

Journal de Roubaix

TARIF D'ABONNEMENTS. — Roubaix-Tourcoing, le Nord et les départements limitrophes : Trois mois, 5 fr. ; Six mois, 9 fr. ; Un an, 15 fr.
Les autres Départements et l'Etranger le port en sus.
Agence particulière à Paris, 26, rue Feytaud

Bureaux et Rédaction : Roubaix : 71, Grande-Rue. — Tourcoing, rue Nationale, 78
Directeur-Propriétaire : Alfred REBOUX

ABONNEMENTS ET ANNONCES : A ROUBAIX, aux bureaux du journal, Grande-Rue, 71. — A TOURCOING, aux bureaux du journal, rue Nationale, 78, et à la Librairie Wallebourg, rue Saint-Jacques, 30. — A PARIS, à l'Agence Eclair, place de la Bourse, 2. — A BRUXELLES, à l'Office de Publicité, 46, rue de la Madeleine. — A MOUSCOU, chez M. Henri LEVIGNE, rue de la Station. — En vente à Paris à nos Bibliothèques de la gare d'Est, de la gare du Nord et de la gare St-Lazare.

Paris-Roubaix 1899

VOIX CONCORDANTES

Au moment où le gouvernement poursuit des associations qui affichent au grand jour leurs idées et leurs moyens d'action, M. Jules Lemaitre s'étonne, à bon droit, qu'on accorde à la France-Maçonnerie, qui est une société secrète, le privilège d'une tolérance qui ressemble presque à une soumission.
La France-Maçonnerie, dit M. Jules Lemaitre, est bien une société secrète.
Lorsqu'on envoie aux Loges les « comptes rendus » ordinaires, on y joint cet avis : « ... Nous vous invitons à faire ce qui se passe quand nous communiquons les nos de semestre : à les faire disparaître par incinération ». Depuis trois ans le bulletin du G. O. de du mois de septembre porte, comme les autres bulletins parus au cours de l'année, le titre de « compte-rendu ». On se propose d'éviter par l'obligation du dépôt, sans prétexte que ces publications n'auront plus une apparence de périodicité régulière. Et le fait est que, depuis 1896, le bulletin du G. O. n'existe plus à la Bibliothèque nationale : chacun peut s'en assurer...

Ce secret est sa force, et elle ne l'ignore point. « Je le fonce », dit un F. V., que la France-Maçonnerie est une force par son silence. Il faut que cela continue ». (Séances du 22 septembre 1898). Et ailleurs : « Notre action n'est puissante que lorsqu'elle est occulte ».
Ce secret sert la Maçonnerie intérieurement. Il tient les F. V. unis. Il intéresse leur vanité. Ces bourgeois jouissent de se sentir à part, occultes et ténébreux.
Et M. Jules Lemaitre termine en demandant comment on veut justifier la faveur dont on entoure cette société secrète, alors qu'on use de rigueur envers d'autres associations qui ne cachent rien ni de leur personnel, ni de leur but, ni de leurs actes.

La France-Maçonnerie est une société secrète (à quoi je n'ai rien à dire, étant partisan de la liberté complète d'association sous le régime du droit commun). Et la France-Maçonnerie est une société politique.

La Ligue de la Patrie française n'est pas une société secrète, oh ! non. Plus ou moins elle en fut une ! Ses membres seraient par la même, plus croyants et plus actifs. Mais elle a mis autant de zèle à publier ses listes que la Maçonnerie en met à cacher les siennes. Et la Ligue de la Patrie française n'est pas non plus une agence électorale.

Encore une fois, je trouve bon qu'on laisse les Maçons tranquilles, mais à condition qu'on nous laisse tranquilles aussi ; et je dis qu'il est mieux et plus intéressant (je le dis en tant que journaliste) de poursuivre la Ligue de la Patrie française quand on paraît être à plat ventre devant les Filles de la Veuve.

