

N° 13

# CONSEIL MUNICIPAL DE LILLE

---

RÉUNION EXTRAORDINAIRE

---

Séance du Mardi 12 Septembre 1911

---

**Police administrative :**

Dénombrement de 1911. — Résultats. . . . . 624

**Bâtiments Communaux :**

Statue de Jeanne d'Arc. — Mise en place . . . . . 628

**Tramways :**

Réseau Mongy. — Ligne de Lille à Baisieux. Avis sur enquête. . . . . 638 639

Ligne de Lille à Lens. — Avis sur enquête . . . . . 639

Place du Théâtre. — Encombrement. Observations . . . . . 654

**Promenades et Jardins :**

Place Jeanne d'Arc. — Plantation d'arbres. Vœu. . . . . 629

**Voirie :**

Pavage. — Rue Saint-Etienne. Observations . . . . . 662

**Œuvres diverses :**

Cuisines populaires. — Ouverture. Vœu. . . . .	659
Cuisines Populaires et Asile de nuit. — Fourniture de denrées. Adjudication. . . . .	661

**Alimentation :**

Cherté des vivres. — Vœu . . . . .	654
Abaissement des tarifs. . . . .	659
Entrée en France du bétail étranger. Vœu . . . . .	656

**Eclairage :**

Distribution d'énergie électrique. — Compagnie des Tramways électriques. Demande de concession . . . . .	632	637
--	-----	-----

**Sapeurs-Pompiers :**

Caisse de Secours. — Verhegge . . . . .	654
---	-----

---

L'an mil neuf cent onze, le mardi 12 septembre, 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. Ch. Delesalle**, Maire.

En l'absence de **M. Ovigneur**, **M. Coutel**, Conseiller municipal, est désigné pour prendre le siège de Secrétaire.

*Présents :*

MM. DELESALLE, LAURENCE, DUBURCQ, LELEU, GOBERT, DAMBRINE, DUPONCHELLE, DRUEZ, REMY, LIÉGEOIS-SIX, WAUQUIER, BOUTRY, LESOT, DANEL Léonard, LESSENNE, GRONIER, PARMENTIER, BUISINE, COUTEL, BINAULD, PAJOT. GUISELIN et RICHEBÉ.

*Excusés :*

MM. GOSSART BRACKERS-d'HUGO, CRÉPY SAINT-LÉGER, DANEL Désiré, LEGRAND-HERMAN, DELOS, BAUDON, DUCASTEL, BARÉ, COILLIOT, OVIGNEUR et BARROIS.

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

---

## Rapport de M. le Maire

MESSIEURS,

1802  
Dénombrement de  
de 1911  
—  
Résultats

En exécution du décret du 12 décembre 1910, il a été procédé, le 5 mars dernier, au dénombrement de la population.

Nous avons l'avantage de vous en donner ci-après les résultats ;

CANTONS	Maisons	Ménages	Individus	Population à part	TOTAUX
CENTRE . . . . .	5.737	10.886	33.515	305	33.820
EST (extra-muros). . . . .	2.937	4.251	15.096	»	15.096
EST (intra-muros) . . . . .	876	3.204	10.302	256	10.558
NORD, . . . . .	1.701	4.194	12.811	2.076	14.887
NORD-EST (extra-muros) . . . . .	5.001	7.689	26.318	189	26.507
NORD-EST (intra-muros) . . . . .	524	1.307	3.707	524	4.231
OUEST . . . . .	1.382	3.431	10.463	1.478	11.941
SUD (extra-muros). . . . .	1.013	1.277	4.906	107	5.013
SUD (intra-muros). . . . .	5.943	12.421	39.419	562	39.981
SUD-EST. . . . .	1.558	4.399	13.962	669	14.631
SUD-OUEST (intra-muros) . . . . .	1.958	2.555	10.254	»	10.254
SUD-OUEST (extra-muros) . . . . .	4.672	8.941	30.451	437	30.888
	33.302	64.555	211.204	6.603	217.807

Comparé au recensement précédent, il accuse une augmentation de 3.046 maisons, 3.520 ménages et 12.205 individus.

ÉTAT COMPARATIF

ANNÉE 1906

CANTONS	Maisons	Ménages	Individus	Population à part	TOTAUX
CENTRE. . . . .	5.364	10.799	32.574	641	33.215
EST (extra-muros). . . . .	2.529	3.803	13.571	3	13.574
EST (intra-muros) . . . . .	869	3.304	9.691	290	9.981
NORD. . . . .	1.620	4.286	12.904	2.560	15.464
NORD-EST (extra-muros) . . . . .	4.302	6.840	23.927	178	24.105
NORD-EST (intra-muros) . . . . .	508	1.193	3.494	339	3.833
OUEST . . . . .	1.322	3.090	9.721	1.974	11.695
SUD (extra-muros). . . . .	684	858	3.653	»	3.653
SUD (intra-muros). . . . .	5.846	11.982	38.732	834	39.566
SUD-EST. . . . .	1.430	4.613	13.639	623	14.262
SUD-OUEST (intra-muros) . . . . .	1.511	1.952	7.924	144	8.068
SUD-OUEST (extra-muros) . . . . .	4.271	8.315	27.861	325	28.186
	30.250	61.035	197.691	7.911	205.602

dont 182.982 Français }  
 et 22.620 Étrangers } soit : 205.602 de population  
 totale

## ÉTAT COMPARATIF

ANNÉE 1911

Maisons	Ménages	Individus	Population à part	TOTAUX	INDIVIDUS	
					en plus	en moins
5.737	10.886	33.515	305	33.820	605	»
2.937	4.251	15.096	»	15.096	1.522	»
876	3.204	10.302	256	10.558	577	»
1.701	4.194	12.811	2.076	14.887	»	577
5.001	7.689	26.318	189	26.507	2.402	»
524	1.307	3.707	524	4.231	398	»
1.382	3.431	10.463	1.478	11.941	246	»
1.013	1.277	4.906	107	5.013	1.360	»
5.943	12.421	39.419	562	39.981	415	»
1.558	4.399	13.962	669	14.631	369	»
1.958	2.555	10.254	»	10.254	2.186	
4.672	9.941	30.451	437	30.888	2.702	
33.302	64.555	211.204	6.603	217.807	12.782	577

dont 193.655 Français }  
et 24.152 Étrangers } soit : 217.207 de population  
totale

Les Cantons de Lille extra-muros, où la propriété bâtie s'est accrue considérablement, donnent à eux seuls une augmentation des plus sensibles, ce qui nous paraît être une conséquence heureuse de l'application de la loi du 12 avril 1906, sur les habitations à bon marché.

La population à part, qui comprend : Les militaires logés dans les casernes ou quartiers, les détenus dans les maisons centrales ou de correction, les individus recueillis dans les dépôts de mendicité, les hospices, les élèves internes du Lycée, des écoles spéciales, des maisons d'éducation, les membres des communautés religieuses, etc..., etc... est diminuée de 1.308, en raison du grand nombre de militaires en position d'absence le jour du recensement, et aussi par la fermeture et la disparition de certains établissements religieux.

Bien que cet important travail ait été aggravé par l'augmentation de la population, par l'enquête ordonnée sur les ouvriers en chômage, par la communication des documents au Service des Retraites, le coût des opérations est resté en dessous de nos prévisions, ce qui démontre que les 190 employés désignés pour opérer le recensement y ont mis tous leurs soins.

Cela exposé, il nous reste, Messieurs, à exprimer le vœu, qu'à l'avenir l'Administration Supérieure se borne, en matière de dénombrement, à ne demander à nos concitoyens que ce qui est strictement nécessaire au travail de recensement qui n'a d'autre but, disent les instructions :

« 1<sup>o</sup> De faire connaître la population générale de la France au moyen d'un » recensement effectif, à jour fixe, et comprenant toutes les personnes qui, à » un titre quelconque, sont présentes dans chaque commune au jour » déterminé.

» 2<sup>o</sup> D'assigner à chaque commune sa population propre qui se compose » des habitants résidants, avec les distinctions nécessaires pour l'application » des lois municipales et d'impôts (population municipale, population comptée » à part, population agglomérée). »

Dans ces conditions, l'on ne s'explique pas la raison qui oblige à charger les formulaires de multiples questions, auxquelles les intéressés ne savent pas et, le plus souvent, ne veulent pas répondre.

C'est ainsi que dans un bulletin individuel, qui ne comprend pas moins de 14 questions, il est dit :

Indiquer les années des mariages successifs ?

Combien avez-vous eu d'enfants ?      Encore vivants ?      Morts ?  
(morts-nés non compris).

Êtes-vous patron ?

Raison sociale de l'établissement ?

Combien de personnes occupez-vous actuellement ?

Êtes-vous ouvrier à façon ?

De même, pour le bordereau de maison, trop de détails sont demandés, relativement à la composition de l'immeuble.

Les corps de bâtiments ?

Le nombre des étages au-dessus du rez-de-chaussée ?

Les locaux servant d'ateliers, de magasins ou de boutique, les logements destinés à l'habitation (habités ou vacants), ceux qui sont utilisés à la fois comme ateliers et pour l'habitation, boutiques, etc..., etc..., plus un deuxième bordereau des logements destinés à l'habitation.

Nous ne croyons pas utile de pousser plus loin l'énumération de nos critiques, mais nous espérons que l'Administration Supérieure s'inspirera de notre vœu pour simplifier ces formules et, par cela même, remédier à cet état de choses.

*Adopté.*

---

## Rapport de M. le Maire

MESSIEURS,

Dans votre séance du 25 juillet 1911 vous avez décidé de placer la statue de « Jeanne d'Arc » sur la place Jeanne d'Arc dans le quartier de Moulins-Lille.

Le donateur est prêt à livrer la statue, le piédestal et la grille et insiste pour que les travaux d'aménagement de la place et des fondations qui demeurent à la charge de la Ville soient exécutés d'urgence afin de permettre l'érection prochaine du monument.

1803  
Statue  
de Jeanne-d'Arc  
—  
Mise en place



Nous avons l'honneur de présenter le devis des travaux à exécuter :

1<sup>o</sup> Travaux de voirie.

La statue sera placée au centre d'un terre-plein de 9 m. 50 de diamètre à créer au milieu de la place sur fondation de 1 m. 70 de profondeur.

Le revêtement du terre-plein sera en asphalté, avec ceinture en bordure de granit.

