

Chéreau. — Adjudication. — Il sera procédé le lundi 27 juin, à quatre heures, à la mairie de Chéreau, à l'adjudication des travaux d'agrandissement de l'école des garçons. Dépense, 5,047 fr. 62; cautionnement, 300 francs.

Société de construction de Roubaix. — Prix du pain : Crustif, 0,57; Blanc, 0,55; Méné, 0,57; 0,55.

Malaise général

Quais (Seine-et-Loire). — Depuis plusieurs années, j'avais un malaise général : maux de tête, digestions pénibles, constipation opiniâtre, j'ai obtenu un merveilleux effet par l'emploi des Pilules Suisses, je suis en pleine voie de guérison. Tous mes remerciements. (Sig.) J.-B. Gandillet. Signature légalisée. 15004d

LA FRANC-MACONNERIE

Le 61^{er} numéro des Mystères de la Franc-Macconnerie, dévoilés par Léo Taxil, est en vente au prix de 10 centimes. Le réclamer au bureau du journal ou aux vendeurs.

La deuxième série des Mystères de la Franc-Macconnerie, dévoilés par Léo Taxil, vient de paraître. En voici le sommaire :

Gravures. — Les Loges de Dames; L'Apprenti; Preuve symbolique du fait de la Macconnerie; La sublime Écossaise; Judith apporte la tête d'Holoferne; Le Compagnon de Pénelope; Le Compagnon devant les maîtres d'Art et de Lingerie; Les Banquets androgynes; Claque d'Union des Frères et Sœurs.

Voici les principales décisions qui ont été prises dans cette réunion :

Budget supplémentaire de 1887. — Les propositions du Maire sont renvoyées à la commission des finances.

Lycée. — Des économies ont été réalisées sur les prix d'achat, de construction et d'aménagement. Sur ces sommes il sera prélevé 61,900 fr. destinés à :

1° à un ouvrage avec installation d'une pompe actionnée par un moteur à gaz, coût 32,900 fr.; 2° à un agrandissement d'une salle de fêtes qui coûtera 4,700 fr.; 3° à divers travaux : pose d'une plinthe en pierre, acquisition de baignoires, déplacement de l'horloge, augmentation du crédit pour la bibliothèque, etc., à total 20,330 fr.

Revue de soirée. — Le conseil vote unanimement une somme de 6,900 fr. pour la construction d'un aqueduc rue de la Fin de la Guerre; sur la proposition de M. Dewy, rapporteur de la commission de la voirie, 17,500 fr. pour l'achat de la place des Philippiens et la rue latérale à l'église de Notre-Dame de Lourdes au moyen des grès provenant de la place l'Hôtel-de-Ville; dont le pavage sera reconstruit et complété; ce dernier projet, également adopté, nécessitera une dépense de 11,000 fr.

Ce travail sera terminé en adjudication publique. Ateliers de l'école de la rue de Gand. — L'Administration est autorisée à passer un marché pour l'acquisition d'un moulin à gaz et des transmissions destinées aux ateliers de l'école.

Chemins vicinaux. — Le projet d'emploi des ressources en 1888, est renvoyé à l'examen de la commission de la voirie.

Sur ce même sujet, M. Dewy développe un projet d'emprunt de 600,000 francs destiné à achever promptement les chemins vicinaux ordinaires ou d'intérêt commun. La discussion pour la prise en considération de cette proposition est remise à une séance ultérieure.

Caisse d'épargne. — Le Conseil procède au renouvellement d'une partie du Conseil d'administration. Les cinq membres sortant d'exercice, MM. Ledou-Wattel, Jules Ducombiol, Georges Lombard, Emile Destombes, et F. Masurel-Jougler, sont réélus.

Tramways de Lille à Tourcoing. — L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions de la Commission de la voirie sur l'avis à donner à la Commission d'enquête.

Ces conclusions tendent à un avis favorable à la traction mécanique, en exprimant le vœu que la Commission d'enquête prenne les mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique.

M. Monnier fait une restriction. Il se prononce pour la traction mécanique à la condition que la compagnie déplace ses rails, sur la route de Lille à Tourcoing, et les pose sur l'un des accotements de la route.

