M. le ministre a reçu à la préfecture dans le salon des marchands, à 9 h. 1/2, le Conseil municipal. M. le ministre était entouré du préfet, du secrétaire général, des conseillers de préfecture en grand uniforme et de M. Vassier, commissaire général du concours régional. M. le maire est arrivé en voiture, accompagné de MM. Rigaut, Gavelle, Basquin, adjoints. M. Toffart, secrétaire général, un dizaine de conseillers municipaux sont arrivés peu après et ont été introduits au salon par

LA ROUTE DU SOUDAN
 Les Touaregs ont tout intérêt à nous fermer l'entrée du Sahara et à rester les seuls maîtres du désert africain : ils savent que le jour où des routes commerciales directes seraient établies entre l'Algérie et le Soudan et où il régnerait dans le Sahara un état de choses à peu près régulier, ils ne pourraient plus exercer leur industrie d'écumeurs du désert.
 C'est pour cela qu'ils sont déterminés à supprimer tout Européen qui se hasarderait sur le territoire qu'ils considèrent comme leur domaine.
 On a parlé pendant un certain temps, après la mort du commandant Flatters, d'organiser en Algérie une grande expédition pour aller à la poursuite des assassins de ce malheureux officier, le venger, châtier les Touaregs, faire en un mot une vaste opération de gendarmerie dans le Sahara. Mais on a fini par renoncer à ce projet chimérique. On a compris qu'une pareille expédition entraînerait des dépenses énormes et ne produirait aucun résultat appréciable.
 Montés sur leurs rapides meharis, qui peuvent, assure-t-on, fournir dans une journée une traite de cent cinquante kilomètres, et marcher sept jours sans boire ni manger, les Touaregs sont à l'abri de nos coups. Il n'y a pas à songer à détruire leurs villes, leurs villages ou leurs forteresses : ils n'en ont pas ; ils vivent d'une existence nomade et peuvent se réfugier dans des retraites inaccessibles. Ils connaissent d'ailleurs admirablement les routes du désert, que nous ne connaissons pas. Ils auraient toutes sortes de moyens de harceler, de fatiguer, peut-être même de détruire une colonne expéditionnaire envoyée contre eux, tandis qu'ils resteraient eux-mêmes insaisissables. Il ne faut pas songer à engager une grande expédition contre de pareils ennemis.
 Un journal de gauche du matin propose un autre moyen de venir à bout des Touaregs. Ce serait de prendre nos ennemis par la soif en occupant tous les oasis et tous les puits du Sahara.
 L'occupation des puits du désert africain ne nous serait pas une opération plus praticable qu'une expédition militaire, que notre confrère déclare, avec raison, impossible. La Sahara a une étendue immense. La partie de ce désert que le commandant Flatters a essayé d'explorer et qui est habitée par les tribus de Touaregs-hoggar s'étend sur une surface d'un million de kilomètres carrés, — presque deux fois l'étendue de la France, — et possède une population de vingt-cinq à trente mille individus seulement. Il y a dans ces régions des centaines de puits que les Touaregs connaissent et fréquentent depuis des siècles. Il faudrait d'abord les découvrir, puis établir auprès de chacun d'eux un fortin avec un poste de trente ou quarante hommes. Il faudrait enfin relier entre eux tous ces postes : tout notre armée d'Algérie y passerait, et ce serait une dépense fantastique.

Nos ministres au Havre
 Paris, 21 mai. — Le train spécial organisé à l'occasion de l'inauguration du service postal de grande vitesse de la ligne du Havre à New-York est parti aujourd'hui à une heure moins un quart. Le train se trouvaient MM. Granel, Lockroy et Bailhat.
 Au Havre, M. Lockroy distribuera sept médailles d'argent à des ouvriers qui se sont distingués par leurs longs et loyaux services. Les ouvriers auxquels ces médailles sont destinées appartiennent les uns à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, les autres à la Compagnie Transatlantique.
Le Livre jaune
 Paris, 20 mai. — Le Livre Jaune est sur le point d'être remis au ministre des affaires étrangères. Il sera distribué probablement jeudi aux membres du Parlement. On sait que ce Livre Jaune contiendra tous les documents relatifs au conflit rouméliste et des affaires de Grèce.
La société nationale des sciences et des arts industriels
 Paris, 21 mars. — M. Lockroy, ministre du Commerce et de l'Industrie, a reçu les délégués de la Société nationale des sciences et des arts industriels, placés sous son patronage, lesquels lui ont fait part de heureux résultats qu'ils obtiennent dans l'organisation de leur exposition au palais de l'Industrie.
 Les délégués ont brièvement exposé au ministre les points principaux de l'intéressant programme que cette exposition s'est proposé pour but et dont la réalisation sera pour nos industries d'arts appliqués la plus utile préparation à l'exposition de 1889. L'inauguration officielle est fixée au 24 juillet prochain.