Un remaniement du pavage de la place sera d'autre part nécessaire sur environ 500 mètres carrés de superficie.

La dépense est évaluée à :

Savoir :

1 <sup>o</sup> {	Création du terre-plein, fondations. . . . .	1.494 48	
	Remaniement du pavage. . . . .	1.255 32	
		<hr/>	2.750 »

2<sup>o</sup> Modification des voies de tramway.

L'implantation des voies de la ligne E sur la place doit, d'autre part être modifiée.

Le projet demandé à la Compagnie des Tramways comportait une dépense de . . . . . 3.389 90

La Compagnie accepte de réduire ce prix au chiffre forfaitaire de . . . . . 

---

 3.000 »

En résumé, la dépense totale d'installation sera de 

---

 5.750 »

Nous vous demandons, en conséquence, l'ouverture d'un crédit de pareille somme, pour la mise en place de la statue de Jeanne d'Arc. Les travaux du paragraphe 1<sup>er</sup> seront confiés aux entrepreneurs de l'entretien et ceux du paragraphe 2 seront exécutés par la Compagnie des Tramways.

**M. Duponchelle.** — Je demande le renvoi de cette question, pour examen, à la Commission des Travaux.

**M. le Maire.** — J'allais précisément faire la même proposition, mon cher collègue.

**M. Liégeois-Six.** Je n'ai pas vu, dans le rapport, qu'il était question de planter, sur le terre-plein de la place Jeanne d'Arc, quelques arbres, qui auraient été d'un bon effet pour le décorum. Je prie la Commission des Travaux de vouloir bien étudier ce projet et s'entendre avec M. Saint-

*Place Jeanne-d'Arc*  
—  
*Plantation d'arbres*  
—  
*Vœu*

Léger pour examiner l'intérêt qu'il pourrait y avoir à installer des arbustes sur les trottoirs de cette place.

**M. le Maire.** — Je ne demande pas mieux que de soumettre cette question à la Commission des Travaux, mais j'exprime le vœu que la mise en place de cette statue ne nous entraîne pas à des dépenses importantes. M. Saint-Léger a dressé un plan qui consiste, en quelque sorte, à supprimer la place Jeanne d'Arc, en prolongeant l'axe des rues qui y aboutissent, de façon à former un petit square au milieu et à laisser, autour du monument, un passage assez étroit. Malheureusement, ce projet avait l'inconvénient de supprimer une place qui, dans certains cas, rend des services puisqu'on y a déjà donné des fêtes. D'autre part, j'estime qu'il ne faut pas, autant que possible, restreindre l'étendue des places. Le devis présenté par le jardinier-chef prévoit, d'ailleurs une dépense assez élevée; nous avons été favorisés d'un don gracieux, mais nous devons éviter que ce cadeau nous entraîne à des frais excessifs. J'ai toujours pensé, et je vous l'ai dit, que la statue proposée ne ferait pas bonne figure sur une place aussi vaste. Il n'a pas dépendu de moi qu'un autre emplacement fût choisi.

**M. Gronier.** J'estime que nous devons conserver à la Ville de Lille la place Jeanne d'Arc, telle qu'elle est actuellement, tout en prenant les dispositions nécessaires pour donner à la statue le cadre qui lui convient.

**M. Parmentier.** — Je crois que la proposition de M. LIÉGEAIS, pour l'installation de quelques arbustes sur les trottoirs de cette place, ne coûterait pas cher, si elle était appliquée.

**M. Liégeois-Six.** — D'un entretien que j'ai eu dernièrement avec M. Saint-Léger, il résulte que ce projet ne nécessite pas une dépense supérieure à trois ou quatre cents francs.

**M. le Maire.** — Je vous rappelle, mon cher collègue que les plans du jardinier-chef prévoyaient l'élargissement des trottoirs.

**M. Liégeois-Six.** — Sans tenir compte de l'intérêt qu'il peut y avoir à effectuer cette transformation, je dis que si on apportait un peu de verdure sur cette place, nous n'aurions pas à voter une somme plus importante que celle que je viens d'indiquer.

**M. le Maire.** — Si nous plantions des arbres auprès de la statue, celle-ci serait en partie masquée; et si, d'autre part, nous les placions sur les

trottoirs de la place Jeanne d'Arc, nous serions forcés d'élargir ceux-ci, tout en exposant la Ville aux réclamations des habitants, qui en éprouveraient une certaine gêne. Les riverains du boulevard de la Liberté nous adressent constamment des plaintes au sujet des arbres qui bordent cette avenue.

**M. Parmentier.** — Nous pouvons planter une espèce d'arbres qui pousse moins vite que les platanes.

**M. le Maire.** — J'avais demandé à M. le Directeur des Travaux de se borner à la dépense la moindre possible.

Si l'effet produit est réellement trop disgracieux, plus tard, si le besoin s'en fait sentir, nous pourrions l'améliorer en entourant le monument d'un petit square. Mais je le répète, je désirerais que la dépense de premier établissement ne soit pas excessive.

**M. Parmentier.** — Vous savez, M. le Maire, que le provisoire dure longtemps, et j'estime que c'est dès maintenant que nous devons faire un cadre autour de la statue de Jeanne d'Arc. La présence d'arbres sur la place produirait, à mon avis, l'effet voulu.

**M. le Maire.** — Le projet de M. Saint-Léger prévoit l'élargissement de ces trottoirs, ce qui nous entraînerait à une dépense d'environ vingt-mille francs.

**M. Lessenne.** — Ils devraient avoir une largeur minimum de quatre mètres.

**M. Gronier.** — La Commission des Travaux pourrait être réunie rapidement de façon à présenter son rapport au Conseil mardi prochain, puisqu'une réunion doit, paraît-il, avoir lieu ce jour-là.

**M. le Maire.** — Nous devons nous réunir mardi prochain pour discuter cette question avant la session du Conseil général, qui s'ouvrira dans quelques jours. Je serais reconnaissant à la Commission des Travaux de vouloir bien hâter son examen, de façon à nous donner, ce jour-là, son avis sur la question de la statue de Jeanne d'Arc.

*Renvoyé à la Commission des Travaux.*

---

## Rapport de M. le Maire

MESSIEURS,

1804  
*Compagnie des  
Tramways électri-  
ques de Lille*

—  
*Distribution d'éner-  
gie électrique*

—  
*Demande de con-  
cession*

La Compagnie des Tramways de Lille et de sa banlieue a demandé à M. le Préfet du Nord l'autorisation de vendre à des tiers l'énergie électrique qui peut être produite par son usine centrale de production de force motrice.

Cette demande a été transmise, après instruction, à M. le Ministre des Travaux Publics, qui, par une décision du 6 Novembre 1909 se déclare disposé à soumettre au Conseil d'Etat un projet de décret autorisant la Compagnie des Tramways à employer une partie de son capital au commerce de l'énergie électrique sous certaines conditions. Notamment la Compagnie des Tramways, fournissant de l'énergie à des tiers, tombait sous le coup de la loi du 15 Juin 1906 et devait, par suite, se pourvoir auprès de l'autorité compétente de l'autorisation nécessaire pour utiliser les artères établies sur le domaine public pour le service des Tramways. La Ville de Lille, concessionnaire des tramways qu'elle a rétrocédés à la Compagnie, devait, d'autre part, être consultée sur toute demande présentée par cette dernière et intervenir dans l'instruction.

La Compagnie, souscrivant à ces conditions déclara par sa lettre du 10 Février 1910, qu'elle s'était mise en instance auprès de la Ville de Lille pour obtenir la concession d'un service de distribution d'énergie électrique.

Dans sa séance du 14 Octobre 1910, le Conseil Municipal estimait qu'il ne pouvait y avoir qu'avantage pour la Ville et surtout pour le public à ce que l'autorisation sollicitée par la Compagnie des Tramways d'employer une partie de son capital pour faire commerce de l'énergie électrique, lui soit accordée. Il donna à la demande qui lui en était faite à cet effet, un avis favorable sous certaines conditions énumérées dans sa délibération, mais il se réservait de ne prendre une décision sur la demande de concession d'une distribution d'énergie électrique sur le territoire de Lille, qu'après que le Conseil d'Etat aurait eu donné à la Compagnie l'autorisation qui lui était nécessaire de faire commerce de l'énergie électrique.

Un décret du 13 Juillet dernier « autorisa la Compagnie des Tramways de Lille et de sa banlieue à engager son capital social, jusqu'à concurrence d'un

million de francs, dans l'entreprise de distribution d'énergie électrique dont elle sollicite la concession en vue de la vente et de la distribution de l'énergie électrique seulement, pour tous usages autre que l'éclairage et pour son emploi accessoire à l'éclairage des locaux dans lesquels l'énergie sera utilisée.

La Compagnie ayant obtenu satisfaction sur cette question préjudicielle, le Conseil Municipal peut procéder, dès maintenant, à l'examen de la demande qu'elle a présentée le 10 Février 1910, en vue de l'obtention, sur le territoire de Lille, d'une concession de distribution d'énergie électrique, en vertu de la loi du 15 Juin 1906 ; cette demande est d'ailleurs renouvelée par une lettre de la Compagnie du 28 Août dernier.

---

Le cahier des charges est conforme, dans ses dispositions essentielles, au cahier des charges joint à la demande de concession de distribution d'énergie électrique faite par la Société « l'Energie Electrique du Nord de la France », sur lequel vous vous êtes prononcés dans votre séance du 26 Octobre 1909. Il est même plus favorable aux abonnés en ce qui concerne les prix de fourniture du courant. — Il n'accordera donc pas à la Compagnie des Tramways des conditions plus favorables que celles qui sont imposées actuellement au concessionnaire déjà existant, c'est-à-dire à la Société Lilloise d'Eclairage Electrique, ou au concessionnaire éventuel qui sera l'Energie Electrique du Nord de la France.

Il contient d'ailleurs les mêmes stipulations en ce qui concerne la durée de concession et la même dérogation aux prescriptions des articles 1, 2, 3, du décret du 17 Octobre 1907 qui fixe les redevances à imposer aux concessionnaires de distribution d'énergie électrique.

Cette dérogation est justifiée par les mêmes considérations que je vous exposais dans mon rapport du 26 Octobre 1909 sur la demande de l'Energie Electrique du Nord. Je crois devoir les reproduire ici.

