

N.° 27

# CONSEIL MUNICIPAL DE LILLE

---

SESSION LÉGALE DE NOVEMBRE

---

Séance du Vendredi 9 Novembre 1883

---

## PROCÈS-VERBAL

**SOMMAIRE :** Conseil municipal. Nomination d'un Secrétaire. — Catastrophe de Roubaix. Subvention. — Marché Saint-Nicolas. Repiquage des dalles. — Conseil municipal. Impression des rapports. — Impression des procès-verbaux. — Police. Réglementation de l'entrée en ville des troupeaux de bêtes à cornes. — Voirie. Mauvais état des trottoirs à Fives. — Achèvement des tramways urbains et suburbains. Mise en demeure à la Compagnie — Réservistes. Supplément de crédit pour secours aux familles dans le besoin. — Rentrée des Facultés. Demande de crédit. — Bois de la Deûle. Crédit complémentaire. — Fête historique du 8 Octobre 1882. Crédit complémentaire.

---



L'an mil huit cent quatre-vingt-trois, le Vendredi neuf Novembre, à huit heures et demie du soir, le Conseil municipal de Lille, dûment convoqué, s'est réuni en séance à l'Hôtel-de-Ville, pour l'ouverture de la session légale de Novembre.

Présidence de M. Géry LEGRAND, Maire.

*Présents :*

MM. ALHANT, BAGGIO, BASQUIN, BONDUÉL, BOUCHÉE, BUCQUET, CANNISSIÉ, CARRON, CHARLES, CREPY, DALBERTANSON, DEBIÈVRE, J.-B. DESBONNET, Ed. DESBONNETS, DODANTHUN, GAVELLE, GRANDEL, MANOURY, MARSILLON, MARTIN, PAMELARD, PÉERT, RIGAUT, ROCHART et WERQUIN.

*Absents :*

MM. CARTON, FAUCHER, GIARD, MERCIER, MEUREIN, ROUSSEL et VIOLETTE, qui s'excusent de ne pouvoir assister à la séance.

*Conseil municipal*

—  
*Nomination  
d'un Secrétaire*

M. le MAIRE déclare ouverte la session légale de Novembre. Il invite l'Assemblée à élire un Secrétaire.

M. Eugène DEBIÈVRE est nommé à l'unanimité.

Il est donné lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Il est adopté.

*Catastrophe  
de Roubaix*

—  
*Subvention*

MM. J.-B. DESBONNET, BASQUIN, BONDUÉL et GRANDEL, proposent au Conseil de prendre la résolution suivante :

LE CONSEIL,

Emu de la terrible catastrophe qui a jeté le deuil dans la ville de Roubaix et plongé dans la misère plus de trente familles d'ouvriers,



Voulant leur donner une marque de sa profonde sympathie ,

Décide :

Une somme de 1,000 francs sera mise à la disposition de M. le Maire de Roubaix , pour être distribuée par ses soins aux victimes survivantes ou aux parents des victimes décédées dans l'incendie du 5 Novembre 1883.

M. WERQUIN , Adjoint. — L'Administration avait décidé qu'elle ferait une proposition dans le même sens , et elle m'avait fait l'honneur de me charger de la présenter.

M. DALBERTANSON. — Alors , nous pouvons passer au vote.

M. WERQUIN , Adjoint. — Permettez-moi d'achever ma pensée. Si j'insiste pour avoir la parole , ce n'est pas pour enlever le mérite de la proposition de M. J.-B. DESBONNET et de ses amis , c'est pour dire que l'Administration est heureuse d'être d'accord avec eux. J'ajouterai que si , par un sentiment d'humanité , nous avons récemment accordé une somme de 500 francs à des Italiens , à plus forte raison sommes-nous disposés à venir en aide à des malheureux , qui sont à nos portes. L'Administration tient , en outre , à prouver , en cette circonstance , à la ville de Roubaix , qui nous reproche quelquefois de l'abandonner au moment de ses fêtes , que nous compassions à ses douleurs , et que nous avons pour elle un véritable attachement.

M. PEERT. — La somme de 1,000 francs me paraît insuffisante. Je demande de plus à l'Administration de prendre l'initiative d'un concert au bénéfice des victimes.

M. GAVELLE. — Il est certain que le Conseil , à l'unanimité , aurait unanimement signé la pétition de M. J.-B. DESBONNET , si elle eût été présentée à chacun de ses membres.

M. DALBERTANSON. — Tout-à-l'heure , quand j'ai interrompu M. WERQUIN , ma pensée était celle-ci : c'est entendu , nous sommes d'accord pour voter. Je me joins à M. PEERT pour demander si la Ville ne pourrait pas organiser un concert.

M. le MAIRE répond que l'Administration aidera de tous ses moyens les manifestations charitables que suscitera la catastrophe de Roubaix.

Le crédit de 1,000 francs est voté à l'unanimité.



M. le MAIRE donne connaissance des propositions ci-après, déposées sur le bureau :

*Marché  
Saint-Nicolas  
—  
Repiquage  
des dalles  
—*

Le Conseiller municipal soussigné, prie l'Administration de vouloir bien faire exécuter le plus promptement possible, le repiquage des dalles du marché Saint-Nicolas. Il ne se passe presque pas de jours sans que plusieurs personnes ne tombent dans ce marché, tant les dalles sont glissantes.

Le Conseiller municipal soussigné compte que l'Administration fera tout son possible pour améliorer cet état de choses.

MANOURY.

M. BOUCHÉE se joint à M. MANOURY et réclame l'urgence.

M. PAMELARD appuie également cette proposition. Il serait très-dangereux, dit-il, de laisser le pavage du marché Saint-Nicolas dans l'état où il se trouve. Une semblable demande a déjà été produite. Il a été répondu qu'on ne pouvait faire aucune réparation et que le renouvellement du dallage en carreaux de Jurbise, s'imposait.

La proposition de M. MANOURY est renvoyée à l'Administration.

*Conseil municipal  
—  
Impression  
des rapports  
—*

Considérant qu'il convient impérieusement à chacun de nos collègues de connaître, *avant tout débat en séance*, les résolutions prises par les Commissions auxquelles les affaires sont renvoyées ;

Considérant que ce principe est indiscutable, surtout quand il s'agit des finances de la Ville,

LE CONSEIL décide :

ARTICLE 1<sup>er</sup>

Tout rapport de Commission, avant d'être lu en séance, sera imprimé et distribué, cinq jours au moins avant sa mise en discussion.

ARTICLE 2.

En ce qui concerne le budget et les finances, l'art. 1<sup>er</sup> est impératif, en conséquence tout vote émis contrairement est nul et non avenu.

DALBERTANSON.



J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Conseil la proposition suivante :

Considérant que les procès-verbaux de nos séances ne sont ni écoutés , ni entendus ;

Considérant qu'il importe aux élus et surtout aux électeurs de connaître expressément , intégralement et le plus tôt possible, les vœux , dires , opinions et votes des Conseillers municipaux ;

Considérant , au moins en ce qui concerne le soussigné , que les procès-verbaux des séances du Conseil *ne répondent point à la réalité des débats* , qu'au surplus ils sont distribués trop longtemps après la clôture des séances ;

*Conseil municipal*

—  
*Impression  
des  
procès-verbaux*  
—

LE CONSEIL ordonne :

ARTICLE 1.<sup>er</sup>

A l'issue de chaque séance , le sténographe remettra ès-mains du Président ou du Délégué de la Commission dont il sera ci-après parlé , le compte-rendu (notes) qu'il aura tenu de la séance du Conseil.

ARTICLE 2.

Ce compte-rendu sera *immédiatement* coté et paragraphé par ledit Conseiller qui en fera la remise à l'Administration municipale.

ARTICLE 3.

Dans les vingt-quatre heures de la remise , le sténographe traduira ledit compte-rendu , le signera et le déposera au greffe de la Mairie.

ARTICLE 4.

Dans les trois jours de ce dépôt , ledit procès-verbal sera imprimé et délivré à chacun des Membres du Conseil.

ARTICLE 5.

Les originaux des notes prises par le sténographe , ainsi que la minute du compte-rendu , traduite et dressée par lui , seront déposés au Secrétariat de la Mairie , pour être transmis aux archives.

ARTICLE 6.

Aucun procès-verbal ne pourra être lu , ni discuté , ni adopté , s'il n'a subi les épreuves ci-dessus.

ARTICLE 7

Dans les huit jours de son adoption , tout procès-verbal devra être imprimé et distribué à qui de droit.



ARTICLE 8.

Une Commission composée de cinq Membres , et nommée au scrutin secret , sera désignée aux effets ci-dessus.

ARTICLE 9.

L'urgence est déclarée.

DALBERTANSON.

La discussion de ces deux dernières propositions est renvoyée à une prochaine séance.

*Police*  
—  
*Réglementation*  
*de l'entrée en ville*  
*des troupeaux de*  
*bêtes à cornes*  
—

M. MARSILLON désire signaler un fait à l'attention de l'Administration : Des troupeaux de bêtes à cornes entrent journellement à Lille , entièrement libres. Les règlements municipaux sont pourtant formels à cet égard. Il y a quelque temps, une vache, après avoir piétiné une femme , s'est enfuie dans la direction des Moulins et y a blessé plusieurs personnes. Il conviendrait de rappeler aux conducteurs de troupeaux les dispositions des règlements.

M. DALBERTANSON. — En effet, on voit tous les jours, sur les boulevards, des troupeaux de bêtes à cornes en liberté.

M. RIGAUT , Adjoint. — Aussitôt que l'Administration a eu connaissance de l'accident signalé par M. MARSILLON , elle a pris des mesures pour faire cesser cet état de choses. Les animaux de boucherie se divisent en deux catégories. Ceux de la première catégorie entrent par la porte de Tournai et sont conduits à la main ; ceux de la deuxième catégorie viennent par la porte Louis XIV et sont laissés en liberté. Pour cette dernière catégorie , on exige un gardien par trois animaux. Des agents sont chargés de faire observer scrupuleusement les règlements.

M. MARSILLON. — Les animaux qui entrent par la porte de Béthune, sont généralement gardés par une seule personne.

M. J.-B. DESBONNET. — Il suffit de faire observer les règlements municipaux à toutes les portes.

M. DALBERTANSON. — Quelle différence y a-t-il entre les animaux entrant par la porte de Tournai et ceux entrant par la porte Louis XIV ?



M. RIGAUT, Adjoint. — Il y a des animaux qui deviennent furieux lorsqu'ils sont attachés. C'est pour cette raison qu'on a divisé les bêtes à cornes en deux catégories.

M. DALBERTANSON. — Ceux qui viennent par la porte Louis XIV. sont, sans doute, conduits en liberté parce que le trajet à parcourir est plus grand. Ce n'est pas sérieux. Faites alors un règlement général pour les animaux à voie large et pour ceux à voie étroite.

