

N^o 8

CONSEIL MUNICIPAL DE LILLE

RÉUNION EXTRAORDINAIRE

Séance du Vendredi 16 Juin 1911

Tramways :

Réseau Mongy. — Ligne de Lille à Quesnoy-sur-Deûle	406
Ligne de Lille à Armentières	408
Avis sur Enquête	415

L'an mil neuf cent onze, le vendredi 16 juin, à huit heures et demie du soir, le Conseil Municipal, dûment convoqué, s'est réuni en séance extraordinaire à l'Hôtel de Ville de Lille.

Présidence de M. Charles DELESALLE, Maire.

Secrétaire : M. Désiré DANIEL, Conseiller Municipal.

Présents :

MM. DELESALLE, GOSSART, DUBURCQ, LELEU, DUPONCHELLE, BRACKERS d'HUGO, CRÉPY SAINT-LEGER, DANIEL Désiré, DRUEZ, REMY, LIÉGEOIS-SIX, DELOS, WAUQUIER, BOUTRY, LESOT, DUCASTEL, DANIEL Léonard, LESSENNE, BARÉ, GRONIER, PARMENTIER, OVIGNEUR, BUISINE, BINAULD, GUISELIN et RICHEBÉ,

Excusés :

MM. LAURENGE, DANCHIN, GOBERT, DAMBRINE, LEGRAND-HERMAN, BAUDON, COILLIOT, BARROIS, COUTEL et PAJOT.

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

**Dire de la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et
de sa Banlieue sur le projet déposé par la
Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing en
vue de l'établissement d'un tramway de
Lille à Quesnoy-sur-Deûle**

Ligne de Lille à Quesnoy-sur-Deûle

La Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue proteste énergiquement contre la construction de la ligne de Lille à Quesnoy par la Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing.

Le but de la construction de cette ligne est de concurrencer la ligne de Lille à Wambrechies et à Quesnoy-sur-Deûle déjà construite et non de créer un trafic nouveau.

*Ligne de Tramway
de Lille à Quesnoy-
sur-Deûle*

Une faible partie de cette ligne présente une certaine utilité entre Marquette et La Madeleine, c'est-à-dire sur 3 kilomètres. La Compagnie des Tramways de Lille est toute disposée à construire ce bout de ligne. Elle fait remarquer à ce sujet que la construction par elle de cette partie de ligne serait plus avantageuse pour le public puisqu'elle lui permettrait d'arriver aux différents points de la Ville de Lille où il pourrait trouver la correspondance pour toutes les autres lignes du réseau. Elle fait en outre remarquer qu'elle se contenterait d'une concession de 45 ans, alors que l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing demande 65 ans.

Subsidiairement, la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue proteste très énergiquement contre la modification du tracé mis à l'enquête. Elle fait remarquer à ce sujet que le premier tracé évitait de passer par La Madeleine et, par suite, ne concurrençait pas sa ligne. Le nouveau tracé, au contraire, traverse La Madeleine et viendra faire une concurrence ruineuse à la ligne des Tramways de Lille, sans créer pour La Madeleine un trafic nouveau. De plus, ce tracé emprunte sur une assez grande longueur la ligne de Lille à La Madeleine, ce qui rendra l'exploitation de cette ligne difficile.

La Compagnie des Tramways de Lille proteste surtout de la façon la plus énergique contre les conditions exceptionnellement favorables tant pour la durée de la concession que pour l'absence de toutes charges qui sont faites à la Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing sans que ces conditions soient justifiées par l'intérêt public, ce qui met cette Société en mesure de créer aux Tramways de Lille une concurrence ruineuse.

Enfin, la Compagnie des Tramways de Lille fait remarquer que le mémoire descriptif n'indique pas comment l'emprunt des voies des tramways sera fait. Les plans n'indiquent pas non plus l'emplacement des pylônes et des canalisations aériennes, ce qui est contraire à l'article 2 du décret du 16 Juillet 1907 et aux instructions ministrielles du 9 Octobre 1899.

