

N.° 9

# CONSEIL MUNICIPAL DE LILLE

---

RÉUNION EXTRAORDINAIRE

---

Séance du Vendredi 16 Mars 1883

---

---

## PROCÈS - VERBAL

SOMMAIRE : Voirie. Etablissement d'une borne postale à Esquermes (extra-muros). — Bibliothèque municipale. Don de M. MEUREIN, Adjoint, du recueil complet de ses observations météorologiques depuis 1852. — Cotes irrécouvrables de l'exercice 1882. Admission en non-valeur. — Sapeurs-Pompiers. Cahier des charges pour l'adjudication des effets d'habillement et des tuyaux en toile et en cuir. — Hospices. Location d'un terrain propre à la fabrication des briques et extraction d'argile. — Sapeurs-Pompiers. Indemnité en faveur des sieurs FREMAUX, Achille, et DEVOS, Jean, blessés dans un incendie. — Chemin de fer d'intérêt local de Lille à Dunkerque et à Solesmes. Projet d'établissement d'une nouvelle gare. — Budget de 1883. Vote des dépenses ordinaires jusqu'à l'article 100.

L'an mil huit cent quatre-vingt-trois, le Vendredi seize Mars, à huit heures et demie du soir, le Conseil municipal de Lille, dûment autorisé et convoqué, s'est réuni en séance à l'Hôtel-de-Ville.

Présidence de M. GÉRY LEGRAND, Maire.

Secrétaire : M. DEBIÈVRE

*Présents :*

MM. BAGGIO, BASQUIN, BONDUEL, BOUCHÉE, BUCQUET, CANNISSIÉ, CARRON, CARTON, CHARLES, CREPY, J.-B. DESBONNET, Ed. DESBONNETS, DODANTHUN, GRANDEL, MANOURY, MARSILLON, MEUREIN, PAMELARD, PEERT, RIGAUT, ROCHART et VIOLETTE.

*Absents :*

MM. ALHANT, DALBERTANSON, DESCHAMPS, FAUCHER, GAVELLE, GIARD, MARTIN, MERCIER, ROUSSEL et WERQUIN, qui s'excusent de ne pouvoir assister à la séance.

Lecture est donnée du procès-verbal de la dernière séance. Il est adopté sans observation.

*Voirie*  
—  
*Etablissement*  
*d'une*  
*borne postale*  
*à Esquermes*  
—

M. le MAIRE communique une lettre de M. le Directeur des postes et télégraphes du Nord, faisant connaître que M. le Ministre autorise l'établissement de la borne postale que le Conseil municipal a demandée pour Esquermes *extra-muros*.

LE CONSEIL

Adresse ses remerciements à M. le Ministre des postes et télégraphes.

M. le MAIRE signale que M. MEUREIN vient de faire don à la Bibliothèque municipale du recueil complet de ses observations météorologiques depuis 1852, recueil extrêmement précieux au point de vue scientifique, par le nombre et la rigoureuse précision des relevés et des moyennes qui y sont consignés.

*Bibliothèque*  
—  
*Don*  
*de M. MEUREIN*  
—

Des remerciements unanimes sont votés au savant donateur.



M. le MAIRE fait l'exposé ci-après :

MESSIEURS,

M. le Receveur municipal demande l'admission en non-valeur, sur l'exercice 1882, des sommes ci-après :

*Cotes*  
*irrecouvrables*  
*de l'exercice 1882*  
—

	Principal	Frais de poursuites
1. <sup>o</sup> Sur la taxe des chiens . . . . .	1.151 fr. 70	308 fr. 85
2. <sup>o</sup> Sur rétributions scolaires . . . . .	100 »	4 45
	<hr/>	<hr/>
Totaux. . . . .	1.251 fr. 70	313 fr. 30
	<hr/>	<hr/>
Ensemble. . . . .	1.565 fr.	

—  
*Admission*  
*en non valeur*  
—

L'impossibilité du recouvrement des cotes soumises à votre examen est démontrée par les motifs énoncés dans les états produits et par la justification des poursuites infructueusement exercées.

Nous vous proposons, Messieurs, leur admission en non-valeur.

Le CONSEIL adopte.



M. le MAIRE propose ce qui suit :

MESSIEURS,

Dans votre séance du 1.<sup>er</sup> Décembre 1882, vous avez voté un crédit de 43,218 fr. 75 c. pour l'habillement, l'équipement et le matériel du Corps des sapeurs-pompiers.

En vue de la mise en adjudication des effets d'habillement et des tuyaux en toile et en

*Sapeurs-pompiers*  
—  
*Cahier*  
*des charges pour*  
*l'adjudication des*  
*effets d'habillement*  
*et des tuyaux en*  
*toile et en cuir*  
—

cuir , nous vous soumettons les cahier des charges et bordereaux de prix , que nous vous proposons d'adopter.

### LE CONSEIL

Admet sans opposition le cahier des charges présenté à ses délibérations.

M. le MAIRE fait la proposition suivante :

MESSIEURS ,

*Hospices*  
—  
*Location*  
*d'un terrain*  
*propre à la*  
*fabrication*  
*de briques et*  
*extraction*  
*d'argile*  
—

Par délibération du 10 Février dernier , la Commission administrative des Hospices sollicite l'autorisation de mettre en adjudication publique , sur la mise à prix de 19,833 fr. 30 c. , plus un fermage annuel de 729 fr. 92 c. et pour une durée de quatre années , à partir du 15 Mars 1883 :

1.° La concession du droit d'extraire de l'argile sur un terrain de 1 hectare 64 ares 61 cent. , situé à Saint-André, route départementale de Lille à Ypres , près du pavé de Sainte-Hélène;

2.° La location de 91 ares 48 centiares , formant le surplus de la parcelle de terrain , pour y faire sécher la brique. Le tout d'une contenance de 2 hectares 56 ares 09 centiares.

Nous vous proposons , Messieurs , de donner un avis favorable à l'approbation de la délibération sus-visée des Hospices.

A la suite de ce rapport , M. BONDUEL présente au Conseil les observations ci-après :

L'Administration des Hospices demande à être autorisée à mettre en adjudication publique la concession pour quatre années , du droit d'extraire de l'argile à faire des briques , sur un terrain contenant 1 hectare 64 ares 61 centiares , situé à Saint-André, route départementale de Lille à Ypres , près le pavé de Sainte-Hélène , sur la mise à prix de 19,833 fr. 30 c. , soit 1,063 fr. 20 c. les 8 ares 86 ares ou 1 fr. 20 c. le mètre carré.

Et à louer , également pour quatre ans , 91 ares 48 centiares formant le surplus de la parcelle pour y sécher la brique , le tout d'une contenance totale de 2 hectares 56 ares 09 centiares , moyennant un fermage annuel de 729 fr. 92 c. , soit à 25 fr. 70 c. les 8 ares 86 centiares.

La terre en question est située dans la première zone des servitudes militaires de la place

de Lille , et par conséquent à proximité de la Ville. L'Administration hospitalière pourra après l'extraction , qui aura une profondeur de 1 mètre 40 centimètres , ramener la terre à son niveau actuel , soit par la concession que les Hospices pourront en faire à un entrepreneur qui y ramènera des terres propres à en continuer la culture , soit par les remblais provenant de la rectification projetée du canal de la Deûle , passant au bout de la partie à extraire , ce qui laisserait encore aux Hospices des chances d'utiliser ce terrain comme chantier ou magasin .