« Sur la question des redevances à imposer au nouveau concessionnaire, « l'Administration s'est trouvée quelque peu embarrassée.

« L'article 9 de la loi de 1906 stipule, en effet, que l'acte de concession ne « peut imposer au concessionnaire une charge pécuniaire autre que les redevances prévues par le paragraphe 7 de l'article 18 de la même loi. Cet article « 18 ne fixe pas le taux des redevances mais le décret du 17 Octobre 1907,

« rendu par application de la loi a limité à un maximum déterminé ces redevances ; ce maximum est pour la Ville de Lille de 1.50 pour cent des recettes brutes de l'exploitation.

« Les redevances imposées aux concessionnaires actuels de distribution d'énergie électrique ne peuvent être révisées qu'à l'expiration des concessions ; la redevance de 5 % à laquelle est actuellement assujettie la Société Lilloise, pour le secteur dont dépendent les faubourgs de Fives et de Saint-Maurice doit donc être maintenue.

« L'article 8 de la loi de 1906 précise enfin que les nouveaux concessionnaires ne peuvent avoir des conditions plus avantageuses que les anciens. Il résulte donc des textes que je viens de vous rappeler que la Ville ne peut refuser à la Compagnie des Tramways de Lille et de sa banlieue la concession qu'elle sollicite, ni lui imposer une redevance supérieure à 1.50 pour cent de ses recettes ; elle ne pourrait non plus lui imposer une redevance inférieure à 5 % sans violer l'esprit de l'article 8 de la loi de 1906 et le contrat de 1902 intervenu avec les Compagnies du Gaz de Lille.

« Cette situation paraît inextricable. Après une discussion approfondie de la question, l'Administration a pensé que si une contradiction flagrante existe entre le décret de 1907, considéré comme règlement d'administration publique et la loi de 1906, la loi seule doit faire foi, la loi seule doit être invoquée.

« Or, que veut la loi ? Elle exige que tout nouveau concessionnaire soit agréé, s'il y a lieu, sous la condition qu'il ne bénéficiera pas de conditions plus avantageuses que les anciens. Ce principe est absolu, il ne peut être discuté. Si donc, des décrets ou des conventions existantes paraissent contraires, dans leurs stipulations particulières, à l'esprit même de la loi, il paraît qu'ils doivent être interprétés d'après la volonté manifeste du législateur. C'est pourquoi nous avons cru devoir subordonner la concession sollicitée par la Compagnie des Tramways de Lille à l'engagement qu'elle prendrait de payer à la Ville une redevance de 5 % sur le produit brut des recettes. Les droits de la Société Lilloise sont ainsi entièrement sauvegardés.

« La Compagnie des Tramways accepté de prendre cet engagement ; elle ne pourra pas, d'ailleurs, aux termes mêmes du nouvel article 27 du cahier des charges, se prévaloir des dispositions de l'article 18 de la loi

« du 15 juin 1906 et des articles 1, 2 et 3 du décret du 19 octobre 1907 pour  
« réclamer à la Ville le remboursement des sommes qu'elle aurait indûment  
« versées dans la caisse du Receveur Municipal. Il est convenu, d'autre part,  
« que, dans le cas où après accord entre la Ville et les Compagnies du Gaz,  
« la redevance imposée à celles-ci serait ramenée à un chiffre inférieur à  
« 5 % la redevance imposée à la Compagnie des Tramways de Lille serait  
« réduite dans les mêmes proportions.

« La question si délicate de la redevance nous paraît ainsi résolue au  
« mieux des intérêts de tous. La Ville ne peut pas se trouver exposée à des  
« revendications de la part de la Société Lilloise. La Compagnie des  
« Tramways de Lille reçoit la satisfaction à laquelle la loi lui donne droit.

« Et d'ailleurs, en supposant que nous nous soyions trompé et que nous  
« ayons donné une fausse interprétation à la loi de 1906 et aux règlements  
« d'administration publique qui en ont formé le complément, les difficultés  
« auxquelles pourrait se trouver exposée la Ville devraient être tranchées par  
« l'Autorité qui a préparé ce décret, c'est à dire par le Conseil d'Etat, et  
« qui serait amené naturellement à donner une solution définitive à une  
« question que nous ne pouvons pas nous refuser d'examiner et dont je viens  
« de vous signaler la difficulté. »

Il est d'autre part entendu, conformément d'ailleurs aux dispositions de l'article 10, que les canalisations de distribution de l'énergie devront être absolument distinctes des installations actuelles faites pour l'usage des tramways, en dehors des usines de production et des canalisations destinées à son transport jusqu'aux sous-stations de distribution.

La Compagnie bénéficiera ainsi du même traitement que les Sociétés auxquelles elle sera appelée à faire concurrence et devra établir un réseau de distribution indépendant de celui des tramways, dans toutes les parties de l'installation qui font partie intégrante de la concession à l'exclusion des usines et installations communes aux tramways et au réseau de distribution d'énergie qui, aux termes de l'article 2, paragraphe 3 du décret du 13 juillet 1911 continuent à être régies par le cahier des charges de concession des Tramways.

La Société « Electricité et Gaz du Nord » a également demandé une concession de distribution d'énergie électrique sur tout le territoire de Lille pour tous usages autres que l'éclairage privé ou public. La direction de cette

Société est commune à celle de la Compagnie des Tramways. Une communauté d'intérêt entre les deux Compagnies paraît devoir en résulter.

Si une suite favorable est donnée aux demandes dont est saisi le Conseil Municipal, quatre Compagnies seraient autorisées à occuper le sol du Domaine public : La Société Lilloise pour l'éclairage électrique ; l'Energie Électrique du Nord de la France ; la Compagnie des Tramways ; la Société Electricité et Gaz du Nord. Un encombrement fâcheux des voies publiques en résulterait inévitablement, si l'on tient compte des canalisations existantes de gaz, d'eau, des canalisations éventuelles d'eau industrielle, de gaz surpressé, et des égouts à établir dans les nombreuses voies qui en sont encore dépourvues.

L'article 10 précise bien que les canalisations électriques seront toujours établies sous les trottoirs, sauf à la traversée des chaussées, l'inconvénient que nous signalons serait donc, en principe, supprimé ou considérablement atténué. Il en serait, en effet, ainsi si la largeur des trottoirs était suffisante pour recevoir toutes les canalisations, ce qui n'est pas dans nombre de rues et non des moins importantes.

Il y a donc intérêt pour la Ville à réduire au minimum le nombre des canalisations possibles ; et à ce point de vue, on pouvait se demander si les deux concessions sollicitées parallèlement par les Tramways et par la Société Electricité et Gaz du Nord qui ont des intérêts communs étaient bien justifiées, et s'il n'était pas rationnel de rejeter l'une des deux pour double emploi.

M. le Directeur de la Compagnie des Tramways, pressenti à ce sujet, nous a fait observer que la production par les Tramways de l'énergie électrique destinée à la consommation privée serait forcément restreinte, puisque le décret du 13 Juillet 1911 qui autorise la Compagnie à faire commerce de l'énergie limite à un million la part de son capital à affecter à cette entreprise. La Compagnie des Tramways ne pourra donc canaliser qu'un certain nombre de rues, et le rejet, par exemple, de la demande de concession de l'« Electricité et Gaz du Nord » aurait pour résultat de priver des quartiers entiers de toutes nouvelles canalisations pouvant concurrencer avantageusement les réseaux déjà existants.

Cette objection nous a paru sérieuse et nous proposons d'en tenir compte, en adoptant une solution qui donnerait satisfaction aux deux demandeurs,



en concession : elle consiste à imposer à chacun d'eux l'engagement de ne pas canaliser les rues dans lesquelles l'une des deux Sociétés aurait déjà été autorisée à distribuer l'énergie électrique.

Cet engagement fait l'objet d'une clause spéciale de l'article 10 du cahier des charges ; il a été pris par la Compagnie des Tramways et a fait l'objet de la lettre de son Directeur du 24 août dernier, et par la Société « Électricité et Gaz du Nord », en vertu d'une délibération de son Conseil d'Administration.

En résumé, nous vous proposons de prendre en considération la demande de concession de distribution d'énergie électrique présentée par la Compagnie des Tramways et de décider qu'elle sera soumise à l'enquête prescrite par l'article 25 du décret en 3 avril 1908.

**M. le Maire.** — La Commission des Travaux qui a eu à examiner le dossier va nous faire connaître son avis par le rapport de M. GRONIER.

---

### **Commission des Travaux. — Rapport de M. GRONIER.**

MESSIEURS,

M. le Maire a bien voulu soumettre à l'examen de la Commission des Travaux le cahier des charges à appliquer à la Compagnie des Tramways électriques de Lille pour sa demande de concession de distribution d'énergie électrique qu'elle a présentée, en application du décret en date du 13 Juillet 1911, qui l'a autorisée à faire commerce de l'énergie électrique étant donné qu'une partie de son capital serait affectée à cette exploitation et qu'une ventilation des frais généraux serait faite entre l'exploitation des Tramways électriques de Lille proprement dite d'une part et la vente de l'énergie électrique d'autre part. Vous aurez à nommer ultérieurement une commission à cet effet.

Votre Commission des Travaux qui s'est livrée attentivement à l'étude du cahier des charges type et après examen fait de tous les articles qui s'y rattachent a trouvé qu'une clause était nécessaire pour protéger la profession d'installateur électricien qui compte un grand nombre de représentants dans notre ville.

En conséquence elle a inséré dans ce cahier des charges à l'article 15 une

1804  
*Distribution  
d'énergie électrique*  
—  
*Concession*  
—  
*Compagnie des  
tramways*

clause faisant défense à la Compagnie des Tramways électriques de faire des installations électriques à l'intérieur d'habitations soit directement ou indirectement. La Compagnie a d'ailleurs accepté cette addition au texte de l'article 15.

D'autre part, et afin d'éviter l'encombrement des voies publiques par des canalisations trop nombreuses de distribution d'énergie électrique il a été demandé à la Compagnie des Tramways de prendre l'engagement de ne pas canaliser les artères de la ville qui seraient déjà canalisées par une autre Société (Gaz et Electricité du Nord) qui a également demandé une concession de distribution d'énergie électrique. Une disposition dans ce sens a été insérée à l'article 10. Elle est admise par la Compagnie des Tramways. Satisfaction ayant été donnée par la Compagnie des Tramways électriques de Lille aux desiderata de votre Commission, nous vous proposons d'approuver le cahier des charges en question, de prendre en considération la demande de concession de distribution d'énergie électrique présentée par la Compagnie des Tramways et de décider qu'elle sera soumise à l'enquête prescrite par le décret du 3 avril 1908, article 25.