La Compagnie des Tramways de Lille et de sa Banlieue fait toutes réserves à ce sujet.

La Compagnie des Tramways de Lille fait remarquer qu'en vertu de l'article 13 de sa convention et à partir de 1922 les redevances prévues au profit de la Ville de Lille seront réparties entre toutes les communes traversées par ses lignes proportionnellement à la population de ces communes.

La construction de lignes concurrentes ne stipulant pas au profit de la Ville de La Madeleine les mêmes avantages lèse donc ses intérêts en même temps qu'elle permet de faire à la Compagnie des Tramways de Lille une concurrence ruineuse autant qu'injuste.

M. le Maire. — Nous n'avons pas à modifier notre dernière délibération puisque la partie principale de cette ligne est située en dehors du territoire de Lille.

M. Ovigneux. — Cette ligne empruntera-t-elle le nouveau boulevard ?

M. le Maire. — Oui. La place du Théâtre va servir de gare aux lignes de Lille à Roubaix et à Tourcoing; de Lille à Halluin; de Lille à Wambrechies, et aux lignes de raccordement. A ce propos, je sais que la Chambre de Commerce a l'intention de présenter un tracé nouveau qui ferait arriver une partie des voitures devant le Lycée Faidherbe, ce qui aurait pour résultat de désencombrer considérablement la place du Théâtre.

M. Ovigneux. — En ce qui concerne la ligne d'Halluin, je compte sur vous, Monsieur le Maire, pour insister auprès de la Commission d'enquête pour qu'elle soit mise en exploitation dans le plus bref délai possible. L'agglomération importante d'Halluin n'est desservie par aucun tramway et il serait juste de ne pas retarder davantage l'installation de la ligne.

M. le Maire. — Je ne pense pas que la Commission soulèvera des difficultés en ce qui concerne cette ligne.

M. le Secrétaire. — (Lecture).

**Dire de la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et
de sa Banlieue sur le projet déposé par la Société
l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing en vue
de l'établissement d'un tramway de Lille à Armentières**

*Ligne de Tramway
de Lille
à Armentières*

La Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue ne saurait trop protester :

1^o Contre le projet de construction d'une ligne de Lille à Armentières par la Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing. Elle revendique un droit de priorité pour la construction de cette ligne.

2^e Contre les modifications du tracé soumises aux enquêtes.

La Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue a, en effet, demandé d'accord avec la Ville de Lille, la concession du prolongement de la ligne de Lille à Lomme jusqu'à Armentières. Ce prolongement a fait l'objet d'une étude complète de la part de la Compagnie et d'une longue instruction de la part de l'Administration.

Par décision du 26 Juin 1897 adressée à M. le Préfet du Nord et officiellement communiquée à la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue, M. le Ministre des Travaux Publics fait connaître que le Conseil général des Ponts et Chaussées, saisi de l'examen de cette affaire, a fait observer que les relations entre Lille et Armentières étaient très largement assurées par la ligne actuelle d'intérêt général de Lille à Calais (Réseau du Nord) et que les agglomérations, d'une importance relativement minime, comprises entre ces deux villes ne retireraient qu'un faible profit du prolongement projeté.

M. le Ministre ajoute : « Néanmoins, si le Conseil général du Nord estime que la ligne présente un réel intérêt, je serais disposé à poursuivre l'instruction de l'affaire à la condition toutefois, que pour donner au tramway le caractère d'affluent, il pénétrera dans la gare d'Armentières du chemin de fer d'intérêt général pour y trouver un moyen commode de transbordement. Cette condition pourra être facilement remplie puisque le tramway doit être établi à la voie de 1 mètre 44.

Bien que l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, fut nettement défavorable à la construction du prolongement de la ligne de Lomme à Armentières, notre Compagnie termina les projets en se conformant à la décision ministérielle, posant comme condition, le raccordement de la future ligne avec les voies de la Compagnie du Nord en gare d'Armentières.

