5^{c.} Journal du Lot 5^{c.}

ORGANE RÉPUBLICAIN DU DÉPARTEMENT

Paraissant les Mercredi, Vendredi et Dimanche

Abonnements

Ces prix doivent être doublés pour l'édition quotidienne.

	3 mois	6 mois	1 an
CAHORS ville.....	8 fr.	15 fr.	28 fr.
LOT et Départements limitrophes.....	3 fr.	5 fr.	9 fr.
Autres départements.....	3 fr. 50	6 fr.	11 fr.

Les abonnements se paient d'avance
Joindre 50 centimes à chaque demande de changement d'adresse

Rédaction & Administration

CAHORS. — 1, RUE DES CAPUCINS, 1. — CAHORS

A. COUESLANT, Directeur | L. BONNET, Rédacteur en chef

L'Agence HAVAS, 8, Place de la Bourse, est seule chargée, à Paris, de recevoir les Annonces pour le Journal.

Publicité

ANNONCES (la ligne).....	25 cent.
RÉCLAMES.....	50 —

Les Annonces judiciaires et légales peuvent être insérées dans le Journal du Lot pour tout le département.

VOIR LES DÉPÊCHES AU VERSO

LA GUERRE

LA SITUATION

Pas de changements sensibles, hier, sur les fronts : en France, les duels d'artillerie restent toujours violents ; — en Italie, des contre-attaques autrichiennes sont repoussées ; — aux Dardanelles, les alliés coulent un sous-marin allemand ; — en Russie, combats acharnés sur tout le front. — L'action au Caucase. — L'entente Balkanique. — La tension des rapports Germano-Américains.

La journée d'hier n'a apporté de changement sérieux sur aucun des fronts.

En France, on en reste, à n'en pas douter, à la préparation d'une grosse action. L'artillerie fait preuve, des Vosges à la mer du Nord, d'une activité qui ne saurait permettre une autre explication.

Il est impossible de supposer qu'on laisse arriver l'hiver sans tenter une offensive violente.

La visite du général Joffre au quartier général italien a été, vraisemblablement, l'occasion d'importantes délibérations. Mais il sera plus facile, dit le Standard de Londres, de deviner la nature de ces délibérations lorsque la prochaine phase de la guerre touchera à sa fin au lieu d'être à son début....

Sur le front méridional, les Autrichiens, inquiets des progrès de nos alliés vers Goritz, viennent de tenter de violentes attaques de nuit contre les tranchées italiennes. Ils ont essuyé un échec marqué.

Sur le haut Isonzo, les troupes de Victor-Emmanuel marquent de nouveaux progrès en dépit d'une résistance acharnée de l'adversaire.

Sur ce front, nous sommes à la veille d'une solution heureuse.

Des Dardanelles, pas de nouvelles récentes de Gallipoli, mais d'Athènes on annonce que des torpilleurs de l'escadre française ont torpillé et coulé, entre Mytilène et Ténédos, un sous-marin allemand.

Il s'agit, sans doute, du pirate qui avait coulé, au cours de son voyage, des bateaux en Méditerranée.

L'escadre alliée fait, on le voit, dans la mer Egée, aussi bonne garde que dans la mer du Nord !...

En Russie, la lutte reste opiniâtre sur tout le front ; les combats sont particulièrement acharnés, au nord, dans la région de Vilkomir ; au sud, dans les environs de Tarnopol.

Au nord, les Allemands veulent, à tout prix, s'emparer de Vilna pour constituer un centre important de ravitaillement, desservi par plusieurs voies ferrées.

Au sud, ils désirent accentuer leur avance pour en imposer aux Balkans et maintenir ces derniers dans la neutralité.

Au nord comme au sud, « la balance des combats oscille », selon l'expression du commandant de Civrèze.

« Il est impossible, a dit le général Roussky, qui dirige les opérations dans le secteur nord, d'estimer jusqu'où ira la force de résistance de l'ennemi ; mais il est essentiel qu'on comprenne dans l'ouest que ces retraites russes et ces batailles constantes épuisent l'ennemi plus

qu'aucun autre facteur de la guerre. »

Il est de fait, si nous en croyons Ludovic Naudeau du Journal, que les soldats allemands capturés en Galicie, par nos alliés, sont exténués. Leur général en chef, Mackensen, leur avait promis, après la victoire imminente, un repos prolongé. D'ailleurs, sur tous les points du front, les hommes qu'on fait prisonniers sont en complet état d'épuisement.

La « victoire imminente » n'est pas venue. Pas davantage le repos ! Le temps travaille pour nos alliés, il faut donc savoir attendre patiemment !

On sait que le grand duc Nicolas a été nommé par le Tsar vice-roi du Caucase.

Cette nomination a, sans doute, une importance capitale.

La violente offensive allemande sur le front polonais a obligé nos alliés à dégarnir la ligne du Caucase et à ajourner leur effort contre la Turquie par l'est.

La Gazette de Lausanne, déclare que c'est cette tâche que le grand duc aurait à réaliser.

Il disposerait de contingents nouveaux, en face d'une armée ottomane affaiblie. Son intention serait d'agir vigoureusement et rapidement, de manière à menacer le cœur même de la Turquie.

Les pourparlers se poursuivent activement entre les puissances Balkaniques et la Quadruple-Entente.

M. Radoslawof aurait déclaré que son pays est désireux de s'entendre avec les alliés et que Sofia n'a jamais eu l'intention d'attaquer la Serbie.

Faut-il accorder un crédit sérieux aux affirmations Bulgares ?... Ce qui précède établit cependant que l'entente n'est point impossible et qu'il ne faut pas désespérer d'une heureuse solution.

En dernière heure, on annonce que la Serbie fait, à sa voisine, des propositions susceptibles de refaire l'union dans les Balkans.

Les rapports se tendent très sérieusement entre Berlin et Washington.

On vient d'établir, d'une façon certaine, que les Allemands ont offert 5 millions de francs au président du Syndicat des dockers américains s'il voulait s'engager à amener 2.500 dockers à se mettre en grève et à provoquer des émeutes.

D'autre part, l'attitude du comte Bernstorff, représentant de Berlin, est agressive. L'Allemagne semble ne vouloir faire aucune concession aux Yankees.

La situation devient très délicate et une rupture est très possible... Puisse-t-elle se produire !

