...ngrès de La Brayelle devint aérodrome et ...ssait une activité grandissante.

Le 13 août 1910, ce fut l'émotionnante ...sade du « Circuit de l'Est », première course ...rienne reliant cinq grandes villes. Leblanc et ...Ambrun atterrirent à La Brayelle vers 18 h., ...puisés de fatigue, devant une foule anxieuse ...qui les attendaient depuis le matin. Cette ...étape avait été parcourue dans la tempête; ...elle consacrait la perfection grandissante des ...avions et des moteurs et l'habileté et le courage des pilotes. L'avion Bréguet, désormais parfaitement au point, établit divers records. L'un d'eux eut un retentissement mondial: le 23 mars 1911, en effet, Louis Bréguet parcourait environ cinq kilomètres avec onze passagers.

Puis des hangars et des ateliers de construction s'édifièrent, des escadrilles militaires, des avions de marques différentes s'installèrent à demeure et le ciel de Douai retentit chaque jour de ronflements joyeux. Une vingtaine de pilotes, parmi lesquels des officiers français et étrangers et une aviatrice anglaise, Mlle Buller, volèrent avec une assiduité remarquable, malgré les accidents mortels survenus aux capitaines Madiot et Dubois et au lieutenant Puignan. Ces décès devaient être hélas suivis de bien d'autres, car la conquête de l'air fut chèrement acquise.

Puis ce fut la guerre et l'exode de tous les avions vers Paris et Vélizy-Villacoublay, où s'installèrent les Etablissements Bréguet. Ceux-ci aidèrent puissamment au triomphe de nos armes en construisant près de huit mille avions pour les armées alliées. Des escadrilles entières de « Bréguet » participèrent à la trouée qui refoula l'ennemi par delà nos frontières, en 1918.

L'immense champ de La Brayelle ne resta d'ailleurs pas inactif durant ces années terribles et l'ennemi s'y installa en maître. Le lieutenant aviateur Petit, qui connaissait à merveille le terrain où il fit ses premières armes, rapporta, après l'avoir bombardé en 1916, que de nombreux hangars avaient été construits et qu'une activité fiévreuse y régnait.

Puis ce fut l'inévitable période de réorganisation et de réadaptation qui suivit l'après-guerre; l'immense champ connut un calme auquel il n'était plus habitué.

On connaît l'œuvre accomplie depuis 1923 par le Club Aéronautique de Douai, qui s'est efforcé de faire revivre cet aérodrome qui fut, on peut le dire, le berceau de l'aviation dans notre région du Nord.

C'est actuellement le centre d'entraînement des pilotes civils mobilisables.

On y vole journellement, autant que le permettent évidemment les conditions atmosphériques.

Des réunions y ont lieu presque chaque année et des projets sont en vue pour donner à cet aérodrome la place qu'il mérite. Pour cette fois encore, les organisateurs ont fait grandement les choses: ils ont obtenu l'appui et une subvention du ministère de l'Air.

LA JOURNÉE DU 30 JUIN

Nous avons déjà annoncé ici, qu'Assolant, Lefèvre et Lotti participeraient eux aussi à la fête.

La journée de dimanche verra affluer à La Brayelle plus de cinquante appareils, représentant toutes les grandes marques françaises qui, pour la plupart, participeront aux diverses manifestations de cette réunion. Parmi les aviateurs qui ont signé leur engagement, signalons : Doret, Détroyat, Mlle Adrienne Bolland, Mme Maryse Bastié, Costes, Sadi-Lecointe, Lasne, Bossoutrot, Douchy, Finat, les capitaines Challes et de Fonds Lamotte, Bajac, Maurice Weiss, Erhardt, Domenge, René Caudron, Milla, Brevier, etc...

Que de choses on pourrait écrire sur ces valeureux pilotes, notamment sur Costes, célèbre depuis son tour du monde effectué avec Le Brix, en 420 heures de vol effectif; sur Sadi-Lecointe, qui fut il y a peu d'années surnommé «l'homme le plus vite du monde»; sur Lasne, sur Douchy, sur Bossoutrot et tant d'autres recordmen glorieux.

Les appareils du centre d'entraînement de La Brayelle viendront s'ajouter à ceux énumérés ci-dessus.

En outre, le parachutiste Verger, qui paraît dans tous les meetings importants, effectuera une double descente, lâchant son premier appareil pour se laisser tomber avec un second qu'il déploie au cours de sa chute. Il effectuera aussi des acrobaties sur une barre fixée au plan supérieur d'un avion. Le sergent Houseaux et le vétéran Demartin encadreront par des descentes individuelles l'attraction offerte par Verger. Il est bon d'ajouter que le meeting aura lieu quel que soit le temps.