Par lettre en date du 21 Janvier 1899, la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue fait connaître au Maire d'Armentières le résultat de ses études faites conformément à la décision ministérielle précitée et desquelles il résulte que pour raccorder la future ligne avec la gare, il était nécessaire de traverser les voies de la ligne d'Armentières à Calais par un P. S. et d'arriver dans la gare d'Armentières du côté de la ville.

Étant donné que le projet de dévier la route Nationale n° 42 de Lille à Armentières pour remplacer le P. N. par un P. S. est depuis longtemps à

l'étude, la Compagnie des Tramways prie M. le Maire d'Armentières de vouloir bien prendre l'initiative de demander que les négociations soient poursuivies pour lui permettre de terminer son projet de raccordement.

Par lettre en date du 16 février 1899, M. le Maire d'Armentières fait connaître à la Compagnie des Tramways qu'il a soumis sa lettre à la Commission des Travaux Publics et des Finances et qu'après examen, ces Commissions ont pensé qu'il n'y avait pas lieu, pour la Ville, de prendre l'initiative de nouvelles négociations au sujet de la déviation de la route nationale n° 42.

Par lettre en date du 7 décembre 1899, la Compagnie des Tramways de Lille fait connaître à M. le Préfet du Nord qu'elle a terminé l'étude du prolongement de Lomme à Armentières, jusqu'aux abords d'Armentières. Elle fait observer que pour déférer à la décision ministérielle du 26 juin 1897, ce prolongement devra franchir les voies du Nord par un P. S. et que le projet du raccordement avec les voies du Nord sans lequel le Ministre n'autorise pas la construction du prolongement, ne pourra être présenté qu'après que le projet de P. S., depuis longtemps à l'étude, aura fait l'objet d'une décision approuvative.

Par une nouvelle lettre du 15 juin 1900, la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue rappelle de nouveau à M. le Préfet qu'elle a terminé depuis longtemps l'étude du prolongement de Lomme à Armentières mais que, pour se conformer à la décision ministérielle du 26 juin 1897, ce prolongement devra franchir les voies du Nord en P. S. Elle informe M. le Préfet qu'elle a demandé au Maire d'Armentières de faire activer les négociations en vue de la déviation de la route nationale n° 42.

Après avoir fait connaître la réponse de M. le Maire d'Armentières, elle fait remarquer qu'elle n'est pas qualifiée pour entreprendre elle-même des négociations en vue de la réalisation de ce projet, *mais elle offre de participer dans une mesure à déterminer aux dépenses et se déclare prête à entamer des pourparlers à cet égard.*

Aucune suite n'a jamais été donnée à son effet.

Il résulte donc de ce qui précède :

1^o Que la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue a demandé la première la concession du prolongement de la ligne de Lille à Lomme jusqu'à Armentières.

2^e Que malgré que le Conseil général des Ponts et Chaussées ait émis un avis nettement défavorable à la construction de cette ligne, elle a persisté dans sa demande et a poursuivi les études.

3^e Que par décision ministérielle en date du 26 juin 1897, la réalisation de ce prolongement a été subordonnée à son raccordement avec les voies du Nord à Armentières.

4^e Que la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue a poursuivi ses études en se conformant à cette décision.

5^e Qu'elle a établi que pour réaliser les conditions imposées par la décision ministérielle précitée, il était nécessaire de franchir les voies du Nord en P. S. Qu'elle a vraiment demandé au Maire d'Armentières de prendre l'initiative de faire activer les négociations entamées depuis longtemps en vue de dévier en P. S. la route nationale n° 42.

6^e Qu'elle a informé M. le Préfet de la fin de non-recevoir de M. le Maire d'Armentières et qu'elle a encore insisté pour obtenir une solution.

7^e Qu'elle a offert de participer aux dépenses de déviation de la route nationale n° 42 en P. S.

8^e Que malgré toutes ses études et démarches, elle n'a pu obtenir une solution et que, par conséquent, si le prolongement n'a pas été fait, c'est par suite de circonstances tout à fait indépendantes de sa volonté et qu'elle a dû subir. Elle ne s'est jamais désistée de sa demande.

