

# L'ÉCHO

## DE LA STCRP

JOURNAL ILLUSTRÉ  
d'informations professionnelles

destiné au personnel de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne

RÉDACTION : 53<sup>ter</sup>, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 53<sup>ter</sup>. — PARIS



Le carrosse à cinq sols (voir l'article à la page 4)

# SOMMAIRE

(Octobre 1929)

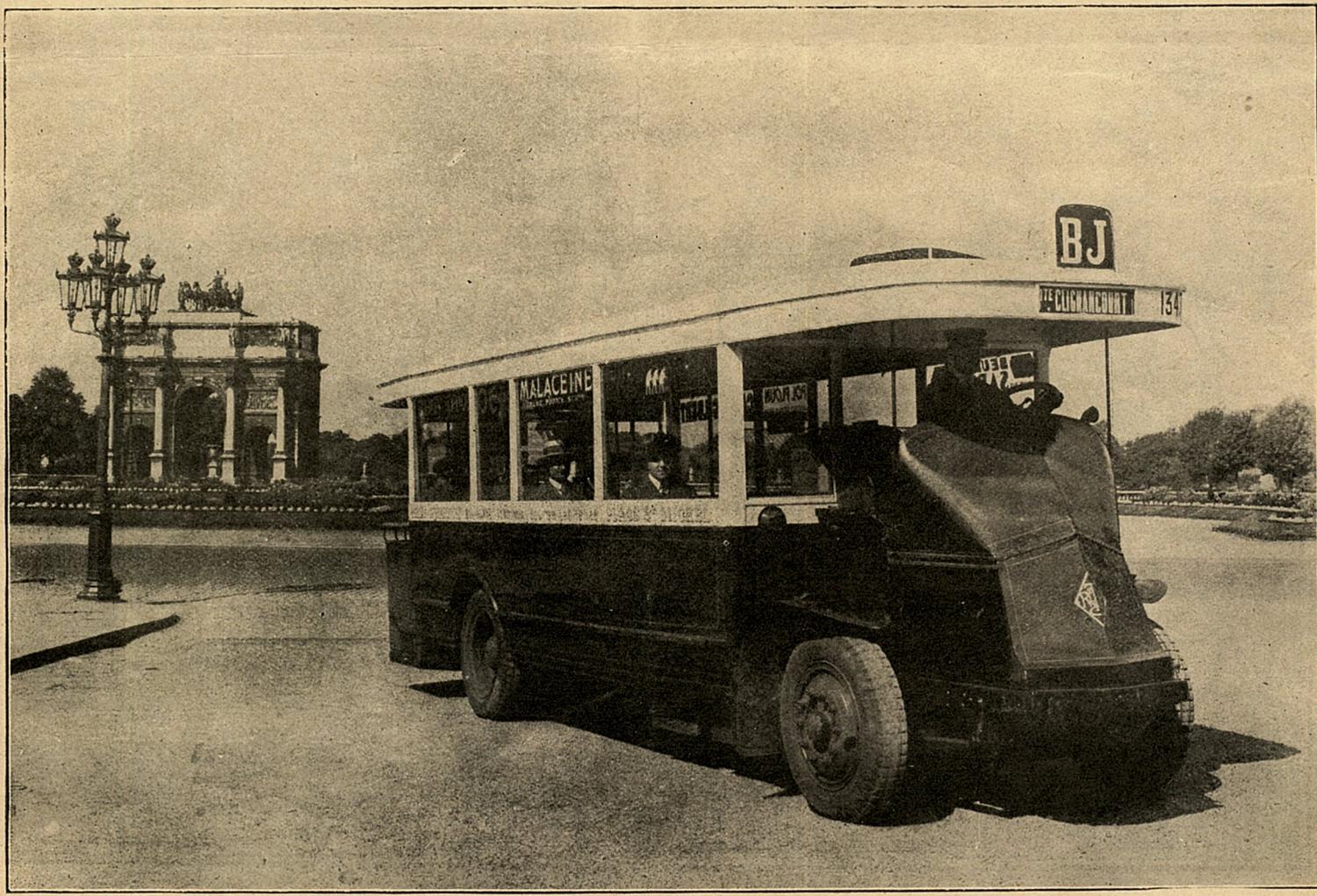
	Pages		Pages
CE QUE VEUT ÊTRE NOTRE REVUE ... .. .	3	LES NOUVEAUX OMNIBUS PARISIENS	
VOYAGE AUTOUR DE MON RÉSEAU		Caractéristiques générales - Le moteur - La transmission	11
Des carrosses à 5 sols aux omnibus ... .. .	4	L'APPAREIL OBLITÉRATEUR ENREGISTREUR	
L'OMNIBUS-RESTAURANT — Prix fixe et à la carte ... .. .	6	Ses avantages pour le Personnel ... .. .	12
LES CONSEILS DU RECEVEUR PHILOSOPHE ... .. .	6	LA PAGE D'ÉCONOMIE DOMESTIQUE ... .. .	13
COUP D'ŒIL SUR LE PASSÉ		L'ASSOCIATION SPORTIVE DES TRANSPORTS ... .. .	13
Topographie Historique - Le Siège Social de la S.T.C.R.P.	7	VARIÉTÉS LITTÉRAIRES. ... .. .	14
PETITE HISTOIRE DE NOS TRAMWAYS ... .. .	9	LE TABLEAU D'HONNEUR DE LA S.T.C.R.P. ... .. .	15
L'ÉCOLE D'APPRENTISSAGE DE LA S.T.C.R.P. ... .. .	10	AU FIL DU TROLLEY — Propos amusants ... .. .	16
		LE COIN DES JEUX ET DES RÉBUS ... .. .	16