Je crois que , dans cette situation , le Conseil doit donner un avis favorable à la délibération des Hospices et autoriser l'extraction, qui ne peut que leur être avantageuse, car ils trouveront la réalisation d'un capital augmentant de beaucoup leur revenu de 691 fr. 50 c. actuel , sans dépréciation importante du terrain , dans le cas où il ne pourrait être utilisé ultérieurement qu'à l'état de culture .

#### LE CONSEIL

Donne un avis favorable à l'opération projetée par les Hospices.

M. le MAIRE appelle en ces termes la bienveillance du Conseil sur des pompiers victimes de leur courage :

MESSIEURS ,

Les sieurs FREMAUX , Achille , et DEVOS , Jean , sapeurs-pompiers blessés lors de l'incendie du 6 Février dernier , ont subi une incapacité de travail de vingt jours , ainsi qu'il résulte des certificats du Chirurgien-Major du Corps et du docteur HALLEZ .

En conformité de l'article 146 du règlement du Corps des sapeurs-pompiers , ils ont droit chacun , à raison de 4 fr. par jour , à une indemnité de 80 francs .

Nous vous proposons , Messieurs , de leur accorder cette indemnité .

L'indemnité demandée est accordée .

*Sapeurs-pompiers*

—  
*Indemnité  
en faveur de  
pompiers blessés  
dans  
un incendie*  
—

La parole est donnée à M. ROCHART pour la lecture du rapport relatif à l'établissement d'un chemin de fer de Lille à Dunkerque. Il s'exprime comme suit :

MESSIEURS ,

*Chemin de fer  
d'intérêt local de  
Lille à Dunkerque  
et à Solesmes*

*Projet  
d'établissement  
d'une nouvelle  
gare*

L'Administration municipale vous a présenté, le 9 Février dernier, un projet d'établissement d'une nouvelle gare de voyageurs et de marchandises devant servir de tête de ligne aux chemins de fer d'intérêt local de Lille à Dunkerque et de Lille à Solesmes.

Ce projet était adressé à l'Administration par la Préfecture pour avis.

Le Conseil général a voté, en principe, l'établissement :

1.<sup>o</sup> D'une ligne de chemin de fer d'intérêt local de Dunkerque à Lille, par Steenwoorde, Hazebrouck et Merville, avec embranchement à Hondschoote, et de La Bassée vers Lille.

2.<sup>o</sup> D'une ligne de Lille à Solesmes, par Douai, Aniche et Thiant.

3.<sup>o</sup> D'une ligne de Caudry à Fourmies, par Solesmes, Landrecies et Etrœungt.

Ces projets vous sont connus et ont été déjà soumis à votre attention.

On doit procéder à leur mise en adjudication ; il importe donc de terminer toutes études et de prendre toutes résolutions pour permettre ce travail.

C'est à cette raison que l'on doit le rapport de M. l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, du 13 Janvier dernier, qui est joint au dossier.

Ce rapport établit que les voies ont été projetées à la largeur de 1 mètre, mais que sur diverses sections, et notamment aux abords de Lille, la plate-forme et la voie doivent être établies de façon à ce que l'on puisse facilement établir la voie normale de 1 m. 445.

Un avant-projet, dressé par MM. CHEVALIER, LAMBERT et REY, comportait une voie ferrée passant par diverses rues de la Ville, et notamment par la rue Jacquemars-Giélée.

Cet avant-projet ayant soulevé de très-vives réclamations, le Conseil général avait chargé les ingénieurs de faire des études complémentaires pour les chemins de fer d'intérêt local, dont la concession devait être mise en adjudication avant la session d'Avril.

Ce sont ces études qui ont produit le résultat qui vous occupe, c'est-à-dire l'établissement d'une gare dans les parties plantées du jardin zoologique. Cette gare serait adossée au boulevard de Lorraine et placée dans le prolongement de la rue de « La Bassée » qui continue la rue « Nationale ».

Elle pourrait être desservie, pour le service des voyageurs, par un prolongement de la

ligne A de nos tramways, et, un embranchement à voie normale de 1 m. 445 de largeur, se détacherait de cette gare et s'embrancherait sur le chemin de fer de ceinture afin de permettre une communication, pour les marchandises, avec la gare Saint-Sauveur.

Vous avez donc à vous prononcer sur les points suivants :

- 1.° Cette gare vous semble placée conformément à vos intérêts;
- 2.° Dans l'affirmative seriez-vous disposés à demander la concession d'un prolongement de ligne de tramways, partant de la ligne A pour aboutir à cette gare;
- 3.° Et, finalement, consentez-vous à prendre à votre charge les expropriations de terrains nécessaires au dégagement des abords de cette gare.

Tels sont les points que vous nous avez chargés d'étudier.

Vous vous rappelez le sentiment de l'Administration municipale. Elle était d'avis d'admettre la demande de concession du prolongement de ligne de tramways, mais elle ne pensait pas devoir vous proposer de prendre à votre charge les frais d'expropriations; elle bornait ses propositions à l'acceptation des frais des travaux de voirie nécessaires à l'ouverture et à la viabilité des voies nouvelles.

Votre Commission inclinait fort à cette admission restreinte, mais elle ne croit pas que vous puissiez consentir tout ce que l'on vous demande. Elle serait d'un autre avis toutefois, et elle serait disposée à vous proposer d'importants sacrifices si l'on admettait la construction de la voie à la largeur normale de 1 m. 445 des autres chemins de fer et de nos tramways.

Vous avez été, jusque là, constamment d'accord avec votre Commission des travaux pour réclamer la voie large. Vous l'avez demandée récemment pour l'une de ces voies — celle de Lille à Solesmes — et vous l'imposiez encore, le 30 Juin 1882, à la Compagnie qui sollicitait un avis favorable à l'établissement du tramway de Lille à Lens.

L'intérêt lillois tout entier, et particulièrement celui du quartier d'Esquermes, est bien évident et serait largement satisfait par la création de cette gare. Cette considération est de nature à nous faire accepter le principe des dépenses importantes que la question engage et à vous en faire la proposition, mais nous pensons que ces intérêts, des plus sérieux, seraient beaucoup mieux satisfaits par l'adoption de la voie large.

Avec la voie étroite vous êtes obligés, ou plutôt la Compagnie concessionnaire est obligée, à des transbordements, et vous ne pouvez pas faire que les Compagnies se prêtent leurs matériels ?

Au point de vue de la réexpédition des marchandises par exemple, la Compagnie du Nord, qui n'accepte pas la responsabilité du chargement fait sur sa ceinture, admettra-t-elle

cette responsabilité (que rechercheront tous les réexpéditeurs) alors que le chemin de fer d'intérêt local aura transbordé sur son matériel ?

Nous ne le croyons pas , et nous voyons par là , échapper à ce chemin de fer une partie du trafic espéré , d'où détriment pour le quartier.

A l'avenir , le raccord ne sera pas plus facile pour les mêmes raisons de transbordement avec le service prévu des marchandises par les tramways intérieurs.

Les voyageurs , eux-mêmes , connaissant la différence de stabilité des chemins de fer à voie large et à voie étroite , n'afflueront pas à cette gare dans la mesure attendue.

Une considération importante encore est celle que d'autres raccords que ceux désignés au projet actuel peuvent être espérés et peut-être même , rendus assez prochainement possibles , alors que se traitera la grande modification de la gare et du réseau lillois de la Compagnie du Nord , et il est inutile de dire que la voie étroite rendrait toutes les combinaisons de raccord impossibles.

Votre Commission n'ignore nullement tout ce qu'on peut invoquer contre l'ensemble de ces raisons , mais elle considère qu'à votre exemple , elle doit poursuivre la réalisation de nos intérêts d'avenir en même temps que ceux du présent.