INFORMATIONS

Le Président de la République aux courses d'Auteuil

Paris, 2 avril. — Ainsi qu'on l'avait annoncé, le Président de la République et Mme Loubet se sont rendus aujourd'hui aux courses d'Auteuil pour assister à l'épreuve spéciale du prix du Président de la République. On ne signale aucun incident ; sur le passage de voitures présidentielles, on a vu : Vice la France ! Vice Loubet ! et Vice l'armée ! Un important service d'ordre avait été organisé en vue d'empêcher toute manifestation hostile.

La mission Marchand. — Nouvelles officielles. — L'arrivée de la mission à El-Cotto. — En route pour Djibouti.

Paris, 2 avril. — Le ministre des affaires étrangères communique l'information suivante : « La mission Marchand est arrivée tout entière en bonne santé, le 14 mars, à El-Cotto. »
D'autre part l'Agence Havas nous transmet la dépêche suivante : « Djibouti, 21 mars, 6 h. 45 soir. (Arrivée le 14 avril, 3 h. 30 soir). — La mission Marchand, qui est en parfaite santé, est entrée triomphalement le 14 mars à Adis-Abaça. Elle a reçu partout un accueil cordial sur le territoire de l'Éthiopie. »
La mission arrivera probablement à Djibouti vers la fin d'avril. Les travaux du chemin de fer ont repris. Le calme est parfait. »

Mort du marquis de Chennevières

Le marquis de Chennevières, membre de l'Académie, des beaux-arts, est mort hier matin à Paris, à l'âge de soixante-trois ans.
Ancien conservateur du musée du Luxembourg, directeur des beaux-arts en 1873, il avait été nommé directeur honoraire en 1878.
M. de Chennevières, qui était officier de la Légion d'honneur, est l'auteur d'ouvrages très appréciés.

Une nouvelle victime de la catastrophe de Toulon

Toulon, 2 avril. — Une nouvelle mort est à enregistrer, pour ajouter aux soixante-dix décès déjà comptés par suite de la terrible explosion de la poudrière de Lagouan. La femme Marie Pin, septuagénaire, qui avait eu les jambes brisées par un jet de bois en feu, est décédée après une longue agonie et de véritables souffrances.
Elle était au moment des légers soins à l'hôpital civil. Ses obsèques auront lieu solennellement demain matin, aux frais de la municipalité.

Les fautes automobiles à Paris

Les premières fautes automobiles ont été commises hier à la disposition des Parisiens. Ils ont été accueillis avec une faveur marquée, dans l'attente de leur sortie d'Auteuil. Ils n'ont pas cessé, depuis le matin, de solliciter des voyageurs, heureux d'apprécier par eux-mêmes cette innovation.

A la recherche de l'explorateur André

Stockholm, 2 avril. — M. Martin, qui est parti pour la Sibirie, afin de rechercher si les loups répandus dernièrement sur le compte d'André avaient quelque fondement, a envoyé de Tomsk, à la date du 24 mars, un télégramme qui vient d'arriver : « J'ai interrogé Ijalin, il assure que plusieurs Tunguses rapportent avoir trouvé trois cadavres et un dépôt de nourriture assez grande quantité provenant d'André. A cet instant serait attaché une sorte de cheval composé de barres de métal. Les cadavres sont revêtus de vêtements de couleurs écarlates, ce qui ne ressemble guère au costume ordinaire des Russes. La douleur des lottes serait aussi de couleur écarlate. »
Je pars demain pour Krasnoïarsk et je continuerai vers le camp d'Or.
— Tout va bien. — Signé : MARTIN. »

Excuses de M. Mac Kinley à propos des incidents de Samoa

Londres, 2 avril. — Le Central News dit que le président Mac Kinley a fait présenter des excuses officielles au gouvernement allemand au sujet de l'événement de Samoa.

LE CRIME DE CHOISY-LE-ROI

Paris, 2 avril. — Les recherches continuent à Choisy-le-Roi, mais jusqu'ici, on n'a pas encore retrouvé le cadavre de la petite Martin.
On fait également des recherches dans les cités de terrassiers, très nombreuses aux alentours du logis des époux Martin.
Ce matin, des agents du service de la Sûreté ont arrêté à Paris, rue Saint-Basile, un nommé Albert Potier, qui, croit-on, pourrait bien être l'auteur du crime. Cet individu, qui a travaillé autrefois chez un chapelier à Choisy-le-Roi, est un vagabond qui a commis déjà plusieurs attentats à la pudeur et de nombreux crimes sur des fillettes de 11 et 12 ans.

