{BnF Gallica

La Dépêche : journal quotidien

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

BnF Gallica

I. La Dépêche : journal quotidien. 1913-12-29.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter
utilisation.commerciale@bnf.fr.

La "Joconde" va reprendre la Route de la France

Le Tableau repris par l'Ambassade de France

Rome, 28 décembre. — Ce matin, à neuf heures et demie, le secrétaire de l'ambassade de France s'est rendu à la villa Borghèse, où M. Corrado Ricci lui a remis la « Joconde ». Le tableau a été transporté en automobile au palais Farnèse.

M. Leprieur et le directeur du musée de Milan partiront ce soir, à six heures, pour Milan avec le chef-d'œuvre de Léonard de Vinci.

Une Visite royale

Rome, 28 décembre. — La reine et le roi ont fait, à onze heures, ce matin, une visite exceptionnelle au palais Farnèse pour voir la « Joconde » installée de nouveau dans la salle des Carraches avant son départ de Rome.

L'ambassadeur de France et Mme Barrère ont fait les honneurs de l'ambassade aux souverains, qui étaient entourés, outre le personnel de l'ambassade, de MM. Corrado Ricci, Henri Marcel et Leprieur. La visite a duré une vingtaine de minutes.

Les Rancœurs de l'Antiquaire

Florence, 28 décembre. — M. Alfredo Géri, l'antiquaire florentin à qui on doit d'avoir retrouvé *la Joconde*, se plaint assez justement, semble-t-il, de la sorte d'indifférence avec laquelle on le traite. Il eût suffi, en effet, que M. Géri dédaignât les offres de Peruggia, comme l'avaient déjà fait d'autres antiquaires, ou encore que dans ses pourparlers avec le voleur il mît moins de prudence, pour que *la Joconde* ne fût pas retrouvée.

M. Géri écrit à ce sujet :

Je suis peiné qu'aucune autorité n'ait encore pensé à me remercier, moi qui suis le seul à qui l'on doive d'avoir retrouvé « la Joconde ».

Tous les journaux disent que je réclame la prime de vingt-cinq mille francs promise par le gouvernement, et surtout celle également de vingt-cinq mille francs des amis du Louvre. Jusqu'ici cependant je n'ai rien réclamé : mais naturellement, je n'entends pas renoncer à ce qui me revient et j'espère bien que le gouvernement français et les journaux ou sociétés qui avaient promis des primes à l'époque du vol, confirmeront les promesses annoncées alors.

Les Dimanches ministériels

MM. Malvy et Lebrun à Lyon

Lyon, 28 décembre. — MM. Malvy, ministre du commerce et de l'industrie, et Lebrun, ministre des colonies, ont été reçus, ce matin, à la chambre de commerce. Les ministres ont visité le musée de sculpture.

Un banquet a eu lieu à midi. M. Coignet, président de la chambre de commerce, avait à sa droite M. Malvy et à sa gauche M. Lebrun.

On remarquait la présence de MM. Rault, préfet du Rhône; Herriot, maire de Lyon; le général Pourailier-Duvernoy, gouverneur militaire de Lyon ; Vermorel, Cazeneuve, sénateurs ; Gourd, Pays, députés du Rhône ; Chevillon, député des Bouches-du-Rhône, etc., etc.

Au champagne, M. Coignet dit la part qu'entend prendre la chambre de commerce de Lyon à la préparation de l'exposition internationale de Lyon.

Dans sa réponse, M. Malvy, après avoir fait l'éloge de la chambre de commerce et félicité ses membres d'accepter avec patriotisme les sacrifices que les circonstances imposent au pays, a ajouté :

Permettez-moi, messieurs, de vous rassurer. Le gouvernement n'a jamais eu la pensée de proposer aux Chambres un impôt de superposition au commerce et à l'industrie. Son but, par l'établissement d'un impôt sur le revenu, est de veiller à une meilleure répartition des charges publiques ; mais en proposant des impôts pour faire face aux nouvelles dépenses militaires, le gouvernement aura le constant souci de ne léser en rien les transactions, de ne pas pénétrer le secret des affaires et de ne point porter atteinte à la force de votre crédit.

Cette déclaration de M. Malvy a été très applaudie.

LA NEIGE A PARIS

Une Ville toute blanche. — Le Métro n'aime pas la Neige. — Un inconvénient du Pavé de bois.

Paris, 28 décembre. — Ce matin, la ville s'est réveillée toute blanche. La neige couvrait les toits et les rues où chevaux et piétons patageaient à l'envi.