M. CHARLES. — J'ai signalé à plusieurs reprises les dangers que font courir à la population les convois d'animaux de boucherie. J'ai fait une proposition tendant à ce que les bêtes à cornes soient conduites trois par trois. Un arrêté a été pris à cet effet. Mais des gens plus compétents que moi, sans doute, ont fait observer que les grands bœufs élevés en liberté dans les pâturages, et qui sont très-doux, deviennent furieux dès qu'on les attache. C'est pour cela qu'on les fait entrer en liberté par la porte Louis XIV. Il n'en est pas moins vrai qu'il est indispensable qu'il y ait un conducteur pour trois bêtes. Bien souvent on voit des troupeaux conduits par deux gardiens; l'un est à la tête et l'autre suit avec un petit chien. Je trouve que deux hommes ne suffisent pas pour conduire douze ou quinze bêtes à cornes. Qu'un accident arrive et l'on verra quelles en seront les conséquences !

M. le MAIRE. — Le Conseil peut être assuré que l'Administration fera appliquer les règlements dans toute leur rigueur.

---

M. PAMELARD signale le mauvais état des trottoirs qui longent la ligne du chemin de fer, à Fives.

*Voirie*  
—  
*Mauvais état  
des trottoirs  
à Fives*  
—

---

L'ordre du jour appelle la discussion du rapport figurant sous le numéro 557 « achèvement » des tramways urbains et suburbains de Lille. — Mise en demeure à la Compagnie. »

*Achèvement  
des Tramways  
urbains  
et suburbains*  
—

M. le MAIRE donne lecture d'une lettre de M. WALLUT, Président du Conseil d'administration de la Compagnie des tramways, demandant la remise de la discussion à huitaine, à effet de lui laisser le temps de faire parvenir sa réponse au rapport de la Commission. En donnant communication de cette lettre au Conseil, l'Administration croit devoir lui faire remarquer qu'il semble peu admissible qu'un rapport de Commission puisse être discuté en dehors de cette enceinte.

*Mise en demeure  
à la Compagnie*  
—



M. DALBERTANSON. — Qui est-ce qui demande la remise à huitaine ?

M. le MAIRE. — C'est M. WALLUT, dans l'espoir, sans doute, de renouer des négociations avec la Commission. Le rapport a été imprimé et distribué. Il n'appartient plus à un tiers, même intéressé, d'intervenir dans le débat.

M. DALBERTANSON. — Monsieur le Maire, veuillez mettre la question aux voix.

M. ROCHART. — Je ferai observer au Conseil qu'il a été déjà sursis à la discussion du rapport.

M. le MAIRE. — Il me paraît douteux que la Commission modifie ses conclusions.

M. DALBERTANSON. — La question est celle-ci : va-t-on délibérer oui ou non ?

M. J.-B. DESBONNET. — Cette affaire est assez délicate. Il y a un an, un projet a été établi d'accord avec la Compagnie des tramways. Si nous ne discutons pas le rapport de la Commission, il est à craindre que la Compagnie accepte ce projet. En ce qui me concerne, j'ai une modification à proposer. Le rapport reporte la concession à 1918. Le traité actuel doit échoir en 1903. De 1903 à 1918, la Compagnie devra payer un loyer annuel. C'est ici que se place mon observation. Quelle sera la situation des Tramways en 1903 ? A cette époque, la Ville percevra annuellement une somme de 100,000 fr. Cette somme sera-t-elle suffisante ? Il se pourrait, dans un temps donné, qu'on dise que nous avons passé un traité sans étude préalable. Il conviendrait d'ajouter, au loyer stipulé de 100,000 fr., une participation, pour la Ville, d'un quart dans les bénéfices, après attribution d'un intérêt de 6 pour cent aux actionnaires.

De cette façon, nous participerons dans les bénéfices que feront les Tramways et on ne pourra pas dire que nous avons été aveugles et maladroits. Il est certain qu'en 1903, étant donné le loyer proposé, nous n'aurons pas le véritable intérêt de notre location. Je pense que ma proposition mérite d'être prise en sérieuse considération.

M. le MAIRE. — En faisant part au Conseil de la demande de M. WALLUT, j'ai rappelé la règle suivie jusqu'ici en pareille matière. Le rapport de la Commission étant une sorte d'ultimatum posé à la Compagnie des tramways, il convient de passer à la discussion. Je prie M. le Rapporteur de dire si c'est bien là la pensée de la Commission.

M. ROCHART, Rapporteur, dit qu'en effet, c'est bien un ultimatum que la Commission a voulu poser.



M. DALBERTANSON. — En demandant un sursis, M. WALLUT donne-t-il un motif quelconque ?

M. le MAIRE — Non, il espère de nouveau entrer en relations avec la Commission.

M. PAMELARD. — Y aurait-il des inconvénients à connaître les termes de la lettre de M. WALLUT ?

M. le MAIRE en donne lecture. Elle est ainsi conçue :

Paris, le 8 Novembre 1883.

Monsieur le MAIRE,

Je reçois ce matin, Jeudi, le texte du rapport que l'honorable Rapporteur, M. ROCHART, doit présenter demain Vendredi à la Commission des tramways, au sujet des difficultés existant entre la Compagnie des tramways et la ville de Lille. Je me suis empressé de prendre connaissance de ce travail, mais le temps matériel me manque pour y répondre dans un délai si court, et je viens vous prier de vouloir bien demander à la Commission de remettre la discussion au Vendredi suivant, m'engageant à lui faire parvenir d'ici là notre réponse.

Veillez agréer, etc.

*Le Président du Conseil d'Administration,*

WALLUT.

M. GAVELLE. — J'ai reçu également une lettre du Président de la Commission des tramways. J'ai répondu au porteur qu'en ce qui me concerne, je ne vois pas de raisons pour demander l'ajournement de la question. Depuis un an nous avons reçu une foule de demandes et de contre-propositions. Nous avons entendu plusieurs fois les représentants de la Compagnie, afin de nous entourer de tous les renseignements possibles. Nous sommes édifiés d'une façon absolue sur leurs desiderata. Je crois qu'un nouveau retard n'aurait pas sa raison d'être. Quelle réponse pourrait-on nous faire ? Il n'y a plus de concessions à accorder. Il est impossible que le Conseil décide qu'on puisse rentrer à nouveau en discussion avec la Compagnie, à moins d'assumer une lourde responsabilité. La Commission considère sa tâche comme terminée. Elle croit que les concessions qu'elle a faites sont poussées jusqu'aux dernières limites. En conséquence, l'ajournement demandé ne pourrait avoir, dans sa pensée, aucune utilité. J'engage le Conseil à décider que la discussion aura lieu immédiatement.

M. DALBERTANSON. — Il est évident que le rapport de M. ROCHART rend la pensée de la Commission, mais n'oublions pas les termes de la lettre de M. WALLUT. Le Président de



la Compagnie des tramways nous dit : « Je n'ai connaissance du rapport de la Commission des travaux que depuis quelques jours ; je demande un sursis afin de pouvoir consulter mon Conseil d'administration. » Quel inconvénient voyez-vous à ce que le Conseil discute la question dans trois ou quatre jours ? La chose est assez grave pour qu'on la traite en connaissance de cause.

M. le MAIRE. — Si vous renvoyez à huit jours la discussion du rapport, la Commission modifiera-t-elle ses conclusions ?

M. J.-B. DESBONNET. — Accordons un délai.

M. le MAIRE. — Le délai serait inutile si le Conseil ratifie l'ultimatum de la Commission.

M. GAVELLE. — Je ferai remarquer au Conseil qu'il y a un an que les négociations durent, et que le Président de la Compagnie des tramways cherche à gagner du temps. Aujourd'hui que nous posons un ultimatum, on nous dit qu'on n'a pas eu le temps de formuler de contre-propositions, alors qu'on a envoyé projet sur projet. Ce que l'on veut, c'est prolonger les négociations et nous arracher encore quelques concessions. Mais il faut que cela ait une fin. Accorder un sursis, c'est entamer de nouvelles négociations sur de nouvelles bases. En résumé, ce que l'on nous demande, c'est la suppression de cinq kilomètres de lignes, c'est le remplacement de la traction sur rails par un service d'omnibus sur certains points, et cela par économie, parce que l'on manque d'argent. Si nous renonçons au versement de la somme de 1,300,000 fr., qui représente notre garantie, si nous nous contentons des 500,000 francs que la Compagnie va toucher du fait de la vente des Docks, nous serons, dans dix-huit mois, au même point qu'aujourd'hui.

M. WERQUIN. — Je crois que M. GAVELLE oublie le sens de la lettre qu'il a lue tout-à-l'heure. Je ne veux pas contredire, quant au fond, les observations de notre honorable collègue. Le correspondant de M. GAVELLE ne demande pas du temps pour faire de nouvelles propositions, mais bien pour se pénétrer du rapport, faire une sorte de travail qu'il enverra à chacun de nous, et présenter des observations s'il y a lieu. Lorsque vous aurez fait connaître au Président de la Compagnie des tramways, la volonté de la Ville, ainsi que les conclusions de la Commission, ce jour-là vous verrez le cas que l'on fera de votre ultimatum. Je voudrais achever ma pensée. Je ne comprendrais pas que le Conseil autorisât un tiers à intervenir dans ses discussions. Quand nous prenons une décision concernant un particulier, nous ne lui disons pas : « Voici la délibération dont vous êtes menacé ; quelles sont vos intentions ? » Or, à l'heure qu'il est, la Compagnie des tramways demande à prendre con-



naissance du rapport de la Commission des travaux pour le réfuter. Si, dans la pensée du Conseil, il y a urgence, nous devons discuter sans nous préoccuper de l'opinion d'autrui. Mais, je le répète, laisser intervenir un tiers quand une Commission a eu des rapports avec lui, ce serait contraire à nos intérêts.

Après ces explications,

LE CONSEIL,

Consulté par M. le MAIRE, décide qu'il passera immédiatement à la discussion du rapport de la Commission des travaux.

La parole est donnée à M. ROCHART, qui lit le rapport suivant :

MESSIEURS,

Votre ordre du jour du Vendredi 19 Octobre courant portait à la discussion, comme rapport de votre Commission des travaux, la question dont nous venons de vous rappeler l'énoncé.

Nous ne pouvions vous donner, à si bref délai, un rapport dont l'importance vous a paru devoir être assez considérable pour motiver son impression, alors que nous n'étions saisis que le Mardi précédent, des dernières contre-propositions de la Compagnie des tramways du Nord.

Nous disons : « dernières contre-propositions », parce qu'en effet votre Commission croit devoir vous proposer d'en finir avec une situation qui ne peut plus subir aucun attardement et que d'autre-part, votre dite Commission des travaux, que vous avez chargée, de concert avec l'Administration municipale, de s'entendre avec la Compagnie des tramways, n'a plus, à son sens, aucune concession à faire à cette Compagnie, après celles qu'elle va avoir l'honneur de vous soumettre.

Son labeur a été grand, car la question était déjà à votre ordre du jour du 10 Novembre 1882 et le présent rapport n'est, en quelque sorte, que la suite de celui que nous avons établi le 28 du même mois.