La Compagnie des Tramways Électriques est donc en droit de réclamer pour elle la priorité de la demande en concession. Elle fait observer que sa demande présente sur celle de la Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing les avantages très importants suivants :

1^o Le trajet est beaucoup plus direct et plus court.

2^o Les voitures arriveraient jusqu'à la gare de Lille et les voyageurs pourraient avoir la correspondance pour toutes les autres lignes du réseau.

3^o L'écartement des rails étant le même que celui du chemin de fer, le raccordement en gare d'Armentières serait plus facile et plus efficace.

Enfin, la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue fait remarquer qu'elle n'a demandé la concession que pour une durée de 45 ans alors que la Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing demande 65 ans ; qu'elle est astreinte à des charges onéreuses que la Société l'Électrique

Lille-Roubaix-Tourcoing n'a pas, telles que : droits de stationnement, redevances à la Ville de Lille, obligation de partager les bénéfices après attribution de 6 % au capital, service d'abonnement à prix très réduit, obligation de transporter gratuitement un nombre important des agents municipaux des communes traversées.

La Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing ne saurait prétendre, comme elle l'a déjà fait, que la somme de 2.000.000 de francs versée au département pour la construction des lignes du Boulevard constitue une charge forfaitaire qui en tient lieu.

La durée de 65 ans de sa concession, l'importance des recettes faites sur ses deux lignes ajoutées aux avantages d'une plateforme indépendante qui lui permet de réaliser de grandes vitesses, justifient et au-delà le sacrifice consenti.

Enfin, la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue fait observer que la création d'une ligne de Lille à Armentières par l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing est absolument contraire aux instructions ministérielles du 9 octobre 1899 qui spécifient que l'étude des nouvelles lignes doit être faite en tenant compte de la concurrence qu'elles peuvent faire aux lignes déjà existantes. Cette même décision prescrit que la durée des concessions ne doit pas dépasser 50 ans. Or, la Société l'Électrique demande la concession pour 65 ans. A ce sujet, la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue fait remarquer et proteste très énergiquement contre le régime exceptionnellement favorable fait à la Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing. En effet, alors que la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue, malgré les charges très importantes qui lui ont été imposées, n'a pu obtenir que très difficilement une concession de 45 ans, la Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing obtiendrait, sans aucune charge, une concession de 65 ans. De tels avantages, que l'intérêt général ne peut justifier, permettraient à la Société l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing de faire une concurrence ruineuse à deux des plus importantes lignes de la Compagnie des Tramways de Lille et de sa Banlieue, ce qui serait contraire aux instructions ministérielles du 9 octobre 1899 et à tous les précédents.

Subsidiairement, la Compagnie proteste très énergiquement contre la variante soumise à l'enquête.

Le tracé proposé par cette variante est tout à fait parallèle aux importantes lignes de la rue Nationale dont elle n'est qu'à 150 mètres de distance, et à la ligne B, de la rue Gambetta, qui n'est qu'à 200 mètres de distance. La ligne projetée n'aurait donc pas pour but de créer, depuis la rue de La Bassée jusqu'à la place de Rihour, un nouveau trafic mais uniquement de détourner une partie du trafic des lignes B, A, H, F, et de créer à la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue une concurrence ruineuse, concurrence d'autant plus redoutable que la concession est demandée pour une durée exceptionnellement longue « 65 ans » et qu'elle ne comporte aucune des lourdes charges qui sont imposées à la Compagnie des Tramways de Lille.

D'autre part, cette ligne viendrait recouper presque toutes les lignes de la Compagnie des Tramways de Lille, notamment la ligne de Lille à Haubourdin, la ligne des Boulevards, la ligne du Port Vauban au Buisson, la ligne E, les lignes P, N et B, boulevard de la Liberté, la ligne L deux fois.