Cela, d'ailleurs, n'était pas pour émouvoir le service municipal de la voirie qui, à neuf heures, n'avait pas fait encore donner un coup de balai ni jeter une pelletée de sel.

Le Métropolitain a, lui aussi, beaucoup souffert de la neige. Sur les parties des lignes qui sont à découvert, il s'est produit des courts-circuits qui ont enrayé la marche des trains.

M. Joseph Joubert, directeur de l'Observatoire de la tour Saint-Jacques, a fait, au sujet de cette première chute de neige, les déclarations suivantes :

A Paris il est rare d'avoir un hiver sans neige, mais elle est en général peu abondante : tout au plus de 6 à 12 centimètres. Cependant, dans des cas tout à fait exceptionnels, la couche neigeuse recouvrant le sol peut atteindre une plus grande épaisseur. Ainsi, en 1788-1789, la hauteur de la neige atteignit 0 m. 65 et en décembre 1879, 0 m. 90.

La durée d'une chute de neige est comme celle de la pluie. Dans quelques cas, elle se prolonge beaucoup. Ainsi, le 22 janvier 1879 il neigea sur la ville pendant plus de dix heures consécutives. Le sol fut recouvert d'une couche de 0 m. 30. Cette neige avait été précédée d'une chute de petits glaçons.

Plus récemment, celle du 29 décembre 1908 eut une durée de 7 h. 15 et recouvrit de 10 à 12 centimètres la place de la Concorde.

Suivant la nature du revêtement des chaussées, la neige persiste plus ou moins longtemps et cela surtout lorsque le refroidissement de la surface du sol a été plus accentuée avant la chute de la neige.

Quoi qu'il en soit, on a déterminé que la température s'abaissait davantage en toute saison sur le sol pavé de bois que sur les autres sols. C'est ce qui explique que sur celui-ci la neige soit plus persistante.

Les Drames du Braconnage

Un Chasseur tué. — Un Garde en danger

Liège, 28 décembre. — Deux gardes ayant surpris deux braconniers à l'affût dans la propriété du Bâton-de-Setys, près de Maëstrich, arrêtèrent l'un d'eux, pendant que l'autre prenait la fuite. L'individu arrêté parvint à se dégager et, tirant un couteau de sa poche, se rua sur les gardes qui furent blessés, l'un de sept coups, l'autre de trois coups de couteau. L'un des gardes déchargea alors son fusil dans la direction du meurtrier qui l'atteint en plein cœur et tué sur le coup.

L'un des gardes a reçu des blessures mettant sa vie en danger.

Encore les Bandits de Pégomas

Une Nouvelle Victime. — L'Assassin demeure introuvable. — La Région est terrorisée

De notre correspondant particulier :

Nice, 28 décembre. — Un nouveau crime vient d'être commis dans la région de Pégomas, mais cette fois les bandits ont franchi la frontière du département des Alpes-Maritimes pour prendre comme théâtre de leurs exploits la limitrophe du département du Var. C'est, en effet, sur le territoire de la commune de Tanneron qu'un homme a été tué hier soir, vers six heures.

Le village de Tanneron est assez rapproché de la commune d'Auribeau, laquelle est limitrophe de Pégomas. Un certain nombre d'habitants de Tanneron sont propriétaires de terres qui sont sur le territoire de Pégomas; c'est dire qu'il y a des relations assez suivies entre les habitants de ce pays.

Le crime a été commis au quartier de l'Olivier, c'est-à-dire à huit kilomètres environ du village de Pégomas.

Un propriétaire, nommé Honorat Astier, se disposait à rentrer chez lui pour souper, vers six heures, lorsque soudain un coup de feu retentit. Astier, atteint à la tête, tomba foudroyé. La tête avait été littéralement réduite en bouillie.

Quelques voisins accoururent en entendant le coup de feu, mais on n'aperçut plus personne. Un soldat, seul, vit quelqu'un qui fuyait, mais il le perdit bien vite de vue.

La région est très boisée. Le meurtrier put facilement se dérober aux poursuites.

Inutile d'ajouter que la région est de nouveau terrorisée et réclame à grands cris des mesures énergiques.

Le Testament d'sparu

Fera-t-on l'Autopsie du Cardinal Rampolla ? — La Cassette fantôme. — Ce qu'on dit à Rome

Rome, 28 décembre. — La disparition du testament du cardinal Rampolle a produit une impression considérable à Rome, où les bruits les plus étranges courent maintenant à ce sujet. On va même jusqu'à dire que la mort du prince de l'Eglise pourrait bien n'être pas naturelle.