Ces intérêts nous conseillent donc de persévérer dans la résolution que vous avez prise jusqu'ici et que votre Commission vous propose encore d'adopter.

Nous vous prions donc , Messieurs , d'exprimer l'avis suivant :

« LE CONSEIL ,

» Désireux d'agrandir le trafic lillois et de donner à un de ses nouveaux quartiers la plus  
 » grande vie possible , est très-favorable à l'établissement d'une gare sur le point choisi ,  
 » mais il ne peut consentir les sacrifices importants qu'on lui réclame , qu'à la condition  
 » que le chemin de fer qu'on projette y faire aboutir , soit établi à voie large. »

M. CHARLES. — J'ai retenu ceci du rapport que vous venez d'entendre , c'est que la Commission des travaux est d'accord avec le sentiment public et avec le Conseil , pour reconnaître qu'il faut faire une gare dans le quartier d'Esquermes.

Un seul point nous divise :

La Commission demande une voie large , tandis que nous , nous demandons une voie étroite , parce que c'est la condition *sine qua non* pour obtenir ce chemin de fer d'intérêt local et surtout pour avoir une gare à l'endroit que je viens de désigner. Le Gouvernement cherche à développer les chemins de fer d'intérêt local et il a grandement raison ; mais il ne faut pas oublier que ces chemins créent une concurrence aux grandes lignes . et qu'il faut se tenir en garde contre les agissements des Compagnies. Or , si vous admettiez les propositions de la Commission , il est très-probable que ce chemin de fer d'intérêt local ne se ferait pas ,

ou se ferait par la Compagnie du Nord qui le raccorderait à ses grandes lignes. La nouvelle voie , ainsi absorbée , ne desservirait donc pas les intérêts du pays. Le rapport dit que quand il s'est agi de l'établissement d'une ligne de tramways de Lens à Lille , le Conseil a donné la préférence au chemin de fer à voie large. Il fait remarquer que pour le chemin de fer de Bousies , le Conseil a émis aussi un avis dans ce sens , mais que la Préfecture n'en a pas tenu compte. Si vous imposez la voie large , il est plus que probable que vous ne trouverez pas de concessionnaire et que vous n'aurez devant vous que la Compagnie du Nord qui fera ce qui lui plaira. Voilà où vous aboutirez. Déjà on assure que la Compagnie du Nord , pour étouffer dans son œuf la concurrence qui pourrait lui être faite , a acheté le jardin zoologique , sur l'emplacement duquel la gare est projetée.

La Compagnie chercherait à s'installer là où la concurrence pourrait s'établir. Il est vrai que l'on peut toujours recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique. La Commission des travaux eût pu se renseigner à cet égard ; mais je tiens pour certain que si l'on exige la voie large pour ce chemin de fer , c'est l'enterrement de l'affaire. Je vous propose donc de ne pas accepter la partie du rapport relative à la voie large. L'Administration des Ponts-et-Chaussées a d'ailleurs prévu le cas où il faudrait ultérieurement établir une voie large, elle a demandé que tous les travaux d'art fussent faits dans cette prévision.

M. ROCHART. — La Commission ne dit pas qu'elle refuse la voie étroite ; elle ne fait que solliciter l'installation d'une voie large , et cela dans l'intérêt même de la section d'Esquermes. Les voyageurs n'afflueront jamais là où il n'existe qu'une voie étroite. D'autre part , la Commission ne combat pas l'établissement de la gare ; elle y est favorable, mais elle rejette toute participation dans sa construction et dans les expropriations. Les travaux de voirie que nous aurons à effectuer seront déjà très-considérables. Si le jury admet la plus-value résultant pour le terrain de l'ouverture des voies , la dépense des expropriations pourra être ramenée de 240,000 fr. à 20,000 fr. Il y a lieu aussi de tenir compte de la couverture du canal de l'Arbonnoise , évaluée à 230,000 francs.

M. CREPY. — Je ne puis que vous confirmer ce que vous a dit M. ROCHART, au nom de la Commission des travaux. Dans le rapport qui vient d'être lu , la Commission ne prend parti ni pour la voie large , ni pour la voie étroite. Elle déclare qu'elle voit avec plaisir l'établissement d'une nouvelle gare dans l'intérieur de la Ville ; que le lieu choisi ne lui déplaît en aucune façon ; mais elle déclare aussi, lorsqu'on lui demande de participer aux dépenses que nécessitera l'ouverture des voies d'accès , qu'elle entend réserver complètement, à l'heure actuelle, d'indiquer à quel chiffre pourront s'élever les libéralités de la Ville. Elle ajoute , conformément à la manière de voir qu'elle a toujours exprimée quand il a été question de chemins de fer d'intérêt local , qu'elle préfère la voie large à la voie étroite et

que le Conseil a toujours adopté les conclusions qu'elle a émises en ce sens. Et en effet, cette différence d'écartement des rails ne diminue guère le prix de construction des chemins de fer et il cause une infériorité incontestable dans l'exploitation. Les accidents sont plus fréquents, les quantités qu'on peut transporter moins grandes, et les frais à peu près équivalents. La voie étroite se comprend dans les pays montagneux, où il est nécessaire de suivre le cours des vallées pour éviter les travaux d'art, et dans les départements à petite population. Mais dans le Nord, dans un pays plat, là où l'on peut marcher, pour ainsi dire, droit devant soi sans rencontrer de notables différences de niveau, et dans lequel la densité de la population est très-élevée, puisqu'elle est quatre fois plus forte que la moyenne de celle de la France entière, c'est une erreur profonde de construire des chemins de fer n'ayant pas la largeur normale de 1 m. 445. Sans elle, une Compagnie ne sera jamais capable de donner pleine et entière satisfaction aux communes de notre Département qu'elle traversera. On paraît craindre que la Compagnie du chemin de fer du Nord se présente comme soumissionnaire si on impose la voie large; c'est une raison qui doit faire voir qu'elle ne considère pas la voie étroite comme une concurrence sérieuse. Et dans l'hypothèse qu'elle viendrait prendre part à l'adjudication, rien ne s'oppose à penser qu'elle n'accepte les conditions que nous lui suggérons. En venant s'établir à Esquermes, elle y aurait certains avantages qui ne sont pas à dédaigner. Elle pourrait se relier directement au chemin de fer de Lille à Calais d'un côté, et de l'autre à la ligne de Béthune. Elle aurait, de cette façon, de plus grandes facilités pour le transit international et la circulation de ses trains rapides. Et moyennant le concours que nous sommes disposés à accorder à la voie large, il n'y a pas de doute à concevoir que nous pourrions avoir cette gare quand nous voudrions. Dans tous les cas, ce n'est pas le rapport de la Commission des travaux qui exercera une influence quelconque sur l'esprit des personnes qui ont l'intention de soumissionner la construction de cette nouvelle ligne. Les capitalistes ne font pas des affaires de sentiment; les intérêts locaux ne sont pas le fond de leurs soucis. Pour eux, ce qu'ils ont en vue, c'est d'avoir la concession d'une entreprise qui leur permette de faire une émission et de récolter des bénéfices; le reste leur importe peu. Je ne crois donc pas qu'il y ait lieu de rejeter les conclusions de la Commission, qui, en définitive, veulent concilier tous les intérêts. Elles disent en substance: quand une Compagnie viendra annoncer à la Ville son intention d'installer une seconde gare intérieure et solliciter son concours dans la dépense, vous n'aurez qu'à lui répondre: Nous ne demandons pas mieux; voyons vos plans, examinons les avantages que vous nous offrez dans le présent et pour l'avenir; selon les profits que nous avons à espérer de votre projet nous sommes disposés à vous venir en aide proportionnellement. En un mot, nous ne pouvons prendre d'engagements, le moment n'est pas venu de faire connaître l'étendue des sacrifices auxquels nous pourrions consentir dans certaines circonstances données.