A cette manifestation sans précédent dans notre région, assisteront en plus de M. Couhé, directeur général du cabinet du ministre de l'Air; du capitaine Freschi, officier d'ordonnance de M. Laurent Eynac; du général Barès, inspecteur général de l'aéronautique, deux vétérans, Blériot et Paulhan, dont les exploits restent à jamais gravés dans l'histoire.

LE PROGRAMME DE LA JOURNÉE

Samedi. — A 10 h.: Arrivée de certaines personnalités et des avions militaires.

15 h.: Vols acrobatiques et démonstrations aériennes.

A partir de 16 h.: Arrivée du Rallye aérien national du Nord.

16 h. 15: Acrobaties aériennes.

De 17 à 20 h.: Baptêmes de l'air et épreuves diverses.

18 h.: Arrivée de l'avion Bruxelles-Paris, des lignes Farman, qui fera escale à La Brayelle.

Dimanche. — A 9 h.: Départ de l'épreuve qualificative du Grand Handicap National. Un circuit Douai-Query-Vitry-Douai (15 km.).

10 h. 30: Arrivée des avions amenant les officiels de Paris et réception sur le terrain à La Brayelle, par le Comité du Club Aéronautique du Nord de la France. — Vols de démonstrations. Acrobaties.

11 h.: Epreuve spéciale réservée aux militaires.

12 h.: Déjeuner des officiels, ainsi que des délégués du ministère de l'Air et réception à la Chambre de Commerce de Douai. — Déjeuner au buffet de l'aérodrome des pilotes et participants au meeting.

14 h.: Lâcher de pigeons voyageurs.

14 h. 30: Départ du Grand Handicap National (circuit Douai, Lille, Lens, Douai, 70 kilomètres).

14 h. 45: Vols acrobatiques, descentes en parachutes.

15 h. 30: Course de vitesse des avions de transport (deux séries). Deux fois le circuit Douai, Quiery, Vitry, Douai, environ 30 km. — Vols de démonstration. Vols d'acrobaties.

16 h. 15: Concours de destruction de ballonnets.

16 h. 45: Prix Georges Dreyfus. Concours de passagers. Baptêmes de l'air.

Pendant les deux journées de meeting, des vols acrobatiques seront effectués par Doret et Détroyat.

Une enquête internationale sur les conditions de travail dans les industries textiles

Genève, 26 juin. — Une commission nommée par la Conférence du Travail de 1928, chargée d'examiner les conditions de travail dans les industries textiles, a siégé lundi et mardi, au siège du Bureau International du Travail. Elle a suggéré que l'enquête envisagée considère les conditions de travail dans l'industrie textile, notamment dans les pays suivants: Allemagne, Angleterre, France, Hollande, Italie, Espagne, Hongrie, Yougoslavie, Tchécoslovaquie, Brésil et Mexique.

L'enquête portera en premier lieu sur les industries du coton et de la laine et ultérieurement sur l'industrie de la soie artificielle.

Le tirage de la Loterie de la Presse

Le n° 2140 de la série 7 gagne le portefeuille de 50.000 francs

Mercredi, à 10 heures, devant un public très nombreux qui resta jusqu'à la fin des opérations, a été tirée, dans le fumoir du Grand-Théâtre de Lille, mis gracieusement à la disposition des journalistes du Nord par l'administration municipal, et aménagé avec beaucoup de soin par M. Bouquet, surveillant général des théâtres de Lille, la grande Tombola de la Presse qui obtient ,chaque année, un vif succès auprès de ses souscripteurs.

M. Paul Fanyau, syndic-président de la Compagnie des huissiers, présida les opérations. Dans une brève allocution il exposa à l'assistance attentive les divers articles du règlement relatif au tirage et demanda si, dans le public présent, quelqu'un avait une observation à présenter.

Quatre aveugles de guerre, sous la délicate direction de M. le commandant Brégi, membre du Comité des aveugles de guerre, ont alors mis en mouvement les roues dont les chiffres composèrent les numéros gagnant, après qu'un cinquième eut tiré d'une urne le numéro de la série.