Ce qui permet cette hypothèse très aventurée, c'est que le cardinal Rampolla tomba malade d'une façon tout à fait imprévue, dans la soirée du mardi 16 décembre dernier. Il s'était senti légèrement indisposé pendant la journée et s'était ensuite couché sans être, d'ailleurs, autrement préoccupé de son malaise.

L'aggravation du malaise, prétendit-on après sa mort, après sa mort, fut si rapide, qu'on n'eut pas le temps de prévenir sa famille.

A cinq heures, le docteur Battistini vint visiter le malade et ne cacha pas que les symptômes étaient extrêmement graves. En effet, quelques heures plus tard le cardinal rendait le dernier soupir.

De quelle maladie mourut Rampolla ? D'une angine de poitrine, dit-on, et cependant, à aucun moment, il n'en eut de symptômes.

Ces constatations n'ont pas échappé à la justice. Certains disent qu'on se résoudra peut-être à exhumer le corps du cardinal pour procéder à l'autopsie.

Cette nouvelle n'est ni démentie ni confirmée au Vatican.

En ce qui concerne le testament lui-même ou plutôt la cassette qui le contenait, les versions les plus contradictoires circulent. Certains prétendent que ce coffret fut retrouvé par Don Guildo Mancini, économe du séminaire du Vatican, mais que, lorsqu'on l'ouvrit, elle était vide. D'autres disent que la cassette vue par les sœurs qui gardèrent le cadavre du cardinal était un petit coffret à bijoux dans lequel le prélat déposait une montre d'or et qu'il plaçait d'ordinaire sur son écritoire et qui a d'ailleurs été retrouvé à sa place.

Enfin, deux domestiques du prélat affirment qu'ils jamais vu en sa possession ni cassette !

Le Mystérieux Assassiné

On connaît enfin son identité

La victime de l'attentat de la rue Louis-le-Grand Ph. X...

Paris, 28 décembre. — L'individu tué d'un coup de revolver, dans la nuit de vendredi, rue Louis-le-Grand, vient d'être identifié à la Morgue. C'est un nommé Arthur Olsen, âgé de vingt ans, garçon d'office, né à Paris. Il a été reconnu par sa tante, Mlle Schlund, gouvernante, demeurant rue de Châteaudun, 56 *bis*, et par un de ses amis, M. Dautrepp, demeurant 124, rue Chevalier, à Levallois-Perret.

Sa mère, qui est domestique à Paris, se trouve actuellement avec sa patronne dans le département du Rhône.

L'Eruption de l'Ambrym

Paris, 28 décembre. — Par un récent cablogramme de Nouméa le ministre des colonies a reçu de nouveaux renseignements sur les suites de l'éruption volcanique qui vient de se manifester dans la montagne d'Ambrym, aux Nouvelles-Hébrides.

La pluie des cendres et la coulée de laves continue. Près du mouillage de Deppoint, une terre nouvelle a surgi, au centre de laquelle s'est formée une langue communiquant avec la mer.

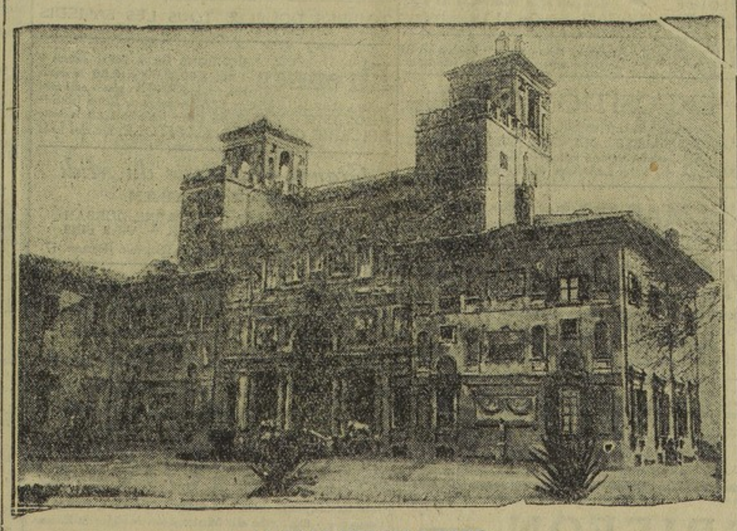
Les populations menacées par le fléau se sont enfuies, et c'est ainsi qu'à Port-Sandwich on a recueilli 700 indigènes qui seront installés sur les terres de la Société des Nouvelles-Hébrides.

La mission presbytérienne de Tessman a offert une hospitalité provisoire à 300 indigènes. Enfin, d'autres habitants se sont réfugiés parmi les diverses tribus, si bien qu'on évalue l'exode total provoqué par la catastrophe à 1300 personnes environ.