M. MARSILLON. — Je suis partisan, en principe, de la voie large; mais je dois dire qu'entre deux maux, il faut choisir le moindre. La Commission départementale s'est prononcée dans le sens de la voie étroite, comme le disait tout-à-l'heure M. CHARLES, c'est une condition *sine qua non*. Nous aurons la voie étroite ou nous n'aurons rien.

M. CREPY. — C'est ce qui reste à démontrer.

M. MARSILLON. — Je vous dirai que la voie étroite est établie absolument au point de vue de l'économie. Déjà le Conseil général s'est prononcé. Si la Ville venait à donner un avis contraire, il est certain que ce malheureux quartier d'Esquermes en souffrirait beaucoup. Le Conseil doit admettre la voie étroite tout en exprimant un regret.

Que la Ville dise qu'elle se chargera des frais pour les voies d'accès.

M. J.-B. DESBONNET. — Je regrette que cette question ne figure pas à l'ordre du jour et que le rapport n'ait pas été déposé en temps utile pour être consulté par les membres du Conseil. Je voudrais le lire à tête reposée. Je proteste contre cette manière de faire.

M. le MAIRE. — Sans doute, il eût mieux valu que le rapport figurât à l'ordre du jour, mais il ne m'a été remis que ce matin. D'un autre côté, M. le Président de la Commission des travaux et un grand nombre de Conseillers ont insisté auprès de moi pour la prompt solution de cette affaire, sur laquelle la Commission départementale doit statuer le 20 de ce mois; il appartient au Conseil de prononcer l'urgence ou de ne pas l'admettre.

M. CHARLES. — Le chemin de fer dont on demande l'établissement traverse deux départements, le Nord et le Pas-de-Calais. Il faut donc qu'il y ait entente entre les deux Conseils généraux avant de procéder à une adjudication. Les journaux ont annoncé que cette adjudication devait avoir lieu le 25 de ce mois, et que la Commission départementale en serait saisie deux ou trois jours auparavant. Ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le dire, l'intention du Gouvernement est de faire ce chemin de fer à aussi bon marché que possible, et d'établir une concurrence aux grandes Compagnies. Or, une ligne à voie large de Lille à Dunkerque, coûtera 12,000,000 fr. Vous ne trouverez pas à Paris un banquier qui se chargera de faire les fonds et cela à cause de la Compagnie du chemin de fer du Nord, dont on redoute l'influence. Vous avez pu remarquer, par l'inspection des plans, qu'on a cherché par tous les moyens possibles à diminuer les dépenses. On a emprunté les routes partout où on l'a pu.

M. CREPY. — M. MARSILLON nous dit : si vous n'adoptez pas la voie étroite, l'affaire

n'aboutira pas. Cette allégation est toute gratuite, elle aurait besoin d'être démontrée. Quoi qu'il en soit, la Commission ne prend parti ni pour l'une ni pour l'autre de ces sortes de voies. Elle tient ce langage au Conseil : vos préférences ont toujours été acquises à la voie normale de 1 m. 445 ; persévérez dans cette manière de voir, et, s'il y a plus tard des sacrifices à faire pour doter la ville d'une seconde gare intérieure, déclarez que vos libéralités seront plus grandes si l'on se conforme à vos vues en cette matière. M. MARSILLON demande que nous nous prononcions d'une façon tout-à-fait explicite. Ce serait, à mon sens, une faute considérable ; nous ne pouvons aujourd'hui engager en quoi que ce soit les finances de la ville. Mon honorable collègue ajoute : prenez garde, la Compagnie du chemin de fer du Nord va chercher à s'emparer de cette ligne ! Mais si vous la construisez à voie étroite la Compagnie nouvelle pourra-t-elle lutter contre celle du Nord, alors que ses frais généraux seront à peu près les mêmes et que son matériel roulant sera incapable de suffire à un transit analogue ? Ne devez-vous pas hésiter aussi, dans une certaine mesure, de faciliter la création d'une affaire qui, en raison même de sa construction, ne présenterait pas des chances évidentes de profits pour ses actionnaires ? Il y a incontestablement place dans notre département, si riche et si peuplé, puisque la densité de sa population s'élève à 282 habitants par kilomètre carré, pour une deuxième ligne ferrée de Lille à Dunkerque, desservant en grande partie des communes privées de railways ; mais c'est à la condition qu'elle puisse soutenir la concurrence contre sa rivale pour les deux points extrêmes de sa concession et qu'elle soit en situation de subvenir à toutes les exigences du trafic auquel elle aura à pourvoir sur son parcours spécial.

Je le répète, si vous acceptez les conclusions de la Commission, rien ne prouve que vous n'aurez pas de soumissionnaires à l'adjudication. En supposant que la Compagnie du Nord vienne à son tour y participer et réussisse à l'emporter, ce n'en sera pas moins une excellente affaire, non-seulement pour le quartier d'Esquermes et partant pour la Ville entière, mais encore pour les territoires qu'elle traversera et qu'elle reliera à la mer. Cela vaudra toujours mieux que ces petits tramways sur lesquels les accidents sont si multipliés et qui présentent de si graves inconvénients sans rendre, en compensation, de bien grands services. Il faut voir les choses de plus haut, ménager l'avenir et ne pas se confiner dans le désir de donner une satisfaction éphémère aux intérêts du présent.

M. le MAIRE croit devoir préciser les faits. La Compagnie avait d'abord projeté de faire entrer son chemin de fer à Lille par la porte de Dunkerque et de se relier à la gare qu'elle avait projetée près de l'Institut, en empruntant l'avenue de Dunkerque, le quai de la Haute-Deûle, la rue Solférino, la rue Desmazières, la rue Jacquemars-Giélée et la rue Gauthier de Chatillon. Devant la répugnance manifestée par la population pour ce projet, la Com-

pagnie s'est décidée, sur les instances de la Commission d'enquête, à reporter sa gare dans le quartier de Canteleu sur les terrains appartenant à la Société du jardin zoologique.

Mais, au moment où elle allait obtenir la concession, le Conseil général s'est ravisé et ce corps délibérant, dans sa dernière session, décida que la concession des chemins de fer à voie étroite de Lille à Dunkerque et de Lille à Solesmes, ferait l'objet d'une adjudication. C'est dans ce but qu'un projet a été préparé par le service des Ponts-et-Chaussées et aujourd'hui l'Administration départementale nous demande d'intervenir dans l'opération, en prenant à notre charge les dégagements et les voies d'accès indiqués sur les plans qui nous sont soumis. La dépense résultant de cette intervention de la ville peut s'élever à 209,000 fr., non compris la couverture du canal de l'Arbonnoise, qui devra s'effectuer dans tous les cas.

Devons-nous accorder les voies d'accès? Oui, si l'on croit avantageux pour la ville d'ouvrir une gare au centre de ces quartiers déshérités; non, si l'on croit que la gare n'est pas située dans son milieu normal. Voilà une question à résoudre. Le Conseil peut en outre manifester ses préférences pour la voie large, ou la voie étroite, mais il a, pensons-nous, intérêt à ne pas mettre l'Administration dans l'impossibilité d'entrer en relations avec la nouvelle Compagnie. Si l'on nous accorde une voie large nous nous montrerons plus généreux; mais pour le moment ne refusons pas d'écouter les propositions qui peuvent nous être faites.