Dimanche dernier, il a tenté de faire subir diverses violences, à Montreuil, chez un de ses parents, à la petite fille de ce dernier, âgée de onze ans. D'autres faits non moins odieux sont signalés à son actif.
Comme il se trouverait à Choisy-le-Roi mardi, on recherche s'il n'est pas l'auteur du crime.

L'APPLICATION DE LA LOI sur la responsabilité des accidents du travail

Dimanche ont été promulgués, au Journal officiel, les arrêtés pris par le ministre du commerce, en vue d'assurer l'exécution de la loi du 9 avril 1898, sur la responsabilité des accidents du travail. Il est ainsi conçu :
Les cautionnements des sociétés d'assurances
Le premier arrêté détermine les bases des cautionnements que doivent constituer les sociétés d'assurances contre les accidents du travail. Il est ainsi conçu :
Article 1er. — Le cautionnement dont la constitution préalable est prévue par l'article 2 du décret du 28 février 1899 susvisé doit représenter pour les sociétés françaises :
1° La première année de fonctionnement sous le régime dudit décret, 600,000 francs ;
2° Les années ultérieures, 2/3 du total des salaires ayant servi de base aux assurances pendant la dernière année, sans que toutefois la somme ainsi calculée puisse être inférieure à 100,000 francs ni supérieure à 2 millions.

Art. 2. Si la société, d'après ses statuts, n'assure que des ouvriers d'une même profession ou de plusieurs professions présentant un risque identique, le cautionnement doit représenter, sans application du minimum et du maximum fixes à l'article précédent, une fois et demie la valeur des primes brutes à verser pour couvrir le risque d'accidents ayant entraîné la mort ou une incapacité permanente, à moins toutefois que la prime adoptée par la société se trouve inférieure à la prime déterminée par arrêté ministériel, et excédant du dernier sixième de l'article 6 du décret du 28 février 1899 susvisé. Dans ce dernier cas, la prime déterminée par l'article ministériel sert de base au calcul du cautionnement.
Art. 3. Pour les sociétés dont les statuts stipulent que les capitaux constituifs de toutes les rentes ou indemnités prévues par la loi du 9 avril 1898 en cas d'accident ayant entraîné la mort ou une incapacité permanente doivent être immédiatement versés à la Caisse nationale des retraites, le cautionnement ne doit représenter que la moitié de la somme précédente, savoir les cas, soit à l'article 1er, soit à l'article 2 du présent arrêté, le minimum étant alors réduit à 200,000 francs et le maximum à un million.
Art. 4. Pour les sociétés étrangères, le cautionnement est fixé sur les bases respectivement déterminées par les articles 1er, 2 et 3 du présent arrêté, avec majoration de 20 0/0, le minimum étant alors de 600,000 francs ou de 300,000 francs et le maximum de 3 millions ou de 1,500,000 francs, suivant le cas.
Nous donnerons, demain, le texte des autres articles.

L'AFFAIRE DREYFUS

LES DOCUMENTS

Les dépositions de MM. Charles Dupuy et Cavagnac
Paris, 2 avril. — M. Charles Dupuy ayant résolu de pointer sa plume sur le journal, négligeant l'ordre chronologique qu'il se proposait primitivement d'observer, publie ce matin la déposition faite par le président du conseil devant le président de la chambre criminelle.

La déposition de M. Dupuy

M. Dupuy dit qu'il quitta le ministère de l'Intérieur en 1896. M. Dupuy dit qu'il n'eut jamais connaissance de l'affaire Dreyfus. Plus tard, en présence de M. Dupuy et Guérin, et peut-être de M. Hanotaux, le général Mercier fit part des explications, bien attribuées au bordereau à Dreyfus, des deux autres. M. Bertillon fut mis à la disposition du ministre de la guerre.
Dans une autre réunion, le général Mercier dit que les sources s'étaient précisées après l'épreuve dite « de la dictée ».
Enfin, dans la séance d'un Conseil des ministres, convoqué sur la demande du général Mercier, il fut décidé d'ouvrir une instruction.
M. Hanotaux fit cependant des réserves en raison de la provenance du bordereau ; mais ces réserves ne supposaient l'existence d'aucune autre pièce que le bordereau.
M. Dupuy dit qu'il ne s'occupa plus de l'affaire Dreyfus jusqu'à la condamnation. Puis, après la dégradation, ému par le récit des journaux, surtout en ce qui concerne les aspects religieux de la condamnation, il se fit communiquer le bordereau, et ses soupçons sur son auteur.