On ne signale aucune mort ou disparition d'Européens.

LE PINCIO MENACÉ

Une Alerte à l'Académie des Beaux-Arts. — Le Danger subsiste. — L'Ecole de Rome s'installera-t-elle au Pincio?



LA VILLA MEDICIS A ROME (Ph. Hartingue)

Paris, 28 décembre. — Les membres de l'Académie des beaux-arts ont appris hier avec stupeur que des terrains de la villa Médicis contigus aux jardins de la Trinité-des-Monts, jardins sur lesquels s'ouvrent des ateliers de pensionnaires de l'Académie de France et même contenant quelques-uns de ces ateliers, étaient sur le point d'être mis en vente. A l'unanimité, la docte assemblée s'empressa de protester et adressa au ministre de l'instruction publique le vœu « qu'aucune partie du domaine national français à Rome ne fût aliénée ».

Ce vœu sera-t-il entendu ? La question dépend bien moins, en réalité, de notre ministre de l'instruction publique que de la municipalité romaine. Les terrains dont il s'agit, en effet, sont situés sur le Pincio et font suite aux jardins et bosquets de la villa Médicis. Il ne s'y élève que quelques vieilles maisons où sont logés des employés de l'Académie de France et quelques ateliers ayant une entrée indépendante sur la viâ Porta-Pinciana. Or, la précédente municipalité romaine, qui démissionna, on s'en souvient, après les élections législatives, avait dressé un plan régulateur qui prévoyait l'expropriation d'une partie de ces terrains pour l'élargissement de la viâ Porta-Pinciana, où aurait passé la nouvelle ligne de tramways qui doit faire le tour du Pincio.

Le plan a été momentanément abandonné, mais on ne saurait se faire illusion : il sera repris tôt ou tard, car la Rome nouvelle, grande capitale industrielle, a des exigences incompatibles avec le respect des beautés de la Rome ancienne.

Ajoutons qu'on a envisagé la possibilité, lorsque l'expropriation sera devenue inévitable, d'employer la somme produite par la vente d'une partie des terrains à édifier sur la partie restante du bâtiment où viendrait s'abriter l'école de Rome trop à l'étroit aujourd'hui, dit-on, dans le palais Farnèse.

Les Routes de France

La Réfection des routes nationales. — Les Méfaits du pneu. — Routes trop faibles. — Le Pavage idéal. — Le Vin créosoté. — La Prestation et les Conseil généraux. — En attendant les charges futures.

Paris, 28 décembre. — Un nouveau problème — aussi grave et moins irritant que celui de la R. P. — vient d'être posé au public, à la suite du récent débat parlementaire relatif à la suppression des prestations. Dans notre pays, toute idée, même absurde, trouve immédiatement des partisans et des adversaires, à condition qu'elle soit exposée sans détour. Il n'est donc pas surprenant, à l'heure actuelle, de voir les prestationnistes et antiprestationnistes se quereller avec une certaine animation et prendre aux cheveux M. Cocaldi qui a eu l'audace de bouleverser la sainte tradition vicinale.

La question est importante. Il s'agit des routes et des chemins de France. Elle n'est pas facile à résoudre. Des arguments sérieux sont apportés des deux côtés. Nous ne nous proposons pas ici de faire un choix, mais d'apporter simplement quelques éléments de discussion pris aux bonnes sources.

On s'est étonné du projet annoncé par M. Fernand David, ancien ministre des travaux publics, consistant à refaire de fond en comble nos routes nationales devenues insuffisantes à supporter les exigences du tourisme. Eh quoi ! nos routes sont donc en si mauvais état ?

Oui, c'est incontestable. Cela ne veut pas dire qu'elles aient été mal faites à l'origine ou mal entretenues, mais il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas de bonne route sans une fondation de 0 m. 30 d'épaisseur en moellons durs sur laquelle on fait des hargements successifs de matériaux durs, basaltes, porphyres, etc. Or, il se trouve que les routes les plus fréquentées sont celles des pays plats où le sol calcaire ne contient point les pierres dures indispensables. Les fardeaux les plus lourds et les plus nombreux roulent sur les voies les moins robustes, et il ne faut pas perdre de vue un point essentiel : Depuis trente ans l'expansion industrielle a été si grande que les meilleures routes des pays de montagnes elles-mêmes n'ont pu résister à ce qu'on peut appeler littéralement « des charges écrasantes ».

Il y a pour nos routes deux causes principales d'usure rapide : le tourisme automobile et les poids lourds. Les automobiles ordinaires abîment les routes par leur vitesse, par les freinages brusques, par les dérapages et surtout par leurs pneus qui aspirent la matière d'agrégation du sol.