Il y eut alors demande d'ajournement de son dépôt, la Compagnie ayant demandé à l'Administration municipale de vouloir bien attendre les propositions qu'elle comptait présenter,



lesquelles lui semblaient de nature à donner lieu à votre acceptation et conséquemment à la résolution définitive de la question.

Si vous n'aviez pris le parti, que nous comptions d'ailleurs vous proposer, de réclamer l'impression du rapport, nous eussions dû présenter un résumé aussi clair que possible, mais nécessairement écourté, de nos longues discussions et propositions, mais l'impression nous met à l'aise et nous pensons devoir vous présenter, sinon toutes nos discussions, au moins toutes les décisions qu'elles ont entraînées.

Nous vous les présenterons naturellement, dans leur ordre successif ou chronologique, si vous l'aimez mieux.

Voici tout d'abord le rapport de votre Commission du 28 Novembre 1882 sus-rappelé. Son audition vous remettra toute la question en mémoire.

#### **Rapport de la Commission des travaux du 28 Novembre 1882**

MESSIEURS,

En votre séance du 10 Novembre dernier, M. le Maire vous demandait un avis favorable à un projet d'arrêté, qui lui avait été adressé, par M. le PRÉFET du Nord.

Ce projet d'arrêté tendait à la mise en demeure de la Compagnie des tramways du Nord d'avoir : 1.° A présenter dans un délai de deux mois les projets d'exécution des lignes restant à établir ; 2.° A construire ces dites lignes, dans un délai de six mois, à peine de déchéance.

Vous nous avez renvoyé l'examen de cette question.

Votre Commission, d'accord avec l'Administration municipale, trouve que cet achèvement présente le plus grand intérêt pour la ville de Lille, qui n'est pas seule, d'ailleurs, en question ; ses voies suburbaines intéressent, en effet, des populations voisines dont plusieurs réclament énergiquement et très-continûment les satisfactions que nous poursuivons nous-mêmes.

C'est ainsi que la commune de Marcq-en-Barœul, a, par cinq délibérations de son Conseil municipal, remontant jusqu'au 13 Août 1877, réclaté l'achèvement, tant partiel que total, de la ligne n.° 1.

Cette ligne suburbaine emprunte la route départementale n.° 22 qui, par Marcq-en-Barœul et Nouveaux se rend à l'entrée de Tourcoing où elle doit se raccorder aux tramways intérieurs de cette ville.



Ces réclamations, adressées à M. le PRÉFET du Nord, sont appuyées par le service des Ponts-et-Chaussées.

Le Conseil général du Nord, lui-même, dans sa session d'Avril dernier, réclamait le prolongement de la ligne de Canteleu à Lomme (ligne n° 5 empruntant la route nationale n° 42 et traversant Lambersart).

Le 8 Août dernier (1882), un rapport de M. GÉRARD, ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées, appuyé d'un avis conforme de M. DONIOL, ingénieur en chef du même service, concluait à la mise en demeure, après avis du Conseil municipal, et rappelait :

1.° Votre vote du 30 Juin dernier, demandant l'exécution du réseau de la porte d'Arras à la place de la République, comme complément du chemin de fer d'intérêt local de Lens à Lille, que nous avons appuyé en le réclamant à notre largeur de voie ;

2.° Le décret de concession du 4 Octobre 1873, lequel accordait à la ville de Lille un délai de cinq années pour la mise en pleine activité ;

3.° Les réseaux tant urbains que suburbains, restant à achever. — Nous reproduisons ces réseaux plus loin, en vous donnant connaissance des termes du projet d'arrêté de M. le Préfet ;

4.° L'invitation faite à la Compagnie rétrocessionnaire, le 11 Novembre 1881, par M. le Ministre des travaux publics, alors qu'il avait été saisi du projet de reconstruction de la première partie de la ligne suburbaine n.° 5, dont nous venons de vous rappeler le tracé.

Ce même rapport disait de plus que :

1.° Non-seulement la Compagnie était restée sourde aux demandes du public, mais avait encore attaqué la décision ministérielle ;

2.° Qu'une des grandes raisons qui militaient en faveur de la régularisation des réseaux, était que l'Administration supérieure qui venait d'établir une législation nouvelle spéciale aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, attendait cette régularisation pour proposer modification aux cahiers des charges des concessionnaires et terminait en disant :

« Que l'Administration supérieure paraissait devoir subordonner l'exploitation définitive » par machines de la ligne de Lille à Roubaix et, probablement, les parties des lignes subur-  
» baines 1 et 5, en vue de leur prolongement sur Douai, Armentières et Menin, à cette  
» modification du cahier des charges. »

Il vous apparaîtra, Messieurs, que cet état de choses, provoqué par l'inertie fatale ou volontaire de la Compagnie rétrocessionnaire, compromet trop d'intérêts pour être tolérée davantage, d'autant plus que ladite Compagnie n'ignorait aucunement que l'ultime époque de parachèvement devait être le 12 Octobre dernier (1882) que nous venons encore de traverser sans résultat examiné.



En conséquence , nous avons l'honneur de vous reproduire ci-après le projet d'arrêté de M. le Préfet du Nord , que nous faisons suivre de nos propositions :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. — PRÉFECTURE DU NORD.

NOUS , PRÉFET DU NORD ,

Chevalier de la Légion d'honneur ,

Vu les décrets des 4 Octobre 1873, 12 Mars 1875 et 12 Octobre 1872, portant concession des tramways urbains et suburbains de Lille et le Cahier des charges y annexé, notamment les articles 3 portant que les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum de cinq ans, à partir de la date desdits décrets ;

Vu l'article 6, § 1<sup>er</sup>, du traité de rétrocession du réseau urbain approuvé par décret du 16 Décembre 1873 ;

Vu l'article 6 § 1<sup>er</sup> du traité de rétrocession du réseau suburbain, approuvé en même temps que le Cahier des charges de la concession dudit réseau ;

Vu la décision, en date du 11 Novembre 1881, par laquelle M. le Ministre des travaux publics a approuvé le projet de construction de la partie de la ligne suburbaine n.º 5, actuellement en exploitation ; ladite décision portant qu'il y a lieu de mettre en demeure la Compagnie rétrocessionnaire de produire dans un délai de six mois les projets des autres lignes des deux réseaux, en se conformant, quant à la forme desdits projets, aux prescriptions des articles 2 et 3 du règlement d'Administration publique du 18 Mai 1881, et, quant aux dispositions techniques, aux clauses et conditions du règlement d'Administration publique du 6 Août 1881, ainsi qu'à celles du titre premier du Cahier des charges-type, prescrit pour la concession des tramways par le décret du 6 Août 1881 ;

Vu le rapport de M. l'Ingénieur en chef du département du Nord, en date du 8 Août 1882 ;

Vu la lettre en date du . . . . ., par laquelle M. le Maire de Lille, nous a fait connaître . . . . .

Vu les vœux émis les 24 Août, 1<sup>er</sup> Septembre 1881 et 21 Avril 1882 par le Conseil général et tendant au prompt achèvement de la ligne suburbaine n.º 5 et de la partie de la ligne suburbaine n.º 1 comprise entre le Pont sur la Marque et la place de Marcq-en-Barœul ;



Vu les délibérations en date des 13 Août 1877, 1.<sup>er</sup> Mai, 5 Décembre 1881, 13 Février et 21 Mai 1882, du Conseil municipal de Marcq-en-Barœul;

ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER

La Compagnie rétrocessionnaire des tramways du département du Nord est mise en demeure de produire les projets d'exécution des lignes des réseaux urbain et suburbain concédés à la ville de Lille, mentionnées au tableau ci-après et de construire en outre lesdites lignes, dans les délais et suivant l'ordre d'urgence, indiqués au même tableau.

RÉSEAU URBAIN

1<sup>o</sup> Décret du 4 Octobre 1873 (1)

Ligne 4. — **Partie entre le boulevard de la Liberté et la place d'Arras**, 1 kil. 542.

*Trajet complet.* — Place d'Arras, rue d'Artois, parvis Saint-Michel, place Philippe Lebon, rue Nicolas Leblanc, place de la République, boulevard de la Liberté, rue Nationale, Grande Place, rue des Manneliers, place du Théâtre, rue de la Gare et place de la Gare.

Ligne 5. — **Partie sur le boulevard Vauban**, 1 kil. 120.

*Trajet complet.* — Place de Tourcoing, boulevard Vauban, façade de l'Esplanade, rue Négrier, rue du Pont-Neuf, rue de Thionville, rue de Gand, place de Gand, rue de Courtrai, place aux Bleuets, rue des Jardins, rue du Lombard, rue du Vieux-Faubourg, rue des Buisses et place de la Gare.

Ligne 6. — **Ligne entière**, 2 kil. 533.

*Trajet complet.* — Place Montebello, boulevard Montebello, place des Postes, boulevard Vallon jusqu'à la rue Solférino.

Ligne 8. — **Entre la rue Nationale et la place Jeanne d'Arc**, 1 kil. 135.

*Trajet complet.* — Porte de Douai, rue de Saint-Quentin, rue de Douai, rue Solférino, quai de la Haute-Deûle.

Ligne 9. — **Partie sur le boulevard Louis XIV**, 0 kil. 454.

*Trajet complet.* — Route de Dunkerque, avenue de Dunkerque et quai de la Haute-Deûle, boulevards de la Liberté, d'Italie, Louis XIV, nouvelle route jusqu'au passage à niveau de la rue du Faubourg de Tournai.

---

(1) En aucun cas, le délai pour la présentation des projets, ne pourra dépasser deux mois, et celui pour l'exécution des travaux, six mois.



Ligne 12 — **La ligne entière**, 1 kil. 568.

*Trajet complet.* — Façade de l'Esplanade, rue d'Anjou, rue Voltaire, rue de la Halle et quai de la Basse Deûle rive gauche.

2<sup>o</sup> *Décret du 12 Mars 1877*

**La ligne de la rue Royale**, 0 kil. 563.

*Nota.* — La Ville a le droit de renoncer au tracé (ou à la concession).

RÉSEAU SUBURBAIN

3<sup>o</sup> *Décret du 12 Octobre 1877*

Ligne 1. — **Partie entre la Marque et Tourcoing**, 7 kil. 500.

*Trajet complet.* — De la place de la Gare par les rues des Buisses, du Vieux-Faubourg, du Lombard, des Jardins, la place aux Bleuets, la rue et la porte de Gand, La Madeleine, le Pont-de-Marcq, Marcq-en-Barœul, Mouveaux et Tourcoing.

Ligne 5. — **Partie au-delà de la rue Bernard à Lambersart**, 3 kil. 870.

*Trajet complet.* — Place de la Gare, rue de la Gare, place du Théâtre, rue des Manneliers, Grande Place, rue Nationale, boulevard de la Liberté, quai de la Haute-Deûle, avenue de la Haute-Deûle, Canteleu, Lambersart et Lomme.

ARTICLE 2

Faute par la Compagnie de s'être conformée aux décisions de l'article ci-dessus, elle encourra la déchéance.