**CE JOURNAL VOUS PLAÎT-IL ?**

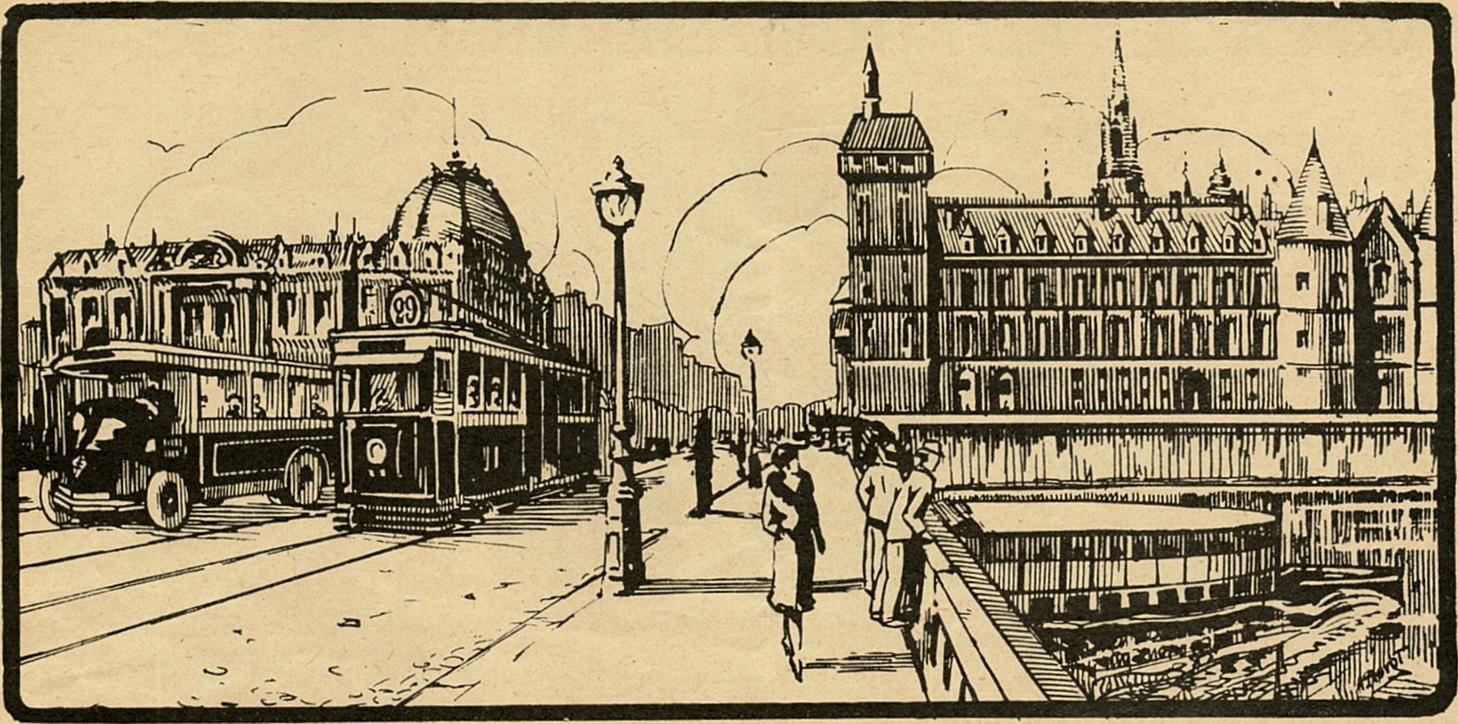
**Nous vous serions très reconnaissants de nous le dire.**