Une discussion assez vive s'élève à ce sujet et, après échange d'observations, le conseil adopte, à la majorité des voix, les conclusions de la commission de la voirie.

A la fin de la séance, M. Gran rappelle la proposition qu'il a déposée pour les rails des tramways. Mais la question, ne trouvant pas à l'ordre du jour, ne peut pas être discutée à la réunion de ce jour.

Une adjudication a eu lieu, vendredi après-midi, à l'Hôtel de Ville, pour la fourniture de bois livrés à donner en prix aux élèves des Ecoles Communales. Trois soumissionnaires se sont présentés : M. Paul Deloffre, de Landreches, a été déclaré adjudicataire moyennant un rabais de 41,50 sur l'importance du devis prévu pour 7,500 fr.

Un acte de malveillance qui aurait pu entraîner les plus graves conséquences a été commis mardi dernier, dans la filature de M. Bocquet-Barry, rue Neuve-de-Roubaix.

Au moment où la machine se mettait en marche, à une heure de l'après-midi, des secousses violentes se produisirent dans les arbres de transmission. Le contre-maître qui se trouvait présent fit arrêter au plus tôt la machine et, après avoir recherché les causes de cette perturbation soudaine, il constata que l'un des engrenages placés extérieurement au-dessus de la machine, et destinés à transmettre la force à chaque étage, avait plusieurs dents brisées et que la secousse résultait de l'introduction d'une pièce de fer entre les dents de cet engrenage.

Tout se borna à quelques dégâts matériels peu importants à l'engrenage, mais s'il n'avait pas été possible d'arrêter aussitôt la machine à vapeur, il en serait probablement résulté des accidents plus sérieux. Les ouvriers ont été, en attendant les causes de ces secousses dont ils ignoraient la cause.

A la suite de ces faits, une enquête fut ouverte par les soins de M. le commissaire de police du 1^{er} arrondissement. Les soupçons se portèrent d'abord sur un jeune garçon qui, renvoyé il y a quelques temps de l'établissement, y était depuis rentré subitement pendant quelques instants; mais l'innocence de celui-ci fut reconnue.

Après supplément d'instruction un bâcleur de 13 ans attaché à la filature a été arrêté sous l'inculpation d'avoir placé la pièce de fer entre les dents de l'engrenage.

On avait vu ce gamain s'introduire dans une petite pièce servant de débarras d'où on peut atteindre l'engrenage adossé au mur, et y séjourner pendant quelques temps, ce qui constitue contre le gamain une présomption grave.

Duel. — Sous ce titre, on lit dans l'Echo : « Une rencontre au pistolet a eu lieu jeudi matin à la fête de gymnastique des 7, 8 et 9 août, et de M. et R. ... deux gentilhommes, dont l'un appartient à une des plus anciennes familles de la Bretagne. Plusieurs balles ont été échangées sans résultat; le combat avait été réglé par notre concitoyen M. E. Oudart.

Le motif de la rencontre est une querelle d'ordre privé.

LILLE

Société industrielle. — La prochaine assemblée générale mensuelle aura lieu le mardi 27 juin à trois heures, au siège de la société, rue des Jardins n° 29.

Voici l'ordre du jour : M. Witz. Les acclamations d'électeur citées. — M. A. Bécamp. Communication sur le lait et le beurre.

sera installé entre Lille et Ostende, au moyen des trains n° 487 et 516 dont l'itinéraire est indiqué ci-dessous :

Train 487. — Lille, départ à 8 h. 16, matin; Croix-Wasquehal, 8,30; Roubaix, 8,38; Tourcoing (heure française), 8,46; Mouscron (heure belge), arrive 9,05, départ, 9,17; Courtrai, arr. 9,32, départ, 9,40; Thourout, arr. 10,32, départ, 10,35; Ostende, 11,07. Train 516. — Ostende, départ 8 h. 30 soir; Thourout, arr. 9,02, départ, 9,05; Courtrai, arr. 9,38, départ, 9,45; Mouscron, arr. 10,18, départ, 10,25; Tourcoing (heure française), 10,32; Roubaix, 10,40; Croix-Wasquehal, 10,46; Lille, arr. 11 h. soir.