ARTICLE 3

M. l'Ingénieur en chef du département est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont la notification à la Compagnie sera faite par les soins de M. le Maire de Lille et constatée par un procès-verbal qui nous sera adressé dans les vingt-quatre heures.

Fait à Lille, le Août 1882.

Il résulte des termes de cet arrêté que le total est de 8 kilomètres 915 de réseau urbain et



11 kilomètres 370 de réseau suburbain. En totalité générale, 20 kilomètres 285 restant à construire.

Nous vous proposons, Messieurs, d'émettre un avis favorable au projet d'arrêté de M. le Préfet du Nord.

Lille, le 28 Novembre 1882.

*Le Rapporteur,*

E. ROCHART.

Vous l'entendez, Messieurs, nous vous proposons alors de donner un avis favorable, d'accord avec l'Administration municipale, au projet d'arrêté de M. le Préfet, dont les justes, mais sévères propositions n'avaient, à notre avis, qu'une conséquence discutable pour nous, celle d'entraîner fatalement la déchéance, par suite de l'impossibilité matérielle faite à la Compagnie des tramways, de remplir les obligations prescrites dans les délais impartis.

La Compagnie des tramways, ayant pris connaissance des conclusions de la Commission des travaux avant qu'elles vous fussent soumises, fit connaître à l'Administration municipale qu'elle désirait formuler des propositions qui, dans sa pensée, pouvaient rendre votre sentence inutile.

Il nous fut demandé de retirer notre rapport et de surseoir à son dépôt définitif.

Dès le 27 Décembre suivant, la Compagnie se mit en mesure de remplir sa promesse et fit alors des propositions par le canal de M. WALLUT, Président de son Conseil d'administration. Elle réclamait en même temps des facilités d'une certaine nature que nous vous indiquons plus loin.

Ces propositions ne furent point de nature à emporter notre acceptation, et, dans l'entrevue que nous eûmes à leur sujet avec l'Administration de la Compagnie, nous fournîmes à M. WALLUT les idées suivant lesquelles il lui deviendrait possible de rallier votre consentement et le nôtre.

La Compagnie perdit un peu de temps pour cette révision de ses premières propositions, et ce n'est que le 14 Avril suivant qu'elle en écrivit à l'Administration municipale qui nous ressaisit à nouveau.

Nous répondîmes à ces deuxièmes ouvertures; elles ne pouvaient encore nous satisfaire et devant notre opposition, M. WALLUT crut devoir nous visiter encore.

Cette réunion, n'eut pas plus que les autres, d'utilité immédiate.

La Compagnie cependant nous pria d'attendre et, dans l'intervalle, elle mit en présence M. MARSILLON, ingénieur-directeur de la construction et de l'entretien, et M. MONGY, dans la pensée d'obtenir une amélioration aux prix d'entretien et de réparation des voies, que nous avons déterminés sur les données du Directeur des travaux municipaux.



Ces prix, qui ne sont que justes quand on considère la nécessité de réparations d'entretien mieux opérées que celles qui, jusqu'à présent, ont été faites, la nécessité du rétablissement de certains pavages, non pas à réparer, mais bien à reconstruire, dans le cas, par exemple, de travaux de nouvelles installations par la Compagnie des tramways, ces prix, disons-nous, paraissaient très-élevés à la Compagnie et elle nous opposait ceux qu'elle avait seulement payés jusqu'alors. Ces derniers prix ne pouvaient être admis, puisqu'ils s'adressaient à des travaux que nous avons toujours trouvés insuffisamment bien faits.

Vous verrez, dans les articles de la convention que nous proposons à la Compagnie, qu'il nous fallait en effet nous occuper de ces prix, parce que nous avons pensé, qu'il valait mieux nous charger nous-mêmes de la réparation générale des voies quitte à en imposer le coût à la Compagnie.

Ce côté de la question intéressa assez longuement l'Administration des tramways, car ce n'est que le 15 Septembre dernier que, par l'un de ses administrateurs, M. ABBERMAYER, elle fit connaître à l'Administration municipale, qui nous les adressa le 19 du même mois, les dernières modifications qu'elle crut devoir nous proposer.

Nous fûmes bien étonnés de recevoir aussi tardivement des propositions dont la plus grande partie avaient été déjà, à plusieurs reprises, repoussées comme inacceptables.

Nous ne voyons pas d'utilité à vous en faire le long détail, puisque nous allons avoir l'honneur de vous lire notre projet de convention qui les embrasse un peu toutes, mais nous vous en dirons quelques-unes, pour vous montrer le degré d'inacceptabilité qu'elles atteignaient.

Pour ne plus y revenir, disons que les prix de réparation que nous avons estimés 1 fr.90 le mètre de simple voie et 3 fr.80 le mètre de double voie, étaient offerts à 1 fr.20 et à 2 fr.40.

Les conditions de garantie et de cautionnement, la condition du dépôt de la somme de garantie des travaux y étaient également discutées et inacceptées; mais ce qui, moins que tout autre chose, pouvait être admis parmi les réclamations de cette époque, c'était une demande de suppression de voies dont l'importance n'était pas moindre que de 5,537 mètres.

Vous entendrez, à la lecture de notre projet de convention, — que nous avons modifié dans le sens des demandes de la Compagnie en tout ce qui ne compromettait pas nos intérêts et vos légitimes aspirations — que la voie à ouvrir de la Grand'Place de Lille à la place de Wambrechies, dont la longueur est bien, il est vrai, d'environ 7,520 mètres, est une sorte de compensation demandée à la Compagnie pour les torts que nous subissons de son fait depuis longtemps et en même temps, aussi, une compensation aux avantages qu'elle nous réclame et que nous sommes disposés à lui consentir.

Dans la réponse sus-rappelée, de M. ABBERMAYER, on nous demandait le sacrifice des lignes suivantes :



1.º Du boulevard Vauban ;

2.º Des boulevards Montebello et Vallon (aujourd'hui boulevard Victor Hugo), c'est-à-dire la suppression de 5,537 mètres, ne nous laissant qu'un bénéfice de longueur de voie, dont une grande partie extérieure, de 2,000 mètres environ.

Nous ne pouvions accepter. Tout au plus pouvions-nous abandonner, comme inutile, le tronçon de la rue Royale entre la rue Négrier et la place Saint-André.

C'est ce que nous avons fait.

Il ne nous reste donc, Messieurs, en ce moment, qu'à vous donner lecture des considérations générales et des articles de notre projet de convention.

Les voici :

ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

M. Géry LEGRAND, propriétaire, Maire de la ville de Lille, demeurant à Lille,

Agissant en sa qualité de Maire de la ville de Lille et sous réserve de l'approbation du Conseil municipal et de l'autorité supérieure,

D'une part ;

Et M. Charles-Ferdinand WALLUT, propriétaire, demeurant à Paris, Président du Conseil d'administration de la Compagnie des tramways du département du Nord, agissant au nom de ladite Compagnie et comme délégué du Conseil d'administration.

D'autre part ;

Il a d'abord été exposé ce qui suit :

La Compagnie a obtenu de la ville de Lille, la rétrocession jusqu'au quatre Octobre mil neuf cent trois, du réseau des tramways urbains et suburbains, concédés par décrets des 4 Octobre 1873, 12 Mars 1875 et 12 Octobre 1877.

D'après les stipulations inscrites aux conventions qui ont été passées, l'une le 21 Octobre 1873, l'autre les 19 et 30 Juin 1876, toutes les lignes définies aux divers cahiers des charges qui ont servi de base aux conventions précitées, devaient être livrées à l'exploitation au plus tard le 4 Octobre 1878.

Jusqu'ici la Compagnie s'est trouvée dans l'impossibilité de remplir ses engagements et beaucoup de lignes sont encore à exécuter.

La Compagnie voulant éviter les effets de la déchéance que la Ville serait en droit de provoquer contre elle, sollicite une prolongation de la durée de ses concessions.

L'Administration municipale s'étant montrée favorable à cette proposition, la convention ci-après a été rédigée d'un commun accord entre les parties contractantes ci-dessus dénommées :



## ARTICLE PREMIER

La ville de Lille proroge jusqu'au 4 Octobre 1918 les deux concessions faites à la Compagnie des tramways et dont l'expiration avait été fixée au 4 Octobre 1903.

## ARTICLE 2

A partir du 4 Octobre 1903 et jusqu'à l'expiration de la nouvelle concession, la Compagnie paiera à la Ville, pour la jouissance du matériel fixe dont elle conservera la charge d'entretien, un loyer annuel de 100.000 francs payable par trimestre et d'avance, plus un quart des bénéfices nets après attribution d'un intérêt de 6 pour cent aux actionnaires.

## ARTICLE 3

Cette prorogation est faite à la condition que, quand la Ville en aura obtenu la concession régulière, la Compagnie exécutera, en sus des voies ferrées restant à faire, une ligne partant de la Grand'Place de Lille pour aboutir à la place de Wambrechies, en empruntant les rues du Marché-aux-Fromages, de la Grande-Chaussée, des Chats-Bossus, les places du Lion-d'Or et Saint-Martin, les rues de la Monnaie, Saint-Pierre et Saint-André, la place Saint-André, la route d'Ypres et le chemin du Calvaire.

En attendant l'obtention de cette concession supplémentaire, la Compagnie sera tenue de faire le service avec des omnibus ordinaires, dès que le Gouvernement aura approuvé la présente convention.

## ARTICLE 4

En exécutant la ligne de Saint-André, la Compagnie sera dispensée de construire la voie projetée dans la partie de la rue Royale comprise entre la rue Négrier et la place Saint-André.

## ARTICLE 5

Les lignes restant à construire et la ligne nouvelle seront livrées à l'exploitation dans un délai de deux ans, qui commenceront à courir du jour de l'approbation des présentes par le Gouvernement.

La construction sera poussée avec toute l'activité désirable et la Compagnie devra livrer à l'exploitation au moins douze kilomètres à la fin de la première année.

## ARTICLE 6

Dès que la présente convention aura été approuvée par le Gouvernement, la Ville sera en droit d'exiger, le concessionnaire entendu, que le service soit organisé de façon que les intervalles entre les départs ne puissent jamais être supérieurs à dix minutes pour les lignes



à l'intérieur de Lille et sa banlieue, et vingt minutes pour toutes celles situées en dehors, et ce pendant toute la durée du service, qui commencera à sept heures du matin en été et huit heures en hiver, pour prendre fin à onze heures du soir en toute saison.

Au fur et à mesure de la mise en exploitation des lignes nouvelles, la Ville pourra exiger que le service y soit organisé comme il vient d'être dit.

#### ARTICLE 7

Pour garantir l'exécution de ses engagements, la Compagnie complétera, en numéraire ou en rente sur l'Etat, le cautionnement actuel pour le porter à la somme de 275,000 francs.

Le cautionnement ainsi complété sera restitué jusqu'à concurrence de 150,000 francs aussitôt après la réception définitive des travaux et le surplus, s'élevant à 125,000 francs, restera entre les mains de la Ville pendant toute la durée de l'exploitation.