Sur le front belge

(Officiel). — Violent bombardement sans aucun résultat de Ramschapelle au cours de la nuit dernière et de la matinée.

Bombardement d'Oostkerque, au sud de Stuyvekenskerke, de Caeskerke, de Roodepoort et de la région de Reninghe.

En Argonne

Selon une dépêche d'Aix-la-Chapelle au Télégraaf, les trains se succèdent bondés de soldats allemands blessés grièvement en Argonne.

Schooner norvégien coulé

Le « Morgen Bladet » dit qu'un schooner parti samedi pour l'Angleterre avec une cargaison de bois a

été coulé dimanche par un sous-marin allemand dans le voisinage de l'île Oxøe. L'équipage a été sauvé.

Près de la frontière suisse

Les Allemands sont activement occupés à creuser des nouvelles lignes de tranchées non loin de la frontière suisse. Dans les environs du village de Courtavon, on aperçoit à l'œil nu les soldats travailler, mais avec de bonnes jumelles on peut suivre distinctement leurs travaux. Un peu plus loin, il doit y avoir des boyaux souterrains bien établis parce qu'on voit des convois de voitures disparaître subitement pour réapparaître comme par enchantement beaucoup plus loin et dans un endroit abrité par un petit bois.

Un zeppelin serait perdu

Selon toute probabilité, l'un des zeppelins qui ont accompli le dernier raid en Angleterre, est complètement perdu.

Officiers portugais en France

Les journaux portugais annoncent que le ministre de la guerre va autoriser quelques officiers à aller en France pour suivre de près les opérations militaires, afin que leurs rapports servent de base à la préparation intensive des troupes portugaises.

Conseil des ministres

Le conseil des ministres, réuni mardi matin sous la présidence de M. Poincaré, s'est entretenu de la situation diplomatique et militaire.

Le nouveau Sous-Secrétaire d'Etat

M. René Besnard, député d'Indre-et-Loire, est nommé sous secrétaire d'Etat de l'aviation au ministère de la guerre.

M. Besnard a été sous-secrétaire d'Etat aux finances des ministères Caillaux et Poincaré et ministre du travail.

Trois nouveaux douzièmes

M. Ribot, ministre des finances déposera jeudi, jour de la rentrée des Chambres, un projet ouvrant trois nouveaux douzièmes provisoires, applicables aux mois d'octobre, novembre, décembre.

Les inventions d'Edison

Malgré des essais nombreux poursuivis pendant une période de treize mois, M. Thomas Edison a annoncé hier qu'il ne permettait pas l'acceptation de sa nouvelle batterie par la marine américaine avant qu'elle ait donné des résultats probants dans le service sous-marin.

La batterie a été essayée sur une plate-forme roulante et son efficacité a dépassé de 20 pour cent le but visé. Le gouvernement a commandé des batteries Edison pour le nouveau « E-2 » et le « L-8 », qui seront les plus grands sous-marins qui aient jamais été construits.

M. Edison a été informé de l'enthousiasme des experts navals, mais il a refusé de donner des explications sur son invention qui doit améliorer les conditions sanitaires des équipages des sous-marins.

Edison qui a commencé ses recherches en 1910, a fait 5.000 expériences et dépensé 15 millions de francs.

L'offensive russe

Le plan allemand d'attaque sur la Duna se résout en attaque centrale sur Dunabourg. Trois grandes routes convergent vers cette ville et les colonnes allemandes, profitant de cette disposition, avancent par ces

trois routes. L'une vient du Nord-Ouest par Mitau et Bansk en remontant la rive droite du Niemenek ; l'autre vient de l'Ouest par Chavli et Poneviej ; la troisième vient du Sud-Ouest par Vilkomir. Il est bien évident que les deux colonnes extrêmes, celle qui remonte le Niemenek et celle qui vient de Vilkomir, sont obligées pour converger sur Dunabourg de faire une marche de flanc devant les lignes russes. Elles ont donc dû se couvrir par des flanc-gardes : celle du Nord-Ouest, vers Jacobstadt ; celle du Sud-Ouest, vers Chirvinty. C'est là probablement le sens de ces combats annoncés sous des formes diverses dans la région de Jacobstadt, et l'offensive prise par les Russes a probablement pour but d'enfoncer la flanc-garde qui couvre sur la Piktstern la gauche du corps marchant le long du Niemenek.

DANS LES DARDANELLES

D'après les dernières nouvelles, le feu des batteries asiatiques s'est énormément ralenti. Grâce aux reconnaissances de la flotte alliée et avec le concours d'un ballon captif, on a pu repérer les batteries ennemies en action. Un tir bien réglé des navires a réduit bientôt celles-ci au silence.

Par suite de cette heureuse opération, les campements auront une plus grande sécurité.

Tout va bien !

Le général Polivanoff, ministre de la guerre, se déclare satisfait de l'amélioration survenue dans les approvisionnements et les munitions, dont l'énorme augmentation signalée il y a une quinzaine de jours, s'est nettement maintenue.

Si on ajoute que le nombre des fusils a été également accru dans des proportions considérables, on peut dire que les armées russes se trouvent maintenant dans une telle situation, qu'on peut envisager l'avenir avec une grande confiance. Ce qui a peut-être le plus d'importance dans la nouvelle situation, c'est que l'unité dans la direction de la guerre est assurée depuis que le tsar a pris le commandement suprême des armées.

A Gallipoli

Les journaux allemands estiment à 180.000 hommes les troupes alliées à Gallipoli. Ils prévoient une offensive prochaine.

La ville de Phocée en flammes

Des renseignements de source privée annoncent que la ville de Phocée, en face de Smyrne, est en flammes depuis quatre jours. Selon toutes probabilités, l'incendie aurait été allumé par les Turcs eux-mêmes.

L'ITALIE EN GUERRE

(Officiel). — Les détachements italiens en reconnaissance ont attaqué et repoussé de forts détachements ennemis en position dans les environs de Cimego, dans la vallée de Giudicaria, et de Fossenerica, dans la vallée de Vanoi (Cismon).

Des nouvelles italiennes plus complètes au sujet de l'action offensive des 11 et 12 septembre dans le bassin de Plezzo font toujours ressortir davantage la valeureuse conduite des Italiens. Grâce à des efforts très opiniâtres généralement accomplis, il a été possible d'arracher quelques fortes positions sur le haut bord du bassin à l'ennemi, qui était formidablement retranché et se servait de tous les moyens de défense, même les plus atroces, comme les bombes asphyxiantes et les liquides enflammés.

