

CONSEIL MUNICIPAL DE LILLE

RÉUNION EXTRAORDINAIRE

Séance du Mercredi 23 Décembre 1908

	PAGES
Administration municipale :	
Mandats spéciaux. — Ratification.	961
Contentieux :	
Legs Devaux. — Acception.	956
Indemnité d'accident. — M ^{me} BOCQUET.	960
Autorisation d'ester. — Énergie électrique	958
Autorisation d'ester. — WYSEUR (classement de la rue Rivoli).	958
Administrations diverses :	
Contributions : taxes de remplacement.	961
Guerre : réservistes. — Indemnité. Participation de la Ville.	974
Postes. — Borne postale place Jacques Febvrier.	999
Bornes à double compartiment. Vœu	1000
Levée des boîtes. Observations	999
Bâtiments Communaux :	
Bains. — Rue des Sarrazins. Adjudication du chauffage.	964
Immeubles :	
Achats. — Rue Henri Kolb. MAES frères	964
Ventes. — Rue Boilly. DEKESTER.	966
Rue Lavoisier. DUBUISSON	965
Rue Philippe de Comines. KIPS	965
Promenades et Jardins :	
Abalage d'arbres. — Avenue Saint-Maur	966
Tramways :	
Situation générale. — Conflit avec la Compagnie	983
Voirie :	
Vente de vieux métaux	967
Rues particulières. — Classement. Rue Bohin.	968
Classement. Rue Destailleurs. DELEPLANQUE	968

	PAGES
Canaux. — Curage de la Basse-Deûle. Participation de la Ville.	972
Emprises. — Payement de redevances. Règlement.	955
Douai, 74 (rue de). Construction extra-réglementaire. VAN DEN BULCKE.	971
Jacquemars-Giélée, 30 (rue). Attribut. JOLY. Suppression	970
Jean Roisin, 17 (rue). Attribut. Tableau. M ^{me} TESSE. Suppression	971
Léon Gambetta, 112 (rue). Écusson. FOUAN. Suppression.	970
Rihour, 5 (place). Trappe de cave. PAPAERT	969
Saint-Étienne, 52 (rue). Attribut. RAËS. Suppression	970
Musées :	
Legs DEVAUX. — Portraits et Croix	957
Enseignement secondaire :	
Lycée Fénelon. — Chauffage. Marchés. GARNIER-COURTAUD et C ^{ie}	963
Régularisation.	962
Enseignement primaire :	
Indemnités de déménagement. — DRANSART et LOUBRY	973
Assistance :	
Assistance obligatoire aux vieillards, infirmes et incurables. — Admissions	1000
Œuvres diverses :	
Chauffoirs. — Règlement des dépenses.	974
Dépenses :	
Réservistes. — Indemnités. Crédit supplémentaire	974
Dépenses imprévues. — Ratification	974
Dépenses arriérées. — Ratification	976
Distribution d'eau :	
Usine d'Emmerin. — Remplacement du cylindre.	978
Compteurs. — Règlement de dépenses.	979
Hygiène :	
Désinfection. — Marchés. « Société Hygiène Générale »	979
Cimetières :	
Pompes funèbres. — Incidents au sujet des convois.	998
Éclairage :	
Pose de candélabre place Vanhoenacker.	956
Sapeurs-Pompiers :	
Caisse de secours. — POTTY. DÉRIEEPE	980
Caisse des retraites :	
Eaux. — Veuve PAYELLE.	981
Travaux. — MORILLON, Auguste	981
Gratifications, Secours :	
Cimetières. — HIONCQUIERT.	983

L'an mil neuf cent huit, le Mercredi vingt-trois Décembre, à huit heures et demie du soir, le Conseil municipal de Lille, dûment convoqué, s'est réuni en séance extraordinaire, à l'Hôtel-de-Ville.

Présidence de **M. BAUDON**, Adjoint au Maire de Lille,
Secrétaire : **M. OVIGNEUR**, Conseiller municipal.

Présents :

MM. DELESALLE, LAURENGE, DUBURCQ, DANCHIN, LELEU, GOBERT, DAMBRINE, DUPONCHELLE, BRACKERS D'HUGO, CREPY-SAINT-LÉGER, DANIEL Désiré, DRUEZ, REMY, LIÉGEAIS-SIX, LEGRAND-HERMAN, DELOS, BAUDON, BOUTRY, LESOT, DUCASTEL, DANIEL Léonard, LESSENNE, COILLIOT, PARMENTIER, OVIGNEUR, BARROIS, BUISINE, BINAULD, PAJOT, GUISELIN ET RICHEBÉ.

Absents :

MM. COUTEL, GOSSART, GRONIER, BARÉ et WAUQUIER, qui s'excusent de ne pouvoir assister à la séance.

M. le SECRÉTAIRE donne lecture du procès-verbal de la dernière séance, qui est adopté sans observation.

Commission des Travaux. — Rapport de M. DUCASTEL.

MESSIEURS,

Dans votre séance du 2 décembre dernier, vous avez renvoyé à la Commission des Travaux la question relative au paiement des redevances pour emprises sur la voie publique.

Cette Commission, après examen, a estimé qu'il serait exagéré de faire payer l'année entière lorsque les autorisations sont données dans le cours de

275
Emprises
—
Paiement
de redevances
—

l'année et surtout vers la fin. Que, de plus, le paiement en une seule fois peut gêner certaines personnes.

En conséquence, elle vous propose d'admettre :

1° Que la redevance soit due par trimestre et que le premier trimestre à payer soit celui dans lequel l'autorisation d'emprise sera donnée ;

2° Que la redevance soit payable ensuite, par année, le 1^{er} janvier ; mais qu'il soit accepté que les paiements se fassent pas trimestre ou par semestre, sur la demande des intéressés, lorsque la somme dépassera vingt francs.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Commission des Travaux. — Rapport de M. LESOT.

MESSIEURS,

295
Éclairage
—
Place
Vanhoenacker
—

Dans votre réunion du 2 décembre 1908, vous avez renvoyé à l'examen de la Commission des Travaux le projet d'éclairage de la place Vanhoenacker au moyen d'un candélabre à gaz comportant quatre branches, à placer au point central de ladite place, au lieu de pylônes électriques qui devaient y être installés, suivant délibération du Conseil municipal, en date du 25 mars 1908.

Se rendant aux sages raisons exposées dans le rapport de M. le Maire, la Commission des Travaux vous prie :

1° De décider l'annulation de la précédente délibération disant que l'éclairage de la place Vanhoenacker sera assuré par des pylônes électriques ;

2° D'autoriser l'Administration à placer, au centre de cette place, un candélabre à gaz à quatre branches ;

3° Et, enfin, de donner à l'Administration pouvoir de prélever les frais de cette installation sur le crédit de l'éclairage.

Adopté.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

316
Legs Devaux
—
Acceptation
—

Aux termes de son testament olographe en date, à Lille, du 28 septembre 1906, M. Maxime-Octave-Dominique DEVAUX, décédé à Lille, le 9 octobre der-

nier, a institué la Ville comme légataire universelle de ses immeubles. Ce legs a été fait net, franc et quitte de toutes dettes et charges. Il consiste en trois maisons sises à Lille, d'un revenu annuel de cinq mille francs environ. Il a encore été fait, à la condition par la Ville, de fonder, pour être distribué tous les deux ans, un prix d'économie à attribuer à un déposant de la Caisse d'épargne, originaire de Lille ou de Tourcoing, qui aura su, pendant vingt-cinq ans, faire les économies les plus remarquables relativement à ses besoins d'existence.

Ce prix consistera en un droit de jouissance gratuite d'une maison d'ouvrier, qui devra être bâtie sur un type uniforme, à l'aide des revenus de ce legs. Ce droit de jouissance, qui sera personnel au lauréat, à sa femme par survivance, à ses héritiers ou ayant cause universelle, ne pourra être concédé pour une durée inférieure à trente ans ou supérieure à quatre-vingt-dix ans. La Ville devra, à cet effet, prendre les mesures nécessaires pour constituer ou reconstituer un capital susceptible de donner sûrement et perpétuellement un revenu annuel d'au moins cinq mille francs.

Nous vous proposons, Messieurs, d'accepter le legs de M. DEVAUX, mais sous bénéfice d'inventaire seulement.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Par son testament olographe, en date, à Lille, du 28 septembre 1906, M. Maxime-Octave-Dominique DEVAUX, décédé à Lille, le 9 octobre 1908, a fait, au profit de nos Musées, les libéralités suivantes :

- 1° Le portrait de M. Charles-Louis DEVAUX, son père, peint par M^{lle} BONNIER DE LAYENS ;
- 2° Son portrait peint par Pharaon DE WINTER ;
- 3° Une petite croix de la Légion d'honneur provenant de son grand-oncle, le capitaine d'artillerie Joseph FALLON, originaire de Lille ;
- 4° Une croix de chevalier de Saint-Louis, ordre militaire disparu, ayant appartenu au capitaine FALLON, et le brevet de cet Ordre ;

316¹

Musées

—

Legs Devaux

—

Acceptation

—

5° Une petite coupe artistique en bronze, donnée, en 1872; par la Préfecture du Nord à son père.

Tout en adressant à la mémoire de notre généreux concitoyen un souvenir ému, nous vous proposons, Messieurs, d'accepter ces libéralités qui accroissent le patrimoine artistique de notre Cité.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

317
*Autorisation
d'ester*
—
Wyseur
—
*Classement de la
rue de Rivoli*
—

Suivant engagement souscrit le 24 novembre 1908, M. WYSEUR, demeurant à Marcq-en-Barœul et propriétaire de la maison portant le numéro 32 de la rue de Rivoli, consentait à participer, pour une somme de 153 francs, dans les dépenses à engager pour l'exécution des travaux nécessaires au classement de cette voie.

M. WYSEUR a, depuis cette époque, vendu son immeuble et prétend ne plus être tenu à verser sa quote-part dans les travaux de voirie exécutés.

L'Administration municipale a accordé à M. WYSEUR jusqu'au 1^{er} janvier 1909, pour acquitter la dette qu'il a contractée, et nous vous demandons, éventuellement, l'autorisation d'ester en justice pour le recouvrement de cette créance.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

318
*Autorisation
d'ester*
—
Énergie électrique
—

L'Administration municipale a suivi avec intérêt, depuis son origine, le litige actuellement pendant entre la Société lilloise d'Éclairage électrique et la Compagnie des Tramways, au sujet de la distribution de l'énergie électrique.

De son côté, l'avocat de la Ville a assisté à toutes les audiences et nous a tenus au courant de tous les incidents de la procédure ; mais, jusqu'ici, nous n'avions pas cru devoir intervenir.

A la suite de l'arrêt du 11 novembre 1908, de la Cour de Douai, la tierce opposition a fait porter la discussion sur l'effet juridique des autorisations qui ont été ou qui pourront être demandées à la Ville, en vertu de la loi du 15 juin 1906, pour la distribution d'énergie électrique.

D'autre part, la Société lilloise d'Éclairage électrique a signifié, par huissier, à la Ville le 13 novembre 1908, que, comme conséquence de l'arrêt de Douai, elle protestait contre la délivrance des permissions de voirie accordées en vertu de la loi du 15 juin 1906, et s'opposait formellement à ce que la Ville persévère dans ces agissements antérieurs .

Dans ces conditions, nous estimons qu'il peut être du devoir de l'Administration municipale et de l'intérêt de la Ville de participer activement aux débats, et nous vous demandons, en conséquence, l'autorisation de constituer avoué et avocat pour intervenir, dans l'instance pendante devant la Cour de Douai entre la Société lilloise de l'Éclairage électrique, la Compagnie des Tramways et les tiers opposants à l'arrêt de ladite Cour, du 11 novembre 1908, affaire qui revient devant la Cour, sur la tierce opposition, le 28 décembre 1908.

M. Danchin. — Je tiens à déclarer que je voterai contre l'intervention de la Ville de Lille dans l'instance pendante devant la Cour de Douai entre la Société lilloise d'Éclairage électrique et la Compagnie des Tramways.

M. Lesot. — La question n'intéresse pas seulement ces deux Sociétés, mais elle préoccupe aussi le public et les tiers opposants. En effet, lorsque ces derniers seront appelés à résilier leurs contrats avec la Compagnie des Tramways, ils ne seront pas plus avancés avec la Société lilloise d'Éclairage. Où pourront-ils obtenir l'énergie électrique dont ils ont besoin ? J'estime, dans ces conditions, qu'il y a nécessité de maintenir le statu quo jusqu'au moment où l'arrêt de la Cour interviendra.