Dans le cas où les travaux ne seraient pas exécutés dans le délai fixé ci-dessus, la Ville pourra prononcer la déchéance par une simple notification et sans avoir recours à aucune procédure; le cautionnement de 275,000 francs lui sera alors acquis en toute propriété.

De même, si dans le cours de l'exploitation, la Compagnie manquait de payer l'une des annuités dont il vient d'être parlé, la Ville pourrait prononcer la déchéance par les mêmes moyens, et le cautionnement définitif de 125,000 francs lui resterait acquis.

#### ARTICLE 8

La Compagnie devra s'assurer au plus tôt les ressources qui lui sont indispensables pour mener son entreprise à bonne fin.

A cette effet, elle devra, dans les six mois de l'approbation des présentes par le Gouvernement, verser à la Caisse municipale le capital de 1,300,000 francs nécessaire à l'achèvement des travaux, en ce compris les 150,000 francs de cautionnement versés antérieurement. Cette somme sera affectée spécialement au paiement des entrepreneurs sur présentation des mandats qui leur seront délivrés par la Compagnie.

Faute de se conformer, dans les délais prescrits, aux stipulations du paragraphe ci-dessus, la Compagnie sera déchue de plein droit et le cautionnement de 275,000 francs définitivement acquis à la Ville.

#### ARTICLE 9

Les zones de pavage, dont l'entretien incombe à la Compagnie, en vertu de l'application de l'art. 8 des clauses et conditions, seront, à l'avenir, entretenues par la Ville par voie d'abonnement.



La redevance annuelle à payer par mètre courant de voie simple est fixée à 1 fr. 90 et celle de voie double à 3 fr. 80.

Les redevances, calculées sur ces bases, seront versées par la Compagnie dans la Caisse municipale sur présentation des états de remboursements approuvés par le Maire.

Cet entretien commencera, pour les voies actuellement en exploitation, dès la ratification des présentes, et pour les voies nouvelles, aussitôt après la réception provisoire des travaux.

Quant aux réfections du pavage, de l'asphalte ou de l'empierrement sur les tranchées résultant des travaux exécutés par le service des tramways, le recouvrement en sera effectué mensuellement à raison de 1 fr. 20 par mètre carré. Toutefois, lorsque la Compagnie sera tenue à l'élargissement des pavages, elle fournira à pied-d'œuvre les matériaux nécessaires pour que la Ville puisse exécuter les travaux prescrits par le service du contrôle.

#### ARTICLE 10

Dans le cas où la Compagnie aurait encouru la déchéance prévue à l'art. 7 et à l'art. 8, cette mesure serait prise dans les formes déterminées aux anciens contrats, et en maintenant pour l'expiration de la concession la date primitive du 4 Octobre 1903.

#### ARTICLE 11

La Compagnie sera soumise à toutes les conditions stipulées dans les anciens contrats en tout ce à quoi il n'est pas dérogé par la présente convention.

Elle sera en outre soumise à toutes les obligations qui pourraient lui incomber du fait de la loi sur les Tramways du 11 Juin 1880, ainsi qu'aux règlements d'administration publique et aux cahiers des charges qui en sont les annexes.

#### ARTICLE 12

Les frais de la présente convention sont à la charge de la Compagnie des tramways du département du Nord.

Fait en double à Lille, le



Il vous apparaîtra, Messieurs, que votre Commission ne pouvait ni plus faire, ni plus consentir, et en conséquence, elle vous propose de voter la résolution suivante :

« Le CONSEIL,

» Approuvant les résolutions de la Commission des travaux, donne mission à l'Administration municipale de les porter à la connaissance de la Commission des tramways du Nord, à titre d'ultimatum, et, pour le cas où les propositions de la Ville seraient repoussées, de prendre sans plus tarder les mesures nécessaires pour faire prononcer la déchéance de la Compagnie. »

Lille, le 25 Octobre 1883.

*Le Rapporteur de la Commission,*

E. ROCHART.

La discussion s'ouvre ensuite sur le projet de convention, reprise au rapport.

ARTICLE 1.<sup>er</sup>

M. le MAIRE dit que la Compagnie a déclaré que si cet article était rejeté, elle se trouverait dans l'impossibilité d'établir de nouvelles lignes.

L'article 1.<sup>er</sup> est adopté.

ARTICLE 2

M. J.-B. DESBONNET. — Je n'ai pas à répéter ce que j'ai dit tout-à-l'heure. De 1903 à 1918, la Compagnie aura à payer annuellement un loyer de 100,000 francs. Dans le cas où elle réaliserait des bénéfices importants, je pense qu'il conviendrait d'exiger, en sus de la somme de 100,000 francs un quart des bénéfices après attribution de 6 % aux actionnaires. Cette clause me paraîtrait juste. Si la Compagnie ne réalise pas de bénéfices, elle n'aura rien à donner. Ce ne sera donc pas une grande charge pour elle.

M. GAVELLE. — A priori, la proposition de M. J.-B. DESBONNET paraît avantageuse, mais je dois dire que c'est presque avec hésitation que la Commission a introduit dans le traité la subvention de 100,000 francs; voici pourquoi : Les villes ne doivent tirer aucun profit des concessions des tramways faites dans un intérêt public. Telle est la jurisprudence du Gouvernement. La seule chose sur laquelle nous nous sommes basés pour réclamer nos



frais de location, c'est que, dans vingt ans, nous entrerons en possession du réseau. Nous nous sommes dit : peut-être dans ces conditions cette partie du traité sera-t-elle acceptée par le Gouvernement. Mais j'ai la conviction qu'un contrat d'association avec la Compagnie ne serait pas admis. S'il était prouvé que le Gouvernement pût nous autoriser à accepter la combinaison de M. J.-B. DESBONNET, je m'y raillerais très-volontiers; mais je crains qu'en voulant trop avoir, on n'ait plus rien du tout. Ma proposition sera probablement admise par le Gouvernement; celle de M. J.-B. DESBONNET sera indubitablement rejetée.

M. J.-B. DESBONNET. — Je ne crois pas que ma proposition puisse être rejetée par la Compagnie des tramways, qui devrait, à mon sens, s'en applaudir. Si elle ne réalise pas de bénéfices, elle n'aura rien à verser. Le Gouvernement n'a pas à intervenir dans une question d'Administration à Administration. Ma proposition a été agitée au moment de la concession des lignes actuelles. En 1875, ce qui a déterminé la Commission des travaux à ne pas demander à entrer dans les bénéfices, c'est surtout le délai de concession qui, à cette époque, a paru relativement trop court. La Commission a, en outre, voulu permettre à la Compagnie d'amortir son capital d'installation. J'engage vivement le Conseil à mettre dans le contrat la clause que j'indique. M. GAVELLE croit à tort, je pense, que cette clause empêchera la Compagnie des tramways de donner son assentiment. En résumé, faites ce que vous voudrez, je pense que cela ne changera pas la situation. Il est à craindre, en effet, que la Compagnie ne soit impuissante à exécuter son traité.

M. le MAIRE croit que le désir du Conseil et l'intérêt de la ville conseillent d'appliquer surtout les augmentations en recettes à la diminution du prix de transport.

La Compagnie, du reste, en terminant son réseau, compte pour l'amortissement de la dépense sur les recettes futures; lui enlever cette chance, pourrait compromettre son émission d'obligations.

Un point reste d'ailleurs douteux; la Ville peut-elle entrer dans le compte des bénéfices de la Compagnie?

M. J.-B. DESBONNET. — Nous ne demandons rien jusqu'en 1903. A partir de cette année, nous disons, vous payerez un loyer, plus une part de vos bénéfices. Nous avons dans cette assemblée, des avocats qui sont à même de nous faire connaître s'il existe réellement une loi qui interdit aux villes de participer à ce genre de bénéfices.

M. GAVELLE. — Je puis affirmer à M. J.-B. DESBONNET que le Gouvernement n'auto-



risera pas une participation directe comme celle qu'il propose. C'est tellement vrai que lors de l'installation des tramways, on a dû remplacer la participation aux bénéfices par une taxe de 300 francs par voiture à titre de droit de stationnement. Si la Ville avait exploité elle-même les tramways, le Gouvernement aurait homologué les tarifs de façon à ce qu'elle n'eût aucun bénéfice. Nous avons étudié ce point là comme les autres, c'est-à-dire, avec beaucoup de soin. Si vous décidez qu'il y a lieu de surseoir, je vous déclare que nous aurons fait une œuvre vaine. Il est évident que la Compagnie ne verra pas avec plaisir qu'on lui prend une part de ses bénéfices. Et comme notre ultimatum, bien que nécessaire pour sauvegarder les intérêts de la Ville, est déjà très-dur à accepter, il me semble difficile d'imposer d'autres charges.

M. BAGGIO. — Cette dernière raison est très-bonne.

M. BASQUIN. — La Compagnie n'a pas à se plaindre. Si on ne prolonge pas son traité, demain elle aura cessé d'exister. Quant à moi, j'estime que ce qui est plus avantageux, c'est une part dans les bénéfices. Si la Compagnie prospère, il n'y aura rien de plus équitable. De quoi l'Etat se plaindrait-il? N'agit-il pas de la même façon à l'égard des Compagnies de chemin de fer? Ces dernières n'ont-elles pas pris l'engagement de donner à l'Etat les deux tiers de leurs bénéfices? Nous sommes liés depuis vingt-cinq ans avec la Compagnie du gaz; le Conseil actuel critique ce qui a été fait à cet égard. Il ne faut pas que nos successeurs puissent nous faire le même reproche. Soyons prudents. A mon avis il ne convient pas que la Ville se désintéresse. C'est pour ce motif que j'adopte la proposition de M. J.-B. DESBONNET.

M. GAVELLE. — Je demande à M. J.-B. DESBONNET s'il peut affirmer que la chose sera ratifiée par le Gouvernement.

M. WERQUIN. — Si le Gouvernement ne veut pas donner son approbation, nous reviendrons sur la question.

M. GAVELLE. — Oui, mais nous aurons perdu 100,000 francs de loyer par an.

M. J.-B. DESBONNET. — Si la Compagnie gagne de l'argent, vous réaliserez un bénéfice à l'expiration de la concession.

M. BASQUIN. — Qu'on nous cite l'article qui nous dit que la Ville ne pourra pas participer dans les bénéfices.



M. J.-B. DESBONNET. --- Il n'y a pas dans ma proposition la moindre idée d'association. Il y a tout simplement une rétribution due à un propriétaire.

M. WERQUIN. — Je crois qu'étant donné la jurisprudence administrative, l'autorité supérieure n'approuverait pas l'intervention des communes dans des actes aléatoires. Mais je pense qu'elle homologuerait une clause assurant un bénéfice à la Ville sans l'exposer à une perte. Ce que l'Administration supérieure n'a jamais permis, c'est le commerce, l'association dans toutes ses conséquences.