**M. le Maire.** — Nous ne statuons pas aujourd'hui sur la question « Gaz et Electricité » ?...

**M. Gronier.** — Non, Monsieur le Maire, la concession pour le gaz et l'électricité fera l'objet d'un nouveau cahier des charges qui sera soumis, dans les mêmes conditions, au Conseil municipal.

**M. le Maire.** — L'avis du Conseil municipal doit figurer à l'enquête ouverte sur la demande en concession, faite par la Compagnie Mongy, des lignes de Lille à Baisieux et de Lille à Lens.

Vous avez tous, Messieurs, pris connaissance du rapport présenté par l'Administration municipale sur cette question. M. le Secrétaire va vous donner lecture des conclusions de ce document.

**M. Parmentier.** — Je crois qu'il n'y a pas matière à discussion en ce qui concerne la ligne de Lille à Baisieux. Il n'en est, peut-être, pas de même pour celle de Lille à Lens.

**M. Liégeois-Six.** — Lecture peut, quand même, être donnée de la partie du rapport relative à cette première ligne.

**M. Parmentier.** — Ce qui nous intéresse surtout, c'est le parcours dans

*Ligne de Lille à  
Baisieux*

*Avis sur Enquête*

Lille ; sur ce point, la ligne de Baisieux suivant le même tracé que celle de Leers, je pense qu'il n'y a aucune objection à présenter.

**M. Binauld.** — Cette nouvelle concession aura pourtant, mon cher Collègue, l'inconvénient de multiplier la circulation sur la même voie.

**M. le Maire.** — Aucune observation n'est donc présentée en ce qui concerne la ligne de Lille à Baisieux ?...

*Adopté.*

---

## Rapport de M. le Maire

MESSIEURS,

Un arrêté de M. le Préfet du Nord, du 8 août 1911, a prescrit l'ouverture d'une enquête dans la commune de Lille sur les projets présentés par M. Mongy, des variantes aux tracés enquêtés avec le réseau interdépartemental des lignes de Lille à Baisieux et à la frontière belge et de Lille à la limite du Pas-de-Calais vers Lens.

En vertu de cet arrêté, le Conseil Municipal est appelé à donner son avis sur l'utilité et la convenance de l'entreprise.

Les deux lignes en question font partie d'un vaste programme de création d'un réseau interdépartemental de tramways qui, dans l'esprit du demandeur en concession, doit relier entre elles les agglomérations importantes du Nord et du Pas-de-Calais.

Le 12 Janvier 1901, M. Mongy sollicitait du Conseil général du Nord, la concession d'un réseau de tramways à établir dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, sur une longueur de 380 kilomètres.

Ce réseau comprenait 13 lignes :

- 1<sup>o</sup> De Lille à Quesnoy-sur-Deûle ;
- 2<sup>o</sup> De Lille à Halluin ;
- 3<sup>o</sup> De Lille à Lannoy et à Leers ;
- 4<sup>o</sup> De Lille à la frontière belge vers Tournai ;
- 5<sup>o</sup> De Lille vers Lezennes ;

1805  
Tramways  
Réseau Mongy  
—  
Lignes de Lille à  
Baisieux et de Lille  
à Lens  
—  
Avis sur enquête

- 6° De Lille à Douai par Pont-à-Marcq;
- 7° De Lille vers Ronchin et Lesquin;
- 8° De Lille à Lens;
- 9° De Lille à Béthune par La Bassée;
- 10° De Lille à Armentières;
- 11° De Lille vers La Planche-à-Quesnoy;
- 12° De Lille vers Cantелеu;
- 13° De Lille vers Lambersart.

Ces lignes devaient toutes aboutir à la Grande-Place ou à la place de la Gare.

Le projet tel qu'il était présenté rencontra une vive opposition au sein du Conseil municipal.

Le 18 Juin 1902, cette assemblée concluait au rejet de toute concession qui aurait pour objet de créer, dans la Ville de Lille, un second réseau urbain et, à l'appui de sa décision, présentait des arguments qu'il est utile de rappeler.

« . . . . .  
.....  
.....

« 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 1 mètre de large, permettant d'assurer des communi-  
» cations 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.*

Ce point est d'autant plus indiscutable que le projet prévoit, comme aboutissant général de toutes les lignes, la Grand'Place ou la place de la Gare, Ceci n'aurait pas lieu, comme nous le montrerons dans un contre-projet, si l'étude eût été conduite avec le seul désir de réaliser la jonction des divers centres du Nord et du Pas-de-Calais.

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 rappelés 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.

Mais à côté de ces considérations, il en est d'autres purement matérielles qui viennent combattre le projet tel qu'il est présenté et s'opposer à son adoption.

Si l'on relève les itinéraires indiqués, on trouve par exemple que onze itinéraires viennent converger vers la Grande Place.

La Compagnie actuelle, après la mise en service de la traction électrique, aura six lignes traversant également la Grand Place et amenant une circulation de 110 voitures à l'heure.

Le nouveau projet, de son côté, demanderait, si l'on s'en tient à une moyenne d'exploitation de une voiture par dix minutes, ce qui n'a rien d'exagéré, le passage de 132 voitures. La Grande Place se trouverait alors sillonnée par 242 voitures à l'heure et presque toutes passeraient sur les deux

voies situées devant les grands cafés, rendant ainsi impossible la tenue du marché du mercredi.

La situation est encore plus terrifiante rue du Priez et place de la Gare.

Rue du Priez, entre le parvis Saint-Maurice et la place de la Gare, l'exploitation est à simple voie. Le réseau actuel comporte l'accès de la place de la Gare des trois lignes B, D, C, et d'une des lignes Faye qui sont prévues, les deux premières à intervalle de passage de 5 en 5 minutes, la troisième à 3'30 et la dernière à 10 minutes. Il y aura donc de ce fait 92 passages de voitures par heure, soit déjà un passage et demi à la minute.

Ajoutons à cela le passage de deux nouvelles lignes demandées dans le projet actuel et comptons-les à 10 minutes, soit 24 voitures nouvelles. On atteint le chiffre fantastique de 116 voitures à l'heure, soit près de 2 voitures à la minute.

Examinons le plan de la place de la Gare. En plus de la raquette actuelle et des traverses des lignes, nous voyons que la nouvelle Société coupe presque diagonalement la place, empêchant dès lors tout stationnement et rendant la circulation des piétons des plus dangereuses. Le nombre des voitures ne serait, en effet, pas alors de moins de 250 à l'heure.

Est-il besoin de démontrer combien dangereuse serait la superposition de nouvelles lignes de tramways à celles déjà concédées dans des rues telles que la rue des Chats Bossus, où la Compagnie actuelle fera circuler 16 voitures à l'heure, la rue de Béthune, de l'Hôpital Militaire et aussi la création d'un réseau sur un parcours comprenant des voies aussi étroites ou aussi sinueuses que les rues du Quai, de la Baignerie, des Poissonceaux, de Pas, du Plat, d'Amiens, Neuve, etc., etc.

En empruntant la presque totalité des rues facilement utilisables pour la circulation des lourdes voitures, circulation si importante à Lille, qui restaient encore dépourvues de tramways, le projet va apporter une atteinte très grave au commerce et à l'industrie de la Ville.

Si, quittant les considérations d'ordre général, nous passons à l'étude détaillée de chaque ligne, de nombreuses observations seraient également à formuler.

. . . . .  
. . . . .

De ce qui précède, devrait-on conclure au rejet complet de la demande en concession ?... Nous n'estimons pas que là soit le véritable intérêt de la Ville. Ce qu'elle doit combattre, ce n'est pas l'idée même qui, en somme, tendrait à faire converger vers Lille les populations des centres voisins, et, par cela même, augmenter son commerce et sa prospérité, mais bien le projet sous lequel on propose de donner corps à l'idée.

Aussi, nous vous proposons, après avoir émis vos réserves sur le dossier incomplet sur lequel vous avez été appelés à vous prononcer, de déposer un contre-projet de tracé.

Nous vous soumettons un réseau qui, tout en conservant les grandes directions énoncées par l'auteur du projet, ne créerait pas, à l'intérieur de la Ville, un second réseau urbain, tout en permettant aux lignes extérieures de déverser sur Lille les voyageurs, et aurait, en outre, l'avantage de desservir des quartiers tels que ceux de la Bretagne, du quai de l'Ouest et des Bois-Blancs, jusqu'à ce jour complètement dépourvus de moyens de communications rapides ».

La Commission d'enquête chargée d'examiner le projet, ayant admis un certain nombre de protestations, les propositions de M. Mongy, amendées en conséquence, furent soumises à une nouvelle enquête.

Le 17 Avril 1903, le Conseil Municipal de Lille était, à nouveau, appelé à délibérer sur cette question. Il constatait que :

« 1° 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 ; d'un autre côté, la concen-  
« tration faite place de Rihour, de toutes les lignes du réseau demandé, y  
« amènera un danger permanent et fermera l'accès de l'Hôtel-de-Ville. En  
« effet, en supposant que chaque ligne fasse 4 départs à l'heure, et en y  
« joignant les 16 passages nécessaires à la Compagnie actuellement conces-  
« sionnaire, on trouve un total de 120 passages, soit 2 passages à la minute ;

« 2° L'auteur du projet n'a tenu aucun compte de l'obligation, par nous  
« imposée à nos concessionnaires, d'établir la traction souterraine sur diffé-  
« rentes parties de la Ville, et ce qui a été reconnue nécessaire envers la  
« Compagnie concessionnaire serait-il inutile envers la Compagnie demande-  
« resse ?