Voici, dans l'ordre de leur sortie, la liste des numéros gagnants :

Séries N°s		
7	2140	Portefeuille val. de **50.000 fr.**
3	4030	Portefeuille val. de **20.000 fr.**
39	6032	Portefeuille val. de **10.000 fr.**
5	4391	Portefeuille val. de **5.000 fr.**
76	7551	Huit jours à Nice.
30	1911	Huit jours aux Pyrénées.
33	8242	Six jours à Rouen et mont Saint-Michel.
134	4280	Cinq j. à Bruxelles et gr. de Han
141	8270	Cinq jours à Paris.
116	7062	Cinq jours à la mer (Nord ou Pas-de-Calais).

Sér.	Num.	
65	6110	Chambre à coucher.
22	1212	Salle à manger.
87	3151	Salon Davis.
59	1090	Piano Schillo.
76	0162	Motocyclette.
64	0710	Poste de T.S.F. complet, 5 lampes.
120	7300	Bureau américain et fauteuil.
14	1951	Bibliothèque chêne de Hongrie.
98	2821	Machine à écrire.
106	8392	Machine à coudre.
58	5870	Lavabo chêne ciré.
95	5232	Pardessus homme ou femme.
40	9200	Complet veston.
110	4841	Appareil photographique.
139	0420	Trois paires de draps.
109	7880	Trois paires de draps.
26	8641	Un superbe service à café métal.
83	8790	Garniture cheminée.
65	4000	Un feu continu.
94	3302	Garniture de cheminée.
4	1722	Edredon américain.
25	2770	Service table porcelaine filet planor.
143	7560	Matelas.
53	5960	Ménagère écrin.
1	3990	Cuisinière.
36	4132	Fauteuil Moriss.
53	5931	Machine à laver.
143	9962	Porte-montre.
119	3512	Carillon Westminster.
141	0972	Carillon Westminster.
124	5902	Bicyclette homme.
2	6081	Bicyclette dame.
5	7820	Divan-lit.
31	6351	Fauteuil de repos.
73	9080	Carpette laine.
45	5350	Carpette laine.
143	9241	Table de jeu.
35	9702	Demi-pièce vin rouge Bourgogne.
34	3301	Demi-pièce de vin blanc.
4	6322	Fourneau à gaz.
20	1780	Tapis de laine.
99	3832	Service de table cristal.
115	9101	Service de table faïence.
96	7043	Objet d'art marbre.
106	4120	Service de table faïence.
103	6964	Album de la guerre.
2	8064	Table à ouvrage.
118	9525	Service de table faïence.
132	5990	Bague or avec brillant.
116	5922	Caisse 12 bout. champagne.
26	5678	Terre cuite « Forgeron ».
113	2162	Couverture de laine.
35	9241	Couverture de laine.
27	5581	Batterie de cuisine aluminium.
87	8436	Six chaises bois courbé.
23	9577	Six chaises bois courbé.
139	1666	Table gigogne.
15	2909	Parure de chemise or.
128	0163	Bague or avec brillant.
32	9007	Batterie de cuisine.
105	0203	Bassine à confiture.
143	0347	Montre Zénith.
132	2544	Obligation ville de Paris 1919.
110	4161	Obligation ville de Paris 1919.
91	5049	Obligation ville de Paris 1919.
20	0417	Vase métal argenté.
92	9100	Collier or.
77	4590	Baromètre.
135	7741	Terre cuite « Tigre blessé ».
87	1395	Une obligation ville de Paris 1919.
104	5758	Une obligation ville de Paris 1919.
140	4894	Une obligation ville de Paris 1919.
88	6901	Une obligation ville de Paris 1919.
145	1692	Une obligation ville de Paris 1919.
58	7064	Une obligation ville de Paris 1919.
7	9230	Une obligation ville de Paris 1919.
68	7249	Une obligation ville de Paris 1919.
91	7764	Une obligation ville de Paris 1919.
82	9281	Bracelet or.
128	6014	Trente mètres tulle pour rideaux.
79	0719	Grande mallette fibre.
67	0180	Un encrier deux godets.
119	0184	Un encrier deux godets.
117	6239	Paire boutons manchette or.
22	1451	Un collier or.
137	3153	Bracelet or.
143	4619	Vingt mètres toile blanche p' stores.
129	8316	Un jeu de jacquet.
129	9264	Trousse de toilette.
20	9370	Un lit-cage.
71	9146	Carpette linoléum.
23	2073	Carpette linoléum.
131	3417	Collier or.
93	1456	Collier or.
89	9665	Encrier en porter de Roumanie.
30	7046	Trois litres eau de Cologne.