M. Danchin. — Le procès n'intéresse que les deux Compagnies qui viennent d'être citées et la Ville, qui n'a pas été mise en cause en première instance, n'a aucune raison pour intervenir devant la Cour d'appel.

Le Conseil municipal décidera s'il y a intérêt pour la Ville d'entrer dans ce procès. Quant à moi, je considère que la tierce opposition n'est pas recevable et qu'il serait dangereux de nous engager dans cette affaire. Quand deux

personnes se battent, il est toujours imprudent d'aller se jeter dans la mêlée ; on peut recevoir des horions.

M. Parmentier. — Je suis d'avis de donner à l'Administration municipale l'autorisation d'ester qu'elle sollicite. Ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un procès entre deux Sociétés concurrentes que la Ville doit conserver sa neutralité, surtout que le public, en général, est intéressé dans cette instance et qu'il nous demande si oui ou non nous allons donner de nouvelles autorisations de voirie. L'Administration municipale ne fait que son devoir en cherchant à connaître quels sont ses véritables droits.

Les conclusions du rapport de l'Administration municipale sont adoptées.

M. DANCHIN déclare voter contre.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

319
*Indemnité
d'accident
rue du Becquerel*

Le 22 octobre, une partie de la palissade d'un terrain appartenant à la Ville, situé rue du Becquerel, fut renversée par un coup de vent au moment où passait M^{me} BOCQUET, demeurant rue à Diablos, 4. Cette dame fut précipitée à terre et, dans sa chute, se fit des contusions qui l'obligèrent à un repos absolu, ainsi qu'il résulte des certificats du docteur traitant, M. DERODE.

M^{me} BOCQUET réclame, pour réparation du préjudice qui lui a été causé, une somme de 281 fr. 05, moyennant quoi elle abandonne tout recours contre la Ville.

Nous vous prions de voter un crédit de 281 fr. 05, à prélever sur les ressources disponibles de l'Exercice 1908.

Le Conseil, approuvant les conclusions du rapport, vote un crédit de 281 fr. 05, à prélever sur les ressources disponibles de 1908.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre ratification, suivant les instructions reçues antérieurement de M. le Ministre, les frais faits par MM. les Membres du Conseil et de l'Administration municipale dans l'exercice de mandats spéciaux. Ils s'élèvent à la somme de 131 fr. 45 et concernent les dépenses portées à l'état ci-contre.

320
Mandats spéciaux
—
Ratification
—

13655.	4 octobre.	— M. FELSEMBERG, Directeur des Finances.	
		Location de voitures pendant le mois d'octobre 1908, pour MM. DAMBRINE, LEGRAND-HERMAN et REMY, pour courses relatives à l'Administration.	Fr. 14 75
13935.	18 novembre.	— M. DRUEZ, Conseiller municipal. Remboursement des frais d'un voyage à Noyon par MM. DRUEZ, LEGRAND-HERMAN et LESSENNE, Conseillers municipaux, et M. DEVAUX, architecte, pour visite des chéneaux en ciment armé de l'église de Noyon. (6 novembre 1908)	Fr. 102 »
15077.	14 décembre.	— M. FELSEMBERG, Directeur des Finances. Novembre 1908. Location de voitures par M. le Maire et les membres de la Commission de sécurité	Fr. 14 70
		Total.	Fr. 131 45

Adopté.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

La loi du 29 décembre 1897 sur les boissons hygiéniques a autorisé les communes à recourir à des taxes de remplacement pour compenser la taxe d'octroi supprimée.

321
Contributions
—
Taxes
de remplacement
—

C'est ainsi que, par son article 4, elle spécifie que les communes pourront percevoir, au maximum, une taxe égale à celle perçue par l'État, sur les chevaux, mules et mulets, voitures et voitures automobiles.

Le Conseil municipal s'est prononcé sur cette question par une délibération du 7 décembre 1900.

Il a rappelé que les taxes perçues par l'État sont réduites de moitié pour les chevaux employés à l'exercice d'une profession patentée, sauf en ce qui concerne quelques professions qui paient la taxe entière.

La loi autorisant la Ville à établir une taxe communale égale à celle prévue par l'État, le Conseil municipal a décidé qu'il y avait lieu d'imposer la taxe entière sur toutes les voitures qui la supportaient en vertu de la loi du 22 décembre 1879. Mais il a exonéré de la demi-taxe municipale les voitures servant à l'exercice d'une profession patentée et qui la payaient à l'État, en vertu de l'article 3 de la même loi.

Cette libéralité a eu pour conséquence une diminution annuelle d'au moins 12.000 francs sur les droits perçus sur les fourrages et avoines, en raison de la réduction sensible du nombre des chevaux remplacés par des automobiles.

Il paraît donc équitable de récupérer cette somme et d'imposer ceux qui ont seuls profité du dégrèvement accordé.

En conséquence, nous avons l'honneur de prier le Conseil municipal de vouloir bien décider qu'à partir du 1^{er} janvier prochain, la demi-taxe payée à l'État, en vertu de l'article 3 de la loi du 22 décembre 1879, pour les automobiles, voitures, chevaux, mules et mulets servant à l'exercice d'une profession patentée, sera également perçue au profit de la Caisse municipale et versée par les patentés soumis à la demi-taxe de l'État.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Les règlements administratifs laissant à la charge de la Ville toutes les dépenses de l'Internat du Lycée de jeunes filles, nous avons recherché dans

322
Chauffage
 —
Lycée Fénelon
 —
Régularisation
 —

quelles proportions la Ville devrait participer dans le chauffage de cet établissement.

L'importance du chauffage de l'Internat peut être calculée équitablement sur les 3/5 du chauffage total de l'établissement, étant donné que le service d'eau chaude et le chauffage des dortoirs lui incombent complètement. Resteraient donc à la charge de l'État les 2/5.

M^{me} la Directrice du Lycée de jeunes filles, ayant saisi le Ministère de ces propositions, nous donne la teneur d'une lettre de M. le Ministre approuvant les propositions de la Ville, à mettre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1909.

« Monsieur le Recteur,

» J'ai pris connaissance des propositions de M^{me} la Directrice, concernant
» le chauffage de l'établissement à partir du 1^{er} janvier 1909.

» J'accepte le chiffre de 7.000 francs comme montant total de la dépense,
» dont 2/5 seront à la charge de l'externat et les 3/5 à la charge de l'Internat.
» Celui-ci devra en effectuer le versement dans la caisse du Lycée externat.
» Il en sera de même pour les gages du chauffeur, que je fixe, conformément
» à vos propositions, à la somme de 1.300 francs, à partager par moitié entre
» la Ville et l'État ».

Nous vous demandons de vouloir approuver cette convention.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

La maison Garnier-Courtaud et C^{ie}, adjudicataire de l'installation du chauffage du Lycée de jeunes filles, fut chargée, pendant l'année scolaire 1907-1908, d'assurer le chauffage de cet établissement, c'est-à-dire la fourniture du combustible, le salaire du chauffeur et les fournitures diverses, déchets, chiffons, huile, etc.

Cette maison s'était engagée à assurer le service complet pour la somme à forfait de 10.000 francs ; mais, à la suite de différends existant entre elle, la Directrice du Lycée et l'Architecte, le marché ne fut pas soumis au Conseil municipal.

322¹
Chauffage
—
Lycée Fénelon
—
Marché
—

Le 30 juin 1908, la maison Garnier-Courtaud et C^{ie} nous transmettait sa facture, comportant un forfait de 10.000 francs, des journées supplémentaires de chauffeur et 13.000 kilos de combustibles restant en magasin après l'arrêt du chauffage, soit, au total : 11.001 fr. 20.

Le règlement de cette affaire s'imposant, nous vous prions : 1° d'approuver le marché à passer avec la maison Garnier-Courtaud et C^{ie}, et 2° de décider que les 3/5 de la dépense seront supportés par la Ville, crédit de l'Internat ; le reste, soit les 2/5, devant être supporté par l'État.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

323
Chauffage
—
Bains
rue des Sarrazins
—
Adjudication
—

Les locaux des bains populaires de la rue des Sarrazins doivent être chauffés au moyen de la vapeur provenant des générateurs dont l'établissement est prévu dans les dépendances des bains.

L'installation du chauffage à vapeur doit faire l'objet d'une adjudication restreinte entre les entrepreneurs spécialistes de chauffage, sur les bases d'un cahier des charges spécial, dressé par M. GORIS, architecte.

Nous vous prions, en conséquence, d'approuver ledit cahier des charges et d'autoriser la mise en adjudication de ces travaux.

Nous ferons remarquer que la fourniture du générateur ne pourra être définitive qu'après que les constructeurs du chauffage prévu auront déposé leurs projets et fait connaître les consommations de vapeur des appareils.

Renvoyé à la Commission des Travaux.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

324
Achat
rue Henri Kolb
—

MM. MAES frères, propriétaires d'une maison rue Henri Kolb, 36, frap-

pée d'alignement, se proposent de reconstruire leur immeuble à l'alignement homologué.

Nous nous sommes mis d'accord avec les propriétaires pour arrêter à 50 francs le prix du mètre carré de terrain à réunir à la voie publique et dont la surface s'élève à 29 mq. environ.

Nous vous demandons, en conséquence, de vouloir bien : 1° approuver cette opération, le terrain voisin ayant été payé au même prix ;

2° Homologuer le procès-verbal de mesurage du dit terrain ;

3° Décider que le crédit nécessaire sera prélevé sur l'article 81 du Budget ordinaire, « Prix et frais d'achat des terrains réunis à la voie publique ».

Le Conseil adopte les conclusions du rapport, et décide de prélever le crédit nécessaire sur l'article 81 du Budget ordinaire.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

M. KIPS, demeurant rue des Tours, n° 1, demande à acquérir une parcelle de terrain, rue Philippe de Comines, d'une surface approximative de 735 mètres.

Il offre, comme mise à prix, la somme de 20 francs le mètre carré, qui représente bien la valeur du terrain, en cet endroit de la Ville.

Nous vous prions de vouloir bien autoriser la mise en adjudication dudit terrain.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

M. DUBUISSON, rue des Stations, 93 bis, demande la mise en adjudication publique, sur le prix de base de 50 francs le mètre carré, d'un terrain, d'une surface de 108 mètres environ, situé à l'angle de la place Philippe de Girard et de la rue Lavoisier.

325
Vente
rue Philippe
de Comines

326
Vente
rue Lavoisier

Le prix offert représentant bien la valeur du terrain dans ce quartier, nous vous proposons d'autoriser la mise en adjudication de cette parcelle de terrain.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

327
Vente rue Boilly
—

M. DEKESTER, agent en charbonnages, demeurant rue Charles de Muysart, n° 8, à Lille, demande la mise en adjudication d'un terrain de 660 mètres carrés environ, que la Ville possède à l'angle de la rue Boilly et du boulevard du Maréchal-Vaillant, sur la mise à prix de 15 francs le mètre carré.

Ce prix représentant bien la valeur du terrain, nous vous prions d'en autoriser la vente par adjudication publique.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

328
Abatage d'arbres
—
Avenue St-Maur
—

M^{me} CRÉPIN demande l'autorisation d'abattre, dans l'avenue Saint-Maur, classée comme chemin d'intérêt commun n° 21, onze arbres qui gênent la construction d'un mur que la pétitionnaire doit faire ériger en cet endroit.

M^{me} CRÉPIN s'engage à verser dans les caisses de la Ville une somme de 110 francs, soit 10 francs par arbre, somme qui représente bien la valeur de chacun d'eux.

Nous vous proposons de donner une suite favorable à la demande faite par M^{me} CRÉPIN et d'admettre en recette la somme de 110 francs.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport et admet en recette une somme de 110 francs.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Le 16 novembre 1908, il a été procédé à la vente de vieux métaux existant dans les magasins de la Ville.