**AVEZ-VOUS DES SUGGESTIONS HEUREUSES A NOUS COMMUNIQUER ?**

**Ecrivez-nous. Nous ferons tout le possible pour vous satisfaire.**



*Le nouvel omnibus - type PN (voir l'article à page 11)*



## Ce que veut être notre Revue

La plupart des erreurs qui divisent les hommes viennent, presque toujours, de ce qu'ils méconnaissent la loi de mutuelle dépendance sous laquelle ils sont tous placés.

Les besoins de notre nature physique et morale nous font une impérieuse nécessité de nous rapprocher pour vivre ; nous sommes aussi solidaires que le sont nos propres organes et quand nous résistons au courant naturel qui nous porte les uns à la rencontre des autres, nous agissons avec la même stupidité que les membres, dont parle le bon fabuliste La Fontaine, qui décidèrent de cesser toute collaboration avec l'Estomac, mais s'aperçurent, au bout de quelques jours d'inactivité, que ce messire « Gaster » qu'ils croyaient oisif et paresseux, contribuait plus qu'eux à l'intérêt commun.

Chacun de nous est nécessaire au bien-être et à la conservation de tous comme à la vie de l'ensemble ; chacun de nous doit donc faire profiter autrui de ses efforts et profiter des efforts d'autrui ; ainsi le veut le grand principe de *solidarité*. Aucun terme n'est plus justement populaire que celui-là car il enferme en lui les idées de *générosité*, de *tolérance*, de *progrès social* et de *justice*.

Dans un groupe d'hommes destinés au travail en commun, le premier souci doit donc être de rechercher parmi les influences qui s'y exercent, les éléments favorables qui contribueront au développement et à l'épanouissement de l'esprit de *Solidarité*.

Au nombre de ceux-ci le facteur le plus susceptible de réaliser, chez nous, l'union amicale et durable entre tous les membres sans exception de cette belle et grande famille qu'est la S. T. C. R. P. où nous sommes tous étroitement voisins par la communauté de professions, de traditions, de règlements et d'intérêts... C'est le journal !

Le journal de « la Maison », la gazette du crû, le bulletin de la « Boîte » avec

son cachet particulier, bien du bâtiment, qu'on lit chez soi au retour du bureau, de l'atelier, du dépôt, après la fatigante randonnée des lignes, feuille illustrée, facile à lire, agréable à parcourir, reposante, instructive sans être pédante, n'ayant pas la prétention, par un texte rigide ou uniquement technique, de vous imposer des heures supplémentaires lorsqu'elle parle service, mais se bornant à vous donner, en toute cordialité et toute simplicité, de bons avis et d'utiles indications.

Une revue conçue dans cet esprit serait, n'est-il pas vrai ? *un profit et une joie !*

Voilà ce que nous avons dessein de vous procurer en vous offrant l'*Echo de la S. T. C. R. P.*

Nous sommes convaincus que vous nous saurez gré de l'effort que nous entendons faire pour vous être agréable.

Absorbé par une tâche quotidienne qui apparaît souvent comme une contrainte pénible, préoccupé de satisfaire aux exigences de son service, chacun de nous en arrive nécessairement à limiter son horizon à celui de sa voiture, de son dépôt, de son atelier ou de son bureau, et, cependant, quelle surprenante révélation et quelle leçon aussi pour la plupart, si, levant brusquement le voile derrière lequel s'accomplit l'œuvre quotidienne de la S. T. C. R. P., l'œuvre commune, nous pouvions embrasser d'un vaste coup d'œil le travail accompli d'un bout à l'autre du réseau et assister à la magnifique fusion de ces efforts individuels où nous avons tous notre part modeste et méritoire.