64	6313	Un sac à main.
116	4448	12 couteaux table, 12 cout. dessert.
102	3603	Garniture de lavabo.
126	1079	Garniture de lavabo.
33	9052	Bracelet-montre homme.
55	6147	Bracelet-montre dame.
126	5461	Une nappe et douze serviettes table.
102	8177	Caisse d'outils.
100	5158	Trois douzaines mouchoirs homme.
103	6654	Trois douzaines mouchoirs dame.
55	9301	Stylo Unic.
6	4274	Une coupe pâte de verre, fer forgé.
113	1748	Bague chevalière or.
7	4699	Attirail de pêcheur à la ligne.
90	9686	Pipe et blague à tabac.
105	2443	Encrier porcelaine.
66	1174	Seau à biscuit cristal.
22	9633	Stylo « Bayard ».
33	6750	Stylo « Simper ».
113	9611	Portefeuille phoque.
25	3808	Fume-cigare et cigarette.
3	1424	Service hors-d'œuvres quatre godets.
124	6659	Coupe-papier, cachet et cendrier.
34	4734	Service à hors-d'œuvres en écrin.
105	6970	Epingle de cravate or.
88	0605	Descente de lit.
50	0235	Porte-mine « Jif ».
25	5504	Porte-mine « Jif ».
55	9741	Une boîte à tabac.
105	2186	Coffret à cigares.
97	9268	Fourneau à essence.
69	9852	Carabine.
96	2846	Outillage complet de jardin.
142	1056	Un sac à main métal argenté.
91	8858	Un sac à main métal argenté.
27	1017	Un sac à main métal argenté.
39	0305	Un sac à main métal argenté.
64	9971	Poêlon de ménage.
85	7472	Un étui à cigarettes.
107	3417	Montre-chronomètre.
9	9090	Plateau à verres.
49	0812	Garniture de toilette.
78	3494	Réveil pendulette.
26	8751	Service à café.
43	9987	Garniture de toilette.
98	2454	Un quart obligation Paris 1910.
48	5085	Un quart obligation Paris 1910.
12	9410	Pelle à tarte.
91	0169	Tapis de table.
76	0097	Encrier vitrolite.
8	0488	Service à café.
102	7343	Coupe à fruit.
5	2045	Portefeuille maroquin.
8	6258	Service fumeur.
18	6419	Assiette à gâteaux métal.
5	2343	Portefeuille maroquin.
52	2949	Epingle de cravate or.
140	2503	Dictionnaire Larousse.
126	9492	Pendulette et 12 porte-couteaux.
38	1488	Service à découper.
126	8562	Petite épingle cravate.
71	0973	Couvre-lit.
78	4081	Un tub.
106	9932	Glace ovale.
78	0092	Carpette linoléum.
63	1391	Grande cuve galvanisée.
93	5752	Bague or œil de tigre.
75	7416	12 couteaux et 12 fourchettes.
8	2178	12 fourchettes à huîtres en écrin.
97	3721	Malette fibre.
56	5892	Service à liqueur cristal.
123	4746	Jardinière Delft.
64	9274	Service à madère.
70	9823	Service à gâteaux.
129	8825	Jardinière en grée.
115	2658	Douze coupes champagne
89	4546	Escabeau.
30	9307	Lampe portative électrique.
106	5294	Boîte à mouchoirs.
36	4921	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
55	0671	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
15	0432	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
24	9314	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
117	4552	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
43	1430	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
62	8748	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
71	5924	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
38	5201	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
51	0910	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
90	8387	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
33	4111	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
12	8268	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
54	0604	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
19	6713	1/4 obligation Ville de Paris 1910.
	0044	Un bon Exposition coloniale 1931 gagne dans toutes les séries.
	8484	Un bon Exposition coloniale 1931 gagne dans toutes les séries.