329
Vente
de vieux métaux

Les soumissionnaires ci-après ayant offert les prix les plus avantageux, nous vous proposons de ratifier les ventes qui leur ont été consenties :

M. KAUFFMANN, 46, rue du Curé-Saint-Sauveur, 1.297 kgs de tôle galvanisée à 0 fr. 50 % Fr. 6 48

M. DEMEYER, à Lomme, 16 kgs de cuivre rouge à 142 fr. 50 % 22 80
108 kgs de bronze à 142 fr. 50 % 153 90
77 — tournure de bronze à 119 fr. 50 % 92 01
11.493 — fonte douce à 7 fr. 35 % 844 73 Fr. 1.113 44

M. DEGOUL, 2, rue de Wattignies :

7.093 kgs de zinc à 42 fr. 55 % 3.018 07
3.567 — fonte brûlée à 4 fr. 65 % 165 86 Fr. 3.183 93

Fr. 4.303 85

M. GARDES, boulevard des Écoles. 62, 64 :

197 kgs cuivre jaune à 100 fr. % 197 »
2.970 — de plomb à 34 fr. 53 % 1.025 54
3.119 — fers à 6 fr. 42 % 200 24
1 369 — tôle à 3 fr. % 41 07 Fr. 1.463 85

Fr. 5.767 70

Nous vous demandons, en outre, d'admettre en recettes la somme de 5.767 francs 70.

Le Conseil, adoptant les conclusions du rapport, admet en recettes une somme de 5.767 fr. 70.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

330
Classement
rue Bohin

Dans sa séance du 26 juin 1908, le Conseil municipal a approuvé le projet de classement de fixation des alignements et de mise en état de viabilité de la rue Bohin.

M. le Préfet nous avait retourné, une première fois, le dossier de cette affaire, avec les observations présentées par la Commission des Bâtiments civils, qui estime que le raccord de la rue Bohin et de la rue Philadelphie est peu satisfaisant.

La Ville a, alors, fait remarquer à M. le Préfet qu'elle s'était trouvée en présence d'un fait accompli en procédant à la reconnaissance de cette voie et que la modification du raccordement de la rue Philadelphie avec la rue Bohin obligerait la Ville à procéder à une rectification très onéreuse, les dépenses à engager devant être hors de proportion avec l'importance de la voie nouvelle à classer dans le réseau des voies municipales.

La Commission des Bâtiments civils procéda à un nouvel examen, tenant compte, en partie, de nos observations, et proposa de donner une suite favorable au projet tel que nous l'avions présenté, sous réserve qu'il serait prévu un pan coupé de cinq mètres au minimum, à l'angle aigu formé par la rencontre des rues Bohin et Philadelphie.

Nous avons modifié, en conséquence, les plans d'alignement de la rue Bohin et nous vous proposons d'approuver la modification faite au projet primitif.

Renvoyé à la Commission des Travaux.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

331
Classement
rue Destailleurs

Dans sa séance du 10 avril 1908, le Conseil municipal, sur l'avis de la Commission des Travaux, approuvait les propositions de M. DELEPLANQUE pour l'ouverture d'une rue dans le prolongement de la rue Destailleurs et

décidait de porter la largeur de la rue à 12 mètres, conformément aux clauses et conditions du règlement de voirie, alors que la portion de rue déjà classée n'a que dix mètres.

Des maisons étant construites à droite et à gauche de la rue dont on demande aujourd'hui le classement, et l'écartement des façades n'étant que de dix mètres, nous allons avoir, en ouvrant la rue, des maisons déjà frappées d'alignement.

La nécessité d'une rue de 12 mètres en prolongement d'une rue de 10 mètres, ne se fait nullement sentir, surtout si l'on considère que cette rue, aboutissant à la ligne de Lille à Béthune, ne sera jamais appelée à avoir une grande circulation.

Nous vous prions donc de vouloir bien modifier la délibération du 10 avril 1908, en fixant la largeur de cette rue à 10 mètres.

Renvoyé à la Commission des Travaux.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

M. Jules PAPAERT a fait poser sur le trottoir de son immeuble, place Rihour, 5, une trappe de cave d'une surface d'un mètre carré.

L'article 918 du code des arrêtés municipaux autorise l'exécution de semblables emprises sur la voie publique, mais en subordonne l'autorisation au paiement d'une redevance annuelle, que, jusqu'à présent, le Conseil municipal a fixée à 15 francs le mètre carré ou fraction de mètre carré.

M. PAPAERT s'engageant à payer une redevance annuelle de 15 francs, nous vous proposons d'autoriser cette emprise et de fixer à 15 francs la redevance annuelle à payer par le pétitionnaire.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

332
Emprise
place Rihour, 5
—

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Dans sa séance du 24 janvier 1908, le Conseil municipal autorisait M. JOLY, demeurant rue Jacquemars-Giélée, 50, à poser un attribut en saillie sur la façade de la maison qu'il occupe, moyennant une redevance annuelle de 20 francs.

Cet attribut étant aujourd'hui supprimé, nous vous proposons de rayer cette imposition du tableau des redevances, à partir du 1^{er} janvier de l'année 1909.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

333
Emprise
rue Jacquemars-
Giélée, 50
—
Suppression
—

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Dans sa séance du 28 février 1908, le Conseil municipal autorisait M. RAES, demeurant alors rue Saint-Etienne, 52, à poser un attribut en saillie contre la façade de cette maison, moyennant une redevance annuelle de 8 francs.

M. RAES, qui a transféré son domicile rue Colbert, 57, a supprimé cette emprise et demande à être exonéré de la redevance à laquelle elle donne lieu.

Cette déclaration ayant été reconnue exacte, nous vous proposons de rayer M. RAES du tableau des redevances, à partir du 1^{er} janvier 1909.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

333¹
Emprise
rue St-Étienne, 52
—
Suppression
—

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Dans sa séance du 22 septembre 1904, le Conseil municipal autorisait

333²
Emprise rue
Léon Gambetta
112
—
Suppression
—

M. FOUAN, Président de la Fanfare des Halles-Centrales, dont le siège était rue Gambetta, 112, à poser un écusson en saillie contre le balcon de cette maison, moyennant une redevance annuelle de 10 francs.

M. FOUAN nous informe que cet écusson a été enlevé, depuis 1906, et demande à être exonéré de la redevance.

Cette déclaration ayant été reconnue exacte, nous vous proposons d'admettre en non-valeur la redevance portée, en 1908, au nom de M. FOUAN, et de l'exonérer, à l'avenir, de tout impôt à ce sujet.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport et admet en non-valeur une somme de 10 francs.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Suivant délibération du Conseil municipal en date du 20 avril 1904, M^{me} TESSE avait été autorisée, moyennant le paiement d'une redevance annuelle de 10 francs, à placer un tableau hors saillie sur la façade de l'immeuble rue Jean-Roisin, 17.

M. CHÉRON, successeur de M^{me} TESSE, nous informe que le tableau est enlevé et nous nous sommes assuré de l'exactitude de cette déclaration.

Dans ces conditions, nous vous proposons de faire supprimer, à partir du 1^{er} janvier 1909, du tableau des redevances annuelles, celle de 10 francs afférente à l'emprise sus-visée et figurant au nom de M^{me} TESSE.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

M. VAN DEN BULCKE, architecte, rue de Valmy, 30, propriétaire d'une maison, rue de Douai, 74, a demandé l'autorisation de surélever cette maison d'un étage.

334
Emprise
rue Jean-Roisin
17
—
Suppression
—

335
Construction
extra
réglementaire
rue de Douai, 74
—

Cette autorisation lui fut délivrée le 12 mars 1908 ; mais, au cours des travaux, il fut constaté que les murs surélevés étaient faits en pans de bois, contrairement aux dispositions des articles 894 et 895 du code des arrêtés municipaux.

Une contravention fut alors dressée à la charge de M. VAN DEN BULCKE. Appelé devant le Juge de Paix, ce propriétaire demanda le retrait de cette affaire, prétextant que les trumeaux du rez-de-chaussée ne permettaient pas l'exhaussement de deux étages en maçonnerie et qu'il s'engageait à payer une redevance annuelle.

M. VAN DEN BULCKE ayant pris les précautions nécessaires pour parer, autant que possible, aux causes d'incendie, en employant pour les trumeaux, cloisons et murs intérieurs, le fibro-ciment, matière incombustible, nous vous proposons d'autoriser le maintien des travaux exécutés, moyennant le paiement d'une redevance annuelle de 10 francs.

Renvoyé à la Commission des Travaux.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

336
Curage
de la Basse-Deûle
 —
Participation
de la Ville
 —

M. le Préfet nous a transmis un rapport du Service de la Navigation invitant la Ville à verser à la caisse de M. le Trésorier-Payeur Général sa part contributive dans les dépenses des travaux de curage exécutés, en 1908, dans le bief de Wambrechies, s'élevant à la somme de 1.918 fr. 33.

Une décision ministérielle du 9 mai 1904 a fixé la proportion dans laquelle la Ville devait participer dans les dépenses de curage du bief de Wambrechies, dont l'envasement était attribué au déversement des égouts de la Ville dans la Basse-Deûle. La Ville, par délibération du 4 mars 1904, accepta : 1° d'intervenir pour les deux tiers dans les frais de curage du bief de Wambrechies et de la partie du canal de la Basse-Deûle comprise entre la limite extérieure des fortifications et le garage de La Madeleine ; 2° de prendre à sa charge la totalité des frais de curage du canal de la Basse-Deûle, dans la partie comprise entre la porte d'Eau et la limite extérieure des fortifications.

Cet engagement, qui a été pris pour une période de cinq années, arrive à expiration en 1909 et l'Administration se propose d'en demander la révision,

surtout en raison des travaux d'assainissement exécutés aux Abattoirs, qui auront pour conséquence de supprimer le déversement des eaux usées de tout un quartier ; en outre, le crédit affecté au curage des canaux communiquant avec la Basse-Deûle, qui était de 50.000 francs, en 1904, a été majoré de 5.000 francs.

Les dépenses faites, en 1908, pour le curage partiel du bief de Wambrechies, exécuté à frais communs entre l'État et la Ville, s'élevant à 2.877 fr. 50, sont réparties comme suit :

Ville de Lille : 2/3 de la dépense totale de 2.877 fr. 50, soit.	Fr. 1.918 33
État : 1/3.	Fr. 959 17
	<hr/>
Total égal au montant de la dépense	Fr. 2.877 50

La dépense étant justifiée, nous vous proposons de voter un crédit de 1.918 fr. 33, égal au montant de la part contributive de la Ville et à prélever sur les ressources disponibles de l'Exercice 1908.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport et vote un crédit de 1.918 fr. 33, à prélever sur les ressources disponibles de l'Exercice 1908.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

M. J. LOUBRY, Directeur de l'école Arago, et M^{me} DRANSART, Directrice de l'école Georges Sand, se sont vus forcés, en raison des transformations apportées à l'installation des écoles qu'ils dirigent, d'effectuer des déménagements inattendus.

Nous vous proposons, pour atténuer ces frais imprévus, d'allouer, à titre d'indemnités de déménagement, à M. J. LOUBRY une somme de 75 francs, et à M^{me} DRANSART, une somme de 30 francs, et de voter, en conséquence, un crédit de 105 francs, à prélever sur les ressources disponibles de l'Exercice 1908.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport et vote un crédit de 105 francs, à prélever sur les ressources disponibles de 1908.

337

Enseignement

—
Indemnité
—

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

389
Chauffoirs
 —
Règlement
des dépenses
 —

Une somme de 200 francs est mise à la disposition du service de l'Assistance publique, pour achat de bons de fourneaux économiques distribués, à titre de rémunération, aux hommes qui se chargent du nettoyage des chauffoirs.

Nous vous prions de nous autoriser, comme les années précédentes, à prélever cette somme sur le crédit des chauffoirs.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport et décide de prélever une somme de 200 francs sur le crédit des chauffoirs.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

340
Réservistes
 —
Indemnités
 —
Credit
supplémentaire
 —

Dans la séance du 30 novembre dernier, vous avez voté un crédit supplémentaire de 5.000 francs destiné à faire face au paiement des indemnités aux familles des réservistes et territoriaux.

Ce crédit est insuffisant, car, malgré l'époque tardive de l'année, les appels sont encore nombreux. De ce fait, une somme de 1.200 francs est nécessaire pour assurer le service.

En conséquence, nous vous prions, Messieurs, de voter un nouveau crédit de 1.200 francs, à prélever sur les ressources disponibles de l'Exercice 1908.

Le Conseil adopte les conclusions du rapport et vote un crédit de 1.200 francs, à prélever sur les ressources disponibles de 1908.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

341
Dépenses
imprévues
 —
Ratification
 —

Aux termes de l'article 147 de la loi du 5 avril 1884, le crédit des « Dépenses imprévues » est à la disposition du Maire, qui est tenu de rendre compte au Conseil municipal de l'emploi qu'il en fait.

Les dépenses imputées sur ce crédit s'élèvent à la somme de 2.747 fr. 58, suivant état ci-joint.