Une route s'allonge devant vous, blanche, propre, accueillante au piéton. Vous pouvez vous y promener des heures sans qu'une poussière trop abondante s'élève sur vos chaussures. Même un balayeur s'escrimant d'un balai intrépide ne saurait soulever le moindre tourbillon sur cette voie enchantée. Passe l'auto et voici le cataclysme. La poussière enveloppe tout à un kilomètre à la ronde.

Maintenant, gare aux poids lourds ! Dans chaque région industrielle, il n'est pas rare de rencontrer sur les routes des camions automobiles charriant des poids de nuit tonnes à une vitesse de 30 kilomètres à l'heure.

S'ils ne faisaient que du dix, on pourrait s'entendre. Mais à trente kilomètres les effets combinés du poids et de la vitesse deviennent irrésistibles. Aussi aucune route ne résiste et l'expression : battre les chemins peut-elle désormais être prise en son sens absolu.

Il est donc non pas nécessaire, mais urgent, de parer au danger. C'est pourquoi M. Fernand David estime avec raison qu'il faut refaire les 38,000 kilomètres de routes nationales dont il a l'entretien sous sa direction en qualité de ministre des travaux publics.

Cette réfection totale coûterait 25.000 fr. par kilomètre, c'est-à-dire qu'il ne faut pas songer à la réaliser entièrement. Et peut-être vaut-il mieux ne pas se presser avant de savoir exactement ce qu'il convient de tenter.

En effet, les techniciens ne sont pas encore entièrement d'accord sur la manière dont la réfection des routes nationales doit être opérée.

La méthode en faveur consiste à compléter les chargements de pierres dures par une couche de macadam, c'est-à-dire de pierre cassées, mélangées à un goudron chauffé et brassées ensuite par un malaxeur. Mais on s'est aperçu que le long des routes ainsi traitées, les herbes, les arbres et les vignobles étaient influencés par le voisinage du goudron au point qu'on a récolté ainsi un vin gardant un goût prononcé de créosote.

Le goudronnage, d'ailleurs, ne réalise pas l'idéal pour les routes industrielles soumises au passage des poids lourds. L'idéal, dans ce cas, serait le pavage, mais il faudrait dépenser 17 francs environ par mètre carré, soit trois ou quatre fois plus cher que pour le goudronnage. Cette fois, c'est le contribuable qui trouverait la charge trop pesante. Pourtant, il faut considérer que, si une route goudronnée ne résiste pas plus de deux ans, la route pavée pourrait tenir trente ans, à dire d'expert.

C'est à considérer pour les régions usinières où les grandes voies supportent un trafic quotidien de 300 tonnes.

Mais le problème ne se borne pas aux routes nationales. Il faut tenir compte des 180,000 kilomètres de routes départementales et des 550,000 kilomètres de chemins vicinaux. Il apparaît que, sous ce rapport, la situation n'est pas plus brillante.

Il n'y a plus en France que vingt et un départements qui pourvoient encore à l'entretien de routes départementales. Les autres, pour des raisons d'économie faciles à concevoir, ont changé l'étiquette et n'ont plus, en dehors des routes nationales dont l'entretien incombe à l'Etat, que des chemins vicinaux entretenus au moyen des taxes communales de prestation. Or, on compte actuellement 12.000 communes où les prestations en nature sont supprimées.

D'autre part, 1.800 communes usent du système mixte des prestations et des centimes additionnels. Enfin, les prestations sont maintenues dans 21.000 communes.

Faut-il en conclure que l'opinion est favorable à la suppression des prestations en raison de l'impossibilité de plus en plus évidente où se trouvent les communes de subvenir à leurs charges vicinales ? En 1895, une enquête ouverte par le Sénat auprès des conseils généraux donnait le résultat : 9 conseils généraux seulement sur 86 se montraient partisans de la suppression. Mais il y a de cela dix-huit ans.

Tout a changé visiblement sur les routes depuis cette époque. La machine lourde, puissante, démolisseuse, frénétique utilise maintenant tous les chemins de France, classés ou non. Or, si les frais d'entretien normaux s'élèvent actuellement à 500 fr. le kilomètre pour les routes départementales, et à 380 fr. pour les chemins vicinaux, il est évident que ces prix vont augmenter rapidement et l'on s'apercevra, un beau jour, qu'il ne suffit plus d'entretenir, mais qu'il faut tout refaire.

Ne serait-ce que pour éviter d'inutiles dépenses, il est à souhaiter que le programme étudié par M. Fernand David reçoive un très prochain commencement d'exécution. — E. T.