La déposition de M. Cavagnac

Après celle de M. Dupuy, le Figaro publie la déposition de M. Cavagnac dans l'audience du 9 novembre 1898.
M. Cavagnac, après avoir déclaré qu'il apporte dans sa déposition le résultat des enquêtes par le général Rogot et le capitaine Lhérisson, s'explique au sujet de l'origine et de la portée du bordereau, ainsi que sur les conséquences de la production de cette pièce. Il ne croit pas que le bordereau ait été le seul élément du premier procès, mais il reconnaît cependant qu'il en a été un des éléments essentiels.
Les discussions de l'expertise portant sur le fait matériel de l'écriture lui paraissent n'avoir qu'une importance relative, la force probante du bordereau étant dans la nature même des pièces écrites.
Des explications qu'il fournit, il résulte, pour lui, la certitude presque mathématique que le bordereau est postérieur au 21 mai, et avec une certitude qui, à ses yeux, la force de l'évidence, que le bordereau tradit la vie même de l'état-major général pendant les mois de juillet et d'août, et qu'il est de la fin d'août.

Le naufrage du « Stella »

Les victimes
Londres, 2 avril. — On ne connaît pas encore le nombre exact des victimes de la catastrophe du Stella. La Compagnie de South-Western n'a d'ailleurs pas reçu depuis hier de nouveaux détails au sujet de cet épouvantable naufrage.
M. Rolland-Elis-Vesian, un des passagers qui fut sauvé par le bateau français Marsonni, et ramené à Cherbourg, a fait un récit très émouvant au sujet du drame atroce dans lequel il a failli périr.
M. Rolland-Elis-Vesian resta pendant vingt-quatre heures dans un canot, ballotté au gré des flots. Quatorze personnes se trouvaient avec lui dans la même embarcation, aussitôt après le naufrage. Successivement six parmi elles moururent pendant la nuit et furent jetées à la mer par les survivants.
M. Rolland-Elis-Vesian fut le plus grand dégoûté des marins français, des marsouins qui lui prodiguèrent ainsi qu'à ses compagnons de détresse les soins les plus dévoués et les plus éclairés.
En arrivant à Cherbourg les naufragés voulurent récompenser les braves matelots, mais ces derniers refusèrent énergiquement et se bornèrent à dire :
— Nous sommes au service de l'Etat.

Le Figaro est persuadé que les poursuites intentées contre lui aboutiront à un acquittement.
Le Siècle publie une lettre attribuée au colonel Henry, adressée à la Libre Parole, la veille de la révélation de l'affaire Dreyfus, et annonçant l'arrestation de celui-ci, dont le nom fut à ce moment livré au public.
Le Figaro dit que M. Lébot a fait procéder hier à la vérification des scellés formant les volumes du dossier remis à la chancellerie : tous étaient intacts.
Ce serait donc à un magistrat qu'il faudrait imputer l'indiscrétion dont a bénéficié le Figaro.
Interviewé par le Matin M. de Rodays, directeur du Figaro, a déclaré, de son côté :
« Ce n'est ni un membre de la magistrature, ni un membre du barreau, ni un fonctionnaire quelconque de l'imprimerie nationale, ni un ami de la famille Dreyfus ni quelqu'un touchant de près ou de loin à la famille Dreyfus qui m'a apporté le dossier. La personne de qui je le tiens ne m'a rien demandé pour sa publication, et je n'ai rien eu à lui offrir et s'il le fallait cette personne serait tout prête à faire connaître son nom. »