« 3° 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<sup>e</sup> 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. »

Les modifications apportées par M. Mongy à son travail primitif laissent donc entières les principales critiques que le Conseil avait formulées dans sa séance du 18 Juin 1902 ; comme conclusion, le Conseil *protestait énergiquement contre toutes les voies de pénétration demandées par M. Mongy et refusait toute concession dans le réseau des voies publiques municipales.*

---

La ligne de Lille à Armentières fut l'objet d'une instruction complémentaire spéciale. Une conférence mixte du 15 Mars 1907 en ayant fixé le tracé ; le Conseil municipal fut appelé à lui donner son adhésion, ce qu'il fit dans sa séance du 12 Avril 1907, en spécifiant d'ailleurs, de la façon la plus nette, « que la Ville limitait son adhésion au tracé de la ligne n° 8 (Lille-Armentières) ; « qu'elle formulait ses plus expresses réserves, quant aux pénétrations et « lignes projetées, quels que soient les réseaux auxquels elles appartiennent, « et entendait réserver, pour l'avenir, son entière liberté d'action ».

Récemment encore, le Conseil appelé à donner son avis sur un projet amendé de pénétration de la ligne en question, de Lille à Armentières, jusqu'au Palais Rihour, avec raccordement de service entre ce terminus et la place du Théâtre, décidait de repousser toute concession au-delà de la place de Tourcoing, et estimait que, du moment où les lignes extérieures pouvaient pénétrer en ville jusqu'à un point de jonction avec le réseau urbain, elles avaient répondu à leur destination, et, dans sa délibération du 9 juin 1911, exposait les considérations suivantes qui sont encore aujourd'hui d'actualité, et que nous ne pouvons que reproduire :

L'examen du plan général de Lille, joint au dossier, est suggestif. Le territoire de la Ville est sillonné par de multiples voies de tramways et seules les voies étroites, où la circulation est déjà difficile, ont été respectées par les



concessionnaires existants. Une seule rue était encore réservée à la circulation des voitures, camions et chariots ; placée entre la rue Gambetta et la rue Nationale, elle donnait à cette circulation routière des facilités d'accès à l'intérieur de la Ville.

La création du tramway de Lille à Armentières va supprimer cette dernière facilité.

Nous devons signaler, d'autre part, les graves inconvénients qui résulteront, pour la sécurité publique, de la traversée, par les voitures de tramways, du marché des Halles centrales qui occupe, plusieurs jours par semaine, les abords immédiats du bâtiment des Halles et les rues avoisinantes.

Les avantages que va procurer à la population de Lille et aux populations extérieures la nouvelle ligne sont-ils en rapport avec les inconvénients qui en résulteront ?... Nous ne le croyons pas.

Il semble, d'ailleurs qu'on ait perdu de vue le sens véritable à donner au mot « pénétration ». Les chemins de fer ou tramways de pénétration sont certes très utiles ; ils sont indispensables ; ils sont avantageux pour la Ville principale qui attire à elle la clientèle des régions de banlieue et aussi aux populations du dehors qui viennent facilement trouver au chef-lieu le travail et les ressources qui leur font défaut.

Ce point est aujourd'hui acquis ; il n'est plus discutable : il n'est plus discuté.

Mais, doit-on, en exagérant le système, faire pénétrer au cœur de la Ville les tramways suburbains, sous le prétexte de justifier leur nom, au risque d'encombrer toutes les rues intérieures, et de faire double emploi avec les lignes déjà existantes ?...

Dans les villes où il n'existe encore aucun réseau de tramways, dans les quartiers d'une ville où aucun tramway n'existe encore, nous comprenons le tramway de pénétration qui, à la barrière, devient, pour ainsi dire, tramway urbain. Le cas existe à Paris et dans d'autres villes importantes. Le cas existe même à Lille, où le tramway de pénétration Lille-Roubaix-Tourcoing aboutit à la place du Théâtre, sans faire double emploi avec une ligne existante.

On comprend moins que des lignes extérieures soient prolongées outre mesure dans l'intérieur d'une ville lorsqu'elles doivent emprunter, dans des conditions quelquefois difficiles, les voies de lignes déjà existantes, ou

lorsqu'elles doublent ces lignes en leur faisant, par suite, une concurrence qui est condamnée, en principe, par les pouvoirs publics. Il semble bien que le but poursuivi est complètement atteint lorsque les lignes de pénétration ont amené leurs voyageurs à proximité de moyens de communications antérieurs qui leur permettent de se transporter facilement et rapidement en tous les points de la Ville.

Dans l'espèce, il ne paraît pas qu'il y ait un véritable intérêt public à faire arriver les voyageurs d'Armentières jusque sur la place de Rihour. La ligne de Lille à Armentières peut arriver sans grandes difficultés jusque sur la place de Tourcoing. Là, les voyageurs trouveraient une correspondance assurée avec toutes les lignes principales du réseau de Lille et auraient à leur disposition tous les moyens de transport voulus pour se diriger sur n'importe quel point de la Ville. Un tronçon commun avec les voies de la ligne A du réseau urbain, de 200 mètres de longueur seulement, devrait être prévu pour aboutir au terminus de la ligne qui pourrait être aménagée sans difficultés, pensons nous, sur la place même de Tourcoing, en bordure de la rue de pourtour.

Une objection peut être faite à cette solution.

L'arrivée directe à la place de Rihour permettrait aux voyageurs de bénéficier du tarif normal par tronçon. le changement de voitures, place de Tourcoing, les obligerait, au contraire, à payer pour un parcours réduit sur le réseau urbain le prix minimum applicable aux quatre premiers tronçons et aux deux premiers kilomètres. Le fait est exact, mais il serait très facile de donner satisfaction aux voyageurs si, par suite d'une entente rationnelle et possible, entre les deux Compagnies des correspondances étaient créés entre les lignes des deux réseaux qui assureraient la continuité de la perception des taxes au tronçon. Cette solution serait également avantageuse pour chacune des deux compagnies et nous serions très étonnés qu'elles ne voulussent pas l'accepter.

Cette protestation de la Ville de Lille contre une pénétration plus avancée de la ligne d'Armentières fut prise en considération par la Commission d'enquête qui, d'accord avec la Compagnie demanderesse, fixa le terminus de la ligne à la place de Tourcoing.

En résumé, la Ville de Lille n'a jamais varié dans ses déclarations en ce qui concerne l'établissement, au cœur de la cité d'un réseau nouveau de tramways.

Elle est franchement hostile à la concession d'un véritable réseau urbain qui viendrait encombrer, d'une façon désastreuse, les quelques rues, bien peu nombreuses aujourd'hui, où il est encore permis et possible de circuler sans danger, et qui, surtout ferait une concurrence absolument déloyale au réseau dont la Ville de Lille est concessionnaire.

Est-il possible de laisser établir dans nos rues parallèlement aux lignes municipales, des lignes nouvelles qui ne seraient pas soumises aux mêmes charges, et dont l'exploitation porterait un réel préjudice aux lignes existantes?... Non, certainement.

La Ville de Lille a donc le droit, elle a même l'obligation morale de protester énergiquement contre des entreprises qui ne peuvent pas à l'appui de leur demande, invoquer l'intérêt général des populations à desservir puisque celle-ci trouveront à leur entrée dans Lille, en quelque point que le réseau extérieur vienne y aboutir, les facilités de communications rapides qu'elles peuvent exiger.

L'attitude prise par le Conseil municipal sur cette question, doit lui dicter aujourd'hui l'avis qui lui est demandé sur les projets d'établissement des deux lignes qui viennent d'être mises à l'enquête.

#### **1° Ligne de Lille à Baisieux**

Cette ligne (n° 4 du réseau interdépartemental de 1901) venait d'Hellemmes, suivait les rues de Lezennes, de Bavay et du Faubourg de Valenciennes, pénétrait dans le Vieux-Lille par la Porte de Valenciennes, empruntait ensuite la rue de Cambrai, les boulevards des Ecoles et Papin, la place Simon Volland, les rues de Denain, Lydéric, la Place Gentil-Muiron, la rue Ovigneur, la place Jacquart, les rues du Plat, d'Amiens, de Béthune et Neuve et aboutissait sur la Grand'Place où elle devait se raccorder avec la ligne 8, vers Lambersart.

Ce tracé constituait un danger sérieux pour la circulation qui serait devenue matériellement impossible dans certaines des rues trop étroites qu'il empruntait.

M. Mongy propose un tracé nouveau ; il partirait de la place des Buisseries, point d'origine de la ligne départementale de Lille à Leers, emprunterait cette ligne sur 3 k. 732 de longueur et s'en détacherait sur un point situé en dehors de Lille, sur le territoire d'Hellemmes, pour se diriger vers Asq, Baisieux et Tournai.

La variante ainsi établie supprime toutes les déficiences de tracé, en ce qui concerne le parcours sur Lille ; elle offre des avantages sérieux et fait disparaître tous les dangers d'encombrement de nouvelles rues, que présentait le tracé primitif. Le nombre des voitures circulant sur la ligne ou stationnant au point terminus sera certainement augmenté, mais les inconvénients d'ordre secondaire qui en résulteront ne pourraient faire obstacle à la création d'une ligne nouvelle de transports appelée à rendre des services aux populations extérieures et, aussi à la Ville de Lille, appelée indirectement à en bénéficier.

Nous proposons donc au Conseil Municipal de donner son adhésion au nouveau tracé, tel qu'il est présenté par M. Mongy.

*Adopté.*

### **2° Ligne de Lille à Lens.**

Dans le projet primitif de 1909, cette ligne (n° 6 du réseau interdépartemental) pénétrait en ville par la place Jacques Febvrier et aboutissait à la rue et à la Place des Buisseries ; le tracé en a été légèrement remanié.

Les nouvelles propositions de M. Mongy le font aboutir à la rue des Ponts-de-Comines, partie comprise entre la rue de Paris et la rue Faidherbe.

Le nouveau tracé emprunterait les rues des Ponts-de-Comines, de Paris, du Sec-Arembault, de Béthune, d'Amiens et du Plat, la place Jacquart, les rues Ovigneur, de Valmy, Jeanne d'Arc et Lamartine, la place Vanhoenacker, la rue d'Arras, il traverserait les fortifications, suivrait les nouvelles voies projetées dans le démantèlement de Lille, une déviation projetée pour passer par dessus la ligne du chemin de fer de Lille à Béthune et le chemin vicinal n° 3 et s'engagerait ensuite sur le territoire de Fâches-Thumesnil, vers la limite du Pas-de-Calais et de Lens.