M. GRANDEL. — Je m'étonne que cette question soit discutée sans que nous ayons reçu un ordre du jour supplémentaire. Nos collègues absents seraient en droit de réclamer. Pour mon compte, je ne me sens pas en mesure de voter sur cette importante question.

M. J.-B. DESBONNET. — Le chemin de fer projeté est-il utile? Je le crois. Sera-t-il à voie étroite ou à voie large? Telle est la question. Nous n'avons pas eu le temps d'étudier l'affaire. Attendons, cela nous permettra d'examiner où la gare devra être placée; je crois que c'est à la jonction de la porte des Postes. Le rapport n'a pas été déposé; ma religion n'est pas éclairée. Je déclare, comme M. GRANDEL, que je ne voterai qu'en connaissance de cause. Je proteste contre le vote que pourrait émettre le Conseil.

M. le MAIRE donne lecture d'une lettre de M. GAVELLE, Président de la Commission des travaux, demandant la discussion immédiate de cette affaire

M. BAGGIO. — En résumé, c'est le principe d'un crédit de 209,000 francs au minimum, que l'on propose d'adopter.

M. le MAIRE. — Nous considérons que l'établissement d'une gare dans un quartier excentrique présente, pour ce quartier au moins, de très-sérieux avantages.

M. J.-B. DESBONNET. — Chacun a sa manière de voir. Je crois que ce chemin de fer devrait se souder à celui de Béthune. Je m'oppose à l'admission, même en principe, d'un crédit, parce que l'affaire ne figure pas à l'ordre du jour.

M. le MAIRE. — Les réserves présentées par M. J.-B. DESBONNET ne me surprennent pas. Si la religion de nos collègues n'est pas suffisamment éclairée, on peut remettre l'affaire à une autre séance. Il n'entre pas dans ma pensée de vouloir exercer une pression sur le Conseil.

M. CREPY. — La Commission a fait son rapport, elle ne le changera pas.

M. ROCHART. — Je ne crois même pas que l'on puisse le changer. La Commission connaissait bien la date de l'ouverture de la session du Conseil général, mais elle ignorait qu'aucune décision ne serait admise par la Commission départementale, après la date du 18 Mars courant. C'est pour cette raison, qu'au dernier moment, nous avons hâté le rapport.

M. BAGGIO. — J'ai lu attentivement les conclusions du rapport. L'avis du Conseil municipal porte sur trois points :

- 1.° L'établissement de la gare ;
- 2.° La question de savoir si la voie sera large ou étroite ;
- 3.° Les sacrifices que la Ville serait amenée à faire, en raison de l'établissement de la gare.

Je suis désireux de savoir d'une façon précise quel est l'avis de l'Administration. Devons-nous nous prononcer sur les deux premières questions ou sur les crédits qui pourraient être votés par la Ville ? Ne pourrait-on pas séparer du rapport ce qui est relatif aux sacrifices à faire et ne viser que les deux premiers points : l'établissement de la gare et celui de la voie large ou étroite ? Nous ne devons pas, même en principe, émettre un avis qui pourrait entraîner la Ville dans une dépense de 209,000 francs. Il me paraît difficile de se prononcer aujourd'hui.

M. CREPY. — Les conclusions de la Commission donnent satisfaction à tous les intérêts, mais elles prétendent réserver, quand la Compagnie sera constituée, quand elle sera devenue adjudicataire du chemin de fer, la discussion de la subvention à lui allouer. Aujourd'hui cette Compagnie n'existe pas, l'on ne peut donc pas négocier avec elle. Nous accordons tout ce qu'on nous demande. On sollicite le prolongement de la ligne A jusqu'à la gare projetée en suivant la rue de La Bassée prolongée, nous le concédons volontiers. On nous propose de l'établir sur l'emplacement du Jardin zoologique, nous répondons : c'est très-bien. Et lorsque

faisant valoir les dépenses importantes qu'elle occasionnera, on veut nous faire dire quel sera le montant de la subvention que nous fournirons, nous répondons cette fois: les sacrifices que nous sommes disposés à faire, seront en rapport avec l'adoption qu'on fera, soit de la voie étroite, soit de la voie large. Cette dernière a eu toujours les préférences du Conseil; nous ne pouvons nous déjuger, car nous croyons qu'elle est indispensable dans notre région et nous disons à cette Compagnie future: si vous l'adoptez, nous serons portés à vous venir en aide dans une plus grande proportion. Nous ne prenons aucun engagement à ce sujet et nous ne le pouvons faire; nous laissons les choses en l'état. En principe, nous acceptons avec plaisir l'installation d'une nouvelle gare là où on veut la placer; mais nous disons, quand on fait appel à notre concours financier, nous discuterons plus utilement ultérieurement.

M. ROCHART. — M. le MAIRE vous a rappelé la forme en laquelle M. le PRÉFET demande notre assentiment. La Commission ne vous réclame pas d'engagement définitif et de crédit déterminé. Acceptez donc ses conclusions.

M. le MAIRE. — La Ville a intérêt à entrer en rapport avec les représentants de la Compagnie. Le Conseil est-il d'avis d'accueillir l'établissement d'une gare à Lille? (Marques d'approbation)

M. BASQUIN. — Je demande la parole.

Je crois qu'il n'est pas possible de statuer sur la question, parce que le Conseil n'a pas été convoqué *ad hoc*.

M. le MAIRE. — Je ne puis admettre que l'absence de quelques membres empêche le Conseil de délibérer.

M. BASQUIN. — On a décidé, il y a deux mois, qu'on pouvait, sans respecter le délai de cinq jours prescrit par la loi, prendre une décision pour une affaire urgente qui ne figure pas à l'ordre du jour; mais, je crois que, par déférence pour nos collègues absents, nous ne devons pas voter.

M. le MAIRE. — Prenons garde de compromettre la réussite d'une affaire importante par de vaines formalités. La question a été discutée sérieusement et, afin qu'il ne puisse pas y avoir de surprise, je propose au Conseil de passer au vote par articles séparés.

Par 15 voix contre 3,

LE CONSEIL

Décide de passer au vote par articles séparés.

M. le MAIRE invite le Conseil à se prononcer d'abord sur l'opportunité de la création d'une nouvelle gare.

#### LE CONSEIL

Est unanime pour émettre un avis favorable à cette création, et demande, à une grande majorité, qu'elle soit établie à Esquermes.

Il émet ensuite le vœu que le chemin de fer soit établi autant que possible à voie large.

Il écarte toute contribution du Conseil dans les dépenses d'expropriations nécessitées par les dégagements des abords de la gare, mais admet la prolongation par la Ville, de la ligne A des tramways jusqu'à la gare,

Et autorise l'Administration à entrer en négociations avec la Compagnie du chemin de fer de Lille à Dunkerque, à l'effet de faciliter l'exécution des voies d'accès.

MM. BAGGIO, J.-B. DESBONNET et BASQUIN s'abstiennent de prendre part au vote.

---

#### LE CONSEIL

Passe à la discussion du budget.

*Budget de 1883*  
—  
*Vote des dépenses ordinaires jusqu'à l'article 100*  
—

M. BASQUIN, Rapporteur, propose de statuer d'abord sur les crédits intéressant l'enseignement primaire. Nous sommes, dit-il, à la veille des vacances de Pâques. Les Commissions des finances et des Ecoles sont d'accord pour solliciter une augmentation du personnel des écoles. Il est indispensable que le Conseil exprime immédiatement sa pensée.