L'*Echo de la S. T. C. R. P.* s'appliquera à réaliser les images parlantes de ce diorama, il dira l'histoire de notre réseau, sa vie propre, ses rouages administratifs, son unité, sa technique, il étudiera avec vous tout ce qui dans l'ordre social peut *améliorer vos conditions de travail*.

Il sera votre *conseiller* et votre *ami*,

vous y trouverez des orientations à votre curiosité. Il accueillera largement tous les aperçus originaux, toutes les suggestions intéressantes, heureux s'il peut susciter, parmi le personnel, de nobles émulations et devenir un *éveilleur d'idées*.

Il ne faut jamais être satisfait de ses méthodes de travail ; celles qui étaient excellentes hier peuvent être médiocres aujourd'hui : il faut toujours tendre vers le mieux ; il y a, certainement, une idée féconde dans quelque coin de votre bureau, de votre atelier, de votre voiture, partez méthodiquement à sa découverte et apportez-nous là, en devenant notre collaborateur.

Ainsi cette revue deviendra une partie de vous-même, nous souhaitons qu'elle le devienne à tel point que vous en arriviez à dire que, si vous en étiez privés, il vous manquerait quelque chose.

Soyez indulgents pour ce nouveau-né qui fait, devant vous ses premiers pas ; n'ayez pas à son adresse de sourires sceptiques ou supérieurs, non plus que de propos désobligeants ; ne cherchez pas au fil des pages ce qui pourrait être critiqué car il n'est point parfait, et, en cela, il nous ressemble à tous, mais songez qu'il n'existe que pour *vous plaire* et qu'il est disposé à faire tout pour cela.

Soutenus, aidés par vous, nous avons l'espoir de faire de bonnes et profitables choses ; d'imprimer à la vie de la S.T.C.R.P. une marque *attachante et familiale* ; ce n'est pas sans difficultés qu'on élabore un pareil programme et qu'on le réalise ; faites confiance en notre bonne volonté, en notre volonté tout court, nous sommes, évidemment, faillibles, soumis aux inévitables erreurs humaines, mais nous avons la foi et, surtout, cet ardent désir de réaliser au sein de la S. T. C. R. P. ce que le grand historien Michelet a immortalisé d'un beau mot :

UNE GRANDE AMITIÉ!!!

# VOYAGE AUTOUR DE MON RÉSEAU

## Des carrosses à 5 sols aux omnibus

C'EST le 18 mars 1662, sous le règne de Louis XIV que, pour la première fois, apparurent, en France, des voitures destinées au transport en commun qu'on appelait : *Carrosses à cinq sols*.

L'inventeur de ces véhicules ne serait autre que le célèbre écrivain Blaise Pascal ; en effet, l'auteur des *Provinciales* manifeste sa joie du triomphe de son invention dans deux lettres, l'une adressée à sa sœur, Mme Périer, l'autre à un certain Simon Arnaud de Pomponne, qui fut parmi les commanditaires de l'affaire.

On a retrouvé, d'ailleurs, un acte passé le 6 novembre 1661 par devant M<sup>e</sup> Galloys, notaire à Paris, entre Pascal et les bailleurs de fonds, de hauts et puissants seigneurs, tels que Artus Gonffier, duc de Roannes, pair de France, gouverneur du Poitou ; de Bouschet, grand prévôt de France, Pierre de Perrien, grand échanson du roi. L'inauguration se fit en grande pompe et avec éclat. Deux commissaires du Châtelet, quatre gardes du grand prévôt, douze archers et autant de sergents à cheval avaient été mobilisés. Ce jour-là, les artisans cessèrent leur ouvrage pour regarder passer les « carrosses ». Si bien qu'on ne fit rien du matin au soir que de regarder et de s'extasier. Ce fut une fête pour tout Paris. Tout le monde voulut voir ces voitures



L'administration des omnibus fait appliquer un tourne-broche à la banquette de l'impériale, afin que désormais, les voyageurs ne soient pas plus cuits d'un côté que de l'autre.

*Croquis d'été (Cham)*

en l'an 800, les « messageries » et ne voyait-on pas courir, depuis longtemps, dans les ruelles et sur le pavé des villes, les *litières*, les *coches à baldaquin*, les *coucous*, ancêtres « des singes » des « carrabas » et des « pots de chambre », caisses de bois et d'osier aux noms fort suggestifs où s'empilaient voyageurs et colis, et qui allaient le train de quatre lieues en sept heures ; ô griserie de la vitesse !...