A partir de la même date, le train n° 513, partant de Lille à 9 h. 40 soir, sera prolongé jusqu'à Mouscron, suivant l'itinéraire ci-après :

Train 513. — Lille, départ 9 h. 40 soir; Croix-Wasquehal, 9,48; Roubaix, 9,52; Tourcoing (heure française), 9,40; Mouscron (heure belge), 9,50.

NOMINATIONS ECCLÉSIASTIQUES. — M. L'abbé Carlier, professeur au Petit-Seminaire de Cambrai, est nommé secrétaire de l'archevêché. — M. Convez, curé de Saint-Rémy-Mal-Bâti, est transféré à Saint-Martin, en remplacement de M. Lecupre, démissionnaire. — M. Dehen, curé d'Estourmel, est transféré à Saint-Rémy-Mal-Bâti. — M. Lerche, curé de Boussignes, est transféré à Estourmel.

LES TRIBUNAUX DE COMMERCE. — M. Bardoux vient de déposer au Sénat une importante proposition de loi modifiant les dispositions principales de la loi du 10 décembre 1885 relative aux élections des tribunaux de commerce.

On sait que cette loi a substitué le suffrage universel des commerçants à un nombre restreint d'électeurs privilégiés choisis par une commission spéciale.

Mais il résulte des rapports des procureurs-généraux sur les élections consulaires qui ont eu lieu depuis trois ans en vertu de la loi du 10 décembre 1885, que le nombre des commerçants inscrits dans les listes diminue successivement dans de telles proportions que les juges sont élus soit par une coterie, soit par un chiffre de voix si minime, en regard aux électeurs inscrits, que leur autorité elle-même est ébranlée. Ce n'est pas seulement dans un ressort, mais dans tous les ressorts que ces conséquences se sont produites.

Presque partout, les premiers tours de scrutin n'ont pas donné de résultats, uniquement par ce motif que la majorité absolue avait pu être égale au quart des électeurs inscrits.

Dans beaucoup de chefs-lieux, les électeurs ne se sont même pas présentés.

M. Bardoux cite à ce propos des chiffres fort curieux sur les sections de la commune de 1885. Voici ceux indiqués le ressort de la cour de Douai.

TRIBUNAUX	INSCRITS	VOTANTS
Cambrai	4.603	350
Dunkerque	6.182	690
Lille	6.511	358
Roubaix	1.272	388
Tourcoing	1.272	395
Valenciennes	1.352	385
Arras	3.794	147
Boislognon	1.568	116
Calais	1.500	281
Combr.	2.398	281

Comme remède à cette indifférence, M. Bardoux propose de substituer le suffrage universel à deux degrés au suffrage universel direct des commerçants. Le principe de ce système, les élections à deux degrés se feraient au chef-lieu même du tribunal.

Dans le département de la Seine, le nombre des électeurs désignés sera fixé à 3,000; partout ailleurs il serait du dixième des électeurs du premier degré sans pouvoir dépasser 1,000 ni être inférieur à 50, et serait réparti entre les divers cantons du ressort du tribunal, proportionnellement au nombre des électeurs du premier degré dans chaque canton.

En ce qui touche les conditions d'électorat, d'éligibilité, de capacité, la confection des listes, les recours, les appels contre les décisions intervenues dans le legs de paix, la loi actuelle ne serait pas modifiée.

L'auteur de cette proposition pense que ce système améliorerait un état de choses qui, s'il se prolongeait, amènerait la désorganisation d'une juridiction qui rend les plus grands services.

(ECHO)

CONSEIL MUNICIPAL DE ROUBAIX

Séance du vendredi 24 juin 1887. Compte-rendu analytique du Journal de Roubaix. Présidence de M. Julien LAGACHE, maire.

La séance est ouverte à 8 h. 20. M. LE MAIRE préside à l'appel nominal.

Présents : MM. A. Faidherbe, J.-B. Pennel, adjoints; Martel-Despierre, N. Comerre, A. Dupire, A. Harinck, Alfred Bobot, Charles Gervais, Eugène Chéreau, F. Faivre, G. Lecleer, A. Souvenille, H. Roche, Delannoy-Destombes, Pollet-Desquens, J.-B. Descamps, H. Sandevoy, P. Orange, P. Dazin.