---

La Ville doit, tout d'abord, faire les plus expresses réserves en ce qui concerne la partie du tracé comprise entre Fâches et la rue d'Arras. M. Mongy déclare que les voies de tramways suivront les voies nouvelles du démantèlement à établir par la Ville. Encore faudrait-il que le plan de voirie fut définitivement arrêté et que le tracé prévu pour le tramway, notamment pour le passage supérieur au chemin de fer, ne puisse en contrarier, en quoi que ce soit, l'établissement, ni porter obstacle à la rectification de la route nationale de Lille à Arras qui sera la conséquence obligée du démantèlement. Le tracé ne devrait donc être admis définitivement, le cas échéant, qu'après entente avec la Ville.

Le tracé suit ensuite l'ancienne route nationale jusqu'à la place Vanhœnacker et coupe cette place pour aboutir à la rue Lamartine, d'une façon absolument inacceptable. La Ville doit protester énergiquement contre le procédé de la Compagnie et s'opposer à ce que la place en question soit ainsi défigurée.

La rue Lamartine, empruntée par la ligne, est située dans un quartier ouvrier, industriel. La circulation des voitures et du public y est intense. Les stationnements devant les maisons de commerce ou devant les ateliers sont nécessaires et indispensables. Le passage du tramway sera une cause de danger permanent et portera, d'autre part, un préjudice considérable aux intérêts de tout ce quartier.

Dans les rues Jeanne d'Arc et de Valmy, la ligne est prévue à deux voies. Le projet prévoit, à cet effet, le rescindement, sur toute leur longueur, des trottoirs latéraux. Le tracé suit ensuite les rues Ovigneur, du Plat et d'Amiens situées dans un quartier essentiellement commerçant, où le mouvement est intense et où l'établissement du tramway apportera un trouble considérable dans la circulation.

Nous devons signaler, tout spécialement, la situation qui résulterait de l'établissement de la voie Mongy dans les rues de Béthune et du Sec-Arembault. Dans ces rues, la circulation du car D, du réseau urbain constitue déjà un danger sérieux pour le public. On peut même s'étonner qu'on ait pu permettre l'emprunt de ces rues par une voie de tramway. M. Mongy propose, néanmoins, de doubler la voie existante, il supprime ainsi tout stationnement des voitures et décrète simplement que leur circulation sera interdite dans les rues de Béthune et du Sec-Arembault. La solution proposée est, tout simplement, inacceptable. Ce serait commettre une véritable erreur que de laisser

ainsi sacrifier une rue tout entière, et compromettre irrémédiablement la sécurité du public énorme qui y circule.

La Ville doit protester, avec la plus grande énergie, contre cette partie du projet.

La circulation dans la rue de Paris, serait rendue incommode par le tracé irrégulier de la ligne, et l'insuffisance des largeurs réservés aux stationnements.

Le projet, en ce qui concerne la rue des Ponts-de-Comines, est également inacceptable. Le terminus, en ce point, ne pourrait être établi avec les deux voies nécessaires, qu'en reportant l'une de ces deux voies en bordure du trottoir, côté gauche. C'est-à-dire qu'en raison du stationnement et des manœuvres des voitures à l'arrivée et au départ, le stationnement des voitures vers le trottoir de gauche serait complètement supprimé, au grand préjudice des propriétaires riverains.

En résumé, le tracé à travers des quartiers populeux, commerçants ou industriels, par des rues à circulation intense déjà sillonnées par les tramways urbains présenterait des inconvénients graves et serait cause de dangers permanents pour la circulation et la population.

Est-ce à dire que la ligne réponde à un véritable intérêt ? l'examen du plan permet de reconnaître qu'il n'en est réellement pas ainsi. La ligne projetée a un premier point de contact avec le réseau urbain (Ligne L de Lille à Wattignies) à Wattignies même. Dès ce point et jusqu'aux fortifications, l'utilité de la ligne ne saurait plus être justifiée que par la nécessité de desservir les agglomérations de Fâches et de Thumesnil. Au delà et jusqu'au terminus de la rue des Ponts de Comines, la ligne ne répond plus à aucun besoin réel ; elle est encadrée, en effet, à gauche par la ligne L de Wattignies à Lille qui aboutit à la Grand'Place et donne correspondance sur toutes les directions et à droite par la ligne C qui, partant de la place Jacques Febvrier aboutit à la gare et permet, par les correspondances délivrées en cours de route ou au terminus, de se transporter en tous points de la Ville.

La ligne projetée ferait double emploi avec les lignes existantes qu'elle concurrencerait sans profit pour les populations ; elle n'est donc d'aucune utilité et ne saurait être justifiée que par le désir, légitime peut-être de la part du concessionnaire, mais insuffisant pour la Ville, de renforcer les recettes du tronçon extérieur de la ligne par les bénéfices que procurerait une exploita-

tion urbaine. Or, cette exploitation serait faite au détriment du réseau municipal. Le Conseil municipal a donc le devoir de s'opposer à une pareille entreprise dont l'effet pourrait être de compromettre gravement les intérêts de la Société concessionnaire du réseau actuel et, par suite, ceux de la Ville de Lille elle-même

Dans ces conditions la ligne projetée ne devrait pas pénétrer en ville en deça de la place Jacques Febvrier. En ce point devrait être placé son terminus, après l'emprunt, en tronçon commun de la ligne L de la route nationale de Lille à Arras.

Sur cette place, de facile accès et suffisamment vaste pour permettre les stationnements et les manœuvres de trains, aboutissent les lignes L et C du réseau urbain. Les voyageurs en provenance ou à destination des localités extérieures y trouveront donc toutes facilités de circulation désirables pour pénétrer dans Lille ou pour en sortir. Ici encore, comme pour la ligne de Lille à Armentières dont le Conseil municipal a eu à s'occuper dans sa séance du 9 Juin dernier, il suffira d'une entente possible et rationnelle d'ailleurs, entre les deux Compagnies voisines, pour créer des correspondances entre les lignes des deux réseaux, et assurer ainsi la continuité de la perception des taxes au tronçon. Les voyageurs auront, il est vrai, à subir les ennuis d'un transbordement ; mais cet inconvénient ne saurait être mis sérieusement en comparaison des dommages réels que causerait à la Ville la pénétration directe en ville de la ligne projetée.

Nous proposons donc au Conseil municipal de vouloir bien, en maintenant ses décisions antérieures, protester contre la pénétration en ville de la ligne de Lens à Lille, en deça de la place Jacques Febvrier, et de prendre à cet effet, la délibération suivante ;

« Le Conseil municipal :

« Vu les avant-projets d'établissement des lignes de tramways de Lille à Baisieux et de Lille à Lens, présenté par M. Mongy, à la date du 31 Juillet 1911 ;

« Considérant que ces deux lignes font partie du réseau interdépartemental, dont M. Mongy a sollicité la concession du Conseil Général du Nord, le 12 janvier 1901 ;

« Vu ses délibérations antérieures des 18 Juin 1912, 17 Avril 1903, 12 Avril 1907, 9 Juin 1911, par lesquelles il a protesté énergiquement contre toutes

» pénétration, dans Lille, des lignes du dit réseau, à l'exception de la ligne de  
» Lille à Armentières, et la création déguisée d'un second réseau urbain  
» destiné à faire concurrence au réseau dont la ville de Lille est concés-  
» sionnaire ;

» Considérant que les pénétrations dans Lille des lignes dudit réseau  
» interdépartemental auraient pour résultat de rendre difficile, dangereuse,  
» voire même impossible, la circulation dans les quelques rues importantes  
» non encore encombrées par des tramways ;

« Considérant que la Ville de Lille se doit à elle-même et doit à son  
» rétrocessionnaire de protéger le réseau municipal contre toute entreprise  
» étrangère qui porterait concurrence audit réseau et ne serait pas suffisam-  
» ment justifiée par l'intérêt général des populations ;

« Maintient ses décisions antérieures, proteste à nouveau et de la façon la  
» plus énergique contre les dites pénétrations, et demande instamment  
» que les lignes projetées soient limitées aux points de jonction avec les  
» lignes de réseau urbain ».

En ce qui concerne la ligne de Lille à Baisieux :

« Considérant que le tracé enquêté primitivement en 1902 et 1903 est  
» abandonné ; que la ligne projetée emprunte entre le territoire d'Hellemmes  
» et le terminus de la place des Buissès, la ligne départementale existante  
» de Lille à Leers ;

» Que dans ces conditions, aucune opposition ne saurait être faite à  
» l'établissement de cette ligne ;

« Donne son adhésion au tracé nouveau proposé par M. Mongy.

En ce qui concerne la ligne de Lille à Lens :

« Considérant que la ligne n'a aucune utilité réelle entre le terminus  
» projeté de la rue des Ponts-de-Comines et les fortifications ;

« Que dans cette partie de la ligne, le tracé constitue un danger et  
» une difficulté pour la circulation des voitures et du public dans les  
» voies empruntées ;

« Considérant que la ligne ferait entre ces deux points une concur-  
» rence illégale au réseau municipal ;

« Considérant que la place Jacques-Février offre aux voyageurs à desti-



» nation ou en provenance de Lille, les moyens de transport voulus pour  
» pénétrer dans Lille ou en sortir et devrait, par suite, être admise  
» comme point terminus de la ligne de Lens ; »

Demande :

Que la dite ligne ait son point terminus place Jacques-Febvrier, qu'elle emprunte entre le passage supérieur du chemin de fer et la place, la route nationale d'Arras, et que ces correspondances soient délivrées entre les diverses lignes, par les Compagnies, en vue d'assurer la continuité des transports sur les deux réseaux.

#### **Ligne de Lille à Lens**

**M. le Maire.** — Je crois qu'en ce qui concerne la ligne de Lille à Lens, le Conseil ne peut que confirmer la décision qu'il a prise lorsqu'il a examiné la demande en concession de la ligne de Lille à Armentières. Les mêmes objections se présentent, et plus graves, s'il est possible, étant donné que pour ce nouveau tracé, les dangers se révèlent plus grands encore. La nouvelle ligne partant de la rue des Ponts-de-Comines pour rejoindre la rue d'Arras, couperait, à angle droit, une foule de points des lignes actuellement en exploitation. Toutes les Municipalités, depuis 1901, n'ont cessé de protester énergiquement contre l'envahissement des voies de tramways nouvelles dans le réseau municipal et nous devons continuer à faire la résistance la plus énergique.

**M. Remy.** — Je constate avec plaisir les objections faites par le Conseil municipal, et je regrette qu'il n'ait pas eu le même souci en ce qui concerne la ligne qui aboutit place du Théâtre. Mes protestations ne furent pas écoutées à cette époque ; cependant, aujourd'hui, mes collègues se voient forcés d'épouser mon opinion.