Mais le « carrosse à 5 sols » revêt une autre importance à nos yeux que tous ces véhicules, en ce qu'il fait « date » et marque le point de départ du premier service urbain organisé en vue du transport en commun.

Les carrosses pouvaient contenir huit personnes, ils devaient « aller sans se détourner, ni s'arrêter que pour recevoir ou descendre ceux qui voudront y entrer ou en sortir en quelque endroit que ce soit de la route et où chacun paiera sa place au prix de cinq sols marquez ».

Les départs avaient lieu tous les « demy quarts d'heure du jour, même aux heures du dîner, en sorte que pour l'ordinaire, personne n'aura plus de temps à attendre, en quelque lieu de la route qu'il soit, qu'il lui faudrait pour faire mettre ses chevaux à son carrosse « avec quelque diligence que ce fut ».

Les premières lignes de carrosses allaient de la porte Saint-Antoine au Luxembourg en passant par la porte Saint-Merry et rue de la Verrerie ; de la porte Saint-Antoine, vis-à-vis de la place Royale, à la rue Saint-Honoré, vis-à-vis de Saint-Roch ; de la rue Montmartre au Luxembourg ; d'autres même faisaient le tour de Paris.

De la rue Saint-Antoine au Luxembourg le trajet durait deux heures ; on trouvait cela merveilleux ; le duc d'Enghien monta en carrosse et fut ravi ; le roi, lui-même, en fit venir un à Saint-Germain et y prit place avec quelques seigneurs pour rendre visite à la reine-mère.

Détail curieux qui caractérise bien l'époque, le parlement royal ne consentit à administrer les lettres patentes qu'à la condition expresse « que les soldats, pages, laquais, et autres gens de livrée, même les manœuvres et les gens à bras » ne pourraient entrer dans ces voitures.

L'entreprise n'était guère démocratique ; le peuple tout d'abord s'en étonna puis s'irrita ; de telles restrictions du Parlement allaient déclencher des émeutes ; des groupes de mécontents se portèrent sur le passage des voitures et des pierres furent lancées qui blessèrent les cochers et les voyageurs.

On décida de faire accompagner chaque carrosse d'un garde à cheval.

Les cabaretiers (Ah ! la puissance des marchands de vins !) se mirent de la partie et adressèrent une supplique très amusante au roi, touchant : « Les justes plaintes sur la confusion des carrosses qui sont en sa capitale et de l'incommodité qu'en reçoit le public ».

« Sire ! Votre Majesté comme toute « confite en excellence de douceur, de « charité et de justice, excusera un pauvre « cabaretier délégué de tous ceux de votre « incomparable ville de Paris, lesquels « participant à leur dommage, à la con- « naissance de cette susdite vanité, s'il « ose se présenter, et humblement pros- « terné à vos pieds pour implorer un « moindre des rayons de votre grande « splendeur pour leur faire justice de « cette vaine gloire qui ravage et porte « à la ruine presque tout le monde et « particulièrement dans cette opulente « ville, suppliant très humblement votre « Majesté, de considérer s'il lui plaît « combien que nous ne soyons qu'une « partie de la lie du peuple les grandes



*Croquis parisien (Daumier)*

qui étaient peintes avec un certain luxe, couleur bleu d'azur semé de fleurs de lys, et conduites par des cochers galonnés, flanqués de laquais à casaques bleues, garnies de riches passementeries de diverses couleurs, pompeux comme des seigneurs.

Le gazetier Loret a noté dans des versiculets amusants parus en sa *Muse historique*, l'invention nouvelle :

*L'établissement des carrosses  
Tirés par des chevaux non rosses,  
Mais qui pourraient à l'avenir  
Par leur travail le devenir,  
A commencé aujourd'hui même  
— Commodité sans doute extrême —  
Et que les bourgeois de Paris,  
Considérant le peu de prix  
Qu'on donne pour chaque voyage,  
Prétendent bien mettre en usage.*

Bien avant l'apparition des « carrosses » existaient déjà de multiples moyens de voyager sur les routes de France ; Charlemagne, lui-même, n'avait-il pas fondé



*Le Tricycle*

« perles que nous faisons de nos vins tous « les jours dans nos caves par ce grand « bruit et roulement de carrosses dont un « chacun est maintenant garni par excès « et en si grand nombre que l'on les « voit par les rues comme essaims de « mouches de qui on vient de ravir le « miel qu'elles avaient par un long travail « peu à peu amassé.