Absents : M. P. Vinet, P. Destombes, P. Watine, adjoints; F. Roussel, excusé, H. Salembier, G. Heyndrickx, G. Legrand, excusé, F. Ernoult, excusé, L. Cordonnier, J. Cuvelier, Béghin-Bonnaie, P. Cattaen, le docteur Carrière, excusé, A. Louage, E. Barthe.

Le Conseil renvoie, aux 1^{re} et 2^e commissions, les comptes administratifs des Fabriques d'églises du Sacre-Coeur et de St-Elisabeth, pour 1886, et leurs projets de budget pour 1888.

Les imprimés pour le Maire. — M. LE MAIRE donne lecture du cahier des charges relatif à la mise en adjudication des articles de bureau et imprimés pour le service de la Mairie et propose au Conseil d'homologuer ce document.

M. ALFRED REBOUX. — M. LE MAIRE, l'administration voit-elle inconvénient à renvoyer le cahier des charges à une commission? La ville aurait peut-être intérêt à ce nouvel examen.

M. LE MAIRE. — Aucun inconvénient. Le renvoi est adopté.

Fanfare Delattre. — M. LE MAIRE. — Nous avons l'honneur de vous donner connaissance de la demande suivante qui vient de nous être adressée au nom du comité administratif de la Fanfare Delattre :

« Monsieur le Maire, nous vous informons que la Fanfare Delattre se met à la disposition de votre administration pour faire le service des fêtes, concerts et autres services de ville dans les conditions ordinaires des autres sociétés musicales, et comme elle le faisait, il y a quelques années.

« Elle a l'honneur de solliciter le Maire, que votre administration voudra bien lui accorder une subvention en rapport avec ses services rendus antérieurement, et en raison de son importance comme société musicale.

« La fanfare se compose de 75 membres, et les frais d'instrumentation, de musique et d'uniforme, sont très élevés; nous espérons que votre administration nous accordera une indemnité en rapport avec l'importance de nos besoins.

« Dans le désir de voir notre demande favorablement accueillie, veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de notre considération la plus distinguée. » An nom du comité administratif, portants : M. E. Mouchard

Nous vous prions de vouloir bien renvoyer l'examen de cette demande à vos 4^e et 1^{re} commissions. — Adopté.

Questions diverses. — Le conseil autorise M. le Maire à traiter en régie, ou de gré à gré, pour les dépenses relatives à la fête de gymnastique des 7, 8 et 9 août, et de l'festival des 14 et 15 août. Il renvoie à la 2^e commission un demande de MM. Alfred Motte et Cie, relative au déplacement de la passerelle des Soies.

Rapports des Commissions. — Votre municipalité, qual de Gand; pétition des propriétaires riverains.

M. OUSTON, lit ce rapport :

« Messieurs, dans la séance du 9 avril dernier, vous avez donné un avis favorable à la pétition que nous adressons à Monsieur le Maire, en ce qui concerne la construction d'un mur de quai et d'une chaussée pavée qual de Gand, MM. les ingénieurs appelés à donner leur avis ont adressé les rapports suivants :

« RAPPORT DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE DE LA CIRCONSCRIPTION DE LILLE

« Par pétition du 31 janvier 1887, adressée à la municipalité de Roubaix, divers industriels, commerçants et propriétaires exposent que les quais de Dunkerque et de Calais sont insuffisants; que le

qual de Gand est souvent utilisé bien qu'il soit d'un abord très difficile, et demandent en conséquence le pavage de ce quai.

« Dans sa séance du 9 avril dernier, le conseil municipal de Roubaix a émis l'avis que cette pétition devrait être prise en sérieuse considération si, qu'il y avait lieu de l'appuyer auprès de l'administration supérieure.

« Il a fait remarquer en outre les services importants rendus à la ville par le canal dont le trafic est passé de 164 mille tonnes en 1877 à plus de 400 mille tonnes en 1886.

« Ces observations, présentées par les pétitionnaires sont parfaitement fondées comme le reconnaît le conseil municipal, et le projet de loi qui leur est relatif, qui sont nuisibles aux industriels et il serait à désirer que l'administration supérieure fût informée de ces faits.

« Quant à Gand, il est indispensable, en raison de la courbe, d'allonger le canal pour le croisement des bateaux chargés.