« La Champagne »
 Le Havre, 21 mai.
 Le cortège des invités de la Compagnie transatlantique est arrivé au Havre à quatre heures quarante-cinq, par un temps pluvieux au milieu des troupes d'infanterie et d'artillerie, des douanes et de marine que la place avait mises sur pied. La foule ne démentait pas très bien le préjugé du voyage ministériel et voyant dans ce voyage l'occasion de manifester, acrié beaucoup sur le boulevard de Strasbourg et siffla un peu.
 Après les congratulations officielles de la sous-préfecture la politique a laissé les voyageurs en repos et ils se sont rendus à la tente des transatlantiques, où la fête a commencé pour durer toute la nuit. Des nuées de pavillons pavoisaient tous les mats des navires amarrés dans le port et la Champagne disparaissait en et là sous les feuillages, les drapeaux et les boîtes de roses.
 La visite traditionnelle du paquebot émergeait les gens les plus habitués aux grands et confortables voyages. Le salon des premiers disposé en salle de banquet, éclairé à la lumière électrique, présentait à l'esprit l'image d'une salle gigantesque de restaurant et d'hôtel : quelque chose comme celle du Grand-Hôtel ou du Continental. Malheureusement, un fâcheux incident attristait tout le monde : on avait appris seulement à midi au Havre que M. Eugène Péreire, atteint de la goutte, ne pouvait venir assister à la fête qu'il avait si bien organisée ; c'est donc M. Cloquemin, vice-président de la Compagnie, qui, en l'absence de M. Péreire, a reçu les invités et a fait les honneurs de la Champagne.
 Au milieu du banquet qui a été admirablement servi, M. Cloquemin a expliqué que M. Lockroy devait repartir pour Paris avant le dessert et il a lu le discours de M. Péreire dont les passages suivants méritent d'être cités.
 « Après les remerciements au président de la République, qui a daigné se faire représenter au banquet par un officier de sa maison militaire, M. Péreire rappelle le passé de la Compagnie pour le comparer au présent :
 « Cette réunion n'est pas une simple manifestation des sympathies que peut exciter chez vous, messieurs, une Compagnie maritime essentiellement française. Elle est aussi, permettez-moi de le dire, la consécration solennelle d'un succès, de plus longtemps poursuivi, qui assure à l'avenir à notre pays une puissance nouvelle : ce le des grandes constructions navales.
 « Vous êtes, en effet, ici, messieurs, sur un paquebot construit en France, par des ouvriers français, avec des matières premières françaises et sous la direction d'ingénieurs de la marine de l'Etat. La Champagne a deux fois le droit de porter les nobles couleurs du pavillon français ; et, après elle, vous verrez bientôt entrer en ligne nos trois autres paquebots : La Bourgogne, La Bretagne et La Gascoyne, — quadruple affirmation d'un progrès dont notre patriotisme a le droit de se réjouir !...
 « Ce progrès, vous le saisissez mieux encore, quand je vous rappellerai qu'en 1864 la Compagnie Générale Transatlantique inaugura la ligne du Havre à New-York avec un paquebot à roues, le Washington, qui mesurait 106 mètres de longueur, jaugeait 3,200 tonnes, possédait une machine de 3,400 chevaux, et ne pouvait recevoir que 325 passagers et 900 mètres cubes de marchandises. — Aujourd'hui, en 1886, après 22 ans de luites et de perfectionnements, nous mettons en ligne un paquebot qui mesure 155 mètres de longueur, jauge 7,000 tonnes, possède une machine de 9,000 chevaux, et peut recevoir 1,200 passagers et 2,200 mètres cubes de marchandises !
 « Mais il y a encore d'autres résultats à signaler, dont la science et l'industrie doivent être fiers ; je veux parler des modifications successivement introduites dans la construction des appareils moteurs : les roues ont fait place à l'hélice ; les