Nous avons l'honneur de les soumettre à votre examen et vous prions de les ratifier par délibération spéciale.

État des Dépenses imprévues.

13014.	26 octobre.	GAILLARD, Directeur du cimetière de l'Est. Indemité pour travaux supplémentaires en 1908.	Fr.	370 »
13015.	—	HIONCQUIERT, Directeur du cimetière du Sud. Indemnité pour travaux supplémentaire en 1908	Fr.	175 »
13678.	7 novembre.	MOREL, employé chargé du paiement des indemnités aux familles des réservistes. Montant des paiements pendant les mois d'août, septembre et octobre 1908.		9.683 25
		Payé par mandat 13677, art. 107 du B. O.	8.135 »	Fr. 1.548 25
13671.	5	— LE RECEVEUR MUNICIPAL. Remboursement d'ordonnances de dégrèvement au profit de divers contribuables	Fr.	5 77
13688.	6	— CANOO, 3, rue des Arts, Lille. Funérailles de M. Maxime DEVAUX. Fourniture d'une couronne	Fr.	15 »
13747.	10	— A. GAVELLE, Lille. Funérailles de M. GASSER. Fourniture d'une couronne.	Fr.	15 »
14000.	20	— BUREAU, graveur, Lille. Juillet 1908. Fourniture pour MM. les Conseillers municipaux, de 36 médailles en argent, gravées, avec pochettes. . . .	Fr.	568 20
14887.	28	— CANOO, 3, rue des Arts, Lille. Funérailles de M. HERLAND. Fourniture d'une couronne	Fr.	40 »
14970.	2 décembre.	— LE RECEVEUR MUNICIPAL. Remboursement d'ordonnance de dégrèvement au profit de divers contribuables . .	Fr.	12 36
		Total.	Fr.	2.747 58

Adopté.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

342
Dépenses arriérées
—
Ratification
—

Nous avons mandaté certaines dépenses afférentes aux exercices écoulés, sur l'article D. O. 197, « Réserve pour paiement de dettes des exercices antérieurs ».

Nous venons vous demander, Messieurs, de vouloir bien prendre une délibération ratifiant ces dépenses, dont le montant s'élève à 585 fr. 87, suivant état ci-contre.

État des Dépenses arriérées.

13438.	28 octobre.	— GÉRARD, Maurice, élève de la Faculté de Médecine. Premier trimestre de l'année scolaire 1907-1908, d'un subside annuel de 200 francs	Fr. 50 »
13539.	29 —	G. BOUCHERY, 5, rue des Augustins, Lille. Mars et avril 1906. Caserne des Pompiers. Fourniture d'éléments, de zinc, etc	Fr. 186 15
13940.	19 novembre.	— LEFEBVRE, Doyen de la Faculté des Lettres. Indemnité pour avoir représenté l'Administration Municipale au Congrès d'Hygiène scolaire de Londres en 1907	Fr. 300 »
15001.	3 décembre.	— BUISINE, Henri, à Lille. Taxe de remplacement. Année 1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement	Fr. 0 75
15002.	—	La Société des Établissements Cambier, à Lille. Taxe de remplacement. Année	
			A reporter. . . . Fr. 536 90

		<i>Report</i>	Fr. 536 90
		1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement.	Fr. 21 57
15003.	—	LEFEBVRE, Gaston, à Lille. Taxe de remplacement. Année 1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement.	Fr. 2 25
15004.	—	SOYEZ, Alphonse, à Lille. Taxe de remplacement. Année 1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement.	Fr. 1 80
15005.	—	M ^{me} veuve THÉRY, à Lille. Taxe de remplacement. Année 1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement.	Fr. 2 50
15006.	—	COURCEL, Gustave, à Lille. Taxe de remplacement. Année 1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement.	Fr. 1 50
15007.	—	DESCHEEMAËKER, Émile, à Lille. Taxe de remplacement. Année 1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement	Fr. 0 45
15008.	—	DESCHEEMAËKER, Émile, à Lille. Taxe de remplacement. Année 1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement.	Fr. 3 90
15009.	—	La SOCIÉTÉ SNOWDEN, à Lille. Taxe de remplacement. Année 1907. Remboursement d'une ordonnance de dégrèvement.	Fr. 15 »
		Total.	Fr. 585 87

Adopté.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS.

343
Distribution d'eau
—
Usine d'Emmerin
—
Remplacement de
cylindre
—

Le cylindre de la machine n° 1 du premier groupe de l'usine élévatoire d'Emmerin est dans un fort mauvais état ; il présente des cassures importantes et laisse échapper la vapeur en quantité de plus en plus appréciable, en dépit des réparations et consolidations dont il a été l'objet.

Cette situation est des plus dangereuses et ne saurait être tolérée plus longtemps.

Depuis un an, l'Administration municipale s'est préoccupée des mesures à prendre pour remédier à cet état de choses ; elle a, notamment, voulu mettre à profit les travaux exécutés à Wattignies pour réduire au minimum les installations nouvelles à faire à l'usine d'Emmerin.

Vous avez, à cet effet, adopté, dans votre séance du 25 mars 1908, un projet d'installation d'une pompe centrifuge présentée par la maison Wauquier.

Depuis cette époque, l'Administration municipale a reconnu que ce projet entraînerait une dépense hors de proportion avec les avantages à retirer de cette installation.

Nous vous proposons, aujourd'hui, la solution qui nous a paru la plus conforme aux intérêts de la Ville, c'est-à-dire la réfection pure et simple de la machine actuelle, qui nécessitera une dépense de 14.000 francs, comprenant la fourniture du nouveau cylindre à faire par la Compagnie de Fives-Lille, ainsi que les frais de démontage, de transport du matériel actuel, de transport, de mise en place du nouveau cylindre, de sa robinetterie et de tous autres frais divers.

Nous vous prions, en conséquence :

- 1° D'annuler la délibération du 25 mars 1908 ;
- 2° D'approuver le devis présenté par la Compagnie de Fives-Lille et de nous autoriser à traiter avec ce constructeur ;
- 3° De décider que les travaux accessoires de démontage, transport, etc. seront exécutés en régie ;
- 4° De décider que les dépenses, évaluées à 14.000 francs, seront imputées sur l'article 12 du Budget supplémentaire de 1908.

Renvoyé à la Commission des Travaux.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Nous vous prions d'approuver les conditions suivantes du marché à passer avec la Société « l'Hygiène générale et industrielle », 7, rue Meurein, à Lille, pour le règlement de diverses opérations de désinfection aux étuves Berlioz, autorisées par arrêté ministériel, qu'elle a effectuées ou qu'elle effectuera pendant le cours de l'année 1908, sur la demande du Bureau d'Hygiène :

344
Désinfection
—
Marchés
—

Sommier	3 f. »	Lit de fer	2 f. »
Matelas	2 50	Châle (pièce)	» 50
Paillasse	1 50	Rideaux (la paire)	1 50
Traversin	» 75	Tenture	1 50
Oreiller	» 50	Linge de corps	» 25
Édredon	1 50	Vêtements (la pièce)	» 50
Couvre-lit	1 »	Menus objets (le groupe)	» 50
Couvre-pieds	1 50	Tapis de table	» 50
Couverture	» 50	Tapis	2 50
Couverture de voyage	1 »	Foyer	1 »
Draps, l'un	» 25	Livre (la pièce)	» 10
Lit-cage	2 »		

Les autres objets à évaluer.

Le minimum pour chaque transport aux étuves, exécuté ou non, est de 5 francs.

Ces dépenses s'élèveront à environ 1.500 francs et seront prélevées sur le crédit spécial prévu au Budget ordinaire de l'Exercice 1908, art. 64.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

A la suite d'abus signalés dans la consommation d'eau, l'Administration municipale décida de poser des compteurs dans les casernes et dans certains

345
Distribution d'eau
—
Compteurs
—
Règlement
—

établissements universitaires, notamment : Maison des Étudiants, école Florian, ancien Collège Fénelon.

MM. HAUSSY et BADET, adjudicataires de la Ville, ont été chargés de ce travail et les travaux sont, à l'heure actuelle, terminés. Le montant de la facture est de 2.241 fr. 41.

Nous vous prions de vouloir bien ratifier cette dépense et de décider qu'elle sera prélevée sur l'article 58 du Budget ordinaire de l'Exercice 1908.

Renvoyé à la Commission des Travaux.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

347
Sapeurs-Pompiers
—
Secours
Potty et Derieppe
—

M. le Commandant des Sapeurs-Pompiers nous a adressé des demandes de secours en faveur :

1° Du sapeur POTTY, Louis, de la 2^e Compagnie, blessé au pied droit, au cours de l'incendie du 12 novembre dernier, rue de Trévise.

Incapacité de travail : 14 jours.

2° Du caporal DERIEPPE, Henri, de la 3^e Compagnie, blessé à l'épaule droite, au cours de l'incendie du 11 décembre courant, rue d'Eylau.

Incapacité de travail : 30 jours.

Des certificats médicaux dûment établis constatent les blessures de ces hommes, qui ont droit, conformément à l'article 146 du Règlement, à une indemnité de 4 francs par jour, soit :

Pour le sapeur POTTY, 14 jours à 4 francs = 56 francs.

Pour le caporal DERIEPPE, 30 jours à 4 francs = 120 francs.

Nous vous proposons, Messieurs, de prélever cette indemnité sur les fonds de la Caisse de secours du Bataillon.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

M. MORILLON, Auguste-Adolphe, né à Lille, le 21 septembre 1834, se trouve dans l'incapacité de tenir son emploi de garçon de bureau au Service des Travaux. Nous vous proposons son admission à la retraite, à partir du 1^{er} janvier prochain.

Entré au service de la Mairie, le 1^{er} juin 1879, M. MORILLON comptera, au 31 décembre 1908, 29 ans et 7 mois de service, avec un traitement moyen de 1.500 francs pour les trois dernières années.

En vertu de l'article 7 des statuts de la Caisse des Retraites, cette pension doit être calculée comme suit :

Pour 29 ans de service : 29/60 de 1.500 francs.	Fr. 725 »
Pour 7 mois : 7/12 de 1.60 de 1.500 francs.	Fr. 14 58
	<hr/>
Total.	Fr. 739 58

Vu les états de service et retenues de M. MORILLON ;

Le Règlement de la Caisse des Retraites des Services municipaux,

Nous vous prions, Messieurs, d'allouer à M. MORILLON, à partir du 1^{er} janvier 1909, une pension de 739 fr. 58 sur les fonds de la Caisse des Retraites des Services municipaux.

De plus, nous vous proposons d'accorder à M. MORILLON une gratification égale à six mois de son traitement, soit 750 francs, à prélever sur l'article 15 du Budget ordinaire de l'Exercice 1908.

Les conclusions du rapport sont adoptées, et une somme de 750 francs est votée, à prélever sur l'article 15 du Budget ordinaire.

348
*Liquidation de
pension*
—
Travaux
—
Morillon
—

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

M. PAYELLE, Louis, fontainier, est décédé à Lille, le 3 décembre 1908, laissant une veuve et deux enfants mineurs.

348¹
*Liquidation de
pension*
—
Eaux
—
veuve Payelle
—

Entré à la Mairie le 1^{er} mai 1895, M. PAYELLE comptait, au moment de son décès, 13 ans 7 mois et 3 jours de service, avec un traitement moyen de 1.756 fr. 66 pendant les trois dernières années ; il aurait pu obtenir une pension de 397 fr. 93 calculée comme suit :

Pour 13 ans : 13/60 de 1.756 fr. 66	Fr. 380 61
Pour 7 mois : 7/12 de 1/60 de 1.756 fr. 66	Fr. 17 08
Pour 3 jours : 3/30 de 1/12 de 1/60 de 1.756 fr. 66	Fr. » 24
Total	Fr. 397 93

Sa veuve, M^{me} HUBERT, Florine-Marie, née à Lille, le 25 juin 1863, sollicite le règlement de sa pension, conformément aux statuts de la Caisse des Retraites des Services municipaux.