Excelsior !

Du Record de Wilbur Wright au Record de Legagneux

Paris, 28 décembre. — Wilbur Wright fut le premier détenteur du record de la hauteur avec 100 mètres. Legagneux, cinq ans plus tard, aura donc volé 61 fois plus haut que M. Wright en 1908 !

Si l'on veut, du reste, se rendre compte des progrès accomplis en ces cinq années, on n'a qu'à consulter ce petit tableau récapitulatif des diverses hauteurs atteintes :

1908 : 100 mètres par M. Wright.
1909 : 453 mètres par Latham.
1910 : 3.100 mètres par Legagneux.
1911 : 3.950 mètres par Garros.
1912 : 5.601 mètres par Garros.
1913 : 6.150 mètres par Legagneux.

Les Impressions du Recordman

Nice, 28 décembre. — Legagneux a déclaré hier au correspondant du *New-York Herald* à Nice :

« Tout a été fort bien jusqu'à 4.000 mètres, mais à partir de ce moment j'ai cru que je ne serais pas capable de progresser. Le moteur tournait fort bien, mais j'ai rencontré une résistance extraordinaire causée probablement par une particularité de l'atmosphère dans laquelle je m'engageais. Pendant plus de cinq minutes, je luttai désespérément pour aller plus haut et je commençai à désespérer, lorsque, à ma grande satisfaction, je ne rencontrai plus d'obstacles. Mon altimètre marqua bientôt la hauteur de 6.150 mètres, que je jugeai suffisante et je redescendis. »

Ornez vos Demeures

AVEC NOS MAGNIFIQUES

Héliopeintures encadrées

Reconstitutions intégrales en couleurs des chefs d'œuvre anciens et modernes. Le seul procédé permettant de reproduire sur la toile, avec une fidélité déconcertante, toute l'épaisseur de la pâte et le relief des coups de pinceau. Vous pouvez, grâce à l'*Héliopeinture*, constituer pour vos appartements une décoration d'une incontestable valeur artistique.

EXTRAIT DU CATALOGUE

JORDAENS : *La Femme au Médaillon*, 68/62, **100f**. — GREUZE : *La Douleur*, 62/52, **90f**
MUNIER : *La Leçon de Clavecin*, 56/41, **70f**. — REMBRANDT : *Les Syndics*, 62/45, **60f**
REYNOLS : *L'Enfant en prière*, 40/32, **40 fr.** — GUILLAUME : *Le Livre de Chevet*, 50/41, **40 fr.**
Les cadres, d'un goût parfait, sont toujours appropriés aux sujets

AVIGNON — **Arlaud**, Rue de la République.
BÉZIERS — **Bel**, Rue de la République.
CARCASSONNE — **Vve Septours**, 17, Place Carnot.
MONTPELLIER — **Gabriel**, 7, Grande-Rue.
NIMES — **Via Décor**, 3, Place de la Maison-Carrée.
PAU — **Laval**, 19, Rue des Cordeliers.
PERPIGNAN — **Costeplane**, 5, Place Grétry.
TARBES — **Gros**, Boulevard de la Gare.
TOULOUSE — **Mlle Lautier-Chappe**, 44, Rue Alsace-Lorraine.

Envoi du Catalogue illustré contre **UN** franc en timbres-poste, adressé à la **Galerie d'Art « VIA DECOR »**, Société Anonyme au capital de 2.400.000 francs, **35, Rue Tronchet, PARIS.**

Le Midi qui travaille

Il faut que le Sud-Ouest soit navigable

Les Ressources et les Industries de la Région méridionale. — La Question des Canaux du Midi. — L'Allongement des Ecluses

Paris, 28 décembre. — *La Dépêche*, signalant récemment la rareté et la cherté des vivres dans les départements de l'Est, indiquait comme seul remède à cet état de choses le ravitaillement de nos frontières par le Midi, grenier et cellier inépuisables.

A la suite de notre exposé, des producteurs du Midi sont entrés en relation avec les Unions de commerçants de l'Est et le ministre compétent a promis d'étudier les moyens d'améliorer le régime des transports pour les marchandises expédiées par nos régions. Mais, dans le courrier que nous ont valu nos articles sur la question, une affirmation et un regret se manifestaient nettement. Le Midi industriel, agricole et commercial, nous écrivaient nos correspondants, le Midi qui travaille, qui produit, dont l'essor est considérable, ne reçoit pas l'aide normale qu'il est en droit d'attendre pour son développement, dont le pays tout entier bénéficiera. L'outillage économique insuffisant entrave l'expansion du Midi, pour le plus grand dommage de la France.