M. DALBERTANSON. — C'est élémentaire.

M. WERQUIN. — Elle n'a jamais refusé la participation à un bénéfice réel.

M. CREPY. — Nous devons considérer que la Compagnie des tramways constitue un service public qu'elle a entrepris aux lieu et place de la Ville et que sa suppression ou partielle ou totale causerait à la population un grand préjudice. Il ne faut donc pas tenter d'exercer nos droits jusqu'à leur dernière limite; il faut au contraire, dans une certaine mesure, laisser de quoi vivre à une Société qui a eu tant de mal à sauver son existence. L'industrie des Tramways en France est malheureuse. Je ne connais pas de Compagnies qui gagnent de l'argent. Le contrat qui est soumis aujourd'hui au Conseil a été fait avec le plus grand soin. Nous ne devons pas mettre un service public en péril dans l'espérance de bénéfices problématiques. Ne faisons pas de conditions qui remettraient tout en discussion.

M. DALBERTANSON. — M. CREPY vient de dire qu'on doit protéger les monopoles. Il désire que la Compagnie des tramways vive. Nous le désirons tous aussi. Je voterai le rapport de M. ROCHART. Maintenant faut-il voter l'amendement de M. J.-B. DESBONNET? MM. GAVELLE et CREPY disent non; moi, je dis oui. Quel mal ferons-nous en lui imposant une taxe que je ne fixe pas et que M. J.-B. DESBONNET fixe au quart des bénéfices. Si la Compagnie gagne beaucoup d'argent, pourquoi n'admettrait-elle pas la participation de la Ville? M. GAVELLE fait observer que le Gouvernement n'acceptera pas la clause proposée. Le code de commerce prévoit la Société par participation. Qu'est-ce que la Ville? C'est un propriétaire qui dit à un particulier: Je vous concède telle chose jusqu'en 1903, je prorogerai votre bail jusqu'en 1918 à telles conditions. M. CREPY dit aussi: Si vous admettez la proposition de M. J.-B. DESBONNET, la Compagnie sombrera. Je vous demande pourquoi? Je n'en sais rien. Dans quel but voulez-vous que la Ville ne soit pas intéressée? Si dans vingt ou trente ans la Compagnie des tramways réalise plus de bénéfices, elle devra payer davantage, cela me paraît tout naturel. M. BASQUIN faisait remarquer tout-à-l'heure avec



raison que l'Etat impose également une redevance aux Compagnies de chemins de fer. Prévoir, c'est M. J.-B. DESBONNET, voir, c'est M. GAVELLE. Je prévois avec M. J.-B. DESBONNET, je vois avec M. GAVELLE. Je vote et le rapport et l'amendement de notre honorable collègue. M. J.-B. DESBONNET a dit : nos prédécesseurs n'ont pas été sages, soyons sages, nous.

M. CREPY. — A côté d'un monopole, il y a des actionnaires qui ont eux aussi quelque droit à ne pas être traités sans ménagements.

M. GAVELLE. — Je demande à donner lecture de l'art. 22 du cahier des charges primitif.

#### TITRE IV.

##### *Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.*

##### ARTICLE 22.

« A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde à la ville de Lille l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DISTANCES PARCOURUES		PRIX		TOTAL
		de péage	de transport	
<b>§ 1.<sup>er</sup> — Voyageurs.</b>				
<i>1.<sup>re</sup> Classe</i>	de 0 à 2 kilomètres	0.05	0.20	0.25
	de 2 à 3 »	0.06	0.24	0.30
	de 3 à 4 »	0.07	0.28	0.35
	de 4 à 5 »	0.08	0.32	0.40
	de 5 à 6 »	0.09	0.36	0.45
	de 6 à 7 «	0.10	0.40	0.50
<i>2.<sup>e</sup> Classe</i>	de 0 à 2 »	0.03	0.12	0.15
	de 2 à 3 »	0.04	0.16	0.20
	de 3 à 4 »	0.05	0.20	0.25
	de 4 à 5 »	0.06	0.24	0.30
	de 5 à 6 »	0.07	0.28	0.35
	de 6 à 7 »	0.08	0.32	0.40



DISTANCES PARCOURUES	PRIX		TOTAL
	de péage	de transport	
<b>§ 2. — Marchandises.</b>			
<i>1.º Houille et Charbons (la tonne)</i>			
de 0 à 2 kilomètres	0.06	0.24	0.30
de 2 à 3 »	0.08	0.32	0.40
de 3 à 4 »	0.10	0.40	0.50
de 4 à 5 »	0.12	0.48	0.60
de 5 à 6 »	0.14	0.56	0.70
de 6 à 7 »	0.16	0.64	0.80
<i>2.º Matières diverses (la tonne)</i>			
de 0 à 2 kilomètres	0.08	0.32	0.40
de 2 à 3 »	0.12	0.48	0.60
de 3 à 4 »	0.16	0.64	0.80
de 4 à 5 »	0.20	0.80	1.00
de 5 à 6 »	0.24	0.96	1.20
de 6 à 7 »	0.28	1.12	1.40

» On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne. Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'Administration sur la proposition de la Ville.

» Le poids de la tonne est de 1,000 kilog.; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

» Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excèdera pas 10 kilog.

» Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'Administration municipale le requiert, abaissé au taux de dix centimes pour toute distance. Les heures et les itinéraires



auxquels ce transport à prix réduit sera applicable, seront fixés par l'Administration municipale.

» Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'Administration municipale, être employées à ces transports.

» Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

» Les places d'impériale seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

» Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

» Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner, de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue, moyennant une redevance de 10 francs par mois pour la première classe et de 7 francs par mois pour la seconde classe.

» Les prix déterminés au tarif précédent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et en général à tous paquets et colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

» Dans tous les cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le Préfet, sur la proposition de la Ville. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

» La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. »

Voilà les seules taxes que le Gouvernement vous autorise à prélever.

M. RIGAUT, Adjoint. — Je faisais partie de la première Commission des tramways. Je me souviens comment les choses se sont passées. M. SOINS était Rapporteur. Il y avait quatorze Compagnies en présence. Nous nous sommes trouvés arrêtés par cette impossibilité où nous met l'Etat de ne prélever aucun bénéfice. Nous avons discuté pendant six mois et nous sommes arrivés à conclure que nous ne pouvions percevoir que la taxe sur le stationnement des voitures.

M. J.-B. DESBONNET. — Remarquez bien, Messieurs, que dans toute industrie nouvelle, la première période est toujours mauvaise. C'est ce qui a déterminé le Conseil à traiter dans les conditions premières. Il s'est dit : la Compagnie aura peut-être de la peine à faire ses affaires pendant les quinze premières années. Aujourd'hui on nous demande une nouvelle concession ; nous y consentons. Il est bien naturel que nous ajoutions une clause qui est d'ailleurs très-acceptable. Quels sont les bénéfices que la Compagnie du gaz réalise ? Nous ne le savons pas. Nous nous félicitons tous les jours d'avoir procédé nous-mêmes à la distribution d'eau. Si vous repoussez mon amendement, il conviendra de laisser les tramways dans la situation où ils se trouvent. Je ne veux pas m'engager pour trente-cinq ans. Avec les



progrès qui se réalisent journellement, il peut se faire que la Compagnie gagne beaucoup d'argent. Si l'on démolit une partie des fortifications, il faudra créer des moyens de communications faciles; par suite les recettes des tramways augmenteront et vous regretterez alors amèrement de ne pas avoir demandé une part dans les bénéfices. Le Gouvernement ne peut pas blâmer ce qu'il fait lui-même avec les Compagnies de chemins de fer. Comment! l'État dirait à la ville de Lille: Vous ne traiterez pas dans ces conditions! Il s'agit d'une Société anonyme qui est tenue de rendre ses comptes. Nous prenons notre part que nous considérons comme un supplément de loyer. Il n'y a rien de plus logique et de plus sensé.

M. WERQUIN. — Je crois me rappeler que, d'après le cahier des charges, la Ville entrera en possession de tout le matériel en 1903.

M. GAVELLE. — A cette époque elle entrera en possession du matériel fixe.

M. WERQUIN. — Si en 1903 la Compagnie réalise des bénéfices, nous hériterons de la situation. D'un autre côté, si nous reculons de quinze ans la date de la jouissance de l'exploitation, pourquoi ne prendrions-nous pas notre part de prospérité?

M. GAVELLE. — Permettez-moi de répondre encore par un article du cahier des charges :

#### ARTICLE 25

« Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être révisés tous les cinq ans par l'Administration supérieure, la ville de Lille entendue, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement. »

Eh bien! ceci veut dire que si vous réalisez des bénéfices, le Gouvernement viendra vous mettre en demeure de baisser vos tarifs et de remplir les obligations de votre monopole. Comme vous le voyez, le Gouvernement n'autorise les Villes qu'à recevoir la rémunération de leurs dépenses.

M. WERQUIN. — Pour ne pas sortir de l'ordre d'idées que vous venez d'aborder, je dirai que vous faites erreur. Vous venez de parler de l'autorité supérieure. L'État ne s'occuperait pas de la clause qui réserverait à la Ville une partie des bénéfices réalisés par la Compagnie. Pourquoi voulez-vous que le Gouvernement nous prive de cette redevance?

M. GAVELLE. — Les droits que l'État a vis-à-vis de la Ville, il les a vis-à-vis du rétrocessionnaire.



M. WERQUIN. — C'est là , vous avouerez , une singulière manière de traiter avec un particulier.

M. GAVELLE. — L'Etat peut dire demain à la Compagnie des tramways : Dès que vous réaliserez des bénéfices considérables , vous abaisseriez vos tarifs.

M. J.-B. DESBONNET. — Un Ministre prévoyant imposerait la clause que je vous ai proposée , si elle n'existait pas.

M. CREPY. — Il s'agit d'un engagement de quinze ans.

M. J.-B. DESBONNET. — Parfaitement. Laissez courir le bail jusqu'à son expiration , et vous verrez ensuite ce que vous aurez à faire.

M. GAVELLE. — Que désirez-vous? Vous désirez un service fait à bon marché. Supposez qu'avec le temps les bénéfices deviennent exorbitants , il vous restera cette ressource bien simple de dire au Gouvernement : Je vous sollicite de baisser les tarifs de la Compagnie ; et alors vous serez bénis par la population.

M. BASQUIN. — Le Gouvernement peut le faire , mais il n'est pas dit qu'il le fera.

M. GAVELLE. — Je vous répondrai encore par un article du cahier des charges :

ARTICLE 23

« Dans le cas où la Ville jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs , les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois. »

Donc la Ville a le droit , à tout moment , de baisser les tarifs.

M. DALBERTANSON. — C'est un contrat que vous faites avec la Compagnie. Vous pouvez imposer tout ce que vous voulez , l'Etat ne fera rien de contraire à votre décision. Il verra que vous avez été prudents. Vous avez à vous garantir à partir de 1903. A cette époque , si vous ne désirez pas profiter des avantages que vous aurez , vous le direz.

M. GAVELLE. — Voulez-vous , je le répète , avoir dans vingt ans les transports à bon marché , ou voulez-vous prélever un bénéfice? Je dis que si , dans un temps donné , la Compagnie gagne beaucoup d'argent , j'aime mieux lui faire baisser ses tarifs que de participer à ses bénéfices.