Sur le Carso, dans la nuit du 12 septembre, l'ennemi a lancé sur les lignes italiennes un grand nombre de bombes chargées d'un puissant explosif. L'intervention rapide de l'artillerie a fait cesser ce bombardement, qui, n'étant accompagné d'aucune tentative d'attaque, est resté complètement inefficace.

CHRONIQUE LOCALE

LES MARAUDEURS

Nous sommes à la veille des vendanges et de la récolte des noix : c'est le moment où les maraudeurs impénitents parcourent, la nuit, combes et côtesaux, pour faire provision de raisins dont ils font un vin... à très bon marché.

C'est donc le moment où les propriétaires doivent surveiller leurs récoltes.

Mais, cette année, la surveillance sera difficile, et déjà l'audace des maraudeurs qui n'ignorent pas que dans les campagnes les femmes sont seules, grandit chaque nuit.

Les gardes champêtres auront beaucoup à faire s'ils veulent faire bon... garde autour des récoltes d'autrui.

Heureusement la tâche leur sera facilitée, car ils connaissent les ou les maraudeurs.

Dans tous les cas, il est un fait quel'on peut constater chaque jour : c'est que des individus qui ont une grèze où ils ne ramassent pas un panier de raisin, colportent des corbeilles de vendanges dans leurs caves, et cela, depuis plusieurs jours déjà.

D'où proviennent ces raisins ? Des vignes de voisins, c'est certain.

Une simple enquête donnerait des résultats stupéfiants sur l'audace de ces maraudeurs, des deux sexes s. v. p.

C'est pourquoi, pincer ces voleurs de vendange, et également de noix, serait œuvre de salubrité.

Et puis, une bonne condamnation que les tribunaux infligeraient à ces voleurs, serait, peut-être, salutaire.

L. B.

Citation à l'ordre du jour

Parmi les citations à l'ordre du jour, nous relevons celle dont a été l'objet notre vaillant et regretté compatriote, Roussel (Baptiste-Frédéric), soldat au 2^e d'infanterie, originaire de Bagnac, tué à l'ennemi.

La citation est ainsi conçue :

« Soldat Roussel (Baptiste-Frédéric) ; S'est signalé dans l'assaut des tranchées blanches par son magnifique élan. »

Cette citation a été adressée à M. le Maire de Bagnac qui l'a communiquée à la famille.

Au 131^e territorial

MM. Galey et Laborie, lieutenants au 131^e territorial, revenus du front, sont affectés au dépôt de Cahors.

Les Retrouvés

Parmi les soldats qui, considérés comme disparus, ont été retrouvés, nous relevons le nom de Graulhières (Auguste), du 20^e d'infanterie, originaire du Lot.

Commissariat de police

M. Caillaux, le nouveau commissaire de police, a pris son service à la date de ce jour.

Nous lui renouvelons nos souhaits de bienvenue.

Sans gêne

Une propriétaire demeurant route de Pradines, près de la Croix de Fer, avait laissé dans son champ à proximité de la maison, une pile de bois.

Peu à peu, elle s'aperçut que la pile diminuait, puis tout à coup, dimanche, cette pile disparut.

La propriétaire n'a pu que constater la disparition de son bois ; mais une petite enquête permettrait certainement de la retrouver.

Mais il faudrait faire une enquête.

Commission parlementaire

Une commission composée de membres du Parlement est en ce moment dans notre ville.

Cette commission, de concert avec la Chambre de Commerce du Lot et de l'administration technique, étudie le projet d'installer dans notre ville une usine pour la fabrication d'obus.

Nous croyons savoir que ce projet sera solutionné avant peu, car notre ville, incontestablement, fournit toutes les conditions nécessaires pour donner et les emplacements et la force motrice nécessaires.

La Question des Tramways

devant le Conseil général

Maintien de la totalité du réseau

Construction dans le plus bref délai possible

On sait que dans sa dernière session, le Conseil Général du Lot a décidé d'une façon ferme, la construction du réseau des tramways dans le Lot.

Nous croyons devoir donner *in extenso* le rapport de M. le sénateur Rey qui, très clairement, a démontré l'utilité qu'il y avait pour le département de réaliser la construction des tramways.

Nos lecteurs liront avec intérêt l'exposé de cette importante question.

M. REY, rapporteur de la commission des Travaux publics.

Messieurs, vous vous rappelez que nous avons été amenés, il y a deux ans environ, à apporter quelques modifications à l'avant-projet de nos tramways pour tenir compte de certaines observations techniques que nous avons présentées M. le Ministre des Travaux publics, et en même temps pour le mettre en harmonie avec la loi du 31 juillet 1913, qui venait d'être votée, au sujet des chemins de fer d'intérêt local.

C'est avant-projet, avec les modifications dont je parle, fut transmis à M. le Ministre des Travaux publics le 21 février 1914 ; il a été soumis, conformément à la règle, au Conseil général de la Haute-Garonne, et communiqué aux ministres intéressés.

Plus d'un an après, à la date du 20 mars dernier, le Ministre des Travaux publics a adressé à M. le Préfet, au sujet de cette question, la lettre suivante dont je vais donner quelques extraits. Mais je dois tout d'abord faire connaître au Conseil général que, aussitôt le dossier transmis à Paris, vos représentants au Parlement firent de nombreuses démarches soit auprès du Ministre compétent, soit auprès du Rapporteur du Conseil général des Ponts et Chaussées, afin d'activer les formalités préliminaires de la déclaration d'utilité publique, dans l'espoir que nous arrivions peut-être à obtenir cette déclaration avant la fin de la session ordinaire de 1914.

Si nous avions pu réussir, Messieurs, nous ne serions pas en présence du retard dont vous avez vu l'étendue, ni peut-être des conséquences financières graves que la lettre du Ministre fait entrevoir. La guerre étant malheureusement survenue sur ces entrefaites, l'instruction de l'affaire a été interrompue.