Vu les extraits des registres de l'État civil, constatant :

1° Que la dame HUBERT est née le 25 juin 1863 ;

2° Que ladite dame HUBERT et M. PAYELLE ont contracté mariage le 2 juillet 1883 ;

3° Que de ce mariage sont issus :

PAYELLE, Louis-Omer, né le 15 juillet 1894 ;

PAYELLE, Yvonne-Victorine, née le 17 septembre 1898 ;

Vu le certificat constatant qu'aucune séparation, ni aucun divorce n'a été prononcé entre les époux PAYELLE ;

Le Règlement de la Caisse des Retraites duquel il résulte :

1° ARTICLE 8. — Que M^{me} PAYELLE a droit à la moitié de la pension qu'aurait pu obtenir son mari, soit : $\frac{397\ 93}{2} = \dots$ Fr. 198 97

2° ARTICLE 9. — Que la pension de la veuve s'accroît d'un dixième pour chaque enfant mineur soit $19,897 \times 2 = \dots$ Fr. 39 79

Total. Fr. 238 76

Nous vous proposons, Messieurs, de régler la pension annuelle de M^{me} veuve PAYELLE à 238 fr. 76, à dater du 4 décembre 1908, lendemain du décès de son mari.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

M. HIONQUIERT, Directeur du cimetière du Sud a donné sa démission et a quitté le service au mois de novembre dernier.

Conformément à vos précédentes délibérations, nous vous proposons de lui allouer une indemnité de 540 francs, représentant la moitié des versements effectués par lui à la Caisse des Retraites.

Cette somme serait prélevée sur les ressources disponibles de l'Exercice 1908.

Le Conseil, adoptant les conclusions du rapport, vote un crédit de 540 francs, à prélever sur les ressources disponibles de l'Exercice 1908.

La séance est suspendue pendant 10 minutes.

M. LE MAIRE prend la présidence de la séance.

M. le Maire. — Je vais profiter de la réunion de ce soir pour vous entretenir, quelques instants, de la question des Tramways, qui préoccupe, à un si haut degré, l'opinion publique. Bien que les journaux vous aient mis à peu près au courant des différentes phases de la crise actuelle, je vais vous les rappeler aussi succinctement que possible.

Devant l'émotion considérable provoquée par l'agitation populaire au sujet des Tramways, M. le Préfet du Nord a bien voulu nous offrir sa médiation, et c'est sous sa présidence que nous nous sommes réunis, à deux reprises différentes, pour examiner la question sous toutes ses faces et chercher une solution propre à donner satisfaction au public. Après de très longues discussions, — les deux séances ont duré près de quatre heures chacune, — nous avons obtenu de la Compagnie des Tramways certaines concessions qui nous paraissaient de nature à solutionner le conflit. Nous estimions, en effet, que tout le nœud de la question se résumait en ceci : « Il importait que le public fût, suivant son désir, transporté dans des conditions d'exactitude et de régularité exigées par le cahier des charges ». Nous nous souvenions que les revendications du public avaient surtout surgi au moment où M. FAURE avait supprimé brutalement une tolérance ancienne en interdisant l'accès des plates-formes de première aux voyageurs et abonnés

348²
Services
municipaux
—
Indemnité
—

Tramways
—
Situation
—

de deuxième classe, même quand toutes les places de seconde étaient occupées. Nous avons donc fait porter tout l'effort de la discussion sur ce point et c'est après avoir surmonté de très grosses difficultés que nous avons amené le Directeur de la Compagnie à revenir sur sa décision, car il prétendait que le service était régulièrement fait et que les voyageurs ne souffraient d'aucune inexactitude dans les horaires. En rapprochant les pointages faits, d'une part, par la Municipalité et, d'autre part, par la Compagnie, nous l'avons obligé à reconnaître qu'à certaines heures de la journée, il n'y avait pas suffisamment de places dans les voitures pour les voyageurs de seconde classe. Sur la ligne F, notamment, M. FAURE prétendait que les voitures portaient presque régulièrement pleines et qu'il était très rare que des voyageurs de deuxième classe ne trouvassent pas à se placer. Nous lui avons fait observer que si les compartiments de première étaient complètement garnis, c'était tout simplement parce qu'un grand nombre de voyageurs ne trouvaient pas de place en seconde et étaient obligés, pour ne pas rester sur la rue, de payer un supplément pour aller en première. Nous invoquions toujours ce même argument : qu'il était anormal de voir le nombre de places de seconde rester égal aux places de première, alors que les voyageurs de seconde sont deux ou trois fois plus nombreux que ceux de première, et nous insistions énergiquement pour que la Compagnie autorisât les voyageurs de deuxième classe à utiliser les plates-formes de première, sans payer de supplément, quand les voitures de seconde seraient encombrées.

Ce grand point obtenu, non sans effort, nous pensions que cette mesure allait donner satisfaction à l'opinion publique et arrêter l'agitation qui dure depuis longtemps. Nous avons d'autant plus de raisons de croire à la fin du conflit que nous avons obtenu, à certaines heures de la journée, l'adjonction de remorques ne comportant que des places de seconde et ramenant la proportion de cette classe de 1 à 3.

Notre première réunion à la Préfecture du Nord s'était donc terminée par la rédaction d'un procès-verbal dont le texte a été publié dans la Presse, et qui indiquait les concessions faites par le Directeur de la Compagnie des Tramways.

En compensation de ce service rendu à la population, M. FAURE avait émis la prétention de supprimer l'article 23 du cahier des charges : « l'obligation pour la Compagnie de délivrer des aller et retour au public ». Je dois dire, à ce propos, que les représentants du Comité de Défense m'avaient eux-

mêmes déclaré, dans nos conversations du début, que ces billets d'aller et retour, dont on ne fait aucun usage depuis trente-cinq ans, ne paraissent pas très nécessaires ni très pratiques et qu'ils ne verraient pas un très grand inconvénient à ce que nous n'usions pas de la clause du cahier des charges qui en fait mention. Nous avons donc abandonné les aller et retour, pour obtenir, en retour, un état de choses supérieur à celui qui existait avant la crise des tramways. Dans notre seconde réunion à la Préfecture, au moment de signer le procès-verbal, nous avons fait remarquer à M. FAURE que si nous abandonnions les aller et retour, nous exigeons le maintien des conditions avantageuses que la Compagnie avait, de son propre gré, accordées au public depuis plusieurs années, notamment les trains ouvriers sur toutes les lignes, alors que le cahier des charges n'en prévoit que pour la moitié du réseau ; les abonnements scolaires, que M. FAURE prétend pouvoir supprimer à un moment donné ; et la circulation des tramways à des heures non prévues au cahier des charges, c'est-à-dire plus tôt, le matin, et plus tard, le soir, que l'horaire prévu au cahier des charges. Vous savez, en effet, que la Compagnie serait en droit de supprimer les cars qui circulent le soir, après onze heures, en se bornant à assurer le service du Théâtre. Il pourrait même faire partir les voitures à minuit précis, si la représentation se prolonge après cette heure.

En échange de l'abandon des aller et retour, nous demandions donc le maintien des avantages que je viens d'énumérer. M. FAURE nous a alors déclaré qu'il ne pouvait prendre ces engagements sans en référer à sa Compagnie. Nous pensions avoir avec lui un nouvel entretien cette semaine, pour en terminer avec cette affaire, lorsqu'une nouvelle agitation est venue changer la face des choses. On nous a reproché d'avoir abandonné le droit d'exiger des billets d'aller et retour qui nous est conféré par le cahier des charges.

Nous devons donc examiner, à nouveau, la situation et voir s'il n'y a pas utilité à modifier certaines clauses du cahier des charges, dont l'application est extrêmement difficile, pour obtenir de la Compagnie des avantages compensateurs. Je me suis entretenu de cette question cet après-midi, avec MM. BAUDON, Adjoint, et LEMOINE, Directeur des Travaux municipaux, et nous avons songé à une combinaison qui consisterait à ne pas renoncer, d'une façon absolue, aux aller et retour, et à les rendre praticables pour la Compagnie. Si vous entriez dans nos vues, nous demanderions à la Compagnie de maintenir tous les avantages concédés jusqu'à ce jour et nous ne lui impose-

rions des aller et retour qu'entre les points terminus des différentes lignes urbaines, notamment sur les lignes A, B, C et D. Sur les 21 ou 22 lignes du réseau, 14 ou 15 ont un parcours variant entre 4 et 5 kilomètres. Eh bien ! sur ces lignes, les aller et retour seraient valables entre le point de départ et le point d'arrivée. Les 7 autres lignes, dont le parcours varie entre 8 et 12 kilomètres, comme celles de Lille à Wambrechies et de Lille à Haubourdin, seraient divisées en deux tronçons de 5 à 6 kilomètres comportant des aller et retour spéciaux pour chacun d'eux. Cette mesure serait conforme aux dispositions du cahier des charges qui prévoit la délivrance de billets d'aller et retour pour les distances d'au moins 6 kilomètres.

M. Guiselin. — Six kilomètres pour l'aller et le retour ?

M. le Maire. — Ce point est assez mal défini. Les uns prétendent que les six kilomètres ne comportent que l'aller, les autres, qu'ils comprennent l'aller et le retour. C'est très discutable et il y aurait encore là matière à procès d'interprétation.

M. Parmentier. — Dans quel article du cahier des charges sont prévus les aller et retour ?

M. Baudon. — Dans l'article 23.

M. le Maire. — Avant de poursuivre, d'une façon plus efficace, nos pourparlers, il est nécessaire que mon collègue M. BAUDON et moi ayons l'avis du Conseil municipal, car il serait inutile de discuter longuement avec la Compagnie des Tramways, si nous n'étions pas certains d'être en communion d'idées avec nos collègues. Nous voudrions, en un mot, nous présenter devant M. FAURE en négociateurs assurés d'avance de l'appui de l'Assemblée communale.

M. Parmentier. — En ce qui concerne la question des horaires, le cahier des charges dit que le service des Tramways commencera à sept heures du matin, en été, et à huit heures du matin, en hiver, pour se terminer à onze heures du soir en toute saison ; mais il stipule, d'autre part, que la Compagnie devra faire homologuer ses horaires par l'Autorité supérieure. Par conséquent, dès l'instant que l'homologation est prononcée, la Compagnie est obligée de respecter les horaires qu'elle a, elle-même, proposés.

M. le Maire. — C'est vrai ; mais elle a le droit, toujours, de demander une modification à l'horaire homologué, moyennant un préavis.

M. Brackers d'Hugo. — S'il a fallu l'avis du Conseil municipal pour fixer le premier horaire, il le faudra également pour le modifier.

M. le Maire. — Les termes du cahier des charges sont tellement formels que la Compagnie pourrait se refuser à faire circuler ses voitures après onze heures du soir.

M. Parmentier. — Cependant, l'horaire homologué forme un contrat qui oblige la Compagnie à le respecter.

M. le Maire. — Ce n'est pas tout à fait exact. Nous avons eu une longue conversation avec M. FAURE, au sujet des abonnements scolaires, qui ont été également homologués par le Ministre. Eh bien, M. FAURE nous a fait observer qu'en vertu du cahier des charges, la Compagnie avait le droit, moyennant un préavis de trois mois, de demander au Ministre de revenir sur sa décision. Il suffirait d'alléguer que les abonnements scolaires ont été consentis à titre de simple essai et qu'ils ne sont nullement profitables.

M. Guiselin. — Rien ne dit que l'Autorité supérieure entrerait dans les vues de M. FAURE.

M. Baudon. — Nous ne vous donnons que l'opinion de la partie adverse.

M. Parmentier. — Les horaires homologués forment la loi des parties.

M. Brackers d'Hugo. — Si, pour obtenir les horaires actuels, la Compagnie a trouvé des raisons valables, elle devra en trouver également pour solliciter une modification. Est-ce qu'elle dira qu'elle veut réduire les avantages actuellement accordés au public ? Ce serait sûrement une mauvaise raison.

M. le Maire. — En ce qui concerne l'augmentation du nombre de voitures, aux heures où la circulation est plus intense, la Compagnie dira qu'elle n'a pas suffisamment de matériel à sa disposition.

M. Ducastel. — Une Compagnie qui exploite une ville comme Lille doit toujours avoir de la place dans ses voitures.

M. le Maire. — D'après les projets d'adjonction de remorques qui nous ont été soumis, nous espérons que le transport des voyageurs se fera dans de bonnes conditions, ce qui n'empêchera pas, dans six mois ou un an, d'obliger la Compagnie à ajouter encore une voiture supplémentaire, si le service laisse de nouveau à désirer.

M. Ducastel. — Pourquoi ne pas l'exiger de suite. Je crois, Monsieur le Maire, que vous entrez un peu trop dans les vues de la Compagnie.

M. le Maire. — Pas le moins du monde. Mais je dois, pourtant, tenir compte des arguments qu'elle nous oppose.

M. Ducastel. — Je sais bien, Monsieur le Maire, que ce n'est pas votre intention, mais il me semble que l'Administration devrait éviter d'entrer dans les idées de M. FAURE, qui voudrait retirer au public des avantages qui lui sont accordées depuis longtemps.