M. BASQUIN. — Admettons que la Compagnie fasse de gros bénéfices ; si le Gouvernement réduit les tarifs , elle n'aura aucun profit , ni nous non plus. Il n'en sera pas de même si nous introduisons dans le traité la clause dont il s'agit.



M. GAVELLE relit l'art. 23 du cahier des charges et conclut en disant : Donc le Gouvernement est en droit de demander l'abaissement des tarifs.

M. DALBERTANSON. — Il faut sortir de cette discussion. Le rapport de M. ROCHART est accepté. L'amendement de M. J.-B. DESBONNET va-t-il oui ou non être imposé ? Vous avez entendu les observations de M. GAVELLE, il vous a parlé de l'Etat et de la Compagnie. Qu'est-ce que la Ville a à perdre en imposant une obligation quelconque ? L'Etat ne nous fera pas de misères. Si la Compagnie réalise des bénéfices, cela ne lui fera rien de verser une partie dans notre caisse ; si elle n'en réalise pas, elle n'aura rien à donner. Pourquoi ne pas voter l'amendement de M. J.-B. DESBONNET ?

M. WERQUIN, Adjoint. — Les deux opinions qui se discutent sont celles-ci : Certains de nos collègues disent, ne demandons pas plus de 100,000 francs ; d'autres sont d'avis de prélever en outre sur les recettes une part proportionnelle. Devant cet ordre d'idées tombent les objections qu'on tâche d'opposer à l'argumentation de M. J.-B. DESBONNET. L'Etat n'empêchera pas une Ville de s'enrichir, et de leur côté, les Tramways ne s'arrêteront certainement pas à cette considération. Il est à souhaiter pour eux que cette éventualité se réalise, et qu'en 1903 la situation soit assez belle pour qu'ils nous donnent la part que M. J.-B. DESBONNET nous réserve.

M. CREPY. — Il n'y a aucune analogie à établir entre cette affaire et le contrat fait avec la Compagnie du gaz. C'était un traité de cinquante ans qu'on faisait avec elle. En ce qui concerne les tramways, on semble prévoir le cas où ils viendraient à gagner des sommes considérables. Actuellement ils ont assez de peine à faire face à l'amortissement de leurs obligations, et cet avenir de prospérité paraît pour le moins très-éloigné. Dans tous les cas, ne pensez-vous pas qu'il soit équitable d'aider cette Compagnie, qui a perdu beaucoup d'argent depuis longtemps, à réaliser quelques bénéfices dans un avenir plus ou moins rapproché, surtout quand on a en mains le moyen de les modérer pour le plus grand profit du public. *Summum jus, summa injuria*, dit un vieil axiôme de droit. Ce n'est pas tout. Supposez un instant que la Compagnie vienne à faire faillite, que diront nos concitoyens si le service venait à cesser ? Est-ce que la Ville se chargera de l'exploitation ? Je ne crois pas qu'on puisse faire quelque chose de mieux que d'accepter le rapport tel qu'il est rédigé.

M. ROCHART. — Nous sommes d'accord, mais les voies que nous choisissons ne sont pas les mêmes. J'applaudis à l'amendement de M. J.-B. DESBONNET, mais d'un autre côté, je



vois que l'Etat s'est préoccupé de cette pensée de reporter sur le public tous les avantages qui peuvent se produire. C'est d'ailleurs également, je crois, la pensée de M. J.-B. DESBONNET. Notre honorable collègue se dit, si la Ville profite d'une certaine somme d'argent, le public en profitera aussi. Ce que l'Etat a voulu, c'est avantager les populations. Dans ces conditions, vous pouvez prévoir le cas où la Compagnie des tramways ferait d'excellentes affaires. Je m'en rapporte en cela à la jurisprudence admise jusqu'à ce jour. Votons les conclusions de la Commission, tout en tenant compte de l'observation de M. J.-B. DESBONNET. Il y a aussi dans les objections qui viennent de se produire, l'idée d'être utile à la Compagnie. Dans ce cas, il y aurait lieu de lui ménager les moyens de pouvoir continuer son service et de contracter un emprunt. Il est évident que s'il entrait dans les idées du Conseil de laisser les choses en l'état, il conviendrait de ne rien ajouter au traité. En résumé, je suis d'avis qu'il y a lieu de ne pas créer trop de difficultés, car la Compagnie aura assez de peine à faire face à ses charges.

M. J.-B. DESBONNET. — La clause que je propose ne constitue pas une charge pour la Compagnie.

M. ROCHART. — Ce que nous désirons, c'est que le public profite de l'avantage que vous voulez obtenir.

M. le MAIRE déclare la discussion close, et met aux voix l'amendement de M. J.-B. DESBONNET, consistant dans l'ajoute, à l'article 2 de la convention, des mots suivants : *plus un quart des bénéfices nets après attribution d'un intérêt de 6 pour cent aux actionnaires.*

Sur la demande de divers Membres le scrutin a lieu par appel nominal :

*Ont voté pour l'adoption :*

MM. ALHANT ,  
BAGGIO ,  
BASQUIN ,  
BONDUEL ,  
CARRON ,  
DALBERTANSON ,

MM. J.-B. DESBONNET ,  
DODANTHUN ,  
GRANDEL ,  
MANOURY ,  
PEERT ,  
WERQUIN .

*Ont voté contre :*

MM. BUCQUET ,  
DEBIÈVRE ,  
Ed. DESBONNETS ,  
GAVELLE ,  
GÉRY LEGRAND ,

MM. MARTIN ,  
PAMELARD ,  
RIGAUT ,  
ROCHART .



*Se sont abstenus :*

MM. CHARLES,  
CREPY,

MARSILLON.

*Absents au moment du vote :*

MM. BOUCHÉE,  
CANNISSIÉ,  
CARTON,  
FAUCHER,  
GIARD,

MM. MERCIER,  
MEUREIN,  
ROUSSEL,  
VIOLETTE.

L'amendement est adopté par douze voix contre neuf, trois abstentions et neuf absents.

MM. CHARLES, CREPY, PAMELARD, GAVELLE, MARTIN, ROCHART et RIGAUT demandent à expliquer leur vote.

M. CHARLES. — J'entends dire depuis longtemps que si la Compagnie des tramways ne fait pas de bénéfices, c'est parce qu'elle a pris l'exploitation dans de mauvaises conditions. J'aurais voulu me rendre compte de ce qu'était cette exploitation au début et ce qu'elle a coûté. J'aurais voulu voir également des chiffres indiquant les charges et les bénéfices de la Compagnie. Je n'ai pas cru devoir intervenir au moment de la discussion, parce qu'on a discuté la question surtout au point de vue légal. Je déclare que je ne suis pas suffisamment renseigné. C'est pour ces différentes raisons que je me suis abstenu.

M. CREPY. — Je me suis abstenu par cette raison qu'il est difficile à la Compagnie d'accepter de nouvelles charges. J'ai préféré laisser la responsabilité de leurs votes à ceux de nos honorables collègues que cette considération n'a pas arrêtés.

M. PAMELARD. — J'ai voté NON parce que j'estime que la ville de Lille ne doit pas faire du commerce et que s'il y a un bénéfice à réaliser, il doit être laissé aux contribuables.

M. GAVELLE. — J'ai voté NON pour deux motifs : d'abord parce que j'estime que nous ne pouvons pas demander à la Compagnie des tramways un sacrifice supérieur à celui proposé par la Commission ; ensuite parce que je crains que la proposition de M. J.-B. DESBONNET motive le rejet du contrat et qu'elle fasse perdre tous les avantages réalisés.

M. MARTIN. — Avant d'expliquer mon vote, je tiens à dire que la passion que l'on a apportée dans ce débat, m'a causé une certaine surprise. Si on a demandé le vote nominal,



c'est assurément pour éclairer le public. J'ai voté NON parce que l'article 23 du cahier des charges laisse aux villes la faculté de faire baisser les tarifs quand les Compagnies font de gros bénéfices et comme ce sont les populations qui ont fait de grands sacrifices pour l'installation des tramways, je considère qu'il est de toute justice que ce soient elles qui profitent des avantages.

MM. RIGAUT, Adjoint, et ROCHART ont voté NON pour les mêmes motifs.

#### LE CONSEIL

Reprend la discussion de la convention :

Les articles 3, 4, 5, 6 et 7 sont adoptés.

#### ARTICLE 8

M. J.-B. DESBONNET. — Je ne vois pas la nécessité d'imposer à la Compagnie un versement de 1,300,000 fr. quand elle s'engage à terminer son réseau à bref délai. Nous pouvons prendre des garanties sérieuses, mais point n'est besoin d'avoir en caisse 1,300,000 fr. pour l'achèvement des lignes. On pourrait exiger 600,000 fr.

M. GAVELLE — Ce versement opéré, la Compagnie ne donnera plus rien.

M. J.-B. DESBONNET. — Elle fera tous ses efforts, j'en suis convaincu, pour exécuter son traité. J'ai le désir, comme vous, de voir vivre les Tramways. Je ne tiens pas à ce qu'ils passent dans d'autres mains.

M. GAVELLE. — Si vous n'imposez pas de garanties sérieuses, vous n'aurez rien : c'est mon opinion. La Compagnie des tramways doit au *Crédit mobilier* la somme de 3,000,000 francs et ne réclame notre concours que pour faciliter l'émission d'un emprunt. Quand cet emprunt sera réalisé, la Compagnie remboursera le *Crédit mobilier* et nous resterons tout-à-fait dans la même situation ; nous n'aurons pas un kilomètre de plus. Au contraire, si nous prenons des précautions, on nous fera des travaux pour la somme que nous aurons exigée. Telle a été la pensée de la Commission. Je dis les choses telles qu'elles sont. Le *Crédit mobilier* est trop intéressé pour ne pas soutenir la Compagnie des tramways. Déduction faite de ce qu'elle a à toucher de la faillite de la société commerciale qui lui avait acheté les Docks, elle n'aura à verser qu'une somme de 6 à 800,000 francs au maximum et elle pourra faire son émission. Je suis convaincu que l'article 8 sera accepté, qu'il n'y aura aucun



obstacle, et que le versement que nous réclamons est notre seule garantie pour l'exécution des travaux.

M. J.-B. DESBONNET. — Le *Crédit mobilier* est créancier pour une somme de 3,000,000 francs et en tenant compte de l'argent qu'elle va recevoir, la Compagnie des tramways n'aura plus, dites-vous, à rembourser qu'une somme de 600,000 francs. M. WALLUT est tout à la fois Président de cette Compagnie et Directeur du *Crédit mobilier*. Si, comme vous le pensez, le montant de l'emprunt était versé dans la Caisse du *Crédit mobilier*, M. WALLUT, croyez-le bien, serait le premier atteint. Je plaide ici la cause des Tramways, je désire qu'ils puissent continuer leur exploitation.