#### LE CONSEIL

Adopte la proposition de M. le Rapporteur.

#### ARTICLE 100.

##### *Ecoles primaires élémentaires gratuites.*

M. RIGAUT. — L'Administration tient pour très-heureuses les modifications apportées par les Commissions des finances et des Ecoles au projet de budget de l'enseignement

primaire. Les propositions de l'Administration sont dépassées. Elle ne peut que remercier les Commissions et s'associer complètement aux conclusions du rapport.

M. DEBIÈVRE, Secrétaire. — Nous sommes tous d'accord sur l'excellence du principe adopté par la Commission de l'instruction publique et qui a pour but de créer dans chaque école un emploi de Directeur non chargé de classes. J'aurais mauvaise grâce à le combattre, puisque j'ai été le premier à le demander dans un rapport sur l'outillage scolaire.

Toutefois, je crois que la Commission de l'instruction publique a dépassé la mesure en l'étendant aux écoles comptant 200 enfants. Eu égard aux ressources budgétaires, je vous propose de limiter cette faveur aux Ecoles ayant 300 élèves. De cette façon, au lieu de 10 écoles de garçons pourvues de directeurs sans classe, nous n'en aurons que 5, ce qui réduira la dépense de 7,500 fr. Dans les écoles de filles vous n'en aurez que 4, ce qui vous vaudra une nouvelle réduction de 8,055 fr.; soit en tout 15,555 fr. Cette économie n'est pas à dédaigner et je vous propose de la consacrer par un vote.

M. CHARLES. — La Commission de l'instruction publique a examiné les propositions qui lui ont été faites et elle a décidé de fixer à 200 le nombre des élèves à confier à chaque Directeur. Il est d'autant plus nécessaire de prendre une décision que nous avons été devancés dans cette voie par les Ecoles congréganistes.

Nous possédons actuellement 22 Ecoles maternelles, 24 Ecoles de garçons et 25 Ecoles de filles. Les Congréganistes dirigent 30 Ecoles maternelles, 24 Ecoles de garçons et 46 Ecoles de filles.

Voilà comment se chiffrent les écoles de notre ville. Il est donc indispensable que le Conseil se rallie aux propositions de la Commission des finances.

M. DEBIÈVRE. — Ce n'est pas seulement au point de vue de l'amélioration des écoles, que la Commission de l'instruction publique a envisagé ces modifications, mais aussi au point de vue des encouragements à accorder aux professeurs les plus méritants. Si vous arrivez à avoir, dans toutes les Ecoles, des directeurs non chargés de cours, où seront les encouragements? Il n'y en aura plus. Nous devons tenir compte en outre de ce qui a été dit il y a quelques mois, lorsque le Conseil municipal a demandé la laïcisation des écoles; il y a pénurie de professeurs. Eh bien! les modifications proposées vont nécessiter une augmentation de professeurs. Où en trouvera-t-on?

Il est plus que probable que l'année prochaine, si la nouvelle loi sur l'obligation est bien observée, presque toutes nos écoles atteindront ce chiffre de 200 élèves, dont

elles sont peu éloignées aujourd'hui. Ce sera encore un nouveau sacrifice d'argent qu'il nous faudra faire. Il serait, dès maintenant d'ailleurs, très-facile d'élever l'effectif de toutes nos écoles au chiffre de 200 élèves en retirant le trop plein des unes pour combler le déficit des autres.

M. RIGAUT, Adjoint. — Je ne comprends pas bien l'opposition que fait M. DEBIÈVRE à la proposition de la Commission des finances. Ce n'est pas dans le but de récompenser les instituteurs qu'on les dispense de faire la classe, c'est surtout en vue du bien du service et afin de leur permettre de soutenir la concurrence des directeurs congréganistes. Si depuis un an nous avons vu se produire dans nos écoles une réduction d'un millier d'élèves, ces pertes sont dues à l'action vigilante des directeurs congréganistes, qui sont libres de tout leur temps. Il faut absolument que nos instituteurs soient munis, pour soutenir la lutte, d'armes au moins équivalentes à celles de nos adversaires. Il faut donc, dès à présent, et par tous les moyens possibles, prendre des mesures pour arriver à un bon résultat. Nous avons craint de manquer de professeurs, c'est vrai; mais dans ces derniers temps il s'en est formé un grand nombre, soit dans l'école normale, soit dans notre école supérieure, et aujourd'hui le personnel enseignant est largement suffisant. J'ai la persuasion qu'à l'aide des moyens désignés par la Commission, nous arriverons à atteindre nos anciens chiffres. C'est pourquoi j'insiste de la façon la plus énergique pour que le Conseil vote le supplément de dépense proposé. Le budget a été examiné d'une façon toute particulière et avec le plus grand soin par les Commissions des finances et des Ecoles, qui forment ensemble les deux tiers du Conseil. Je ne crois pas qu'on puisse désirer un examen plus approfondi.

J'espère, Messieurs, que vous n'hésitez pas et que vous voudrez bien sanctionner, par votre vote, le nouveau règlement proposé par l'Administration dans une mesure restreinte et si heureusement étendue, par la Commission des finances, à la plus grande partie du personnel enseignant.

M. DEBIÈVRE. — Je suis d'avis, comme M. RIGAUT, que la mesure est bonne et utile. Mais je ne crois pas que, dans les conditions budgétaires actuelles, elle puisse être appliquée.

M. RIGAUT. — Je pense au contraire que le moment est venu de nous hâter de prendre cette mesure, quand nous voyons nos adversaires dépenser 2 millions en une seule année?

M. DEBIÈVRE. — Au début de la discussion du budget, il a été convenu que nous saurions faire des sacrifices même sur les crédits qui ont nos préférences, afin d'équilibrer le budget; c'est ce que je fais en ce moment. Ce n'est pas que je méconnaisse l'utilité de la mesure, c'est moi-même qui l'ai proposée. Le principe doit être admis. Mais pour le moment je vous demande de faire une économie de 15,555 fr.

M. BASQUIN. — Le sacrifice demandé par M. DEBIÈVRE existe, puisqu'il y a encore des directeurs chargés de classes. Il est évident que la surveillance de 200 élèves est une lourde charge ; cela demande des soins continuels. Certains lycées ne comptent pas plus de 150 élèves, et cependant il y a un proviseur, un censeur et un surveillant général qui ne font pas de classes. Ces maîtres impriment une direction aux études et à la discipline. En raison de la lutte que nous avons à soutenir et afin d'assurer le bon fonctionnement des 10 écoles de garçons et des 10 écoles de filles, nous devons faire le sacrifice de ces 15,555 fr. Les congréganistes vont chercher les enfants à domicile. Il faut que les directeurs puissent recevoir les familles.

M. DEBIÈVRE. — L'année prochaine toutes nos écoles auront 200 élèves. N'engageons pas l'avenir.

M. RIGAUT. — Je crois que nous ne devons pas nous laisser arrêter par cette crainte. Cette dépense est, en effet, la plus productive de toutes celles qui figurent à notre budget.

M. CREPY. — Ne croyez-vous pas que la diminution du nombre des enfants dans nos écoles doive être attribuée à la non-laïcisation du personnel du bureau de bienfaisance.

Aux voix ! Aux voix !

Les propositions de la Commission des finances sont mises aux voix et adoptées.

ARTICLE 99.

*Ecoles maternelles.*

M. CHARLES dit que la Commission de l'instruction publique demande la laïcisation de l'asile de Wazemmes.

M. le MAIRE. — La laïcisation de cet asile est subordonnée à une question de matériel.

M. CHARLES. — Vous laissez 900 enfants et je ne sais combien de familles à la disposition des Sœurs. Si vous remplacez les congréganistes par des laïques, il n'y aurait plus de concurrence. Laïcisez cet asile ; les Sœurs trouveront bien un établissement dans le quartier.