M. le Maire. — Il n'est pas douteux que certaines tolérances ont été trop brutalement supprimées. M. FAURE préfère, évidemment, que les voyageurs qui passent de 2^e classe en première paient quinze centimes au lieu de dix ; il nous a montré, à ce sujet, des statistiques qui se chiffrent par 150.000 francs de perte, mais nous n'avons pas à entrer et nous n'entrerons pas dans ces calculs. Nous pouvons exiger trois voitures au lieu de deux, c'est entendu ; mais n'est-il pas plus logique de voir deux voitures pleines que trois à moitié vides ?

M. Ducastel. — Qu'on mette trois, quatre ou cinq voitures aux motrices ; mais il est indispensable que le public soit transporté dans de bonnes conditions.

M. Parmentier. — Il y a déjà des trains qui circulent en ville avec trois voitures. Toutes les fois que l'Administration s'apercevra qu'il y a insuffisance de remorques, elle obligera la Compagnie à y porter remède.

M. Baudon. — Nous avons fait procéder à des comptages concernant le nombre des voyageurs de première et de seconde classes. Nos statistiques, qui ont été parfaitement établies, sont en contradiction avec celles de la Compagnie des Tramways et nous sommes en discussion sur ce point.

M. Ducastel. — M. le Maire nous disait, tout à l'heure, que M. FAURE avait reconnu que les voitures de la ligne F partaient souvent pleines. Que fera la Compagnie lorsqu'il se présentera deux ou trois voyageurs de plus ?

M. le Maire. — Autant j'estime que le public doit avoir satisfaction en temps normal, autant je nie qu'on puisse exiger un service absolument mathématique. Je citais récemment au Comité de défense un cas qui s'est produit devant moi, sur la ligne de La Madeleine, où je prends tous les jours le tramway. Devant l'église de cette localité, après un enterrement, une centaine de personnes attendaient le car pour rentrer à Lille. Vous ne pouvez pourtant pas avoir la prétention de faire transporter tout ce monde en un seul voyage. Nous ne pouvons pas demander à la Compagnie des choses impossibles. D'ailleurs, il n'est pas de ville au monde où le service des tramways soit si parfaitement organisé qu'il ne se produise aucun retard dans des cas semblables.

M. Parmentier. — A Paris, il faut attendre deux ou trois voitures avant de pouvoir prendre place.

M. le Maire. — Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point. Il se produira fatalement des cas accidentels où les tramways ne pourront pas recevoir une surcharge de voyageurs.

M. Ducastel. — C'est admissible accidentellement, mais lorsqu'il manque journellement des places sur une ligne, la Compagnie doit adjoindre à la motrice un nombre suffisant de remorques. Pourquoi ne le fait-elle pas ? Parce qu'elle doit avoir plus de garages, plus de matériel et plus de personnel. Voilà la vérité. La Compagnie des Tramways cherche à faire le moins de dépenses possible. Elle a raison, au point de vue du rendement de son exploitation, mais elle a tort en ce qui concerne le public.

M. le Maire. — Le jour où notre contrôle municipal nous fera savoir que le matériel est insuffisant sur certaines lignes, nous sommerons la Compagnie d'avoir à ajouter une remorque de plus ; mais, du moment que la nécessité ne s'en fait pas sentir, nous ne voyons pas l'utilité qu'il y a d'augmenter le nombre de voitures.

M. Parmentier. — Aura-t-elle le matériel suffisant ?

M. Ducastel. — La Compagnie ne peut s'y refuser.

M. le Maire. — Elle y est tenue par le cahier des charges. La Compagnie était dans son tort, lorsqu'elle faisait monter les voyageurs de 2^e classe en première en exigeant le paiement d'un supplément, mais elle ne le sera plus, le jour où elle admettra sur toutes les plates-formes de ses voitures les voyageurs de deuxième classe, abonnés ou non. De plus, nous avons admis une surcharge de deux personnes sur chaque plate-forme. La seule chose raisonnable que nous devons exiger d'une façon absolue, c'est que, en temps normal, le public trouve toujours de la place sur le tramway.

M. Ducastel. — Nous n'avons pas à demander autre chose à la Compagnie que la stricte application des dispositions du cahier des charges de la convention, et nous n'avons pas à lui faire de cadeau pour cela.

M. le Maire. — Nous ne lui faisons aucun cadeau.

M. Ducastel. — Conservez les aller et retour pour avoir une arme contre elle dans l'avenir.

M. le Maire. — Nous en avons d'autres que celle-là, notamment celle qui consiste à obliger la Compagnie à transporter tous les voyageurs.

M. Ducastel. — Pourquoi tient-elle tant à la modification de l'article 23 ?

M. le Maire. — Parce que son application serait difficile, sinon impossible, et donnerait lieu à des réclamations sans nombre.

M. Guiselin. — Les aller et retour ne doivent se délivrer que sur une même ligne ?

M. le Maire. — Aux termes du cahier des charges, les aller et retour peuvent être demandés pour un parcours de 6 kilomètres à effectuer sur plusieurs tronçons de lignes.

M. Parmentier. — La convention que j'ai entre les mains dit :

« Le concessionnaire, s'il y est requis, délivrera, pour chaque ligne, des » billets d'aller et retour dont le prix sera calculé sur la base de 25 % de » réduction sur les prix des tarifs énoncés précédemment. »

M. Liégeois-Six. — Et après ?

M. Parmentier. — Il n'y a plus rien.

M. Richebé. — Cet article est complété par un avenant postérieur à la date du document que M. PARMENTIER a entre les mains.

M. Guiselin. — La délivrance de billets d'aller et retour valables sur plusieurs tronçons de lignes est absolument impraticable et ne tarderait pas à amener une grève des employés de tramways.

M. le Maire. — Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous n'avons nullement besoin de conserver les aller et retour pour nous en servir comme arme contre la Compagnie, puisque nous pouvons l'attaquer devant le Conseil de préfecture, le jour où elle n'assurera pas d'une façon parfaite le transport de tous les voyageurs.

M. Ducastel. — Avant l'apposition des affiches dans les voitures de tramways, tout marchait pour le mieux. Aujourd'hui, nous n'avons pas à demander autre chose à la Compagnie que de donner de la place à tout le monde, voyageurs ordinaires comme abonnés.

M. Guiselin. — On pourrait exiger la délivrance d'aller et retour sur les grandes lignes, comme celles de Quesnoy et d'Haubourdin.

M. Delos. — Ces billets existent depuis longtemps.

M. Guiselin. — Non, ils ne sont délivrés que sur les lignes de Lille à Roubaix et Tourcoing.

M. Lesot. — Les réclamations surgissent surtout sur la ligne F. Ne se-

rait-il pas possible d'exiger trois voitures sur cette ligne, entre midi et deux heures et demie ? Depuis deux ou trois jours, personne ne réclame, quand les motrices sont suivies de deux remorques.

M. Binauld. — Voici exactement ce que dit l'article 23 du cahier des charges de la convention : « Le concessionnaire, s'il y est requis, délivrera » pour chaque ligne des billets d'aller et retour dont le prix sera calculé sur » la base de 25 % de réduction sur les prix des tarifs énoncés précédemment. » Il devra également en délivrer sur la même base pour des sections de lignes, pourvu que le parcours total soit supérieur à 6 kilomètres ».

M. Guiselin. — Il n'y a pas cinq employés à la Compagnie qui pourraient appliquer cette clause du cahier des charges. Les aller et retour, à mon avis, ne doivent être donnés qu'entre le point de départ et le point terminus des grandes lignes.

M. Léon Gobert. — Je crois que nous discutons un peu dans le vide. La question qui se pose est celle-ci : Sur quelles bases le Maire et l'Adjoint aux Tramways, représentant l'Administration municipale, peuvent-ils signer à la Préfecture une sorte d'avenant à la convention intervenue entre la Compagnie des Tramways et la Ville ?

Il y a deux systèmes à envisager : le premier consisterait, comme le demandait M. DUCASTEL, à mettre la Compagnie en demeure d'avoir à remplir purement et simplement les obligations de son cahier des charges, et à appliquer les amendes prévues, chaque fois que la Compagnie serait en défaut. En cas de désaccord, — qui est certain, — porter la question devant le Conseil de Préfecture.

Gagnerions-nous quelque chose à employer ce premier moyen ? C'est ce que nous ignorons, puisque nous ne pouvons préjuger quelles décisions seraient prises par le Conseil de Préfecture, le Conseil d'État et le ministre.

Il est évident que si nous réclamons l'application stricte du cahier des charges, la Compagnie, de son côté, s'en tiendra strictement aux obligations qui lui sont imposées. Nous risquons alors de voir supprimer les départs avant sept heures du matin et après onze heures du soir, non prévus au cahier des charges. Les trains ouvriers disparaîtront aussi en partie et les abonnements scolaires pourraient avoir le même sort, les effets d'une homologation ministérielle pouvant toujours être supprimés par une autre homologation.

En un mot, si nous nous en tenons d'une façon trop ferme à l'application

des clauses du cahier des charges, nous avons grande chance de voir la Compagnie prendre la même attitude à notre égard. Dans ces conditions, je me demande si les deux parties n'auraient vraiment pas intérêt à chercher un terrain d'entente.

Le deuxième système serait le suivant : Si nous convenons que dans ce cahier des charges il y a des clauses difficiles à remplir par la Compagnie et très lourdes pour elle et si nous craignons, d'autre part, qu'en l'obligeant à les respecter, elle ne supprime au public certains avantages dont il bénéficie actuellement, la Ville n'a-t-elle pas intérêt à entrer en négociations avec la Compagnie pour l'amener à signer un avenant par lequel tous les avantages accordés au public deviendraient enfin obligatoires, en échange de quoi la Ville adoucirait les clauses trop rudes de son cahier des charges. Une côte mal taillée n'est-elle pas préférable à un procès, telle est la question ?

Dans ces conditions, il y a lieu de solutionner la question des billets aller et retour. Quelle peut être la solution ? Il est évident que la Compagnie est extrêmement embarrassée par cette clause du cahier des charges, et qu'elle serait fort en peine, le jour où elle serait mise dans l'obligation de délivrer des aller et retour sur toutes les lignes et à tous les points d'arrêt de celles-ci. Il y aurait un surcroît considérable de travail pour les receveurs et contrôleurs, des difficultés sérieuses, des entraves à la bonne marche des tramways. Une augmentation de personnel s'imposerait.

La Municipalité dispose là d'une arme qui gêne beaucoup la Compagnie. En échange d'avantages qui sont agréables au public et qu'elle prétend n'être pas obligée de vous donner, la Compagnie vous demande de renoncer à une partie de vos droits.

Pouvons-nous abandonner, d'une façon complète, l'article 23 du cahier des charges visant la délivrance de billets aller et retour ? Je ne le crois pas et le Comité de Défense partage cet avis. Mais, j'ai pu m'en convaincre par un entretien avec ses dirigeants, que j'ai vus cet après-midi, ils considéreraient comme une satisfaction suffisante le maintien des aller et retour dans certaines conditions moins lourdes pour la Compagnie que les clauses générales actuelles.

Il s'agirait donc de réglementer d'une façon précise la délivrance de ces billets aller et retour. Ceux-ci seraient maintenus, par exemple, sur toutes les lignes urbaines, mais entre les points terminus seulement, et, pour les lignes suburbaines, entre les communes de la banlieue et Lille. On délivre-

rait donc des aller et retour d'Hellemmes à Lille, de Ronchin ou Wattignies à Lille, d'Haubourdin à Lille, de Loos à Lille, etc. Mais il n'y aurait pas d'aller et retour entre tous les arrêts d'une même ligne. La besogne serait singulièrement facilitée et l'avantage principal de l'aller et retour conservé néanmoins.

M. le Maire. — Il faut arriver à ce que le Receveur ne soit pas obligé d'avoir un carnet à souche si volumineux qu'il ne puisse plus s'y reconnaître ; un aller et retour pour une ligne est pratique, mais si l'employé devait en donner pour les différents points de la ligne, le service deviendrait excessivement compliqué.

M. Léon Gobert. — Voulez-vous que nous précisions ? Par exemple, prenons la ligne de Quesnoy-sur-Deûle à Lille, qui a trois stations principales : Quesnoy, Wambrechies et Saint-André ; des billets aller et retour pourraient être délivrés entre ces trois points d'arrêt.