**M. le Maire.** — Je me souviens, mon cher collègue, vous avoir déjà entendu faire au Conseil, les mêmes observations ; mais nous devons nous incliner devant le fait accompli.

**M. Remy.** — C'est vrai, Monsieur le Maire ; mais je tenais à exprimer à nouveau mes regrets qu'on n'ait pas tout fait pour conserver à cette place son esthétique.

12 Septembre 1911

— 654 —

*Place du Théâtre*  
—  
*Lignes*  
*de Tramways*  
—  
*Observations*

**M. Parmentier.** — De quoi vous plaignez-vous, mon cher collègue; on a éclairé la place du Théâtre comme ne l'est aucun des autres quartiers de notre ville.

**M. Pajot.** — La population semble enchantée de trouver en cet endroit des tramways qui peuvent la transporter à Roubaix, et jamais je n'ai entendu aucune plainte à ce sujet.

**M. Remy.** — Je ne vois pas très bien la nécessité qu'il y avait à prolonger cette ligne jusqu'à la place du Théâtre. Enfin, si vous êtes satisfaits, je le suis aussi.

*Adopté.*

---

### Rapport de M. le Maire

MESSIEURS,

M. le Commandant des Sapeurs-Pompiers nous a adressé une demande de secours en faveur du sapeur Verhegge Hippolyte, de la 2<sup>e</sup> compagnie, blessé au cours de l'incendie du 12 juillet 1911.

Incapacité de travail; 5 jours.

Des certificats médicaux dûment établis constatent la blessure de cet homme qui a droit, conformément à l'article 146 du règlement, à une indemnité de 4 francs par jour, soit 5 jours à 4 fr. = 20 fr.

Nous vous proposons, Messieurs, de prélever cette indemnité sur les fonds de la caisse de secours du bataillon,

*Adopté.*

---

### Rapport de M. le Maire

MESSIEURS,

L'augmentation considérable du prix des denrées a occasionné, en maints endroits, des désordres que la sagesse de la population lilloise a su heureusement épargner à notre ville. Cette attitude calme et digne de nos concitoyens ne fait que rendre plus impérieux notre devoir de chercher à atténuer pour eux les effets de la crise.

*1806*  
*Sapeurs-Pompiers*  
—  
*Caisse de secours*

*1807*  
*Cherté des vivres*  
—  
*Vœu*

L'Administration municipale se propose d'intervenir entre fournisseurs et consommateurs et de tenter tous ses efforts pour arriver à établir un tarif raisonnable des principales denrées.

Elle vous demande de lui accorder les crédits nécessaires, dont elle ne peut encore fixer l'importance, pour l'ouverture immédiate des cuisines populaires où les ouvriers trouveront, à des prix fort économiques et au-dessous des prix de revient, la soupe, la viande et les légumes tout préparés.

Je vous prie, en outre, Messieurs, de vouloir bien adopter le vœu suivant :

Le Conseil municipal, très ému par la cherté des vivres qui trouble profondément l'existence de la population laborieuse, et redoutant que l'hiver n'aggrave une crise déjà fort douloureuse ;

Considérant que l'extrême sécheresse et l'épidémie aphteuse qui désolent un grand nombre de fermes de la région du Nord, créent une situation exceptionnelle justifiant comme remèdes des mesures également exceptionnelles ;

Emet le vœu que les pouvoirs publics :

1<sup>o</sup> En compensation des droits d'entrée qui frappent les produits étrangers, interdisent d'une façon absolue l'exportation du bétail, des fourrages, issues et tourteaux et des pommes de terre et, en général, de toutes les denrées alimentaires dont le prix dépasse le taux normal ;

2<sup>o</sup> Que, pour abaisser le prix de la viande, ils encouragent l'élevage français, principalement en lui consacrant, sous forme de primes destinées à récompenser les efforts des cultivateurs en vue de l'extension et de l'amélioration de leurs troupeaux, les sommes importantes dépensées en organisations de concours nationaux dont les agriculteurs contestent l'utilité ;

3<sup>o</sup> Qu'ils autorisent, comme ils l'ont fait pour les pores, l'importation des moutons étrangers sur pied ou, dans le cas d'impossibilité absolue, qu'ils suppriment l'obligation actuelle de dépeçage en quatre, la bête entière ou coupée en deux offrant plus de conservation ;

4<sup>o</sup> Que, par un abaissement, même momentané, des tarifs de transport, ils facilitent l'envoi des denrées agricoles dans les centres industriels ;

5° Qu'ils étudient une réglementation nouvelle des marchés en vue de réprimer les trusts ;

Décide que la présente résolution sera transmise d'urgence au Gouvernement.

*Entrée en France  
du bétail étranger*

*Vœu*

**M. Parmentier.** — J'adopte volontiers les conclusions du vœu qui est proposé au Conseil municipal, mais je demande à expliquer mon vote. En tant que Lillois, on peut se désintéresser des questions agricoles, mais les habitants d'un même pays sont solidaires entr'eux. Les prétentions des agriculteurs continuant à s'exercer, j'estime qu'on peut, à l'heure actuelle, sans danger pour ces derniers, permettre, d'une part, l'entrée en France du bétail étranger et empêcher, d'autre part, le transport en dehors de notre bétail et de nos ingrédients. Je ne pose pas ici une question de principe mais je tiens à faire ressortir l'intérêt qu'il y aurait à prendre une décision dans ce sens, à la suite des événements qui viennent de se produire.

**M. le Maire.** — Vous avez pu remarquer que dans le vœu qui vous est soumis, nous insistons beaucoup moins sur la levée de droits de douane et d'importation que sur la défense d'exporter, car nous n'avons pas qualité pour juger de la nécessité qu'il y a à imposer les taxes douanières. Défenseurs des intérêts de nos concitoyens, nous ne pouvons qu'émettre le vœu que, dans ces temps de crise, le Gouvernement empêche l'exportation. J'ai eu connaissance, ces jours derniers, que de nombreux convois de bœufs étaient à la frontière, prêts à quitter notre territoire. Notre souci est, avant tout, d'empêcher la sortie du bétail ; c'est, à mon avis, le meilleur moyen qui soit à notre disposition, dans la période difficile que nous traversons.

**M. Duburcq.** — Si nous ne pouvons obtenir l'abaissement des tarifs douaniers, j'émetts le vœu que le Gouvernement français laisse entrer, de Belgique, de Hollande ou d'Amérique, les moutons vivants et, s'ils sont tués, entiers ou par moitiés.

**M. le Maire.** — Un mouvement de révolte se manifestant parmi les populations du Nord, je crois que le Gouvernement jugera opportun de prendre des mesures pour permettre l'entrée plus facile du bétail étranger.

**M. Duburcq.** — Le Gouvernement, saisi de ce vœu n'a même pas daigné nous répondre ; nous avons eu alors recours à la Chambre de Commerce qui nous a fait connaître qu'à son avis, il aurait été fâcheux de grever d'un droit le bétail livré par les agriculteurs du Nord et du Pas-de-Calais. Je prie

aujourd'hui mes Collègues du Conseil de vouloir bien décider l'envoi au Gouvernement du vœu que je viens de présenter, attendu qu'il est vraiment déplorable de ne voir autoriser l'entrée en France du bétail étranger que par quartiers seulement; cette mesure porte une grave atteinte aux intérêts de la boucherie en général.

**M. Buisine.** — Il serait préférable que l'autorisation soit donnée d'introduire en France les moutons vivants; si nous ne pouvons obtenir cette satisfaction, qu'on puisse les recevoir entiers ou par moitiés; ce serait là une amélioration dont la classe ouvrière ressentirait le plus grand bien, car il est vraiment malheureux de constater qu'il faut payer, ici, le mouton à 26 et 28 sous la livre. alors qu'à la frontière on l'obtient à 18 sous.

**M. Guiselin.** — J'appuie volontiers le vœu de M. Duburcq et prie l'Administration municipale de le transmettre au Gouvernement. Les agriculteurs sont bien défendus, puisqu'on compte plus de députés ruraux que de députés citadins. Les premiers possèdent, dans les éleveurs, des agents électoraux, et, dans l'intérêt de ceux-ci, ils n'insisteront jamais pour obtenir la suppression ou l'abaissement des droits de douane; c'est pourquoi on peut craindre que notre vœu ne soit pas accepté en haut lieu; malgré cela, j'estime que nous devons insister énergiquement; nous ne saurions trop protester contre cette façon d'agir.

**M. le Maire.** — Nous ne sommes pas ici au Parlement et l'Administration municipale ne peut prendre de décisions qui ne sont pas de sa compétence.

**M. Duburcq.** — Nous ne trouvons de moutons, en France, qu'à des prix exorbitants.

**M. Guiselin.** — Si le gouvernement entendait les plaintes continuelles des ouvriers, il s'empresserait, sans doute, d'améliorer la situation.

**M. Duburcq.** — Les députés du Nord et du Pas-de-Calais ont le devoir de défendre leurs électeurs et, en particulier, les ouvriers. J'insiste, à nouveau pour que le vœu que je viens de déposer soit communiqué au Gouvernement, dans l'intérêt du peuple français.

**M. Guiselin.** — Il faudrait que le bétail étranger entre en France en toute liberté, au détriment des éleveurs qui nous exploitent...

**M. le Maire.** — Demandez, tout de suite, la suppression totale des droits sur les blés !...

**M. Guiselin.** — L'ouvrier lillois, qui travaille en filature, ne peut pourtant se nourrir que de pain trempé dans du café ; il est désolant de constater que lorsque l'un d'eux vient vous demander pour quinze sous de marchandises, on ne peut le servir. A l'heure actuelle, les trois quarts des bouchers lillois se trouvent dans une situation fort difficile.

**M. le Maire.** — Vous déplacez la question, mon cher collègue. Il existe certainement, à l'heure actuelle, des intérêts différents qui méritent d'être défendus, mais le Conseil municipal n'est pas juge de situations spéciales et ne peut émettre de vœux sur la suppression ou l'abaissement des tarifs douaniers, sans savoir quelle répercussion provoquerait l'application de ces desiderata. A côté de l'ouvrier des villes, il y a dix millions de paysans qui demandent qu'on leur accorde des facilités d'existence. Nous devons demander au Gouvernement qu'il veuille bien étudier cette importante question, et, dans l'intérêt général, prendre toutes mesures qu'il jugera utile ; mais nous ne pouvons insister pour que l'Etat sauvegarde un intérêt particulier, ni lui indiquer exactement les mesures qu'il y a lieu de prescrire.