LES PROJETS DE M^{me} Marie du SACRÉ-CŒUR

L'Univers commente en ces termes la décision de la Sacré-Congrégation des Evêques et Réguliers sur les projets de M^{me} Marie du Sacré-Cœur.
« C'est la condamnation de la tentative qu'avait eue de voir faire Mme Marie du Sacré-Cœur.
« Nous nous étions occupés de son livre et de son projet. Parlant du livre, nous avions indiqué des réserves et critiqué certaines exagérations ; mais nous avions émis, pour l'ensemble, une appréciation favorable. Quant au projet, sans vouloir entrer dans l'examen des détails où tout ne nous semblait pas suffisamment mûri et pratique Mme Marie du Sacré-Cœur se présentait avec l'appui de son Ordinaire. Dix-sept archevêques et évêques souscrivirent à son appel. L'institution qu'elle proposait de créer, fonctionnant, après long temps et de la façon la plus satisfaisante, en Belgique. Ces garanties nous avaient persuadés. Notre article du 17 août dernier se terminait ainsi :
« Nous nous rangeons parmi ceux qui pensent, fermement, que cette institution est à créer dans le sens indiqué par Mme Marie du Sacré-Cœur. »

LA COURSE PARIS-ROUBAIX

Le départ. — Sur la route. — Au Vélodrome. — Les dépêches. — L'arrivée du premier motocycle L'arrivée de Champion. — Les 2^e et 3^e coureurs. — Une lutte sur la piste. — Les accidents. — Garin, Fischer et Bouhours abandonnent la course. — Les courses régionales
Conformément aux prévisions la grande course Paris-Roubaix a été un succès extraordinaire, on peut même dire sans précédent.
Une foule énorme en a suivi les péripéties sur tout le parcours et plus de douze mille personnes se pressaient autour des barrières du vélodrome pour assister à l'arrivée.
C'est une véritable consécration éclatante du tout premier rang occupé par le célèbre pilote roubaissien parmi les établissements sportifs, et qui fait le plus grand honneur à ceux qui président à sa destinée avec tant de bonheur, réussissant à attirer sur notre région et sur Roubaix en particulier l'attention du monde sportif tout entier.
Disons tout de suite que l'épreuve a été contrariée par de malheureux incidents, qui ont mis

LA COURSE PARIS-ROUBAIX

Cela prouve une fois de plus qu'une course sur route ne saurait se raisonner que par à peu près à cause des fortes incidences qui s'y produisent fréquemment : c'est plus vrai encore quand il s'agit de moteurs mécaniques dont il est difficile de mesurer les progrès avant d'en avoir vu les résultats.