Il importe que *la Dépêche* signale cette situation et indique les remèdes normaux qu'elle comporte. C'est à faire connaître ce Midi travailleur, producteur, patient et persévérant, et à montrer comment on peut l'aider à occuper la place qu'il mérite que tend cet article et ceux qui le suivront.

La Voie Océan-Méditerranée

Parmi les travaux destinés à favoriser l'essor industriel et commercial de notre région, il convient de mettre au premier plan l'amélioration des canaux du Midi et de leurs embranchements. C'est une besogne dont on peut dire qu'elle est urgente. En effet, dans un avenir peu éloigné, le canal du Rhône à Cette sera intérieurement construit. Or, le Midi attaché, à bon droit, un intérêt capital à tout ce qui touche au Rhône. C'est par le Rhône et la Saône que s'établira la jonction du réseau navigable méridional avec le reste du réseau navigable français. Il faut que le Midi soit en mesure de participer à cette intensité de circulation, qui en sera la conséquence. Il faut que le Sud-Ouest soit navigable et, pour cela, il est indispensable d'obtenir l'allongement des écluses sur les canaux du Midi.

Jusqu'à présent, l'administration n'a accueilli cette idée qu'avec une certaine tiédeur. Déjà les crédits accordés aux travaux d'amélioration prévus au programme de 1903 ne sont que parcimonieusement utilisés. Pourquoi ? Parce que l'administration estime que le trafic n'est pas assez actif dans la région. Mais le Midi répète et démontre que le trafic n'est pas assez actif justement parce qu'on n'entreprend pas ou qu'on n'achève pas les travaux nécessaires à ce trafic sur la grande artère de navigation méridionale.

Actuellement, les dimensions des écluses ne permettent pas le passage aux bateaux qui jaugent plus de 150 tonnes sur le canal du Midi et de 180 sur le canal Latéral. Or, il faut permettre aux bateaux de 300 tonnes l'accès de la voie Océan-Méditerranée. Les dépenses incombant à ceux ci ne sont, pour ainsi dire, pas plus élevées que les dépenses incombant aux bateaux de 150 tonnes, si bien que, dans les premiers, le fret des marchandises s'élève à un prix deux fois moindres que dans les secondes.

Toutes les populations de notre région, syndicats, associations agricoles, chambres de commerce, groupements s'intéressant à l'essor économique du pays, demandent avec insistance, en des appels que nous avons sous les yeux, que les deux canaux du Midi et latéral à la Garonne soient d'urgence les améliorations comprises dans le programme de 1903 et qu'en outre, les 148 écluses qui les desservent soient, dans le plus bref délai, portées à la longueur de 38 ou 50.

Nous avons vu, à ce sujet, l'un des plus actifs partisans de cette mesure, M. Ournac, sénateur de la Haute-Garonne.

Ce que dit M. Ournac

Il nous a dit : « Vous savez qu'à partir de 1898, époque à laquelle les deux canaux ont été rachetés par l'Etat et dans les cinq années qui ont suivi, le tonnage s'est accru de 102 %. L'allongement des écluses aurait pour effet de développer d'une façon intense le trafic de notre région. Le canal est, en effet, le moyen de transport qui s'impose pour les matières lourdes, les produits en vrac, pour les blés, les moutures, les engrais, les fourrages, les bois.

La supériorité du canal sur le chemin de fer est incontestable pour de tels produits. On les décharge sur les quais. Il n'y a pas de magasinage coûteux, il n'y a pas de délais rapides exigés pour l'enlèvement des marchandises.

Voulez-vous un exemple frappant de l'intérêt que présente pour le commerce et l'industrie le transport par eau ? Muret, dans sa circonscription, est à 20 kilomètres de Toulouse. Comment Muret transporte-t-il son vin à Toulouse ? Par charrettes. Coût : 1 franc l'hectolitre.

Cette même quantité de vin est transportée de Toulouse à Bordeaux pour 60 centimes seulement.

La question de l'allongement des écluses présente un intérêt primordial pour notre région. Actuellement, vous le voyez, plus de barques neuves appartenant à la batellerie méridionale. Les patrons ne renouvellent pas leur matériel. Ils attendent que la question de l'allongement des écluses soit résolue. Ils n'ont aucun intérêt à lancer sur nos canaux des bateaux de 150 tonnes.

D'autre part, ils ne veulent pas acquérir des embarcations de 300 tonnes qui, si les écluses ne sont pas modifiées, ne sauraient les franchir.