**M. Léon Gobert.** — J'estime qu'il n'y a aucun inconvénient à ce que le Conseil vote le vœu émis par M. DUBURCQ ; si le Gouvernement ne peut l'admettre, il nous le fera savoir.

**M. Duburcq.** — Ma proposition s'applique aussi bien aux porcs qu'aux moutons.

**M. le Maire.** — Il doit y avoir une raison quelconque, que nous ne connaissons pas, pour que le Gouvernement ait appliqué ces prescriptions sur l'entrée en France du bétail étranger.

**M. Léon Gobert.** — Il ne s'agit pas de toucher aux droits imposés sur les viandes pénétrant en France, mais bien de permettre aux bouchers de recevoir, de l'étranger, des porcs et moutons sur pieds, ou, s'ils sont abattus, en entier et par moitiés, plutôt que coupés en quatre. Mais, en admettant que nous ayons gain de cause, les bouchers vendront-ils le mouton à meilleur marché ?...

**M. Duburcq.** — Oui, mon cher Collègue, je m'en porte garant.

**M. Guiselin.** — Depuis environ deux ans, les bouchers ont dû, certaines fois, vendre la viande presque au prix coûtant. Je demande que l'on insiste particulièrement pour que soit permise l'entrée des moutons et des porcs

vivants, puisque cela s'est fait l'année dernière pour ces animaux provenant d'Angleterre.

**M. Wauquier.** — Le Gouvernement a déjà pris des mesures quand il s'agissait de crises de cette sorte, et je me souviens qu'on avait, à certaines époques où il y avait pénurie, proposé de lever les droits sur les blés. Il serait possible, à mon avis, de rapporter pour un laps de temps à déterminer, les prescriptions qui interdisent l'entrée en France des moutons et des porcs autrement que par quartiers, quitte à les remettre en vigueur, le jour où le prix de la viande sera, de nouveau, abordable. J'estime donc que le Conseil peut, très bien, voter le vœu émis par M. DUBURCQ.

*Les vœux présentés par l'Administration Municipale et par M. Duburcq sont adoptés.*

**M. Gronier.** — En raison de l'urgence qui se manifeste, je demande que les cuisines populaires soient ouvertes immédiatement, sans attendre que les adjudications soient terminées. M. DUBURCQ vient de me dire que les traités passés avec les anciens adjudicataires sont valables jusqu'au 1<sup>er</sup> Novembre ; rien ne s'oppose donc à ce que les Fournaux économiques fonctionnent dès maintenant.

**M. le Maire.** — Vous pouvez, mon cher Collègue, vous en rapporter à l'Administration municipale qui s'efforcera d'ouvrir les cuisines populaires le plus vite possible et successivement, si elle ne peut faire autrement. En ce qui concerne la question de la cherté des vivres, les journaux vous ont appris qu'une délégation des syndicats ouvriers avait été reçue par moi, ces jours derniers, à l'Hôtel-de-Ville. Je lui ai fait connaître que nous réunirions ici, jeudi prochain, une délégation de ces syndicats avec les délégués des commerçants syndiqués de l'Alimentation, pour faire appliquer, par ces derniers, aux denrées de première nécessité, des prix plus acceptables pour nos concitoyens, que ceux actuellement existants. Sur la demande de ces délégués de taxer certains produits, je leur ai répondu que mon pouvoir me permettait d'appliquer une taxe sur le pain, mais qu'en ce qui concerne la viande, la chose était plus difficile, en raison des différentes qualités mises en vente. Ils ont également insisté pour que les bouchers consentent à employer des étiquettes spéciales indiquant aux ménagères la qualité et le prix des morceaux qu'elles achètent.

*Cuisines populaires*

*Ouverture*

*Vœu*

*Alimentation*

*Abaissement des  
Tarifs*

**M. Duburcq.** — Il est fort difficile, pour les bouchers, d'appliquer ces mesures, Monsieur le Maire..

**M. le Maire.** — Elles l'ont été dans d'autres localités, mon cher Collègue, et l'Administration municipale fera tous ses efforts pour qu'il en soit de même à Lille ; il n'y a pas de raison pour que ce qui a été fait à Roubaix ne puisse se faire ici. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de réunir ces délégués en présence du Conseil municipal tout entier ; si nous étions trop nombreux, l'entente serait moins facile ; c'est pourquoi, mon intention n'étant pas de vous convoquer tous à cette réunion, je vous prie de vouloir bien me laisser, en compagnie de quelques-uns d'entre vous, traiter cette question avec les intéressés.

**M. Pajot.** — On pourrait peut-être utilement faire appel à ceux de nos Collègues qui possèdent des compétences particulières sur ce point.

**M. Léon Gobert.** — L'Administration municipale se trouvera en présence de délégations des Syndicats ouvriers et patronaux ; il y aura donc, dans cette réunion, des éléments suffisants de discussion pour qu'il ne soit pas nécessaire de convoquer le Conseil municipal au complet. M. le Maire saisira ces derniers des résultats acquis, sur lesquels nous pourrons statuer ensuite. Si vous assemblez une centaine de personnes, vous n'arriveriez jamais à une entente.

**M. le Maire.** — J'ai demandé qu'un petit nombre seulement de délégués assistent à cette assemblée, de manière à faire de la besogne utile. Nous réunirons les bureaux des Syndicats intéressés et j'espère que nous les mettrons d'accord, quoique nous n'ayions pas à notre disposition de moyens officiels pour obliger les commerçants à baisser les tarifs ; mais nous leur demanderons instamment qu'ils veuillent bien faire les prix les plus réduits.

**M. Léon Gobert.** — Dans toutes les villes, les Maires, se faisant l'arbitre de la situation, ont mis en présence les uns des autres, les délégués des consommateurs et ceux des commerçants et ont fait en sorte d'obtenir, de part et d'autre, des concessions, de manière à mettre les deux partis d'accord.

**M. Duburcq.** — En ce qui concerne le Syndicat des marchands-bouchers en gros et en détail, je puis dire que l'entente sera générale. Ils ne demandent qu'à livrer la viande, dans les boucheries, le meilleur marché



possible ; mais, dans l'état actuel des choses, ils ne peuvent fournir du pied de bœuf ; même à 1 fr. 25.

---

## Rapport de M. le Maire

MESSIEURS,

Nous avons préparé un cahier des charges en vue de la mise en adjudication, pour une année à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1911, des fournitures de denrées alimentaires nécessaires au fonctionnement de fourneaux économiques et à la nourriture des voyageurs indigents.

Nous vous prions d'approuver ce cahier des charges et de nous autoriser à traiter par marchés, au mieux des intérêts de la Ville, les lots qui ne seraient pas adjugés.

Les dépenses seront prélevées sur le crédit ordinaire du budget « Fourneaux économiques et Asile de nuit ».

**M. Lesot.** — Je ne crois pas que l'on puisse ouvrir les cuisines populaires avant le 25 de ce mois, puisqu'il y a lieu, chaque année, avant la mise en route, de soumettre le matériel à des réparations qui sont de toute nécessité.

**M. le Maire.** — Nous demandons simplement, ce soir, au Conseil municipal, l'autorisation d'ouvrir les cuisines populaires le plus vite possible, dans l'intérêt de la population ouvrière de notre Cité.

**M. Binauld.** — Il serait prudent, je crois, que la Commission des fournitures nécessaires aux fourneaux économiques se réunisse d'urgence demain, pour que les administrateurs puissent donner immédiatement la liste des réparations à effectuer aux cuisines, et que le Service de l'Economat soit en mesure de dresser celles des fournitures indispensables à l'alimentation des fourneaux. Il est urgent, à mon avis que chacun des Administrateurs se rende à la cuisine placée sous son contrôle, de manière à pouvoir établir, le plus rapidement possible, l'état qui lui est demandé, pour que les réparations qu'il y aurait à exécuter le soient de suite et que le matériel manquant soit aussitôt remplacé.

**M. Lessenne.** — La cuisine Lottin se trouve dans un état de vétusté complète ; c'est, je crois, celle où il y aura le plus à faire avant que l'ouverture

1808  
*Fourneaux économiques et Asile de nuit*  
—  
*Fourniture de denrées*  
—  
*Adjudication*

soit possible. Il y a urgence à prendre dès maintenant, nos dispositions pour qu'elle puisse fonctionner le 1<sup>er</sup> Octobre prochain.

**M. Remy.** — L'Administration municipale a-t-elle l'intention d'ouvrir en même temps tous les fourneaux économiques de la Ville ?...

**M. le Maire.** — Nous allons faire le nécessaire dans les meilleures conditions possibles, mais on ne peut prétendre ouvrir le même jour toutes les cuisines, cette décision étant subordonnée à l'importance des aménagements qui seront jugés nécessaires ; mais je puis vous promettre que, dans l'intérêt de la classe laborieuse, nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour hâter cette ouverture.

*Adopté.*

*Pavage*  
*Rue St-Etienne*  
*Observations*

**M. Parmentier.** — Je tiens à signaler à M. l'Adjoint délégué aux Travaux l'état dans lequel se trouve la chaussée de la rue Saint-Etienne entre les rues de Pas et Esquermoise. Lorsqu'il pleut — ce qui se produit rarement à cette époque — l'eau séjourne et s'y corrompt. Il est vraiment déplorable de voir, dans un état aussi defectueux, un petit tronçon de pavage situé dans une partie centrale de la Ville. Je prie M. Laurence de vouloir bien faire procéder à la réparation de cette chaussée.

**M. Laurence.** — Je vais donner immédiatement les instructions nécessaires pour que vous obteniez satisfaction aussitôt que possible, mon cher Collègue.

*La séance est levée à 10 h. 20.*

<i>Delaunay</i>	<i>Remy</i>	<i>G. Remy</i>
<i>Dambine</i>	<i>J. Desrosiers</i>	<i>C. Remy</i>
<i>L. Languet</i>	<i>Boutet</i>	<i>Desrosiers</i>
<i>C. Remy</i>	<i>C. Buisson</i>	<i>Guendin</i>