A ce point de vue, Paris-Roubaix 1899 aura été le signal d'une véritable révolution dans l'automobile.
LE DÉPART
Paris, 2 avril. — Dès sept heures du matin, de nombreux curieux, amateurs et professionnels encombrèrent les abords du garage de cycles Bouché, 47, route de Saint-Germain, à Chalon. MM. Coquelle, Fraide et de Perodil, contrôleurs de départ, se multiplièrent pour donner tous renseignements aux coureurs. Quelques confrères de la presse parisienne, beaucoup de sommités du monde sportif et quelques dames sont également venus assister au départ. Les inévitables photographes prennent des vues d'ensemble des concurrents.
Le temps est superbe ; presque pas de vent, sol sec, température moyenne de 13 à 14 degrés centigrades, ciel bleu sans nuages, les rayons du soleil sans toutefois faire pressurer de pluie.
Le contrôle pour les bicyclistes est ouvert à 7 heures. Les coureurs sont munis d'un brassard blanc portant leur numéro. Le champion du Nord, le roubaissien Garin, qui (sans doute par originalité), attache son « brassard » sur sa cuisse, arrive en des premiers. Petit, sec, payant peu de mine, on ne se douterait guère que c'est là le gagnant des deux dernières épreuves de Paris-Roubaix, si l'on n'eût songé à détailler les muscles étonnantes, sillonnés de ses jarrets et si l'on ne voyait en ses yeux vifs l'indice d'une endurance et d'un courage rares.
Vers 7 h. 1/2, viennent au signal Chamption, Bouhours et J. Fischer : ce dernier est un beau gar, grand, carré d'épaulés.
Nous causons aux professionnels des chances de succès. Tout naturellement, Garin, qui a gagné deux fois sur ce trajet, connaît à fond le parcours Paris-Roubaix et est grand favori. Les journaux de sport de ces derniers jours indiquent l'Allemand Fischer, le gagnant d'il y a trois ans, comme le plus redoutable adversaire du coureur roubaissien.
Les chances de ces deux hommes sont également réglées. Une considération fort importante influera beaucoup sur les résultats, c'est la qualité et l'importance du service d'entraîneurs : Fischer interrogé par nous, se refuse à dire si ses moteurs spéciaux le feront ou non, et l'on en est réduit sur ce point à des conjectures.
Un homme qui sera bien servi comme service d'entraîneurs et comme « suivants » c'est Bouhours. Il sera tiré par deux voitures automobiles extra-vites, pilotées par Boué de Kuyff et Charon, deux rois du moteur. De plus, son compagnon d'écurie « Walters, lui-même tiré par un motocycle, suivra Bouhours du départ jusqu'à Doullens ; puis Boué ira de Doullens jusqu'à l'arrivée. »
Cela est fort commenté ; les maîtres ajoutent que Bouhours a subi un entraînement spécial en vue de cette course et possède, en même temps qu'une vitesse initiale bien supérieure à celle des Fischer et de Garin, un courage surhumain, une volonté que rien ne diminue. Si donc, au moment du départ, Bouhours croit que Bouhours, bien qu'étant plutôt coureur sur piste que sur route, mettra Garin et Fischer d'accord en s'ajoutant à la première place.
Quant à Gaston, considéré comme « outsider dangereux », il ne s'est pas présenté au départ.
A huit heures, un signal donné par un coup de pistolet, les bicyclistes partent avec un ensemble parfait et sans accident. On remarque à environ deux cents mètres du point de départ Bouhours collé derrière une superbe voiture automobile qui fait dans un nuage de poussière... Bonne chance !

LES PARTANTS

Sur 37 bicyclistes inscrits, il y a eu 32 partants, dont voici la liste :
Foureaux, Herinck, Maurice Garin, A. Garin cadet, E. Faïeau, A. Chevallier, Vanderstuyf, Théo II, Chamption, P. Bor, Jean Fischer, J. Lamoureux, Calmel, Léon Binet, Vergnes, G. Dornel, Guérin, F. Coimt, Bouhours, J. Fischer, L. Delatour, Eug. Juy, Louis-Ferdinand Simon, Pierre Chevallier, Emilio Bohlman, Marcel Kerif, Duluis, Pissvin, V. Guimbel, Hsweiret et le coureur algérien Rigollet, qui, ayant fait erreur quant à la date de la clôture des engagements, court par amour de l'art !

La course des motocycles (brassards mates) présente également un très grand intérêt.
A neuf heures, le signal du départ est donné et 53 motocyclistes sur 74 inscrits s'élancent. Presqu'aussitôt, Ajax, qui porte le brassard n° 1, revient, son moteur ne démarré pas !
Peu d'accidents à signaler : En arrivant à Chalon, le motocycle de Stearle a pris feu sous le moteur. Une voiture automobile a grièvement blessé un cycliste ; une autre a à moitié décapoté un autre. Une dame qui venait en tandem avec son fils a subi une chute violente qui lui a valu d'assez graves contusions au visage. Enfin, de ce côté, deux ou trois pelles sans intérêt !

SUR LA ROUTE

Paris-Roubaix a provoqué cette année et sur tout le parcours un enthousiasme débordant ; dans la traversée de toutes les villes et villages la population se pressait sur le passage des coureurs.
A Bouvais, à Amiens et à Arras notamment la foule était compacte au point de gêner les concurrents.
Beaucoup de spectateurs ont été entraînés dans le défilé, notamment à partir de Hen et d'ici difficilement contenu par la gendarmerie, les gardes-champêtres et la police.
A voir cette masse de public aux premiers de résultats de la grande épreuve, on comprend que Paris-Roubaix est passé dans les murs de notre région et fait partie pour ainsi dire du calendrier des fêtes de Roubaix et des localités environnantes.