M. RIGAUT, Adjoint. — Chaque fois que nous avons entretenu l'Administration supérieure de cette question, il nous a été répondu : « L'asile de Wazemmes n'est pas construit

dans les conditions exigées par les règlements ; nous pourrions à la rigueur le faire fermer. Construisez-en un autre et nous y installerons un personnel laïque. »

C'est dans ce but que la Commission des écoles nous a autorisés à acheter un terrain voisin et pour lequel des plans vont lui être soumis. Vous ne trouverez pas, du reste, dans notre personnel, des personnes qui consentent à se charger de diriger 900 enfants. Cette opinion est partagée par l'Administration supérieure.

M. CHARLES. — Il y a des institutrices adjointes sans emploi. Il vous serait facile de trouver un personnel suffisant pour la rentrée des vacances de Pâques.

M. le MAIRE. — L'Administration fera tout le possible pour satisfaire au désir du Conseil.

Les propositions de la Commission, mises aux voix, sont adoptées.

ARTICLE 98

*Direction de l'instruction primaire.*

L'article est adopté d'après les propositions de la Commission.

ARTICLE 50

*Dépense de la prison de police municipale et des postes de police.*

Adopté.

ARTICLE 51

*Distribution d'eau. — Exploitation.*

M. CREPY demande qu'on interdise l'usage des pompes dans les cités ouvrières, cours et courettes, et qu'on les remplace par des bornes-fontaines alimentées par notre distribution d'eau. Il existe encore dans beaucoup de ces locaux un grand nombre de puits absorbants qui viennent gâter la nappe d'eau. Il est aussi notoire que, généralement, les réservoirs de matières fécales ne sont pas complètement étanches et viennent à leur tour corrompre les eaux des puits. Tout cela nuit à la santé publique, et il est indispensable d'y pourvoir le plus tôt possible. On devrait s'entendre avec les propriétaires pour obvier à cette fâcheuse situation et au besoin leur concéder l'emploi des eaux d'Emmerin, suivant un tarif réduit.

Le crédit est voté ainsi que les articles 52 et 53.

ARTICLE 54

*Etablissement des bains à prix réduits. — Frais de régie.*

M. CREPY exprime le désir qu'il soit créé un plus grand nombre d'établissement de bains à prix réduits et même de bains à domicile. Il y a des indigents pour qui ce serait un grand bienfait.

M. DODANTHUN croit que l'on pourrait adjoindre à chaque dispensaire un établissement de bains.

Le crédit est voté.

Il en est de même des articles 55, 56 et 57

ARTICLE 58

*Abattoir.*

M. CREPY. — Vous devez vous rappeler, Messieurs, qu'il y a environ neuf mois, j'ai demandé à l'Administration de vouloir bien nous faire connaître comment il se faisait que pour les 16 ou 17,000 bêtes à cornes abattues dans notre établissement municipal, on ne constatait à la sortie qu'à peu près 3,000 langues. M. le Préposé en chef de l'octroi a répondu à ma question par une longue note que j'ai entre les mains. Je le remercie très-sincèrement de sa communication. Il commence par dire que les bouchers ne peuvent pas passer les langues en fraude, sauf en les cachant sous leurs vêtements, mais qu'il n'y a pas moyen de remédier à cela, puis qu'aux termes de l'article 38 du règlement, il n'est pas permis de fouiller les contribuables. Il ajoute que l'encombrement causé par le nombre des véhicules qui viennent à l'abattoir est tellement grand certains jours, notamment le Vendredi, qu'il est impossible de visiter à fond tous les paniers se trouvant dans les voitures des tripiers, et, le voulût-on, ce serait encore impossible, parce qu'on courrait le risque de gâter la marchandise. Pour exercer une surveillance plus active, il faudrait, suivant M. le Directeur de l'octroi, augmenter de deux employés le personnel de son service. Dans l'hypothèse d'une fraude, évaluée aux 4/5 des langues, la perception du droit sur cet article ne laisserait aucun bénéfice, car la dépense équilibrerait la recette. Mais il reconnaît qu'il s'est fait de la fraude, et que, cachés sous des tripes, 83 kilog. de langues, ont été découverts par un agent. Le délinquant a été obligé de payer une amende de 100 fr.; et, par suite de cet exemple, par suite de différentes mesures qu'il a prises, M. le Directeur croit que la fraude est définitivement supprimée. Je suis

très-aise des explications de M. DESROUSSEAUX ; seulement , je me permettrai de lui dire que , puisqu'il a constaté une fraude pratiquée sur les langues , rien ne démontre qu'on n'a pas pu frauder sur d'autres produits de l'abattoir. Et ce qui prouve absolument que la fraude est plus importante qu'il ne le suppose , ce sont les renseignements que nous fournit la statistique (*voir l'Annuaire statistique de la France*, 5.<sup>e</sup> année, 1882, pages 548 et suivantes). D'après elle, Lille est l'une des quelques villes dans lesquelles la consommation de la viande est fort peu élevée ; elle n'est que de 51 kilog. par habitant, tandis qu'à Tourcoing, elle est de 62 kilog., c'est-à-dire à peu près 23 pour cent de plus qu'ici.

M. le MAIRE. — Tenez-vous compte dans vos calculs de la viande de cheval ?

M. CREPY. — Non, mais la consommation de la viande de cheval est aussi grande à Tourcoing qu'à Lille, à ce que je crois savoir. Je ne veux parler que de la viande de bœuf, vache, taureau, veau, mouton, chèvre, bouc, agneau et porc. Mais pour bien fixer les idées, j'ai relevé les quantités consommées dans tous les chefs-lieux de départements de la France continentale et voici les résultats que j'ai trouvés :

#### Consommation de la Viande

Bœuf, vache, taureau, veau, mouton, chèvre, bouc, agneau et porc dans les villes chefs-lieux de département, de 90 à 99 kilog. par habitant

Haute-Marne	Chaumont	93 kilog. par habitant
Basses-Pyrénées	Pau	97 —
Seine-et-Marne	Melun	92 —

Trois départements. — Consommation moyenne : 94 kilog. par habitant.

#### Consommation de la Viande

Bœuf, vache, taureau, veau, mouton, chèvre, bouc, agneau et porc dans les villes chefs-lieux de département, de 80 à 89 kilog. par habitant

Calvados	Caen	80 kilog. par habitant
Côtes-d'Or	Dijon	86 —
Creuse	Guéret	84 —
Marne	Châlons	81 —
Oise	Beauvais	85 —
Pyrénées-Orientales	Perpignan	83 —
Haut-Rhin	Belfort	82 —

Seine	Paris	80 kilog. par habitant.
Seine-et-Oise	Versailles	81 —

Neuf départements. — Consommation moyenne : **82 kil. 500** par habitant.