Néanmoins, M. le Ministre des Travaux publics a cru devoir mettre le Conseil général au courant de la situation, et voici les points importants de sa lettre :

« Mon administration, dit-il, n'a pas « cru devoir continuer l'instruction au « raison des difficultés financières qui « peuvent résulter des événements actuels. « En effet, les conditions des emprunts à « contracter tant par les départements que « par les concessionnaires de chemins de « fer sont si troublées, les taux d'intérêt « sont si élevés, que l'augmentation de « l'augmentation atteindra peut-être 2 0/0 « par rapport aux conditions existant « avant la guerre. « Des lors, il rapporte que le Département « du Lot examine s'il sera en mesure « de poursuivre la réalisation de son « projet de réseau de voies ferrées d'intérêt local. Dans l'affirmative, il devra « déclarer prêt à supporter les augmentations de charges à prévoir. « Il convient aussi que le département « s'assure que les demandeurs en concession, sont disposés à donner suite au « projet et qu'ils sont en état de trouver les « fonds nécessaires... »

Voilà les deux points importants que nous soumet le Ministre. Nous avions besoin de connaître les intentions de nos concessionnaires, en présence des charges nouvelles qu'ils peuvent être appelés à supporter ; voilà pourquoi M. le Préfet, d'accord avec le Président de votre commission des Travaux publics, a cru devoir réunir cette commission, le 27 juillet dernier, pour lui faire connaître devant elle les concessions faites et leur donner connaissance de la lettre ministérielle. Nous ne pouvions, en effet, vous apporter des conclusions sans connaître au préalable les intentions de nos concessionnaires.

M. le Ministre, vous le voyez, demande au Conseil général si, en présence de l'augmentation des charges de la construction de notre réseau de tramways, nous persistons à vouloir en poursuivre la réalisation. Eh bien, Messieurs, en nous rappelant la longue préparation de ce réseau, les difficultés que nous avons dû traverser pour arriver à répartir aussi équitablement que possible entre les diverses parties du Département les charges d'un côté, les avantages de l'autre, il ne nous a pas paru admissible non seulement de renoncer

même provisoirement à l'exécution de ce réseau, mais encore de ne pas persister à demander l'intégralité de sa construction dans le délai le plus bref.

Il y aura, en effet, une augmentation de charges; mais il ne vous paraîtra pas, sans doute, que nous soyons pressés au lendemain de la guerre que nous devions renoncer aux travaux publics utiles et fructueux, malgré l'augmentation des frais qui pèsent sur eux. Les voies ferrées constituent un des éléments de la prospérité économique et de la richesse nationale. Je crois, par conséquent, et c'est aussi l'avis de la Commission des Travaux publics, qu'il importera de redoubler d'activité de ce côté pour éviter les pertes énormes provenant de la guerre.

D'ailleurs, y a-t-il lieu de reculer devant cette augmentation de charges? Il s'agit, Messieurs, de 0/0 d'augmentation. Nous avons déjà dépensé de 277.000 francs; en tenant compte de cette augmentation, nous arriverions à une dépense de 326.000 francs; c'est un excédent de 120.000 francs sur les prévisions prévues.

Mais, dans l'intervalle, il s'est produit un fait considérable: la population du Lot ont été dégrévées, au point de vue de l'impôt foncier des propriétés non bâties, de 500.000 francs. En admettant que nous ayons des dépenses de 120.000 francs de plus, il resterait encore un bon de 380.000 francs pour nos populations.

Voilà, Messieurs, ce que nous avons fait. Il est donc évident, à l'unanimité, que nous ne devons pas construire le réseau en entier, et de déclarer que le Département est prêt à supporter l'augmentation de charges qui en résultera.

Nous avons également, conformément à la lettre ministérielle, demandé aux concessionnaires s'ils étaient prêts eux-mêmes, s'ils étaient disposés à construire le réseau tout entier et à supporter également le surcroît de charges qui en serait la conséquence. Les concessionnaires ont déclaré qu'ils préféraient, et de beaucoup, construire le réseau dans sa totalité.

La construction du réseau ne se fera pas, mais le réseau n'était pas en question. La Commission des Travaux publics a, de suite, été immédiatement d'avis qu'il ne fallait pas toucher au réseau complet. Nous étions donc d'accord. Mais, à ce moment, les concessionnaires, ils estiment qu'ils ont intérêt à construire la totalité du réseau parce que, d'une manière générale, les frais généraux sont plus faibles pour un réseau étendu que pour un réseau restreint.

Ils sont disposés également à se procurer les fonds nécessaires; mais, étant donné que les conditions de dépenses seront changées, il est en fait entendu qu'il sera tenu compte de cette augmentation de charges.

Nous pouvons donc, à ces deux points de vue, répondre à M. le Ministre des Travaux publics que le Département comme les concessionnaires estiment que rien ne doit être changé, que les deux parties sont disposées à supporter l'augmentation des charges et que, par conséquent, elles lui seront reconnaissantes de vouloir bien poursuivre l'instruction de l'affaire.

M. le Ministre ajoute dans sa lettre: « En conséquence, je vous prie de soumettre les questions indiquées ci-dessus au Conseil général du Lot, lors de la première réunion de cette Assemblée. »

« Vous voudrez aussi, à toutes fins utiles, et dans le cas où il serait donné suite à l'affaire, lui communiquer les observations suivantes qui ont été formulées au cours de l'instruction, ainsi que j'ai indiqué plus haut. »

« Dans le cas où il serait donné suite à l'affaire, dit M. le Ministre, il croit donc, Monsieur le Président, que c'est le moment de statuer sur cette première question et de déclarer, comme le propose à l'unanimité la Commission des Travaux publics, que nous persistons à vouloir construire le réseau intégralement et que nous sommes disposés à supporter l'augmentation des charges, étant donné que, malgré cette augmentation, nous continuerions à payer nettement pendant moins d'impôt qu'avant. »

M. CALMON-MAISON. — C'est une affirmation. M. CALMON-MAISON. — Je voudrais, sur ce point, présenter une observation. M. Rey vient de nous dire qu'il y a en ce moment une diminution de 500.000 fr. d'impôt sur la propriété non bâtie; mais vous ne tenez pas compte des augmentations d'impôt qui résulteraient de l'essai de ces dépenses nécessaires par la guerre, et il est bien probable que cette augmentation d'impôt sera au moins équivalente à ces 500.000 fr.

M. REY, rapporteur. — Je ne puis raisonner sur quelque chose qui n'existe pas; je raisonne sur ce qui est. M. CALMON-MAISON. — Nous discutons la question des tramways; il faut bien envisager les dépenses qui en pourront résulter. Or, il semble que les dépenses qui résulteraient de la guerre soient supérieures à la somme que paie en moins la propriété non bâtie.