AU VÉLODROME

Dans la vaste enceinte du Vélodrome, sous une pluie, n'est libre, Tous les fervents du cyclisme sont à leur poste, prêts à suivre les péripéties de la course.

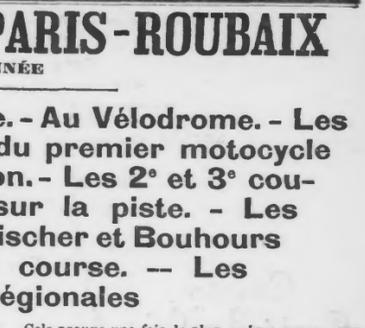
Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

MOTOCYCLES

Le triomphe de Champion marque la victoire des hommes de vitesse sur ceux qu'on appelle les rois de la route, dans le duel engagé cette année dans Paris-Roubaix avec Garin et Fischer d'un côté et Bouhours Champion de l'autre.
Si le record du temps de Garin de 1898 n'a pas été battu, il faut uniquement l'attribuer au fait que Champion a été privé d'entraîneurs sur une grande partie du trajet par suite de l'accident survenu à l'une de ses voitures.
Si le record n'a pas été battu par les bicyclettes il l'a été par exemple, d'une jolie façon par les motocycles.
Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !

C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.



CHAMPION

hors de cause trois des favoris Garin, Fischer et Bouhours, elle n'en a pas été moins palpitante au point de vue de la lutte qui a été ardente entre tous les concurrents.
Pour deux d'entre eux elle ne s'est terminée que sur la piste même devant les spectateurs enthousiastes et qui en gardèrent certainement un souvenir ineffaçable.
C'est Garin cadet qui faisait des débuts et Bor, l'un des outsiders favoris, qui en ont été les héros.
Le premier entré sur piste avec 50 mètres d'avance environ et moins heureux que son frère dans son mémorable duel de 1897 avec Cordang, s'est vu distancé au dernier tour malgré ses efforts désespérés sous l'excitation des encouragements du public roubaissien qui aurait voulu voir arriver le frère de notre concitoyen.

Rien ne saurait donner une idée du spectacle offert par la lutte de ces deux hommes également courageux, dépensant toutes les ressources de leur énergie au milieu des formidables clameurs de douze mille spectateurs.
Le jeune Garin a affirmé dans cette course de réelles qualités et tout fait espérer qu'il marchera sur les glorieuses traces de son aîné.
LE PREMIER
Déroulant les prévisions générales mais en confirmant les notes que nous avions publiées les premiers sur son excellente forme, c'est le jeune Champion qui a gagné la grande épreuve de haute lutte, après avoir tenu la tête sur tout le parcours.

C'est une réhabilitation de ses nombreux échecs sur la piste roubaissienne et elle a été complète si on en juge par les ovations sans fin qui lui ont été faites pendant ses six derniers tours de piste et son tour supplémentaire, bouquet en main aux accents de la Marseillaise.
Le triomphe de Champion marque la victoire des hommes de vitesse sur ceux qu'on appelle les rois de la route, dans le duel engagé cette année dans Paris-Roubaix avec Garin et Fischer d'un côté et Bouhours Champion de l'autre.

Si le record du temps de Garin de 1898 n'a pas été battu, il faut uniquement l'attribuer au fait que Champion a été privé d'entraîneurs sur une grande partie du trajet par suite de l'accident survenu à l'une de ses voitures.
Si le record n'a pas été battu par les bicyclettes il l'a été par exemple, d'une jolie façon par les motocycles.
Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

Si le record n'a pas été battu par les bicyclettes il l'a été par exemple, d'une jolie façon par les motocycles.
Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.

Le premier en effet, Osmond, a accompli le parcours de 270 kilomètres dans le temps surprenant de 5 heures et demie !
C'est une déroute complète de toutes les prévisions, que personne au monde n'aurait pu pronostiquer et qui a eu le désavantage de provoquer l'arrivée des principaux vainqueurs de cette catégorie avant l'heure indiquée comme probable et de la faire manquer par beaucoup de spectateurs.