« Cet élargissement s'opèlerait par la construction de murs de quai, (indiqués au plan, pièce n° 4) ce qui permettrait à deux bateaux chargés de se croiser indépendamment de celui qui serait en mouvement. Les manœuvres pour l'acostage et la circulation dans le port seraient ainsi beaucoup plus commodes. Le projet serait de 130,000 francs.

« En présence de l'accroissement rapide du trafic parait devoir atteindre 500,000 tonnes par l'année 1887 (169,211 tonnes pour les quatre premiers mois), il semble qu'il serait prudent d'adopter immédiatement le projet de loi qui leur est relatif, et de ne pas les retarder et les changements que nécessiterait l'exécution ultérieure des murs de quai.

« Nous pensons qu'il serait éligible de terminer les murs de quai, entre le pont du Montory et l'écluse de l'Union.

« Quoiqu'il en soit, il est urgent d'améliorer le quai de Gand, et il est indispensable de prendre les mesures nécessaires pour que l'opération soit terminée dans un délai raisonnable.

« En se plaçant à ce point de vue, la dépense de pavage devrait être répartie également entre la Ville de Roubaix et le département du Nord.

« Nous proposons, en conséquence, de demander à la municipalité de Roubaix de voter une subvention de 65,000 fr. et de demander au département de contribuer à la moitié de cette dépense, et de demander au département de contribuer à la moitié de cette dépense.

« L'ingénieur ordinaire soussigné, « Signé : STOLET. »

« AVIS DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, « Le prix de 130,000 francs indiqués par M. Stolet, pour 400 mètres de mur de quai, y compris la chaussée pavée et le pont de Roubaix, est un peu élevé d'après le prix moyen de revient des quais anciens qui ont été construits ces années dernières sur le canal de Roubaix. La Ville de Roubaix, nous ferons tous nos efforts pour obtenir de l'Etat l'autre moitié, mais il faut se presser, car il est à craindre qu'en 1888, les travaux publics ne soient considérablement réduits.

« Douai, le 27 Mai 1887. « L'ingénieur en chef, « Signé : FESLIN. »

« Vos commissions, considérant les services que sont appelés à rendre à l'industrie et au commerce les ingénieurs et les architectes, et que ces services ne sont faits par MM. les ingénieurs et de prendre la délibération suivante :

« Les ouvrages projetés par M. l'ingénieur en chef seront établis par moitié aux frais de l'Etat et aux frais de la Ville.

« Il est ouvert un crédit de 65,000 fr., dont 32,500 francs imputables sur le budget supplémentaire de 1887 et 32,500 francs sur le budget primitif de 1888. Cette somme est affectée à la construction de la ligne, laquelle est fixée à la moitié de la dépense réelle.

« 3° Dans le but de permettre aux industriels et commerçants de retirer tout les avantages améliorations apportées au service de la navigation par MM. les ingénieurs, nous proposons de voter le projet de traction municipale à leur demande d'étude de l'abaissement du pont de Couteaux au niveau des quais.

« Depuis l'époque de la création du canal, les quartiers de la Rose-Blanche, des Rivolettes, de la Vigne ont pris beaucoup d'accroissement, et un pont qui correspondait aux besoins d'il y a vingt ans, n'est plus suffisant aujourd'hui en raison de l'augmentation, à cause de la hauteur des remblais et de la difficulté des rampes d'accès. Sa transformation en pont mobile permettrait au commerce de continuer à fonctionner jusqu'à ce que le canal de Metz et de la ruelle par ce moyen aux différents quartiers industriels de la ville.

« Signé : Chéron, Destombes, Martel-Despierre, Faidherbe, Leclercq, Pennel, Roche, Comerre, Roussel, D. Carrière.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Tramways de Lille; enquête sur l'infirmité des chemins vicinaux; avis du Conseil municipal.

M. N. COMERRE donne lecture du rapport suivant :

« Messieurs, nous vous avons chargés de l'examen du projet d'unification des réseaux urbains et suburbains des tramways de Lille. Les conclusions de ce rapport sont les suivantes :

« Il nous a semblé d'abord que nous n'avions pas à nous immiscer dans les affaires de la ville de Lille et nous pensons que notre avis ne nous est demandé que parce que le projet de loi de l'Etat, qui nous est parvenu, nous fait passer par le territoire de la ville de Lille, laquelle est fixée à la moitié de la dépense réelle.