M. REY. — Si on entrait dans les considérations que vous venez de faire, nous le verrions, il en résulterait que, dans la France entière, les impôts devant augmenter du fait de la guerre, il faudrait suspendre toute espèce de travaux publics. Or, je le répète, c'est par suite, au point de vue de nos travaux publics que nous pourrions arriver à combler plus facilement les lacunes de notre situation financière. Il faudra faire de tous côtés des efforts plus considérables que pendant la période de paix. Du reste, nous n'oublions pas, entre l'augmentation de dépenses qui résultera de la construction de nos tramways, 120.000 fr., et les 500.000 fr. de diminution d'impôt, il y a un large bon de 280.000 fr.

M. PEYRICHOU. — Pour les propriétés rurales, car pour les villes l'augmentation subsistera toujours. M. REY. — En ce qui concerne, il y a des contribuables, il y a des communes, les villes, par exemple, qui paient un peu plus d'impôt; mais les villes sont précisément appelées à bénéficier des tramways, puisque c'est vers les villes que nous devons aller, que se dirigent les marchandises. Dans les cas où, comme nous n'avons pas de très grandes villes dans le Lot, l'augmentation pour elles n'est pas considérable. Il faut reconnaître d'ailleurs que dans les villes on est privilégié; je ne veux pas dire que les villes doivent être sacrifiées à l'avenir; mais elles subissent simplement le sort commun.

Je dois ajouter que, du fait que la contribution foncière du Département a été diminuée, ainsi que notre centime, l'Etat, d'après les barèmes auxquels il doit légalement se soumettre, sera appelé à fournir au Département une subvention plus élevée. Alors que nous devions recevoir de l'Etat 60 à 65 % de la dépense, nous toucherons une somme plus importante qui sera calculée d'après la valeur du nouveau centime départemental mis en harmonie avec notre nouveau principal, puisque ce centime sera plus faible.

M. le PRÉSIDENT consulte l'Assemblée sur la question de savoir si elle désire le maintien du réseau de tramways tel qu'il a été précédemment établi.

Les conclusions de la commission sont adoptées à ce point de vue.

M. REY, rapporteur. — Le Ministre dit dans sa lettre: « Il importe de savoir si le Département a le droit de se mesurer de puissance à la réalisation de son projet de réseau de voies ferrées d'intérêt local. »

Le Conseil général vient de répondre qu'il entend poursuivre l'exécution du réseau dans son entier.

dans sa lettre que nous vous proposerons, du reste, d'adopter.

M. le Ministre estime que nous devons rendre connaissants des observations qui ont été présentées par le Conseil supérieur des Ponts et Chaussées et par le Ministre des Finances. Je commence par les observations du Ministre des Finances.

« La question soulevée par le Conseil général des Ponts et Chaussées, relative, d'une part, aux conditions techniques, et d'autre part, à l'Administration supérieure... »

Entre parenthèses, Messieurs, ce n'est pas nous qui pouvons laisser dire que ces conditions ont été hâtives, puisque depuis quinze ans et plus, sans interruption, nous étudions cette question si importante.

« D'autre part, il apparaît visiblement que l'Assemblée départementale a été guidée, dans ses délibérations, moins par la valeur économique propre des lignes projetées que par le souci d'assurer, au sein de la population, une certaine prospérité, mise en valeur simultanée des différentes régions du Département. »

Mais ce souci n'est-il pas très légitime? « La productivité moyenne attribuée au réseau par les ingénieurs n'est, du reste, appuyée d'aucune discussion approfondie des probabilités de trafic de chacune des lignes et il est évident qu'une étude de cette nature fasse ressortir le caractère optimiste des prévisions des ingénieurs; ils ont exprimé librement leur opinion. »

M. le Ministre des Finances reconnaît donc la productivité de ces deux lignes; mais je dois faire observer que ces deux lignes isolées, ne communiquant pas entre elles, ne pouvant pas faire passer de l'une à l'autre, elles ne seraient certainement beaucoup de leur productivité. Si elles en ont une, isolées, elles en auront une plus grande, lorsqu'elles seront réunies au réseau tout entier.

D'autre part, l'exploitation de ces lignes isolées serait très coûteuse; les machines ne pourraient pas aller d'une ligne sur l'autre, puisqu'il y aurait une lacune; il faudrait alors créer une ligne de jonction qui ne fonctionnerait peut-être que le quart de la journée et le personnel non plus ne pourrait être transporté d'une ligne sur l'autre dans ses moments de loisir, ce qui augmenterait dans une proportion considérable les frais généraux.

Nous ne pouvons donc, dans ces conditions, accepter cette réduction. D'abord, ce serait contraire au vote que nous venons d'émettre; ensuite ce serait contraire à la productivité et à l'utilité de ces lignes, ainsi qu'à l'intérêt général du Département et aux vœux de nos populations. Nous espérons que M. le Ministre des Finances, après un examen plus approfondi de la question, voudra bien renoncer à nous imposer cette restriction dans l'intérêt même du Trésor public dont il a la charge.

M. PEYRICHOU. — Et dans le cas où il ne voudrait pas le faire, que deviendraient les autres lignes? M. REY. — Ne devançons pas les événements.

M. CALMON-MAISON. — Pourquoi ces deux lignes ont-elles été désignées par le Ministre à cause de leur productivité. Il a été dit à la Commission que c'est tout simplement parce qu'elles figuraient en tête du tableau.