La ligne que la Compagnie l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing propose momentanément comme une voie de service, emprunterait sur une grande longueur la ligne D et viendrait couper, en un point très dangereux, les lignes A, B, E, F, H, I, M, qui passent rue des Manneliers.

Il en résulterait une série de points extrêmement dangereux pour la Compagnie des Tramways de Lille et une gène considérable pour son exploitation et cela, sans aucun profit pour l'intérêt général. Il suffit de jeter un coup d'œil sur une place de Lille où sont figurées les lignes des tramways de Lille et la ligne projetée pour se rendre compte de l'impossibilité de ce tracé.

La Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue fait en outre remarquer que le système de traction est prévu par trolley, notamment sur la place de Rihour, alors qu'à elle on lui a imposé le caniveau.

Elle fait encore remarquer que le mémoire descriptif n'indique pas comment seront faites les traversées et les plans n'indiquent pas non plus l'emplacement des pylônes supportant les conducteurs aériens ni ces conducteurs, ce qui est contraire à l'article 2 du décret du 16 juillet 1907 et aux instructions ministrielles du 9 octobre 1899.

La Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue fait donc les plus expresses réserves à ce sujet.

M. le Maire. — Le jour où M. Mongy a sollicité du Conseil général la concession de son réseau, la Commission départementale s'est montrée hostile à la pénétration des lignes au cœur de la Ville de Lille. Le Conseil municipal s'est prononcé non moins énergiquement contre cette pénétration et, dans sa délibération du 18 juin 1902, il disait ceci :

« Si on examine un plan général du réseau ainsi constitué en superposant le réseau actuel et les lignes concédées à construire, on est forcé de reconnaître que le demandeur s'est singulièrement éloigné de l'énoncé même du problème qu'il se proposait et qui forme le début de son mémoire descriptif. Il déclarait, en effet, que sa demande de concession était faite « dans le but de relier entre elles, pour les desservir, les agglomérations importantes du Nord et du Pas-de-Calais ; le groupe d'initiative que nous représentons a conçu le projet d'établir un réseau important de tramways électriques à voie de un mètre de large, permettant d'assurer des communications faciles et rapides entre les divers centres de population si nombreux dans la région constituée par les arrondissements de Lille, de Douai, de Valenciennes, d'Hazebrouck et le bassin houiller du Pas-de-Calais. »

« Or, le lien à établir entre les divers centres et villes n'apparaît plus que comme un accessoire, et le but final qui semble se dégager de la lecture du plan est de créer dans Lille un deuxième réseau urbain, concurrent de celui existant déjà.

» Dès lors, le *texte administratif de l'instruction relative aux enquêtes sur les tramways* mérite d'être rappelé ici, car il y trouve une juste application.

» Mais on perd trop souvent de vue que la création de certains tramways ne présente pas uniquement des avantages. Il peut se faire que la ligne projetée fasse concurrence à une ligne existante, parfois même à une ligne subventionnée, d'intérêt général ou local, qu'elle se borne à déplacer le courant du trafic, au lieu de créer un trafic nouveau et que ce déplacement, médiocrement utile en soi, se traduise par des diminutions de recettes sur les lignes existantes.

» Il est incontestable que ce fait se produirait dans le cas présent : ce nouveau réseau urbain que l'on veut créer, ne répond à aucun besoin et son

» seul effet sera de diminuer le trafic du réseau existant. Or, la Ville de Lille
» doit réclamer d'autant plus la mise en vigueur des principes ci-dessus rap-
» pelés que son intérêt est intimement lié à la prospérité du réseau actuel,
» puisque de par les conventions actuelles, au-delà d'un revenu de 6 %, la
» Ville est admise au partage des bénéfices. »

D'autre part, dans sa délibération du 17 avril 1903, le Conseil municipal disait :

Rapport de M. le Maire

1^o Le projet est préjudiciable à la Ville au point de vue de la sécurité de la circulation, car il est obligé d'emprunter beaucoup de rues étroites ou étranglées et de faire des courbes dangereuses.