« Quant à la ligne de Lille à Tourcoing, si sur la modification des tarifs de transport, si sur la fixation du nombre minimum de voyages à faire sur ces lignes.

« Quant à la ligne de Lille à Valenciennes, nous proposons d'émettre un avis favorable à l'adoption du nombre minimum de voyages indiqués; enfin nous vous prions, nous vous prions de vouloir bien nous donner votre avis sur le projet de loi de l'Etat de l'année 1884 de confirmer votre délibération en date du 5 avril 1884 portant règlement de la traction à vapeur; ce règlement est ainsi conçu :

« Article 1^{er}. — Les locomotives à employer du système Franck et Lamm seront construites sur les meilleurs modèles; elles seront disposées de manière à pouvoir tourner facilement dans les courbes minimum que présente la ligne dont il s'agit. Leur poids maximum sera de 25,000 kilos, leurs saillies comprises. Leur poids, compris les roues, ne dépassera pas dix tonnes.

« Art. 2. — Chaque machine doit avoir un conducteur et un chauffeur; ces deux personnes rempliront les conditions édictées par le décret du 30 août 1886.

« Art. 3. — Toute machine devra être pourvue d'un cri et des autres engins nécessaires pour le mise en marche et en cas de dérèglement.

« Art. 4. — Aucune machine ne pourra être mise en service qu'après avoir été visitée par la commission des mines et avoir reçu un permis de circulation de M. le Préfet.

« Art. 5. — A toute époque, les machines pourront être soumises, de la part des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance, et des expérimentés ayant pour but de constater l'état de leur fonctionnement et de reconnaître leur aptitude au service auquel elles sont destinées.

« Art. 6. — Les machines ne pourront pas plus de deux voitures à chaque machine; chaque train, la machine devra être placée en avant des voitures à remorquer.

« Art. 7. — La vitesse en marche ne dépassera pas 18 kilomètres à l'heure, elle sera réduite à 8 kilomètres dans la section comprise entre la Grand'Plaque et la rue de Valenciennes.

« Art. 8. — La marche sera ralentie et même suspendue si cela est nécessaire toutes les fois que l'approche d'un train effrayera des chevaux ou pourra occasionner des accidents.

« Art. 9. — Toute machine devra être munie d'un frein capable de produire instantanément le calage complet de ses roues. Elle sera pourvue d'un chaîne destinée à écarter les obstacles qui pourraient se trouver sur la voie.

« Art. 10. — Aucune machine ne pourra être mise en service qu'après avoir été visitée par la commission des mines et avoir reçu un permis de circulation de M. le Préfet.

« Art. 11. — A toute époque, les machines pourront être soumises, de la part des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance, et des expérimentés ayant pour but de constater l'état de leur fonctionnement et de reconnaître leur aptitude au service auquel elles sont destinées.

« Art. 12. — Les machines ne pourront pas plus de deux voitures à chaque machine; chaque train, la machine devra être placée en avant des voitures à remorquer.

« Art. 13. — La vitesse en marche ne dépassera pas 18 kilomètres à l'heure, elle sera réduite à 8 kilomètres dans la section comprise entre la Grand'Plaque et la rue de Valenciennes.

« Art. 14. — La marche sera ralentie et même suspendue si cela est nécessaire toutes les fois que l'approche d'un train effrayera des chevaux ou pourra occasionner des accidents.

« Art. 15. — Toute machine devra être munie d'un frein capable de produire instantanément le calage complet de ses roues. Elle sera pourvue d'un chaîne destinée à écarter les obstacles qui pourraient se trouver sur la voie.

« Art. 16. — Aucune machine ne pourra être mise en service qu'après avoir été visitée par la commission des mines et avoir reçu un permis de circulation de M. le Préfet.

« Art. 17. — A toute époque, les machines pourront être soumises, de la part des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance, et des expérimentés ayant pour but de constater l'état de leur fonctionnement et de reconnaître leur aptitude au service auquel elles sont destinées.

« Art. 18. — Les machines ne pourront pas plus de deux voitures à chaque machine; chaque train, la machine devra être placée en avant des voitures à remorquer.