Les souscripteurs que le sort a favorisés, voudront bien se faire connaître immédiatement par lettre adressée à M. le secrétaire de l'Association professionnelle des Journalistes du Nord, 77, rue Nationale, à Lille, qui, après vérification et un délai qui ne pourra dépasser mercredi 3 juillet, leur fixera le jour et l'heure où les lots leur seront remis ou expédiés.

Ceux qui jugeraient à propos de joindre à leur lettre leur billet sorti au tirage, devront faire recommander leur envoi par la poste.

Conformément à l'arrêté préfectoral concernant la loterie, les lots non réclamés dans les trois mois qui suivront le tirage, seront acquis à l'œuvre.

Enfin, aucun lot ne pourra être délivré sans la présentation du billet, ainsi qu'il est d'ailleurs stipulé sur le billet lui-même.

Pour les voyages, les gagnants auront à faire connaître en temps utile l'époque projetée de leur départ, pour qu'on ait le temps matériel pour faire établir leur billet de chemin de fer.

LES FUNÉRAILLES DU COMMANDANT ANNOCQUE A ARRAS

Les funérailles du commandant Annocque, originaire de Saint-Omer, très connu dans les milieux militaires et par les anciens combattants de la région du Nord qui le tenaient en haute estime, ont eu lieu à Arras. Au nom de l'armée, le lieutenant-colonel Wattebled, d'Amiens, a adressé un émouvant adieu au défunt dont il a rappelé la vie toute de droiture et de dévouement et l'ardent patriotisme. Le lieutenat-colonel Wattebled a exalté en ces termes la belle figure du disparu:

Né à Saint-Omer en 1852, le jeune Annocque, qui comptait deux officiers supérieurs parmi se proches parents, obtint de s'engager à 17 ans pour la durée de la guerre de 1870. Malgré son jeune âge, il put supporter les fatigues de cette dure campagne et, après le siège de Metz, les rigueurs de la captivité.

Nommé sous-lieutenant en 1874, puis lieutenant, il passa ses premiers grades à Nice, Digne, Antibes, en Corse, puis en Algérie où il participa à la répression des mouvements insurrectionnels.

Promu capitaine en 1887, il fut affecté au 33e d'infanterie — le magnifique régiment que les Arrageois ne pourront oublier — et dans lequel il passa une grande partie de sa carrière.

Nous le voyons ensuite, en 1901, commandant-major du 145e à Maubeuge, et commandant de recrutement à Saint-Quentin en 1905. Pendant la guerre, il dirigea le recrutement de Quimper. Malgré son grand âge, il y rendit des services signalés et sut, par son entente éclairée des questions administratives, donner aux affaires une impulsion remarquables.

Le commandant Annocque, qui obtint son premier grade dans la Légion d'honneur en 1891, était officier de la Légion d'honneur depuis 1920. Décoré de la médaille coloniale avec agrafe « Algérie », il portait également la médaille des combattants de 1870-71.

Le cher disparu apporta dans l'exercice de ses diverses fonctions une vive et souple intelligence, un esprit largement ouvert, une grande facilité de compréhension et d'assimilation.

Les qualités de son cœur égalaient d'ailleurs, celles de son esprit. Il avait un haut sentiment du devoir, une délicatesse qu'on n'eut jamais prise en défaut, une distinction pleine de réserve, une simplicité souriante, dont le charme pénétrant inspirait la confiance en faisait naître l'amitié..

Et cette amitié était, de sa part, si franche et si cordiale, que tous ceux qui en ont été honorés, ne se rappelleront pas sans émotion sa grande tendresse et sa grande bonté.

Il peut également être cité en exemple pour une vertu bien rare: la modestie et aussi pour l'abnégation avec laquelle il n'a cherché qu'en lui-même la récompense du devoir accompli.

Il fut aussi de ceux qui cherchent le vrai bonheur dans le bonheur même qu'ils peuvent procurer aux autres; il vécut en pensant beaucoup à ses semblables, peu à lui-même, se sacrifiant pour les siens, pour ses subordonnés — dont je m'honore d'avoir été dans cette ville même — et dont je puis dire qu'il était le guide éclairé et bienveillant, le conseiller vigilant et fidèle.

Homme simple et bon, voilà en résumé ce qu'a été toute sa vie celui que nous pleurons aujourd'hui

Un jeune homme est sauvé par son frère âgé de neuf ans

Nevers, 26 juin. — A Pazy, un jeune homme de 19 ans, Paul Guillemain, apprenait à nager dans le canal du Nivernais, se soutenant à l'aide d'une chambre à air d'auto. Cette dernière ayant glissé et se trouvant sans soutien, il allait disparaître au fond de l'eau, quand son jeune frère, âgé de 9 ans seulement, se porta courageusement à son secours. Il réussit, après des efforts prodigieux, à le sauver.

Une magnifique excursion du Syndicat national des Journalistes, à Londres

Invités à la fois par la Compagnie des Chemins de fer du Nord, la « Compagnie de navigation Angleterre - Lorraine - Alsace » (A.L.A.) et la « London Midland and Scottish Railway Company », la section du Nord et du Pas-de-Calais du Syndicat national des Journalistes s'est rendue, mardi, en excursion à Londres.

Ce voyage rapide fut un véritable enchantement pour les trente-neuf journalistes qui eurent le grand bonheur de pouvoir y prendre part et qui garderont un durable souvenir de la façon charmante avec laquelle ils furent accueillis par leurs hôtes successifs.