La question ouvrière en Belgique
 La circulaire suivante vient d'être envoyée par le bureau de la Fédération des cercles catholiques et des associations conservatrices à tous les cercles catholiques de Belgique.
 Bruxelles, le...
 Messieurs, nous nous empressons de porter à votre connaissance que, dans son assemblée générale tenue à Verviers, le 2 mai, la Fédération des cercles catholiques et des associations conservatrices a eu le vœu suivant :
 « Que le bureau de la Fédération se mit en rapport avec les cercles catholiques du pays pour organiser partout des cercles ouvriers et d'autres institutions de coopération et de bienfaisance de nature à améliorer les conditions de la classe ouvrière.
 « C'est à la fois le droit et le devoir des catholiques de s'occuper de la question ouvrière avec une sollicitude incessante et active. La foi et les mœurs se sont affaiblis au sein d'une fraction des classes laborieuses ; beaucoup d'ouvriers, devenus indifférents aux espérances d'un autre monde, désirent vivement goûter les joies de la terre ; de là, les inconvénients qui se révèlent, tantôt par des grèves, tantôt par des mouvements plus dangereux encore.
 « Il est indispensable que les classes supérieures réalisent de plus en plus contre cette fâcheuse situation, en multipliant les œuvres ouvrières de la charité chrétienne, œuvres de moralisation, œuvres de propagande religieuse, œuvres de patronage et de distractions honnêtes.
 « Nous vous prions en conséquence instamment de délibérer à bref délai sur les mesures que comporte l'exécution du vœu émis par l'assemblée générale de la Fédération.
 « Vous voudrez bien nous envoyer, avant le 1^{er} octobre prochain :
 1^o L'appoint relatif aux résolutions que vous aurez cru devoir prendre ;
 2^o Un relevé détaillé des œuvres ouvrières, d'épargne et de coopération existant dans la localité où votre Cercle est établi ;
 3^o Les propositions que vous jugerez utiles de soumettre à la Fédération en vue de l'amélioration du sort des classes laborieuses.
 « Les résultats de cette enquête seront soumis à la réunion des délégués qui, aux termes des statuts, doit se tenir au mois de novembre.
 « S'il était ultérieurement démontré nécessaire de convoquer une assemblée extraordinaire de la Fédération pour statuer sur les mesures d'ensemble à prendre, le bureau mentionné, pour le faire, des pouvoirs qui lui sont confiés.
 « Nous vous prions enfin de nous transmettre toutes les communications relatives à la question ouvrière qui pourraient contribuer à la solution des problèmes qu'elle soulève.
 Agréés, etc.
 Les secrétaires,
 LOUIS GOOSMANS,
 PAUL LEFFEVRE.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
 Un très grand nombre de personnes, parmi lesquelles plusieurs professeurs de la Faculté catholique, et des industriels de Lille et des environs, assistaient à la séance de l'après-midi.
 M. Raoul Anceel président assisté de M. l'abbé Fichaux et de M. Harmel. M. Thellier de Poncheville, député, assistait à la réunion.
 Au début de la séance, M. Dutilleul, délégué d'Armentières, a rendu compte d'une visite faite par M. Harmel aux œuvres d'Armentières. Il résulte des constatations faites au cours de cette visite, que le Clergé montre beaucoup d'intérêt et de dévouement pour les œuvres des cercles catholiques et que cette coopération du clergé a des résultats particulièrement féconds.
 M. l'abbé Fichaux a dit ensuite, au sujet des réunions de jeunes gens, qu'il fallait demander aux jeunes gens l'esprit de sacrifice et, à ce propos, à la une lettre de M. Dubar-Ferrier, qui constate que les jeunes ouvriers, au sortir des écoles, pour entrer dans l'usine, n'ont généralement que très peu en point de leur l'idée des devoirs qui seront leurs. Et, cependant, ils sont presque tous élevés dans des maisons religieuses.
 Ne pourrait-on pas leur y enseigner non seulement leurs devoirs de chrétiens dans la famille, dans le monde, mais aussi dans la profession ?
 M. Dutilleul a rendu compte, après cette lecture, des efforts qu'il a faits pour l'organisation chrétienne de son usine, de ses exhortations auprès des ouvriers de ses luites, de ses débâtes auprès du plus grand nombre des ouvriers et, enfin, de son succès, succès qui a dépassé toutes ses espérances.
 Après une observation de M. l'abbé Fichaux, qui a fait remarquer que l'esprit de sacrifice était indispensable au progrès de l'œuvre, M. Harmel a donné quelques détails sur l'organisation de la corporation du Val-des-Bois.
 M. de Baillemont a tracé le tableau du fonctionnement de l'œuvre à Douai.
 Une discussion très intéressante s'est ensuite élevée entre MM. Harmel, Féron et Raoul Anceel, au sujet de l'organisation du travail dans les usines et de la fondation de corporations. M. Féron a été d'avis qu'il n'était pas nécessaire que plusieurs usines fussent syndiquées et qu'il était préférable, au point de vue chrétien, de créer la corporation dans l'usine même.
 M. Dutilleul a appuyé ce sentiment en montrant que la famille est le premier degré de la société et que, pour que la société soit unie, il faut que chaque famille le soit elle-même. Il faut également que la corporation soit organisée dans l'usine, ce qui n'exclut pas les syndicats.
 M. Fichaux a rendu compte d'une lettre reçue de M. Giraud, directeur de l'usine de Châteauneuve-Villain, qui remercie les membres de l'assemblée des sympathies qu'ils ont témoignées aux victimes de cet attentat.
 De ce drame, M. l'abbé Fichaux a tiré cette conséquence, que le gouvernement ne veut pas d'usines chrétiennes ni d'ouvriers chrétiens, de même qu'il ne veut pas d'écoles chrétiennes.
 M. Pelouret a proposé ensuite une souscription en faveur des victimes de Châteauneuve.
 M. Anceel a appuyé cette proposition et dit,

M, DEVELLE A LILLE
 M. Develle, ministre du Commerce, est arrivé à Lille hier, à dix heures 50 du soir. Aucune réception n'avait été préparée.
 M. le préfet du Nord et M. Poisson, secrétaire général, attendaient le ministre sur le quai.
 Après l'échange de salutations d'usage, M. le ministre a traversé les quais, où une centaine de personnes stationnaient et est sorti par la salle d'attente.
 Deux cents personnes environ faisaient la haie dans la salle des Pas-Perdus.
 M. Develle est monté en voiture avec M. le préfet. Au moment où les chevaux traient au triple galop quatre personnes ont poussé un cri timide de Vive la République !
 Sur la place de la Gare et sur tout le parcours jusqu'à la préfecture, aucun atropement à aucun