M. REY, rapporteur. — Vous maintenez, Messieurs, les observations présentées par le Conseil général des Ponts et Chaussées: « Le résultat du rapport de M. l'ingénieur en chef du service du Contrôle que, sauf sur quelques points, il a bien été tenu compte des observations contenues dans le rapport ministériel du 13 juillet 1913, mais qu'il a été introduit, au dernier moment, dans l'ancien projet, un changement important en ce qui concerne le mode de traction. En effet, au lieu de la convention qui porte le n° 13, il a été décidé la transformation en lignes électriques des lignes prévues tout d'abord à vapeur. Toutefois, comme une transformation immédiate entraînerait des délais, le Conseil général du Lot, qui désirait avant toutes choses ne pas retarder la déclaration d'utilité publique, s'est borné pour le moment à substituer au matériel roulant à vapeur un matériel roulant mixte comportant l'emploi simultané de l'électricité et de la vapeur pendant les premières années de l'exploitation, et ensuite l'emploi exclusif de l'électricité. »

Vous savez, Messieurs, que c'est sur la proposition même des concessionnaires, qui devaient voir leur avantage, que cette solution élégante et ingénieuse a été acceptée. Mais le Conseil général des Ponts et Chaussées ajoute ce qui suit: « Or, les études en vue de réaliser la transformation du matériel de traction et l'électrification éventuelle du réseau ne sont pas suffisamment avancées. La combinaison mixte qui est proposée et qui comporte un matériel d'automotrices à vapeur et un matériel électrique, est critiquée. Du moment où le Conseil général du Lot semble avoir pour premier objectif d'aboutir rapidement à la déclaration d'utilité publique du réseau, il est préférable de tenir au projet primitif comportant la traction par locomotives à vapeur. Le cahier des charges (art. 1^{er}) permettra, d'ailleurs, la transformation ultérieure lorsqu'elle s'imposera. »

Le Conseil général des Ponts et Chaussées vous le voit, Messieurs, nous le demande tout simplement de renoncer pour le moment à l'électrification; mais il ne ferme pas la porte, pour l'avenir, à cette électrification tant désirée par nous, puisqu'il dit: « Le cahier des charges permettra, d'ailleurs, la transformation ultérieure lorsqu'elle s'imposera. »

Nous pouvons donc donner satisfaction à M. le Ministre à ce point de vue, en déclarant que nous acceptons la traction à vapeur pour le moment, afin de ne pas retarder les travaux, nous réservant de revenir à l'électrification, dès que les circonstances le permettront.

Or, les circonstances deviennent de plus en plus favorables à l'électrification de notre réseau. Vous vous rappelez les études que nous avons demandées à M. l'ingénieur en chef au sujet de l'utilisation des eaux de la Cère et de certaines chutes du Lot. Il était arrivé à cette conclusion qu'il y avait possibilité, soit par une usine sur la Cère seule, soit par la constitution de plusieurs usines sur le Lot, d'alimenter la force électrique nécessaire non seulement pour nos tramways, mais encore pour la vente à nos populations en vue de l'éclairage et de la force motrice.

Nous avons demandé en outre, à M. l'ingénieur en chef d'examiner avec nous la question d'utilisation des barrages du Lot pour voir si on ne pourrait pas se servir de ceux de ces barrages qui sont disponibles et pour lesquels il n'y aurait pas d'indemnité à payer. Cette étude a été déposée lors de la dernière session, mais il ne fut pas pris de décision à ce sujet, car il fallait attendre les observations qui seraient présentées par le Ministre des Travaux publics. Il résulte du rapport que, à l'utilisation de ces divers barrages, on pourrait trouver sur le Lot une force qui pourrait fournir la Cère ou à celle qui proviendrait des chutes déjà étudiées de Cahors, Mercuès et Luzach, et à des conditions bien

plus avantageuses. Je vais vous indiquer brièvement les résultats de cette intéressante étude.

On n'utiliserait sur les dix-sept barrages sans doute, que quinze barrages les plus élevés et il n'y aurait qu'un débit de chacun d'eux des bâtiments nécessaires pour l'utilisation de la force hydraulique, et sans avoir à payer aucune indemnité. L'utilisation de ces quinze barrages nous donnerait basses eaux une puissance de 1.200 chevaux-vapeur, correspondant à 1.800 kilowatts.

Or, pour la traction de notre réseau il ne faut que 1.200 chevaux-vapeur. Vous voyez l'excédent énorme de puissance que, par conséquent, la quantité considérable d'énergie électrique qu'on pourrait fournir aux populations dans tout le département, et cela à des prix extrêmement bas.

La première étude faite sur la Cère, soit sur les chutes de Cahors, Mercuès et Luzach, avait fait ressortir les frais d'établissement par cheval-vapeur à 1.000 francs pour les chutes du Lot, à raison des dénivelés de la rivière. Or, par suite de l'utilisation des barrages dont je viens de parler, le coût ne reviendrait qu'à 200 ou 300 francs, c'est-à-dire au lieu de coûter quatre ou cinq centimes, ne coûterait que deux à trois centimes.

Mais vous voyez donc, Messieurs, qu'il s'ouvre devant nous à ce point de vue un horizon tout-à-fait favorable et que nous pourrions, le cas échéant, puiser dans le Lot toute l'énergie nécessaire à nos tramways non seulement dans le premier réseau ainsi que pour le second, mais encore pour nos habitations qui en auront, après la guerre, un besoin plus grand encore qu'aujourd'hui, étant donné que la main-d'œuvre sera plus rare et plus chère, des quantités considérables d'énergie électrique et à très bon marché.

Nous vous proposons donc, Messieurs, d'accepter que l'électrification de notre réseau sera ajournée, tout en faisant la réserve que nous persistons à vouloir conserver la faculté de transformer la traction à vapeur en traction électrique dès que les circonstances seront favorables. Il y a, en effet, dans le cahier des charges un article qui a été ainsi libellé: « Il n'y a pas lieu d'envisager dès à présent la substitution de l'électricité à la vapeur. La convention et la série des prix devront être modifiées en conséquence. On rétablira notamment, dans les articles 9 et 13 de la convention, le texte proposé en 1913, et les chiffres des prix à l'article 4 seront remplacés par ceux que l'ingénieur en chef a fournis dans son rapport et dont le total est de 12.397.000 francs. »

Voici les autres modifications qui nous sont demandées par le Ministre des Travaux publics: « Le cautionnement à exiger par le concessionnaire sera calculé conformément à l'article 26 de la loi du 31 juillet 1913 et il ne sera pas intégralement remboursé à la fin de la concession. Le n° 36 du cahier des charges sera modifié en conséquence. »

« La constitution de la Société anonyme prévue par l'article 26 de la loi du 31 juillet 1913 aura lieu dans les conditions prévues dans le délai prescrit par le dit article. En conséquence l'article 15 de la convention sera supprimé. »

Je dois au Conseil général quelques renseignements à ce sujet pour lui rappeler ce qui s'est passé. Le cautionnement que nous avons exigé des concessionnaires est de beaucoup inférieur à celui qu'exige actuellement la loi du 31 juillet 1913; les concessionnaires, consultés pour savoir s'ils acceptaient les modifications de la loi, ont tout fait valoir que le Département et eux avaient librement arrêté cette convention relative au cautionnement et que la loi, par un effet rétroactif, augmenterait leurs charges. Les concessionnaires des Travaux publics et le Conseil général ensuite avaient reconnu que les raisons invoquées par les concessionnaires méritaient d'être prises en considération. Le Département, en ce qui le concerne, ne réclame pas l'augmentation du cautionnement et soutiendrait que la convention primitive ne fut pas modifiée.