La Compagnie des Chemins de fer du Nord avait mis gracieusement à la disposition des excursionnistes des permis de première classe et ainsi ils gagnèrent très rapidement et très confortablement Dunkerque, où devait avoir lieu l'embarquement pour Tilbury et Londres.

Arrivés à 22 heures à Dunkerque, les excursionnistes furent reçus par leurs confrères de la ville, à la tête desquels se trouvait M. Albert Salignon, président de l'Amicale et organisateur de l'excursion en Angleterre.

A une heure du matin, après un rapide repas, les voyageurs prenaient place à bord de l' « Alsacien », qui devait les mener, en moins de six heures, à Tilbury. Grâce à l'obligeance de M. Cormoran, commissaire spécial, directeur des services de l'arrondissement de Dunkerque, toutes les formalités d'embarquement furent supprimées. La traversée sur un navire aussi confortable est un véritable plaisir. La mer était calme, le ciel magnifique et l « Alsacien » filait gaillardement ses vingt nœuds.

Dès le petit jour, la côte anglaise était en vue et tous se retrouvèrent sur le pont, admirant le mouvement incessant des navires sur l'estuaire de la Tamise et les formidables installations industrielles qui en bordent les rives.

A sept heures, les excursionnistes quittaient le magnifique navire pour monter dans un wagon-restaurant réservé à leur intention par la « Midland and Scottish Railway Company », dans le train de Tilbury. Une heure plus tard, après un excellent déjeuner, ils débarquaient à la gare Saint-Pancrace, où M. Gwynne, président de l'Institut des Journalistes de Londres, vint leur souhaiter la bienvenue.

De rapides autocars, dirigés par de savants cicerones, leur firent ensuite visiter la capitale anglaise, dont les magnifiques monuments furent beaucoup admirés. Nos compatriotes eurent l'occasion d'assister à une revue de la garde royale, passée par le maréchal Plumer, celui-là même qui, à la tête des troupes anglaises, délivra nos villes de Lille-Roubaix-Tourcoing de l'occupation allemande.

A quatorze heures, après avoir beaucoup roulé, beaucoup vu et admiré, les journalistes français étaient reçus dans les salons de la gare St-Pacrace par M. C. R. Byrom, chef général superintendant de la « London Midland and Scottisle Railway Company » et Barrett, directeur du trafic continental de cette Compagnie.

Un déjeuner auquel assistaient également MM. Bernard Alton, secrétaire général de l'Institut des journalistes anglais et M. de Bernonville, chef de service à la Compagnie française de navigation l'A. L. A., leur fut servi. Au dessert, M. Byron souhaita la bienvenue à ses hôtes et les assura de la sympathie de l'Angleterre. MM. Salignon, président de l'Amicale des journalistes dunkerquois et Paul Béghin, trésorier de la Section du Nord du Syndicat national des journalistes lui répondirent en le remerçiant de l'accueil cordial que leur avait réservé la « London Midland and Scottish Company » et en exprimant par la même occasion leur gratitude envers la Compagnie des chemins de fer du Nord et la compagnie de navigation l'A. L. A.

A l'issue de ce déjeuner, les excursionnistes furent reçus par leurs camarades anglais à l'Institut des journalistes.

M. Gwynne, *président de cet organisme*, après avoir exprimé sa satisfaction de recevoir les représentants des grands journaux du Nord de la France remit à M. Salignon les insignes de vice-président de l'Institut.

Nos compatriotes se rendirent ensuite à l'ambassade de France où M. Fleuriau entouré de Mmes et Mlle Fleuriau, de M. Cambon, conseiller d'ambassade et de plusieurs attachés, leur offrit le thé.

Après une nouvelle promenade dans la capitale anglaise, les membres du Syndicat des Journalistes reprenaient, enchantés de leur visite, le chemin du retour.

LE DÉBAT DE LA CHAMBRE SUR LE MAROC

La Chambre a eu mardi, à se prononcer sur trois ordres du jour déposés sur les événements du Maroc.

Le premier, déposé par les députés socialistes, demande une commission d'enquête. Il est soutenu par M. Paul-Boncour.

M. Briand repousse la demande d'enquête parce que la recherche des responsabilités ne contribuerait pas à la pacification du Maroc.

L'ordre du jour des socialistes est repoussé par 347 voix contre 207.