M. le Maire. — En donnerait-on entre Saint-André et Quesnoy ; sur une ligne, il y a deux points terminus, et, si les voyageurs venant de Quesnoy bénéficient de l'aller et retour, il n'y a pas de raison pour que ceux de Saint-André ne puissent jouir du même avantage.

M. Léon Gobert. — Le voyageur qui montera en tramway à la porte Saint-André, pourra bénéficier, évidemment, de l'aller et retour ; la ligne n'ayant que trois stations, le travail ne sera pas bien compliqué pour le receveur, qui en sera quitte pour pointer d'un trait bleu l'endroit où est monté le voyageur.

Je pense que le Comité de Défense se déclarerait ainsi satisfait ; il ne demande pas des aller et retour à partir de chaque arrêt d'une ligne, mais entre les points terminus des lignes urbaines et entre les communes de la banlieue de Lille, pour les lignes suburbaines.

M. le Maire. — Nous ne voyons qu'un moyen pratique, c'est que les aller et retour soient délivrés des deux points terminus.

M. Léon Gobert. — Sur la ligne B, on aura un aller et retour de la Gare à la porte de Béthune, mais il est aussi indispensable que les voyageurs des communes suburbaines aient droit à l'aller et retour, d'autant plus qu'il n'y a aucune complication de service.

M. Baudon. — Sur les lignes V et T, nous demandons non seulement l'aller et retour pour les deux points terminus, mais nous réclamons le sectionnement de ces lignes en deux parties.

M. Léon Gobert. — Si vous pouvez obtenir que certaines lignes soient sectionnées, personne n'y verra aucun inconvénient.

M. le Maire. — Sur la ligne F, on délivre, depuis longtemps, des aller et retour Croix-Lille ; nous pouvons demander l'application de ce qui se fait sur cette ligne.

M. Léon Gobert. — Le receveur d'une voiture F a, au moins, 15 billets différents sur son carnet ; certainement, ses collègues des autres lignes n'arriveront jamais à ce chiffre, même avec les billets d'aller et retour.

Vous avez une base de discussion très simple : maintien des aller et retour entre les points terminus des lignes urbaines et entre les communes de la banlieue et Lille, pour les lignes suburbaines.

M. le Maire. — En résumé, suppression des aller et retour compliqués et maintien de ceux intéressants.

M. DUCASTEL demandait, tout à l'heure, pourquoi la Compagnie désirait la suppression de cet article 23 ; c'est parce qu'à l'heure actuelle, si un voyageur grincheux exigeait un aller et retour sur une de ses lignes, il est indiscutable qu'il serait dans son droit et pourrait poursuivre la Compagnie, si satisfaction ne lui était pas donnée. Il s'agit donc de régulariser une situation qui n'est ni claire ni pratique.

M. Léon Gobert. — La question qui se pose est celle-ci : Demanderons-nous l'application stricte du cahier des charges ? Dans ce cas, la Compagnie paraît vouloir riposter que les abonnements scolaires, les trains ouvriers sur toutes les lignes, les départs avant sept heures du matin et après onze heures du soir n'étant pas prévus, elle supprimera tout ce qui n'est pas obligatoire. Avons-nous, dès lors, intérêt à prendre cette attitude intransigeante ? Je n'en sais rien. Il faudrait, dans ce cas, remettre l'affaire tout entière entre les mains du Conseil de Préfecture, qui prononcerait son avis. Son arrêté serait-il en notre faveur ? Obtiendrions-nous autant d'avantages qu'en négociant ? Cette question, qui est grave, ne peut-être résolue. Nous allons dans l'inconnu.

M. le Maire. — Il est une chose certaine : Nous avons le droit d'exiger le transport des voyageurs dans des conditions normales, mais une intransigeance absolue de notre part nous ferait perdre les quelques avantages que vous venez d'énumérer.

M. Léon Gobert. — Alors, si le Conseil abandonne le recours pur et simple au Conseil de Préfecture, il peut demander à la Compagnie de consolider

par un avenant les avantages déjà accordés en fait au public : autorisation de monter sur la plate-forme de première, quand les secondes sont au complet, — avantage qui a été retiré brusquement ; — remorques composées exclusivement de places de seconde classe ; maintien des abonnements scolaires et des trains ouvriers sur toutes les lignes ; départ à partir de six heures jusqu'à minuit et demi, etc. En échange, la Ville réglerait les billets aller et retour dans les conditions qui viennent d'être stipulées.

M. Dambrine. — Y aura-t-il des aller et retour pour les points extrêmes des banlieues ?

M. Legrand-Herman. — Dans l'intérêt de nos concitoyens, je demande qu'il soit délivré des aller et retour sur toutes les lignes du territoire de Lille.

M. Léon Gobert. — Vous voulez considérer la fin du territoire de Lille comme une commune suburbaine ? Pour prendre un exemple : sur la ligne d'Haubourdin, on délivrerait un aller et retour Haubourdin-Place de la Gare, Loos-Place de la Gare, Porte de Béthune-Place de la Gare.

M. le Maire. — Il ne faut pas compliquer le service, si nous voulons le rendre possible.

M. Legrand-Herman. — J'établis le réseau urbain uniquement pour toutes les lignes et, sur ce réseau, j'accorde des aller et retour à tous nos concitoyens ; à l'heure actuelle, vous avantagez non pas les Lillois, mais les habitants des communes de Quesnoy et Wambrechies.

M. Remy. — Sur la ligne F, on donnerait un aller et retour jusqu'au Pont du Lion-d'Or.

M. Druetz. — Comment entendez-vous l'aller et retour ? Est-ce jusqu'à l'extrémité de la commune où à l'entrée ?

M. le Maire. — Si vous voulez nous permettre de négocier, laissez-nous régler ces petits détails.

La question à trancher, telle que l'a présentée M. Léon GOBERT, est bien précise.

Devons-nous nous en tenir à l'état de choses actuel ou chercher à obtenir un avenant qui régularisera définitivement les avantages acquis jusqu'à ce jour et réglera, d'une façon pratique, la délivrance de billets aller et retour ? Je crois que M. Léon GOBERT a résumé la situation aussi clairement qu'on pouvait le faire et je demande au Conseil s'il nous autorise à poursuivre les négociations dans le sens indiqué.

M. Ducastel. — Vous n'abandonnez plus l'article 23 du cahier des charges ?

M. le Maire. — Nous cherchons à le modifier par un avenant, de façon que l'une ou l'autre des parties ne puisse plus, dans l'avenir, revenir sur ce qui aura été convenu d'un commun accord.

M. Ducastel. — Dans ces conditions, nous sommes d'accord.

M. Léon Gobert. — Il sera également nécessaire d'obtenir de la Compagnie l'engagement formel que les voyageurs montés sur la plate-forme de première avec un billet de seconde, auront le droit de rester à leur place pendant toute la durée du parcours à effectuer. Il faut, en effet, éviter à nos concitoyens d'être mis, à tout moment, dans l'obligation de descendre de voiture pour se rendre en seconde classe, sous prétexte qu'une place sera devenue libre dans cette classe.

M. le Maire. — Nous avons fait la même observation que vous et l'avons soumise à M. FAURE ; c'est, d'ailleurs, ce qui se passe dans les chemins de fer.

M. Crepy-Saint-Léger. — Si je veux monter en première et qu'il n'y ait plus de place, je serai donc obligé d'aller en seconde ?

M. Léon Gobert. — Bien entendu, et vous y gagnerez encore un sou. (Rires).

M. le Maire. — Nous avons insisté fortement auprès du Directeur de la Compagnie pour que les voyageurs effectuent la totalité de leur parcours sans être astreints à cette gymnastique, contre laquelle M. GOBERT proteste avec raison.

M. Léon Gobert. — Prenez un car qui part de la Grande-Place, et allez jusqu'au boulevard de la Liberté ; vous compterez, au minimum, six arrêts : rue de Pas, rue des Deux-Épées, rue de l'Hôpital-Militaire, Square Jussieu, un avant le boulevard et un autre au boulevard. Il serait absolument ridicule, à chacun de ces arrêts, d'obliger un voyageur installé sur la plate-forme de première à descendre de voiture, sous prétexte qu'une place est libre en seconde. Mais, si ridicule que cela soit, je crains qu'un beau jour, la Compagnie n'appose un nouveau placard décrétant cette obligation ; je vous demande de prendre les devants pour éviter ces inconvénients.

M. Legrand-Herman. — Porter le nombre des voyageurs à dix au lieu de huit pour la plate-forme arrière, c'est peut-être très bien, mais cela em-

pêchera-t-il un voyageur pressé d'attendre une autre voiture, parce que le tramway qu'il comptait prendre était au complet ? Ce qu'il faut, c'est que les voyageurs aient la certitude d'être transportés d'une façon rationnelle.

M. le Maire. — Une augmentation officielle du nombre des places de plate-forme est, néanmoins, une bonne chose et évitera, dans certains cas difficiles, les récriminations d'un voyageur grincheux qui pourrait s'opposer à une surcharge de la plate-forme.

M. Léon Gobert. — Sans compter que la Compagnie prenait, parfois, prétexte du complet de la plate-forme de seconde pour obliger le voyageur à prendre place en première.

M. le Maire. — Je crois, Messieurs, que nous sommes, maintenant, d'accord sur tous les points.

M. Baudon. — Nous sommes d'accord sur le procès-verbal de la Préfecture, sauf en ce qui concerne les aller et retour, que nous voulons régler.

M. le Maire. — Lorsque nous avons demandé que les remorques soient composées exclusivement de places de seconde, M. FAURE nous a fait remarquer que, pour les remorques d'été, le public de première recherchait volontiers certaines places dans ces voitures ouvertes, il nous a priés de bien vouloir maintenir huit places de première dans ces voitures. Ce qui me paraît légitime.

M. Léon Gobert. — Soit, mais, en retour, vous lui demanderez de prendre ses dispositions pour avoir des remorques couvertes en hiver.

M. le Maire. — Il ne faudrait pas, en été, vouloir priver certains voyageurs de ces quelques places de première classe.

M. Danchin. — Les voyageurs de première ne sont pas intéressants !

M. Guiselin. — Reste le rétablissement de la libre circulation dans les tramways, ce qui éviterait la répétition des scènes déplorables auxquelles on assiste aujourd'hui : obliger les vieillards, les infirmes ou les femmes ayant un enfant sur les bras à descendre de tramway, parce qu'ils se sont trompés de classe.

M. Barrois. — Et vous viendrez réclamer, si, étant en première, on vous marche sur les pieds en passant dans votre compartiment !

M. Guiselin. — Si on marche sur les pieds des voyageurs de première,

c'est parce qu'étant peu nombreux, ils prennent leurs aises en allongeant les jambes.

M. Léon Gobert. — Exiger le rétablissement complet de la libre circulation ne serait peut-être pas raisonnable ; mais il faudrait que la Compagnie donnât des ordres à son personnel pour que la nouvelle mesure ne fût pas appliquée aux vieillards, infirmes ou femmes ayant un enfant sur les bras. C'est une question de tact.

M. le Maire. — Pour en terminer avec cette question, il est entendu que nous considérons comme un ultimatum les propositions que nous allons faire à la Compagnie. Si elle ne se décidait pas à les approuver, nous irions devant le Conseil de Préfecture. (Assentiment général).

M. Coilliot. — Avant d'engager un procès, je désirerais que le Conseil soit consulté.

M. le Maire. — Nous allons nous efforcer de faire aboutir nos négociations et, si nous n'y parvenions pas, les hostilités ne commenceraient naturellement qu'après avis du Conseil.

M. Léon Gobert. — M. COILLIOT n'a rien à craindre, puisqu'il faut demander au Conseil l'autorisation d'ester.

M. Liégeois-Six. — Dans une de nos dernières séances, M. PARMENTIER s'est plaint de la façon d'agir de la Société des Pompes funèbres envers la famille d'une personne décédée.

Le convoi partait de la rue de la Monnaie, n° 11, et, ce jour-là, la Société des Pompes funèbres avait dû engager 116 porteurs pour assurer le service de vingt-neuf convois. Le corps fut conduit à l'église de La Madeleine et les porteurs se rendirent à un autre convoi, qui allait à l'église Sainte-Catherine, mais avec ordre formel de revenir à l'église de La Madeleine pour accompagner le corbillard au cimetière. Ils ne revinrent pas.