« La Dépêche » a raison d'appeler l'attention des pouvoirs publics et des populations sur la nécessité de la mise en état de nos canaux. Il ne faut pas que les travaux traînent désespérément en longueur, non seulement parce que nous attendons beaucoup de leur achèvement, mais aussi parce que leur fragmentation augmente les dépenses pour surveillance et administration.

D'autre part, le ministre des travaux publics, sur une question que je lui posais le 16 juin 1911, n'hésita pas à dire, au sujet de l'allongement des écluses, que l'administration devra nous donner satisfaction et le Parlement voter les crédits nécessaires lorsque le canal du Rhône à Cette sera exécuté.

Ce moment n'est-il pas venu ?

Une Œuvre indispensable

Telle est l'opinion de M. Camille Ournac. Elle est conforme à l'avis de tous ceux qui ont étudié les questions économiques relatives à notre région.

M. Maurice Schwob a écrit : « Le Midi ne peut devenir un véritable pays industriel utilisant les forces motrices pyrénéennes que si les matières premières lui arrivent à bon compte et si ses produits peuvent être transportés économiquement. Il faut que le Sud-Ouest soit navigable. »

Veut-on maintenant avoir une idée des avantages que procurerait l'amélioration de la grande ligne Océan-Méditerranée, de l'intensité de trafic auquel elle donnerait lieu ? Parcourons les rapports de la commission interdépartementale dont le président est M. Jean Cruppi et le rapporteur général, M. Jean Doumerc.

Nous y voyons que les canaux du Midi sont admirablement placés pour recevoir les blés de la région garonnaise et pour le distribuer dans les pays qu'ils desservent, pour amener à l'Aude, à l'Hérault, aux Pyrénées-Orientales le blé dont ils ont besoin et aussi la paille et le fourrage et aussi les engrais et les amendements nécessaires à la culture de la vigne. C'est le canal qui peut transporter dans des conditions avantageuses les primeaux et les prunes, les oignons, les tomates, les vins. Grâce aux canaux améliorés, les bois, les lièges, les resines, les produits divers de la région landaise constituent les éléments d'un mouvement de transport excessivement actif.

Les ports de Toulouse voient leur trafic augmenter, Toulouse devient un vaste entrepôt, où les trois quarts du département de la Haute-Garonne et les départements voisins, du Tarn, des Hautes-Pyrénées, du Gers, de l'Ariège, viennent s'approvisionner et apporter le produit de leur sol. Les richesses minérales de l'Aude sont mises en valeur. Cette et Béziers bénéficiant d'importants accroissements de trafic.

Ce résultat ne vaut-il pas qu'on tasse aboutir une telle œuvre ?

BONNEFF.

Un Aviateur russe bat le Record de Vitesse

Saint-Pétersbourg, 28 décembre. — Le capitaine Tchekhoutof a battu le record mondial de vitesse sur biplan, en effectuant 95 verstes en 27 minutes.

Les Ministères

AGRICULTURE

Les Concours régionaux

Paris, 28 décembre. — Les concours régionaux agricoles spécialisés auraient lieu, pour notre région, en 1914, dans les villes et aux époques ci-après :

Foix, du 26 mai au 1er juin ; Nevers, du 8 au 15 juin ; Le Puy, du 8 au 14 juin ; Perpignan, du 6 au 12 juillet.

Les programmes de ces concours seront tenus à la disposition des intéressés, au ministère de l'agriculture et dans les préfectures des départements intéressés, à partir du 15 février 1914.

ÇA ET LA

Les Accidents du Cinéma

Douai, 28 décembre. — Hier soir, vers onze heures, une vingtaine de personnes assistant à une séance de cinématographe ont subi un commencement d'intoxication dû à l'émanation de gaz carbonique provenant du calorifère.

Des soins immédiats ont dû être prodigués aux malades, qui ont été reconduits à leur domicile. Leur état est aujourd'hui aussi satisfaisant que possible.

Las de Vivre à Quatorze Ans

Nancy, 28 décembre. — Un enfant de quatorze ans, nommé Joseph Martinez, qui vendait des beignets dans les rues et qui depuis quelques jours, se montrait taciturne, s'est pendu aux grilles d'une propriété des environs de la ville.

LA TEMPERATURE

DU 28 DECEMBRE (Soir)

Les mauvais temps signalés dans le Nord ont envahi rapidement nos régions du Sud. A Toulouse, la pluie a commencé vers sept heures. Il pleut aussi à Narbonne.

Température de 7 heures : 3 degrés à Paris et Nantes, 4 à Toulouse, 7 à Lyon, 10 à Monaco.

PROBABILITES

Ciel nuageux ou couvert avec température un peu basse. Averses de pluie ou de neige.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France