2^o L'auteur du projet n'a tenu aucun compte de l'obligation, par nous imposée à nos concessionnaires, d'établir la traction souterraine sur différentes parties de la Ville, et, ce qui a été reconnu nécessaire envers la Compagnie concessionnaire, serait-il inutile envers la Compagnie demanderesse ?

3^o Les dangers pour la circulation sont augmentés dans toutes les rues où passent les voies du projet de M. Mongy et les voies existantes à cause de la différence d'écartement des rails ; il y aura 4 ou 6 rails là où il n'y en a actuellement que 2 ou 4, et, dans la partie obligée à la traction souterraine, il faudra encore un nouveau caniveau ; que restera-t-il pour les voitures privées ?

4^o Enfin, les voies de pénétration imaginées par M. Mongy constituent toute une concurrence au réseau municipal actuel, et comme la Ville est intéressée, au moyen d'une participation éventuelle aux bénéfices, elle peut dire que l'approbation du réseau demandé serait une perte financière.

Dans ces conditions, nous vous prions de protester énergiquement contre toutes les voies de pénétration demandées par M. Mongy et de refuser toute concession dans le réseau des voies publiques municipales.

Adopté.

*Tramways
électriques*

Réseau Mongy

Avis sur Enquête

M. le Maire. — Enfin, le 12 avril 1907, le Conseil municipal, tout en protestant énergiquement contre la pénétration en ville de toutes les autres lignes, a donné une adhésion de principe à l'arrivée de la ligne de Lille à Armentières jusqu'à la place Rihour, parce qu'à cette époque l'Administration municipale ne croyait pas pouvoir se soustraire à cette obligation dont elle a reconnu depuis tous les inconvénients. Cette délibération est aujourd'hui sans valeur puisque la Ville se trouve, non plus en face de la Société Mongy, concessionnaire d'un réseau interdépartemental de 380 kilomètres, mais en face d'une Société nouvelle sollicitant la concession de la ligne de Lille à Armentières, distraite dudit réseau. Nous sommes dégagés aujourd'hui des engagements moraux qui ont été pris avec le premier concessionnaire et nous devons nous en tenir aux termes des délibérations de 1902 et 1903 qui viennent de vous être lues.

D'ailleurs, la pénétration jusqu'au cœur de la Ville de la ligne projetée ou de toute autre est de nature à jeter le plus grand trouble dans la circulation charretière à laquelle l'enchevêtrement de nos voies de tramways urbains cause déjà tant de difficultés et tant de dangers. D'autre part, il ne faut pas oublier que la Compagnie des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue paie des redevances considérables à la Ville qui aura le droit, dès 1915, de reprendre elle-même l'exploitation. Il en résulte que les intérêts financiers de la Ville se trouveraient singulièrement lésés par cette concurrence d'une autre Compagnie exempte de toute redevance et de toute charge et jouissant d'une concession de 65 ans.

M. Lessenne. — En ce qui me concerne, je suis hostile à la création d'une voie de raccordement dans la rue de Paris, entre la place du Théâtre et l'église Saint-Maurice.

M. le Maire. — C'est précisément contre l'installation de cette voie que nous protestons.

M. Binauld — Nous en avons eu un exemple en ce qui concerne les voies de service des lignes A et B. On a dit qu'il était nécessaire d'autoriser cette ligne de raccordement pour permettre la rentrée et la sortie du matériel le soir et le matin. Quelque temps après, cette voie de service est devenue une ligne de trafic.

Si le Conseil consentait à accorder cette autorisation, cela constituerait une gêne considérable pour la circulation dans certaines rues intermédiaires

entre les artères fréquentées, et vous verriez que la Compagnie Mongy accepterait volontiers cette décision, étant donné qu'elle finirait certainement par faire parcourir ces sortes de lignes par des voitures transportant des voyageurs. J'estime que vos collègues qui se sont élevés contre la concession de lignes de service se sont placés sur le bon terrain.