A l'arrivée du convoi au cimetière, M. LENFANT et le cocher du corbillard conduisirent le corps du décédé à sa tombe. Sur la réclamation d'un parent, M. LENFANT, s'est offert spontanément à rembourser le prix des porteurs et cette proposition ayant été acceptée, il remit la somme de 4 francs à ce parent, qui lui en délivra reçu.

Mise en goût par ce premier remboursement, la famille réclama alors la totalité du montant du convoi, soit 25 francs pour le corbillard. La Société a trouvé cette demande excessive et a refusé d'y donner suite, ce qui a motivé,

Pompes funèbres

—

Incident

—

de la part des intéressés, la plainte dont M. PARMENTIER a été saisi. En refusant le remboursement des frais de corbillard, la Société a-t-elle agi suivant son droit ?

M. Parmentier. — Je conviens qu'il y a des circonstances atténuantes en faveur de la Société des Pompes funèbres ; mais, à l'avenir, qu'elle prenne ses mesures pour que les porteurs restent auprès du convoi dont ils sont chargés.

M. Liégeois-Six. — Je profite de l'occasion pour signaler à mes collègues de l'État civil et de l'Hygiène que, ce jour-là, un lundi, il y avait vingt-neuf convois alors que, le lendemain, il n'y en avait plus que dix.

M. Dambrine. — Je ne puis qu'enregistrer les jours fixés par les familles.

M. Liégeois-Six. — La vérité, c'est que le public, comptant sur un plus grand nombre de personnes au convoi fait un lundi, avance ou retarde d'un jour la date des funérailles.

M. Dambrine. — En tout cas, le bureau de l'État civil est impuissant à modifier cet état de choses.

M. Lesot. — Les habitants de la place Jacques-Febvrier sont désireux de posséder une borne postale ; ils objectent, avec juste raison, qu'ils sont obligés d'aller au coin du boulevard Victor-Hugo ou de la place Arago pour y déposer leur correspondance, et qu'une borne postale sur la place Jacques-Febvrier n'occasionnerait aucun dérangement du facteur, qui, en cet endroit et revenant de faire la levée au faubourg d'Arras, est obligé de passer devant.

A cet effet, ils ont signé la présente pétition que j'ai l'honneur de vous remettre.

La pose d'une borne postale, Monsieur le Maire, ne grèvera pas beaucoup le budget municipal, mais, par contre, donnera satisfaction à l'agglomération ouvrière et commerçante de la porte d'Arras.

M. le Maire. — En ce qui nous concerne, votre vœu est accepté d'avance, si, de son côté, le Directeur des Postes n'y voit aucun inconvénient.

M. Legrand-Herman. — Puisque nous parlons de bornes postales, je vous signalerai, pour la troisième ou quatrième fois que la levée des boîtes et bornes ne se fait pas à l'heure prévue. L'horaire de la borne qui a motivé ma première observation est maintenant avancé de 17 minutes au lieu de 15 : vous conviendrez que c'est véritablement anormal.

Postes

—
Borne postale
place
Jacques - Febvrier
—

Postes

—
La levée des boîtes
—

M. le Maire. — Nous allons attirer à nouveau l'attention du Directeur des Postes sur la réclamation que vous avez formulée à différentes reprises.

M. Pajot. — Les horaires des levées sur les bornes postales sont partout à peu près illisibles ; ne pourrait-on pas les repeindre ?

En outre, la plupart du temps, il est impossible de lire ces horaires, parce que la lumière du réverbère n'éclaire pas la porte de la borne. Il me paraît facile de placer l'horaire de façon qu'il puisse être lu à la clarté d'un bec de gaz.

M. Legrand-Herman. — Cela n'a aucune importance, Monsieur PAJOT, puisque les levées sont faites au petit bonheur ; une levée indiquée pour 10 heures 18 est faite à 10 heures une minute !

Le vœu de M. PAJOT est renvoyé à l'Administration.

M. Parmentier. — Quand il y aura lieu de poser de nouvelles bornes postales, je demanderai que l'Administration municipale s'efforce d'obtenir des Postes que les nouveaux modèles soient construits dans le genre des bornes belges, qui permettent de déposer, d'un côté, les lettres et, de l'autre, les imprimés.

M. Brackers d'Hugo. — Il y a vingt ans que j'ai fait cette proposition, mais je ne m'aperçois pas que l'Administration des Postes ait daigné s'en souvenir.

M. Druetz. — J'appelle l'attention de M. LAURENGE sur l'état déplorable dans lequel se trouve le trottoir du square Morisson et je serais heureux que M. l'Adjoint aux Travaux le fasse réfectionner.

M. Laurenga. — Bonne note est prise de votre observation.

La séance est levée à onze heures quinze du soir.

Rapport de M. le Maire.

MESSIEURS,

Conformément à la loi du 14 juillet 1905, relative à l'Assistance aux vieillards, infirmes et incurables, nous avons l'honneur de soumettre à votre examen, avec les dossiers, une liste complémentaire comprenant vingt-six per-

Postes
—
Les bornes
à double compartiment

—
Vœu
—

Assistance
aux vieillards
infirmes
et incurables
—
Liste
complémentaire
—

sonnes qui sollicitent leur hospitalisation et cent trente-trois qui sollicitent l'assistance à domicile.

Hospitalisation.

BÉGAR, Jules. — BILLIET, Fortuné. — COUSIN, Alexandre. — DERUMÉ, Victor. — DESMAZIÈRES, Charles. — HOUZÉ, Élie. — LEPERS, César. — MATON, Charles. — CATRY, Henri. — DENIS, Paul. — MOREL, Gaston. — Veuve GLORIAN. — GUSSIÉ, Eugénie. — HUTIN, Pauline. — Femme BOCCAUX-DEMEULENEIRE. — DEMARCO, Maria. — LAMIAUX, Charles. — LEROY, Emile. — SONNEVILLE, Jules. — Femme PECHON, née VERMESSE. — BÉAGLE, Henri. — BOCCAUX, Léonard. — FAUCOMPRÉ, Jules. — MARIETTE, Joseph. — PERSONNE, Alphonse. — POLNECQ, Louis. — ROUSSEAU, Henri.

Admission à domicile

Veuve BAELDE-COTTENY, Léonie. — Veuve BARBIER-DECROMBECQUE, Clémence. — BATAILLE, Henri. — BÉAREZ, Jean. — Veuve BLAISSEL-ISBLED, Pauline. — BOULANGER, Stanislas. — Femme BRETON-LEPERLE, Élise. — Veuve BRIDE-FLINOY, Marceline. — CAPPE, Auguste. — Femme CARPENTIER-HERLIN, Caroline. — CARTON, Isidore. — Veuve COULON-SOREZ, Léocadie. — Veuve DAMBRE-HUREZ, Florine. — DEFLANDRE, Victor. — Veuve DEKENS-ROSSEL, Jeanne. — Femme DEMETTE-DELECAILLE, Victorine. — DE NÈVE, Léopold. — DESWARTE, Charles-Louis. — Veuve DEWEPPE. — Veuve DEHONGHER. — Vve DUCATEZ-PANON, Ph. — DUHEM, Eugénie. — DUMOULIN, Appolinaire. — Veuve DUPLATEAUX-VRECQ, Malvina. — Veuve GALLAND-TAVERNIER, Adeline. — Veuve HENRIPRET-MIROUX, Fl. — HOUZÉ, Charles. — Femme HOUZÉ-FATON, Louise. — HULLAERT, Julien. — LATEUR, Clara. — LEHOUCQ, Léon. — LOMAY, Charles. — LEMESRE, Louis. — LERMUSIAUX, César. — Femme LESECQ-PHILIPPE, Octavie. — Veuve MARLIER-FREMAUX, Joséphine. — Veuve MORTIER-VANDENBOSSCHE, Rosalie. — Veuve NEVE-CARBONNIER, Adelaïde. — OBRECHT, Madeleine. — POLLET, Gustave. — Veuve POULAIN-DELMEROSE, C. — SINSOULIER, Louise. — VANDEN BOSSCHE, Jean-Liévin. — Veuve VANDE PUTE-REUBREZ, Julie. — VANFLETEREN, Auguste. — VERCRUYCE, Jacques. — Veuve VERSCHORE-PAUWELS, Barbe. — Veuve TYTGAT-VANDE CALEYE, Catherine. — WAEKENS, Léopold. — Femme WALRAEVE-BULFENS, E. — WATTECAMPS, François. — Veuve ALEXANDRE-MESPOUILLE, Sylvie. — BARON, Gustave. — BONNEEL, femme COISNE, Charlotte. — BRICHE, Désiré. — BRUGE, Valentin. — Veuve BUYSE-DECOTTIGNIES, H. —

DEBUSSCHER, Charles. — DELANDE, Louis. — Veuve DELANNOY-VILETTE, Alexandre. — EMPIS, Henri. — Veuve GUILMONT-OGNOIS, J. — Veuve HAVEZ-BERNA, Amandine. — HERBAUX, Charles. — Veuve HODEN-STEPHEN, Jeanne. — LALAU, Charles. — Femme LAMBERT-DUHEZ, Palmire. — LEGLERCO, femme DENNEULIN, C. — PAULET, Émile. — LERNOULD, veuve CLAREY, Hermance. — ROCH, Joséphine. — TIRLIMONT, veuve BRANKANVAL, Zulma. — TOEPP, Joseph. — VASSEUR, veuve DUCHAT, Pauline. — VERHEYLESonne, veuve VANDERPLANCKE, V. — BEHAGLE, femme SAINTERNE, Marie. — BOURRAIGNE, Angèle. — CAREZ, Auguste. — CRETON, femme BERTON, A. — DEBOUCLE, Gustave. — DEKNUYDT, Frédéric. — DELIRE, Catherine. — DE LOTTER, Joseph. — DEMARETZ, Léon. — DEMARETZ, femme DECROOCK, Marie. — DEMORY, femme THIBAUT, Élise. — DEREUX, Jeanne. — DERYCKE, Joséphine. — DESCAMPS, Paul-Désiré. — DESMONS, Julia. — DESMOY, veuve DUPONT, E. — DRUELLE, Eugénie-Julie. — FERRAR, femme LAINE, Julie. — GEENENS, Édouard. — GHERS, Pauline. — GRUEZ, femme CUVELIER, Angèle. — HACQUART, Arsène. — HALLEZ, Coralie. — HELLE, Édouard. — HENDRICKX, François. — HÉQUETTE, veuve LEMAIRE, Victorine. — HERBAUX, femme FOURET, Joséphine. — HÉRIVAU, Oscar. — HETTE, Victoria. — Veuve HOLLART-PLOUQUET, Hortense. — KAROSKI, femme HUBERT, Gabrielle. — LAMY, veuve GALANT, Marie. — LEGRAND, femme PERRA, Adèle. — LEMAIRE, Fernand. — LEPRINCE, Laurent. — LEROY, femme LEMETTRE, Marie. — LONGUEPÉE, veuve DUJARDIN, Aug. — MARECAUX, Augustine. — PIÉRREZ, Edmond. — PINTELON, Michel. — RICCHARME, Henri. — ROESBEKE, femme DESSE, Angèle. — SAINTIE, veuve DEMORTIER, J. — SALINGROIS, Adolphe. — SALINGROIS, femme MARMET, Élixa. — SESILLE, Louis. — SUPPLY, Alfred. — VANHECKE, François. — VERSTICHELEN, Raoul. — WALBERGUE, Marie. — WILMOTTE, Jules. — CAUCGY, Ursuline. — WANQUETIN, Florentine. — HERDEBAUT, veuve COURSOL, Aimable. — DUMONT, Édouard. — GLORIEUX, Édouard. — CRASSART, femme DRESEN, Adèle. — MASSARD, veuve LEFEBVRE, Séraphine. — BECUWE, veuve VERSTRAETE, Mathilde. — LAVOGEZ, Gustave.

Nous vous prions de vouloir bien approuver cette liste établie par le Bureau d'Assistance, avec les modifications ci-après :

La pension à domicile demandée par :

Veuve DUCATEZ, née PANON, Ph., sera maintenue à 5 francs.

La demande de SINSOULIER, Louise ; BRICHE, Désiré ; Veuve HAVEZ, née BERNA ; DE LOTTER, Joseph ; HACQUART, Arsène sera refusée.

Décider, en outre, que les admissions prononcées produiront leur effet à partir du 1^{er} janvier 1909.

23 Décembre 1908. Dubourg

Maurin

G. Leclerc

J. Desprez

D. L...

~~...~~

L...

J. Legrand

Delort

...

N...

...

Origneur

R...

J. Collin

P...

J. Gu...