Quant à la constitution de la Société anonyme, le Département, en concert avec les concessionnaires, a accepté la modification de cette constitution; la loi actuelle n'accorde qu'en six mois ils n'auront pas le temps de pourvoir à cette constitution et de se procurer, dans les meilleures conditions, les ressources nécessaires, surtout après la guerre, que par conséquent il en résultera pour eux des charges plus considérables et que, en définitive, les modifications sont plus importantes pour eux, elles retomberont en partie sur le Département et l'Etat. De ce côté également le Département aurait voulu qu'on fit une exception à la loi en faveur des concessionnaires, la convention étant antérieure à la nouvelle loi.

Je vous propose donc, au nom de la Commission des Travaux publics, de déclarer que nous sommes prêts à nous soumettre aux modifications de la loi, si elles sont agréées par le Ministre des Travaux publics ainsi que par le Ministre du travail qui nous a également fait connaître ses observations, mais que nous désirerions que l'on conservât aux concessionnaires le bénéfice de la convention intervenue entre eux et le Département, laquelle est antérieure à la loi de 1913, relativement aux deux points suivants: ne pas donner d'effet rétroactif en ce qui concerne le cautionnement des concessionnaires et le délai imparté pour la constitution de la Société anonyme.

Ces conclusions sont mises aux voix et adoptées.

L'ajournement de la substitution de la traction électrique à la traction à vapeur est également mise aux voix et adoptée.

M. REY, rapporteur. — Nous sommes invités, en outre, à prendre, en ce qui concerne la ligne d'intérêt local de Bretenoux à Saint-Céré, l'engagement prescrit par le § 3 de l'article 22 de la convention du 13 juillet 1913. Pour l'indication des conditions de travail à imposer aux concessionnaires.

Nous sommes tout disposés à nous conformer à la loi sur ces différents points.

M. le PRÉSIDENT. — Votre rapporteur a résumé les conclusions qui ont été adoptées successivement adoptées; elles seront transmises à M. le Ministre des Travaux publics.

M. BÉCAYS. — Messieurs, je voudrais poser une question à M. le Rapporteur. Il est bien entendu qu'il ne peut être question pour le Conseil général d'accepter le système de traction mixte qui avait été primitivement adopté. Quelques renseignements nous sont parvenus à ce sujet et je crois pouvoir assurer que ce système présenterait importants avantages, et des avantages importants au point de vue économique. De sorte que, d'après nos observations ministérielles on pourrait répondre qu'on semble avoir oublié, aux Travaux publics, que ce système avait été adopté par le Conseil général des Ponts et Chaussées en ce qui concerne les lignes des Basses-Pyrénées et que c'est précisément là-dessus que s'est basée la loi du 20 mars.

Il ne faut donc pas que le Département prenne des engagements de ce genre, et donner ce système pour revenir à la traction à vapeur. C'est la seule réserve que je voudrais proposer au Conseil général.

M. le PRÉSIDENT. — Toutes réserves ont été faites à ce point de vue.

M. BÉCAYS. — Maintenant, en mon nom personnel, je tiens à vous dire un grand nombre de mes collègues, je vous remercie, Messieurs, de vouloir bien, comme conclusion générale, d'ailleurs, aux observations présentées par M. Rey, voter la motion suivante: « Le Conseil général, tout en se rendant compte de l'importance, à cette heure, de la question financière soulevée par le Département, et de la situation économique du Département, ne peut, à l'occasion de difficultés momentanées, compromettre l'existence d'un projet qui a été minutieusement étudié et longuement débattu, en acceptant les réductions proposées. »

« Il insiste avec force sur ce point que la production de l'exploitation sera absolument subordonnée à l'établissement d'un

réseau homogène et comprenant les lignes qui ont été réservées au second lot des travaux. »

Signé: Bécays, Mage, Loubet, Rey, Dupuy, Laparra.

M. le PRÉSIDENT. — Cela confirme les conclusions du rapport de M. Rey.

M. CALMON-MAISON. — En quoi cela diffère-t-il des conclusions de la Commission? M. BÉCAYS. — Il s'agit de témoigner de notre désir d'arriver à un résultat aussi rapide que possible.

La motion présentée par M. Bécays et ses collègues est mise aux voix et adoptée.

Vente des raiains du champ d'expériences

La vente des raiains du champ d'expériences aura lieu le Jeudi 16 septembre, à 14 heures, au champ de St-Georges, route de Toulouse.

Les offres, sous pli cacheté, seront remises les mêmes jour, heure et lieu; la récolte sera adjugée au plus offrant.

Bagnac

Les prisonniers boches. — Depuis le 26 août dernier 50 prisonniers allemands, internés à Cahors, ont été

envoyés à Bagnac pour y travailler aux carrières des Auriacs.

Un détachement de 18 territoriaux sous les ordres d'un sergent assure la surveillance.

MARCHÉ AUX PRUNES

Marmande, 12 septembre. Apport 150 quintaux. Fretin, 20 fr.; 120/4, 30 fr.; 110/4, 42 fr.; 100/4, 46 fr.; 90/4, 53 fr.; 80/4, 62 fr.; 70/4, 73 fr.; 60/4, 80 fr.; 50/4, 95 fr.; le tout par 50 kilos.

Castillonnes, 13 septembre. Apport, 1.800 quintaux, légère baisse: 40/4 fruits, 100 à 105 fr.; 50/4, 85 à 86 fr.; 60/4, 80 à 82 fr.; 70/4, 70 à 75 fr.; 80/4, 60 à 62 fr.; 90/4, 50 à 55 fr.; 100/4, 48 à 50 fr.; 110/4, 37 à 38 fr.; fretin, 20 à 30 fr. les 50 kilos.