« Art. 19. — La vitesse en marche ne dépassera pas 18 kilomètres à l'heure, elle sera réduite à 8 kilomètres dans la section comprise entre la Grand'Plaque et la rue de Valenciennes.

« Art. 20. — La marche sera ralentie et même suspendue si cela est nécessaire toutes les fois que l'approche d'un train effrayera des chevaux ou pourra occasionner des accidents.

« Art. 21. — Toute machine devra être munie d'un frein capable de produire instantanément le calage complet de ses roues. Elle sera pourvue d'un chaîne destinée à écarter les obstacles qui pourraient se trouver sur la voie.

« Art. 22. — Aucune machine ne pourra être mise en service qu'après avoir été visitée par la commission des mines et avoir reçu un permis de circulation de M. le Préfet.

« Art. 23. — A toute époque, les machines pourront être soumises, de la part des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance, et des expérimentés ayant pour but de constater l'état de leur fonctionnement et de reconnaître leur aptitude au service auquel elles sont destinées.

« Art. 24. — Les machines ne pourront pas plus de deux voitures à chaque machine; chaque train, la machine devra être placée en avant des voitures à remorquer.

« Art. 25. — La vitesse en marche ne dépassera pas 18 kilomètres à l'heure, elle sera réduite à 8 kilomètres dans la section comprise entre la Grand'Plaque et la rue de Valenciennes.

« Art. 26. — La marche sera ralentie et même suspendue si cela est nécessaire toutes les fois que l'approche d'un train effrayera des chevaux ou pourra occasionner des accidents.

« Art. 27. — Toute machine devra être munie d'un frein capable de produire instantanément le calage complet de ses roues. Elle sera pourvue d'un chaîne destinée à écarter les obstacles qui pourraient se trouver sur la voie.

« Art. 28. — Aucune machine ne pourra être mise en service qu'après avoir été visitée par la commission des mines et avoir reçu un permis de circulation de M. le Préfet.

« Art. 29. — A toute époque, les machines pourront être soumises, de la part des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance, et des expérimentés ayant pour but de constater l'état de leur fonctionnement et de reconnaître leur aptitude au service auquel elles sont destinées.

« Art. 30. — Les machines ne pourront pas plus de deux voitures à chaque machine; chaque train, la machine devra être placée en avant des voitures à remorquer.

« Art. 31. — La vitesse en marche ne dépassera pas 18 kilomètres à l'heure, elle sera réduite à 8 kilomètres dans la section comprise entre la Grand'Plaque et la rue de Valenciennes.

« Art. 32. — La marche sera ralentie et même suspendue si cela est nécessaire toutes les fois que l'approche d'un train effrayera des chevaux ou pourra occasionner des accidents.

« Art. 33. — Toute machine devra être munie d'un frein capable de produire instantanément le calage complet de ses roues. Elle sera pourvue d'un chaîne destinée à écarter les obstacles qui pourraient se trouver sur la voie.

« Art. 34. — Aucune machine ne pourra être mise en service qu'après avoir été visitée par la commission des mines et avoir reçu un permis de circulation de M. le Préfet.

« Art. 35. — A toute époque, les machines pourront être soumises, de la part des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance, et des expérimentés ayant pour but de constater l'état de leur fonctionnement et de reconnaître leur aptitude au service auquel elles sont destinées.

« Art. 36. — Les machines ne pourront pas plus de deux voitures à chaque machine; chaque train, la machine devra être placée en avant des voitures à remorquer.

« Art. 37. — La vitesse en marche ne dépassera pas 18 kilomètres à l'heure, elle sera réduite à 8 kilomètres dans la section comprise entre la Grand'Plaque et la rue de Valenciennes.

« Art. 38. — La marche sera ralentie et même suspendue si cela est nécessaire toutes les fois que l'approche d'un train effrayera des chevaux ou pourra occasionner des accidents.

« Art. 39. — Toute machine devra être munie d'un frein capable de produire instantanément le calage complet de ses roues. Elle sera pourvue d'un chaîne destinée à écarter les obstacles qui pourraient se trouver sur la voie.

« Art. 40. — Aucune machine ne pourra être mise en service qu'après avoir été visitée par la commission des mines et avoir reçu un permis de circulation de M. le Préfet.

« Art. 41