Enfin, on adopte l'ordre du jour de MM. Verlot et Barétу, ainsi conçu :

«La Chambre, confiante dans le Gouvernement pour assurer, dans la paix, la continuité de l'œuvre civilisatrice de la France au Maroc, apporte aux officiers, sous-officiers et soldats morts au champ d'honneur, l'hommage de la représentation nationale, repoussant toute addition, passe à l'ordre du jour. »

MEURTRIER DE SA FIANCÉE, M. GIRAUDON EST CONDAMNÉ A SEPT ANS DE TRAVAUX FORCÉS

Paris, 26 juin. — La Cour d'assises de la Seine a jugé cet après-midi un ouvrier métallurgiste, Marcel Giraudon, qui s'était fiancé à une jeune femme, Yvonne Reuilleret et qu'il tua le 4 octobre 1928, près de la gare d'Ivry, de trois balles de revolver. Giraudon essaya ensuite de se donner la mort, mais il ne parvint qu'à se faire une blessure insignifiante. Alors, après avoir erré toute la nuit, il se jeta dans la Seine. Il fut sauvé par un éclusier.

Giraudon est condamné à sept ans de travaux forcés. La partie civile obtient un franc de dommages-intérêts.

LES GRÈVES

A ROUBAIX

Nombreuses rentrées de trieurs de laines

Le conflit qui met aux prises le syndicat des maîtres-peigneurs, d'une part, et les trieurs de laines brutes d'autre part, au sujet d'une augmentation de salaire, semble devoir se terminer bientôt.

On se souvient que les maîtres-peigneurs avaient accordé une augmentation horaire de 0 fr. 20. Les trieurs de laines demandèrent 0 fr. 30 en plus et, sur le refus des employeurs les ouvriers se mirent en grève. La presque totalité de la corporation suivit le mouvement, mais, après un semaine d'attente, on constata des rentrées qui ne firent que s'accentuer.

Mercredi, à Roubaix, une bonne quarantaine de trieurs, répartis dans plusieurs établissements, reprirent le travail.

On ne signale jusqu'ici aucun incident.

DERNIÈRE HEURE

M. Poincaré présente l'historique des réparations

Paris, 26 juin. — Voici le communiqué officiel de la réunion.

La Commission des Finances et la Commission des Affaires étrangères se sont réunies, sous la présidence de M. Malvy.

Le président du Conseil a abordé la question des réparations, dont il a fait l'historique.

Après la conférence de Londres, où avait été établi, le 5 mai 1921, l'état des paiements, l'Allemagne se dérobant à son exécution, sollicita un moratorium auquel la Belgique et la France déclarèrent ne pouvoir consentir que sous le bénéfice de garanties. Mais, en présence d'objections présentées par le Gouvernement anglais, l'accord ne put être réalisé.

A la suite d'une nouvelle demande d'un moratorium présentée en novembre 1922 par l'Allemagne, qui prétendait ne plus pouvoir effectuer de paiements en espèces et demandait la limitation des prestations en nature, une conférence interalliée se réunit à Londres, le 11 décembre 1922.

La France précisa les conditions de son adhésion à l'émission, en Allemagne, d'un emprunt de stabilisation. Il fut ensuite décidé qu'une conférence des ministres alliés aurait lieu à Paris et c'est alors que fut proposé le plan Bonar-Law, relatif à un règlement général des réparations et des dettes européennes interalliées.

M. Poincaré s'est attaché à démontrer que ce plan, dans l'hypothèse même où, accepté en principe et discuté par l'Allemagne, il eût été mis en application, appelait un certain nombre d'objections. Ce plan, offert en dehors de l'Allemagne et des Etats-Unis, comportait un moratoire de quatre ans, passé lequel on pouvait se demander si l'Allemagne accepterait de payer les annuités croissantes prévues.

Le Gouvernement français fit valoir:

1° Que le Parlement français n'accepterait pas l'abrogation des clauses contenues dans l'état des paiements du 5 mai 1921;

2° Qu'il serait impossible d'obtenir de l'Allemagne par les voies de droit les paiements à elle imposés;

3° Que le plan anglais conduisait, à brève échéance, à l'hégémonie de l'industrie allemande. Le système proposé dans le plan Bonar-Law a été examiné à fond.

Le refus du Gouvernement français d'y adhérer provoqua une réponse du Gouvernement anglais et une contre-réponse du Gouvernement français, complétée par des observations verbales.

La décision du Gouvernement français prise à la suite de son refus d'accepter le plan Bonar-Law, l'a donc été sans hâte.

M. Poincaré a déclaré que l'expertise Dawes avait été la conséquence directe de l'occupation de la Ruhr, ce que les experts et le général Dawes lui-même ont reconnu.