Bibliographie

Un très intéressant article de l'abbé Wetterlé sur la vie intime des Allemands, une remarquable étude de l'amiral Degouty sur la flotte allemande, des impressions de guerre d'Emile Faguel, Maurice Barrès, René Bazin, Jean Richepin, André Liethenberger, Gabriel Timmory, Yvonne Sarcey, du Bonhomme Chrysteal, etc.; de vibrants poèmes patriotiques de Jean Aicard, François Fabié, Georges Trouillot, Octave Pradels, André Mouëzy-Eon, Gaston Sorbets, etc.; une émouvante saynète alsacienne de Maurice Landay; telles sont — en dehors des rubriques d'actualité — les principales matières contenues dans le nouveau numéro des *Annales*, qui, avec leurs nombreuses et pittoresques illustrations, restent au premier rang des publications hebdomadaires de famille et, incontestablement, la plus vivante, la plus variée, la plus littéraire de latoutes.

Le numéro, 25 centimes. On s'abonne, 51, rue Saint-Georges, à Paris. Un an, 10 francs; six mois, 5 fr. 50.

Vapeur détruit dans la Mer Noire

Notre flotte a détruit un grand vapeur ennemi dans la mer Noire.

Les États-Unis accepteraient l'arbitrage

De Washington: Les États-Unis accepteraient l'arbitrage. L'Allemagne désavouerait d'abord l'action du commandant du sous-marin qui coula l'Arabic, puis la Conférence de La Haye déterminerait le montant des dommages à payer.

L'ESPIONNAGE ALLEMAND EN SUISSE

De Berne: L'affaire d'espionnage allemand en Suisse prend des proportions de plus en plus grandes. 120 arrestations ont été opérées. D'autres sont attendues.

LE FORCEMENT DES DARDANELLES SERAIT IMMINENT

De Lausanne: La Presse Libre de Vienne dit qu'on affirme à Athènes que les alliés vont forcer les Dardanelles, grâce aux renforts reçus.

Une fabrique de munitions incendiée

L'importante fabrique de munitions de Geisenheim a été détruite par un incendie. Il y a plusieurs millions de marks de dégâts.

Les défenses allemandes côtières

D'Amsterdam: Les Allemands remplacent les batteries côtières détruites par la flotte anglaise.

PARIS-TELEGRAMMES.

Les nouvelles de Russie seront accueillies ce soir avec d'autant plus de plaisir que celles d'hier semblaient indiquer un arrêt dans les progrès de nos alliés.

Il n'en est rien. Ils viennent de remporter de nouveaux et éclatants succès.

Dans le nord, il doit y avoir peu de changement, puisqu'on ne nous dit rien à ce sujet; mais en Volhynie (nord de Tarnopol) où la situation était inquiétante, les Russes refoulent sérieusement les Barbares.

Sur le front sud, il semble bien que l'avantage appartienne, partout, à nos amis.

Les États-Unis, qui sont disposés à... s'entendre, malgré tout, avec Berlin, accepteraient une côte mal taillée. Ces bons Yankees ne veulent pas nuire à leur commerce...

D'Athènes on affirme que le forçement des Dardanelles serait imminent.

La chose est bien possible. On sait qu'un gros effort doit être tenté avant la fin du mois.

Grande Pharmacie de la Croix Rouge

En face le Théâtre, CAHORS

La Phosphode Garnal

Remplace l'Huile de foie de morue et les préparations ferrugineuses et iodées pour le traitement et la guérison des Maladies de la poitrine, Maladies des os, Maladies des enfants, Rhumatismes, Engorgements ganglionnaires, Toux opiniâtre, Furoncles, etc.

Le propriétaire-gérant: A. COUÉSLANT,

Dernière Heure

DÉPÊCHES OFFICIELLES

COMMUNIQUÉ DU 14 SEPTEMBRE (22 h.)

Lutte d'artillerie toujours très vive autour d'Arras, dans les régions de Roye et de Nouvron, et sur le front de Champagne, particulièrement près d'Auberive, de Souain et de Perthes.

On signale également une canonnade assez violente en forêt d'Aprémont, au nord de Flirey, et en Lorraine, dans la région d'Embermenil.

Communiqué du 15 Sept. (15 h.)

(Transmis au "Journal du Lot" par PARIS-TELEGRAMMES)

En Artois, dans Neuville et Bretecourt, combats à coups de grenades, accompagnés de quelques actions d'artillerie.

Lutte à coups de bombes dans la région de Liéons, à l'ouest de Chaulnes et dans le bois St-Mard, à l'est de Tracy-le-Val.

Canonnade assez vive au nord du camp de Châlons.

Lutte de mines dans la partie occidentale de l'Argonne.

Nuit sans incident sur le reste du front.

Télégrammes particuliers

(Contrôlés au départ à Paris)

Nouvelles victoires Russes

L'ENNEMI REFOULÉ EN VOLHYNIE

Nos alliés font près de 10.000 prisonniers

De Petrograd: Près de Zwintzje, dans la région de Durajno, nous traversons heureusement Goryn. Nous progressons en combattant et capturons un bataillon autrichien en entier.

Dans les régions de Cerajno et Klevan, l'offensive ennemie est arrêtée. Par un contre-coup énergique, nous avançons ensuite dans la région à l'ouest de Klezan où nous faisons, près d'Olezwka, plus de 1.300 prisonniers.

Le 13, dans la région à l'ouest de Wisnewietz, l'ennemi est délogé de Rydomel et des alentours. Il se retire précipitamment.

Il est ensuite délogé de Rostoki avec de grandes pertes. Jusqu'à présent, nous avons fait prisonniers 20 officiers et 2.000 soldats.

La tentative ennemie de passer à des contre-attaques pour arrêter notre offensive, dans les régions de Goutow-Ditkowietz, au sud-ouest de Wisze-Newietz, est réprimée. Nous faisons 140 officiers et 7.300 prisonniers. Nous prenons une pièce d'artillerie lourde, 6 d'artillerie légère, 4 caissons et un nombreux butin.

(Le front qui précède s'étend à l'est de la Pologne, derrière Pinsk jusqu'en Galicie.)

SUCCÈS EN GALICIE

2.700 PRISONNIERS

Le total des prisonniers dépasse 40.000 en 12 jours

En Galicie, poursuivant l'ennemi dans sa retraite vers l'ouest sur le front de la rivière Sereth, des combats ont lieu le 12 dans la région de Josephowka et Duziniacz. Nous faisons prisonniers 35 officiers et plus de 2.700 soldats.

Depuis le 30 août jusqu'au 12 septembre, nous avons fait plus de QUARANTE MILLE Austro-Allemands prisonniers.