Lorsque la Compagnie des Tramways de Lille demanda aux Ponts et Chaussées l'autorisation de faire traverser la rue du Faubourg de Douai par ses voitures, pour qu'elles puissent se rendre dans une gare centrale située entre la porte de Douai et la porte d'Arras, le Service du Contrôle trouva cette installation mauvaise et força ladite Société à acheter un terrain pour lui permettre de rentrer ses voitures.

Pourquoi, dans ces conditions, aurions-nous tant d'obligance pour la Compagnie Mongy; cette dernière ne doit pas être mieux traitée que la Société des Tramways Électriques de Lille et de sa Banlieue.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil prend la délibération suivante :

Le Conseil municipal, réuni le 16 juin, pour donner son avis définitif à l'enquête ouverte sur l'avant-projet de la ligne de Lille à Armentières concédée à l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing ;

Après avoir entendu les explications de M. le Maire ;

Considérant que par ses délibérations en date des 18 juin 1902 et 17 avril 1903, le Conseil a énergiquement protesté contre la pénétration du réseau Mongy au centre du réseau urbain ;

Que si, par sa délibération du 12 avril 1907, il a donné une adhésion de principe à la pénétration de la ligne de Lille à Armentières jusqu'à la place de Rihour, c'est que l'Administration ne croyait pas à cette époque pouvoir se soustraire à cette obligation, dont elle a reconnu depuis tous les inconvénients ;

Considérant d'ailleurs, que cette délibération est aujourd'hui sans valeur puisque la Ville se trouve, non plus en face de la Société Mongy, concessionnaire d'un réseau interdépartemental de 380 kilomètres, mais en face d'une Société nouvelle sollicitant la concession de la ligne de Lille à Armentières distraite dudit réseau ;

Que la concession de cette ligne avait été sollicitée antérieurement (en

1897) par la Société des Tramways de Lille qui, ayant déjà son terminus à Lomme, paraissait tout indiquée pour poursuivre ses voies jusqu'à Armentières, en l'incorporant dans le réseau de Lille ;

Que la Société des Tramways de Lille n'a jamais renoncé à sa demande de concession ;

Considérant que la pénétration jusqu'au cœur de la Ville de la ligne projetée ou de toute autre est de nature à jeter le plus grand trouble dans la circulation charriére à laquelle l'enchevêtrement de nos voies de tramways urbains cause déjà tant de difficultés et tant de dangers ;

Considérant que le tracé proposé par la rue des Stations double des voies existantes et peu éloignées, en leur faisant ainsi une concurrence condamnée en principe par les pouvoirs publics ;

Considérant que les intérêts financiers de la Ville de Lille, liés à ceux de la Compagnie des Tramways dont elle aura le droit dès 1915, de reprendre elle-même l'exploitation, se trouveraient singulièrement lésés par cette concurrence d'une autre Compagnie exempte de toute redevance et de toute charge et jouissant d'une concession de 65 ans ;

Considérant, en conséquence, que tout projet de pénétration ou de raccordement ne peut qu'être nuisible aux intérêts de la Ville et aggraver les dangers de la circulation générale sans apporter à nos concitoyens aucun avantage appréciable :

Le Conseil confirme le vote déjà émis dans sa séance du 9 courant et donne mission formelle au Maire de protester à la Commission d'enquête contre la prolongation de la ligne, même sous forme de lignes de services, au-delà de la place de Tourcoing ;

Il renouvelle énergiquement sa protestation contre l'établissement des voies à trolley dans les rues et places où la Ville a interdit ce mode de traction à la Compagnie des Tramways urbains.

Adopté.

La séance est levée à 10 heures.

D'lesalle

R. Duhaut

G. Lebeau *O. Dupont*

H. Dubois

Amédée Guérin

P. Remond

L. Courtois

Lille — Imprimerie La Gutenberg, 5-7, Rue Desrousseaux

Développement

Bonifacius

Schwarz

Dumont

Rousseau

Edgar Allan Poe

Petit Orgueil

Le Beauvin

Guerlain