M. BASQUIN. — J'estime que l'article 8 est une sage précaution. Si la Compagnie avait exécuté ses engagements, cet article serait exorbitant; mais il n'en est pas ainsi. Depuis cinq ans, elle les oublie. Il résulte des explications fournies par M. GAVELLE que les Tramways doivent 3,000,000 francs au *Crédit mobilier*, et que pour couvrir cette somme, ils sont obligés d'émettre un emprunt. Il est certain que si une clause ne permet pas à la Ville de disposer de ces 3,000,000 francs, le *Crédit mobilier* les prendra, et alors nous serons obligés de mettre la Compagnie en déchéance.

M. BAGGIO propose de stipuler que la garantie sera spécialement affectée au paiement des entrepreneurs. Elle pourrait être déposée à la Caisse municipale, de façon à ce qu'elle ne reçoive par une autre affectation.

Il est procédé à un scrutin nominal sur l'amendement de M. J.-B. DESBONNET, proposant d'abaisser la garantie de 1,300,000 fr. à 600,000 fr.

*Ont voté pour son adoption :*

MM. CHARLES ,  
J.-B. DESBONNET,

M. PAMELARD.

*Ont voté contre :*

MM. ALHANT,  
BAGGIO ,  
BASQUIN,  
BONDUEL,  
BUCQUET,  
CARRON,  
CREPY,  
DALBERTANSON,  
DEBIÈVRE,  
Ed. DESBONNETS,

MM. DODANTHUN,  
GAVELLE ,  
GRANDEL,  
GÉRY LEGRAND ,  
MARTIN ,  
PEERT,  
RIGAUT,  
ROCHART,  
WERQUIN ,  
MANOURY.



*S'est abstenu :*

M. MARSILLON.

*Absents au moment du vote :*

MM. BOUCHÉE,  
CANNISSIÉ,  
CARTON,  
FAUCHER,  
GIARD,

MM. MERCIER,  
MEUREIN,  
ROUSSEL,  
VIOLETTE.

L'amendement est écarté par vingt voix contre trois, une abstention et neuf absents.

L'article 8 est adopté avec l'adjonction du mot « *spécialement* » proposée par M. BAGGIO.

ARTICLE 9

M. PAMELARD. — Je trouve que cette condition est draconienne. La Compagnie des tramways demande à faire ses réparations elle-même ; elle sait bien qu'elle ne les a jamais faites. Puisqu'elle se plaint du prix qu'elle trouve trop élevé, ne pourrait-on pas prendre telles mesures de garantie qu'on jugerait convenables sans imposer un abonnement. Quand on veut conserver des relations avec une Compagnie, il ne faut pas être trop sévère.

M. GAVELLE. — Les voies sont mal entretenues. Les Tramways ont très-bien admis le principe de l'abonnement. Actuellement trois services contribuent à l'entretien des chaussées sur lesquelles sont établis les rails ; ce sont : les Ponts-et-Chaussées, l'Administration municipale et la Compagnie des tramways. Cela crée des difficultés très-grandes. Les Ponts-et-Chaussées ont demandé la cessation de cet état de choses ; ils désirent que la Ville soit seule chargée de l'entretien des voies moyennant une rémunération. C'est plus logique. M. WALLUT avait d'abord dit qu'il accepterait les chiffres pratiqués à Paris les yeux fermés ; mais quand il en a eu connaissance, il a jeté les hauts cris. Les chiffres acceptés par la Compagnie sont de 50 centimes inférieurs à ceux inscrits dans le rapport. Je sais bien que ces 50 centimes ont une importance considérable, puisqu'ils représentent une somme de 40,000 fr. par an pour 80 kilomètres. Mais nous n'avons pas à entrer dans cette considération. Ce que nous avons à voir, c'est dans quelles conditions se fera l'entretien de nos voies. La Ville ne doit ni gagner, ni perdre, mais l'entretien doit être satisfaisant.

M. CREPY. — On ne sait pas si dans trente-cinq ans la main-d'œuvre ne sera pas augmentée.



M. GAVELLE. — Nous avons, à l'aide des chiffres demandés à Paris, établi une moyenne.

M. J.-B. DESBONNET. — N'y aurait-il pas moyen d'établir un état de dépenses ?

M. le MAIRE. — Les réparations peuvent se faire dans des conditions bien différentes. C'est la question qui a le plus divisé l'Administration municipale et la Compagnie des tramways. Paris a trois catégories de prix pour ces travaux. Nous avons pris la moyenne.

M. J.-B. DESBONNET. — On nous a dit qu'il s'agissait pour la Compagnie d'un écart de 40,000 fr. Je ne voudrais pas fixer de chiffres ; je craindrais gagner ou perdre. La Compagnie pourrait, à mon avis, établir des états et les présenter à la Ville. Si vous vous chargez de l'entretien des voies, soyez convaincus que la Compagnie vous demandera la remise de la somme dont vous aurez pu bénéficier. Je vois là une question qui n'est pas nettement déterminée.

M. GAVELLE. — Ce que propose M. J.-B. DESBONNET n'est pas possible. Nous perdriions tout le bénéfice de l'abonnement et du travail fait par la Ville. Ce que l'on veut, c'est faire l'entretien de la chaussée sur toute la largeur. Si on adoptait le système que préconise M. J.-B. DESBONNET, on serait obligé de faire l'entretien de la chaussée sur la largeur qui incombe aux Tramways seulement ; on retomberait dans les inconvénients actuels. Les chiffres proposés par la Commission sont-ils exagérés ? Je ne le pense pas. La question a été étudiée également à Paris ; on n'a pas trouvé d'autre résultat. Nous avons pris la moyenne des chiffres de Paris.

M. J.-B. DESBONNET. — Les explications de M. GAVELLE m'ont touché jusqu'à un certain point. Il conviendrait de dire que l'abonnement sera révisé tous les cinq ans, de cette façon, il n'y aurait pas de mécompte pour personne.

M. BAGGIO. — Les prix indiqués par la Commission sont des prix maximum sur lesquels la Ville pourrait faire certaines concessions.

M. GAVELLE. — Il n'y a ni maximum, ni minimum ; ce sont les prix de revient.

M. J.-B. DESBONNET. — Un employé de la Ville serait également chargé de surveiller les travaux. En cas de contestations, un troisième expert pourrait être désigné.

M. BAGGIO. — Si la révision des prix devait avoir lieu tous les cinq ans, la Compagnie pourrait, à l'expiration de ce laps de temps, déchirer son traité.



M. J.-B. DESBONNET. — Tout homme sensé dira qu'on ne doit pas prendre d'engagement pour trente-cinq ans.

L'article 9, mis aux voix, est adopté, ainsi que les articles 10, 11 et 12.

L'ensemble du projet est mis aux voix et adopté.

---

M. le MAIRE expose ce qui suit :

MESSIEURS ,

Le crédit de 30,000 fr. affecté aux familles des réservistes , se trouve insuffisant cette année par suite du grand nombre d'hommes appelés à accomplir leur période d'exercice.

En 1881 , le nombre des familles secourues était de 719. L'an dernier , il s'est élevé à 800 environ , et cette année , il dépasse 950.

Malgré la grande différence qui existe entre le chiffre actuel des familles assistées et celui des années précédentes, un supplément de 2,000 fr. sera suffisant, croyons-nous, pour parer aux éventualités.

Nous vous proposons donc , Messieurs , de voter ce supplément de crédit.

LE CONSEIL

Vote le crédit de 2,000 francs.

---

M. le MAIRE propose encore la dépense ci-après :

MESSIEURS ,

La rentrée solennelle des Facultés aura lieu cette année à Lille , le 21 Novembre. Le concours de la Municipalité ne peut manquer à cette fête de l'Enseignement supérieur. Nous vous demandons , Messieurs , l'ouverture d'un crédit de 1,500 francs qui nous permettra :

- 1.º De louer et décorer l'Hippodrome pour la séance publique ;
- 2.º De donner au Corps universitaire une représentation de Gala , au théâtre ;

*Réservistes*  
—  
*Supplément*  
*de crédit pour*  
*secours aux*  
*familles dans*  
*le besoin*  
—

*Rentrée*  
*des Facultés*  
—  
*Demande*  
*de crédit*  
—



3.<sup>o</sup> D'éclairer et décorer la grande salle de l'Hôtel du Maisniel, où seront servis le banquet du personnel enseignant et le punch offert par le *Cercle des étudiants*.

Le crédit de 1,500 francs demandé par l'Administration est voté par le Conseil.

M. GAVELLE présente le rapport suivant :

MESSIEURS ,

*Bois de la Deûle*  
—  
*Crédit*  
*complémentaire*  
—

A la séance du 3 Août dernier, vous avez renvoyé à la Commission des travaux l'examen de la demande que vous faisait l'Administration d'un crédit de 52,000 fr. pour l'achèvement de la promenade du Bois de la Deûle.

Or, le 1.<sup>er</sup> Octobre 1880, le Conseil municipal a décidé, sur la proposition du Maire, qu'une somme de 112,000 fr. serait affectée à la création de cette promenade, et que cette somme serait répartie en quatre exercices comme suit :

En 1880. . . .	20,000 fr.
En 1881. . . .	25,000
En 1882. . . .	35,000
En 1883. . . .	32,000
Ensemble. . . .	112,000 fr.

Les annuités de 1880 et 1881 furent en effet votées, mais en 1882 des nécessités budgétaires poussèrent l'Administration à n'inscrire au budget pour les travaux du Bois de la Deûle qu'une somme de 15,000 fr. au lieu de 35,000 fr. ; par le même motif aucune somme ne fut portée pour cet objet au budget de 1883. De sorte que sur les 112,000 fr. prévus, 60,000 fr. seulement ont été votés et utilisés. Il reste donc, pour terminer la promenade, à dépenser une somme de 52,000 fr., et l'Administration vous propose aujourd'hui de lui ouvrir un crédit de pareille somme à prélever sur les fonds de l'emprunt de 24 millions.

Le Conseil s'étant prononcé sur le principe, et les travaux étant exécutés en partie, n'y a pas lieu de revenir sur cette question. Votre Commission des travaux vous invite donc à émettre un vote conforme aux propositions de l'Administration.

LE CONSEIL ,

Adoptant les conclusions de la Commission, vote le crédit de 52,000 fr.



M. BASQUIN fait le rapport ci-après :

MESSIEURS,

M. le Président de la Commission de la fête historique du 8 Octobre 1882, a adressé à M. le Maire une lettre par laquelle il demande le vote d'un crédit de 1,989 fr. 25 c. destiné à faire face au solde des dépenses de cette fête.

Certains fournisseurs ont mis du retard à envoyer leurs factures ; de là , de leur part , des réclamations justifiées , mais auxquelles les crédits votés précédemment n'ont pu faire face.

La Commission des finances , à laquelle vous avez renvoyé l'examen de la demande, l'a trouvée fondée.

En conséquence, elle est d'avis qu'il y a lieu de voter le crédit de 1,989 fr. 25 c. dont s'agit.

LE CONSEIL

Vote le crédit de 1,989 fr. 25 cent.

La séance est levée.

CERTIFIÉ :

*Le Maire de Lille ,*

**GÉRY LEGRAND**

*Fête historique  
du 8 Octobre 1882*

—  
*Crédit  
complémentaire*  
—