### Consommation de la Viande

Bœuf, vache, taureau, veau, chèvre, mouton, bouc, agneau, porc, dans les villes  
chefs-lieux de département, de **70 à 79** kil. par habitant

Ain	Bourg	70 kilog. par habitant
Aisne	Laon	70 —
Allier	Moulins	70 —
Alpes-Maritimes	Nice	75 —
Ariège	Foix	79 —
Corrèze	Tulle	77 —
Côtes-du-Nord	Saint-Brieuc	79 —
Doubs	Besançon	78 —
Eure	Evreux	75 —
Gironde	Bordeaux	71 —
Hérault	Montpellier	73 —
Landes	Mont-de-Marsan	76 —
Haute-Loire	Le Puy	70 —
Lot	Cahors	77 —
Morbihan	Vannes	74 —
Pas-de-Calais	Arras	73 —
Puy-de-Dôme	Clermont-Ferrand	74 —
Hautes-Pyrénées	Tarbes	77 —
Rhône	Lyon	71 —
Savoie	Chambéry	73 —
Somme	Amiens	72 —
Tarn-et-Garonne	Montauban	74 —
Haute-Vienne	Limoges	71 —

Vingt-trois départements. — Consommation moyenne : **74** kilog. par habitant.

### Consommation de la Viande

Bœuf, vache, taureau, veau, chèvre, mouton, bouc, agneau et porc, dans les villes chefs-lieux de département, de 60 à 69 kilog. par habitant

Hautes-Alpes	Gap	63 kilog. par habitant	
Ardennes	Mézières	67	—
Aveyron	Rodez	65	—
Bouches-du-Rhône	Marseille	64	—
Cantal	Aurillac	69	—
Charente	Angoulême	64	—
Cher	Bourges	65	—
Eure-et-Loir	Chartres	69	—
Gers	Auch	62	—
Indre-et-Loire	Tours	68	—
Isère	Grenoble	60	—
Jura	Lons-le-Saulnier	65	—
Loir-et-Cher	Blois	63	—
Loiret	Orléans	60	—
Lot-et-Garonne	Agen	66	—
Lozère	Mende	62	—
Maine-et-Loire	Angers	61	—
Manche	Saint-Lô	67	—
Meurthe-et-Moselle	Nancy	62	—
Nièvre	Nevers	63	—
Orne	Alençon	60	—
Haute-Saône	Vesoul	64	—
Saône-et-Loire	Mâcon	68	—
Sarthe	Le Mans	62	—
Haute-Savoie	Annecy	61	—
Seine-Inférieure	Rouen	62	—
Tarn	Alby	66	—
Vaucluse	Avignon	61	—
Vienne	Poitiers	68	—
Vosges	Epinal	69	—
Yonne	Auxerre	61	—

Trente et un départements. — Consommation moyenne : 64 kilog. par habitant.

### Consommation de la Viande

Bœuf , vache , taureau , veau , mouton , chèvre , bouc , agneau et porc , dans les villes  
chefs-lieux de département , de **50 à 59** kilog. par habitant

Meuse	Bar-le-Duc	51 kilog. par habitant	
Aube	Troyes	59	—
Charente-Inférieure	La Rochelle	57	—
Drôme	Valence	57	—
Finistère	Quimper	59	—
Gard	Nîmes	58	—
Haute-Garonne	Toulouse	59	—
Ille-et-Vilaine	Rennes	55	—
Indre	Châteauroux	53	—
Loire	Saint-Etienne	55	—
Mayenne	Laval	53	—
Nord	Lille	51	—
Deux-Sèvres	Niort	56	—
Vendée	La Roche-sur-Yon	59	—

Quatorze départements. — Consommation moyenne : **56** kilog. par habitant.

### Consommation de la Viande

Bœuf , vache , taureau , veau , mouton , chèvre , bouc , agneau et porc , dans les villes  
chefs-lieux de département , de **40 à 49** kilog. par habitant

Basses-Alpes	Digne	48 kilog. par habitant	
Ardèche	Privas	47	—
Aude	Carcassonne	45	—
Dordogne	Périgueux	49	—
Loire-Inférieure	Nantes	46	—
Var	Draguignan	45	—

Six départements. — Consommation moyenne : **47** kilog. par habitant.

### Consommation de la Viande

*Bœuf , vache , taureau , veau , mouton , chèvre , bouc , agneau et porc.*

Consommation moyenne des quatre-vingt-six chefs-lieux de départements de la France continentale : **67 kil. 14** par habitant et par an , soit environ 32 pour cent de plus qu'à Lille.

## VILLES ÉTRANGÈRES

Londres . . . . .	109
Vienne . . . . .	87

(Statistique démographique du Docteur Janssens. Année 1868 , page 217).

Comme vous le voyez, Messieurs, Lille fait partie de cette minorité des chefs-lieux de départements de la France continentale, dans lesquels la consommation de la viande est très-faible ; mais ce qui est inadmissible, c'est qu'elle soit inférieure à celle de Tourcoing. Je n'ai nullement l'intention d'incriminer qui que ce soit. Représentant des contribuables, je n'ai pas à m'occuper des personnalités, quelles qu'elles soient. Je constate ce que les chiffres révèlent, voilà tout. Seulement quand on se rappelle ce qui s'est passé pour la bière, lorsqu'on a modifié le mode de perception des droits, on peut se demander, avec juste raison, si, en agissant de même pour la viande, on n'obtiendrait pas des résultats analogues. Vous devez vous souvenir de l'augmentation de recettes que nous avons eue après ce changement. Elle a été, si je ne me trompe, de 253,000 francs l'année qui a suivi. Qui peut dire qu'il n'en serait pas également ainsi pour la viande, si on changeait le mode de perception de la taxe par une modification dans le règlement intérieur de l'abattoir, dans le pesage et l'enlèvement des marchandises ? Dans la note que m'a fait parvenir M. le Préposé en chef de l'octroi, il y a une indication qui fait pressentir le point précis où il y aurait à apporter un remède efficace à la situation actuelle : c'est dans l'enlèvement et dans le pesage des viandes. Et voici, selon moi, le moyen à employer pour assurer le recouvrement de l'intégralité de la taxe : ce serait d'établir autour des échaudoirs un petit chemin de fer sur lequel rouleraient des wagonnets poussés à bras et dont la tare serait faite à l'avance. Chaque wagonnet viendrait aboutir à la bascule placée à la porte de l'abattoir, et, sans entrer dans l'établissement, on chargerait les voitures des bouchers. De cette façon, plus d'encombrements à l'intérieur, plus de pesages hâtifs, et impossibilité absolue de se tromper sur la tare des véhicules vides. Et, si, par hasard, il était démontré par l'expérience que la consommation de la viande égale, chez nous, la moyenne de celle qui existe dans les quatre-vingt-six chefs-lieux des départements de France, nous aurions un accroissement de recettes d'environ 300,000 francs. Je me permettrai, Messieurs, de vous faire observer que cette perspective vaut bien qu'on s'y arrête et qu'avant d'établir de nouvelles contributions locales, il faut s'assurer que toutes celles existant en ce moment ont produit ce qu'elles pouvaient produire. Ce ne doit être qu'en désespoir de cause que nous devons songer à aggraver les charges fiscales qui pèsent sur nos concitoyens. Je demande donc la nomination d'une Commission qui sera investie du mandat :

1.<sup>o</sup> De s'enquérir comment se font le pesage et l'enlèvement des viandes dans tous les abattoirs des chefs-lieux de départements ;

2.<sup>o</sup> De prendre connaissance des règlements en vigueur dans l'intérieur de ces établissements municipaux ;

3.<sup>o</sup> D'examiner si le procédé que j'indique n'atteindrait pas sûrement le but que nous poursuivons tous, c'est-à-dire le recouvrement intégral de la taxe sur la viande.

M. le MAIRE dit que l'Administration examinera les observations présentées par M. CREPY, et, s'il y a lieu, en saisira le Conseil.

Les propositions de la Commission, mises aux voix, sont adoptées.

La séance est levée.

CERTIFIÉ :

*Le Maire de Lille,*

**GÉRY LEGRAND.**