Après avoir dit qu'on devait constater que les résultats du plan Dawes furent très bons, M. Poincaré rappela que, en décembre 1927, un régime nouveau à substituer au plan Dawes, fut envisagé. Cette suggestion fut formulée par M. Parker Gilbert.

M. Poincaré a fait part, alors, aux deux Commissions, des entretiens qui ont eu lieu, à plusieurs reprises et des conditions dans lesquelles s'ouvrit, en septembre 1928, à Genève, la neuvième assemblée de la S.D.N. où fut décidée la constitution du Comité des experts. Il a retracé, ensuite, l'évolution qui s'était produite dans l'état d'esprit de la Trésorerie britannique et il a insisté en déclarant qu'il était en cela, en plein accord avec le ministre des Affaires étrangères, M. Briand, sur la base même des préoccupations du Gouvernement français, à savoir que celui-ci tenait, pour un axiome, que tout règlement à intervenir serait inacceptable si, outre les sommes destinées à couvrir la France de ses dettes extérieures, il ne devait pas rester, en sa faveur, un solde l'indemnisant de ses dépenses de réparations.

M. Poincaré a terminé son exposé en rappelant que le 10 janvier 1929, la Commission des réparations désignait ses experts, que, le même jour, l'Allemagne nommait les siens, que le 13 les Etats-Unis procédaient au choix de MM. Young et Morgan et que le 11 février avait lieu, à Paris, la première réunion du Comité.

LES RADICAUX DÉLIBÈRENT SOUS LA PRÉSIDENCE DE M. DALADIER

Paris, 26 juin. — Le Comité exécutif du parti radical et radical-socialiste s'est réuni ce soir, en séance plénière, sous la présidence de M. Daladier, député du Vaucluse, président du parti.

M. Daladier demande l'évacuation de la Rhénanie qui doit, dit-il, faciliter la réduction simultanée des armements et qui lui apparaît comme la condition nécessaire du rapprochement franco-allemand.

A LA RECHERCHE DU « NUMANCIA »

Le capitaine du vapeur « Groldon » déclare n'avoir pas aperçu un avion abandonné

Londres, 26 juin. — On mande de Gibraltar que le capitaine du vapeur « Groudon » a déclaré, à son arrivée, que les informations suivant lesquelles il aurait déclaré qu'il avait aperçu un avion abandonné à 20 milles des Açores, sont inexactes. Le capitaine a précisé qu'on lui avait signalé seulement que les moteurs d'un avion dont le fonctionnement était normal, avaient été entendus, à 3 h. 37, samedi matin, à 90 milles des Açores, par 36°32 de latitude nord et par 23°03 de longitude ouest. L'avion volait sans lumières. Le temps était pluvieux et sombre.

Deux contre-torpilleurs français participent aux recherches

Paris, 26 juin. — Les contre-torpilleurs « Léopard » et « Lynx » ont reçu la mission de se rendre, à la Corogne, pour participer à la recherche de l'hydravion espagnol du commandant Franco. Ils arriveront sur les lieux le 27. En outre, les paquebots français ont été avisés par T.S.F.

LES AVIATEURS ARRACHART et RIGNOT SONT ARRIVÉS A HANOI

Hanoï, 26 juin. — Les aviateurs Arrachart et Rignot sont arrivés à Hanoï, couvrant les 1600 kms de Saïgon à Hanoï en 8 h. Ils attendent l'autorisation des autorités pour survoler la Chine.

L'AVIATRICE MARYSE HILTZ EST ARRIVÉE A AMSTERDAM

Le Bourget, 26 juin. — L'aviatrice française Maryse Hiltb qui avait atterri, hier, à Hasselt, près Bruxelles, au cours de son raid en étoile, a pu continuer, aujourd'hui et atterrir, à Halsweg, près d'Amsterdam, à 14 h. 30. Elle effectuera le retour à Paris demain, dans la matinée.

COURTES DÉPÊCHES

— **Le Journal Officiel** publiera aujourd'hui la liste d'admissibilité à l'Ecole militare d'artillerie, à la suite des épreuves écrites du concours de 1929. Les examens oraux auront lieu à Dijon le 15 juillet.

— **On croit** qu'au cours de la réunion du Cabinet anglais, les ministres ont étudié de nouveau la requête de M. Trotsky d'être autorisé à entrer en Angleterre. C'est la deuxième fois, en quelques jours, que cette question a été soulevée au sein du Cabinet.

— **Le couvent du Sacré-Cœur**, à Sault-au-Récollet, près de Montréal, frappé par la foudre, mardi après-midi, a été complètement détruit par le feu.

— **Un avion tri-moteur** transportant des voyageurs, après avo