« Ces carrosses, jour et nuit, font troubler « nos vins que nous sommes contraints « de les débiter et nous défaire en les « sophistiquant et mixtionnant par arti- « fices. Aujourd'hui, les avocats, procu- « reurs et petits commerçants, se jettent « dans la partie et leurs carrossiers font « péter leur fouet aussi haut que tout « le reste... »

Après des fortunes diverses et malgré leur utilité incontestable, les « carrosses » disparurent dans la poussière des rues ; ils laissèrent cependant une trace dans la littérature théâtrale. En effet, en 1663, un sieur Chevalier avait composé une



Une Écossaise



Une Batignollaise

comédie en trois actes... et en vers, s'il vous plaît, intitulée : *L'intrigue des carrosses à cinq sous* qui fut représentée sur le théâtre du Marais et amusa fort les gens de ce temps-là. Nous la publierons un prochain jour dans cette revue pour l'amusement de nos lecteurs.

En 1768, l'idée des carrosses publics fut reprise; on fit circuler dans Paris des voitures recueillant et laissant en route des voyageurs pour le prix dérisoire de trois sous, quelle que fut la longueur du parcours.

Après une vogue éphémère, cette entreprise nouvelle avorta; une trentaine d'années plus tard, la Convention nationale proclamait la liberté de l'industrie des transports.

En 1819, le sieur Godot, reprenant l'idée de mettre des voitures à la disposition du public, sollicita l'autorisation d'établir un service d'omnibus sur les boulevards et sur les quais, mais la Préfecture de Police refusa sous prétexte que ces voitures, s'arrêtant constamment sur la voie publique, y causeraient un trop grand embarras.

Jusqu'en 1827, d'autres solliciteurs ne furent pas plus heureux. Enfin, cette année-là, le sieur Baudry obtint l'autorisation nécessaire; mais ce n'est qu'en 1828 qu'on vit circuler les premiers omnibus, c'est-à-dire des voitures « pour tous » à raison de 0 fr. 25 à 0 fr. 30 la place, ayant pour but la commodité des bourgeois, mais aussi celle des manants, comme on disait jadis en parlant du peuple. La Révolution avait fait son œuvre.

Le mot « omnibus » était, à lui seul, une trouvaille... un chef-d'œuvre, comme disait Maxime du Camp. « En effet, les voitures étaient « pour tous », c'est là ce qui devait en assurer le succès, et finir par les rendre indispensables à la population. Cent omnibus furent offerts au public. Ils portaient de stations fixes, parcouraient un itinéraire invariable fixé par l'autorité compétente et contenaient quatorze places qui, comme au temps de Louis XIV, coûtaient cinq sous chacune. C'étaient de lourdes voitures dont la forme extérieure rappelaient celle des gondoles; elles étaient traînées par trois chevaux attelés de front; le cocher, à l'aide d'une pédale à soufflet placée sous ses pieds et aboutissant à trois trompettes, sonnait des fanfares lugubres pour annoncer son passage. »

Exploitée habilement, l'entreprise, créée par le sieur Baudry devint prospère. On raconte même que le succès des services omnibus est dû en partie à certaine gageure faite par la jeune duchesse de Berry, de monter en omnibus; elle gagna son pari et la bourgeoisie enthousiaste et moutonnière suivit son exemple! Les premières lignes firent leur apparition et de véritables services furent organisés.

Les transports en commun prirent une place importante dans l'activité de la cité. Ce succès enhardit les timides, si bien qu'une vingtaine d'entreprises se créèrent, mettant en circulation des voitures de type très différent mais qui avaient à peu près la forme des anciennes diligences.

La concurrence acharnée que se firent ces diverses compagnies (comme aussi le double emploi de certaines lignes) amena rapidement la disparition de plusieurs de ces entreprises.

Quelques-unes fusionnèrent, si bien qu'en 1850, nous n'en trouvons plus, à Paris, qu'une dizaine! *Les Omnibus, Les Dames réunies ou Dames blanches, Les Favorites, Les Béarnaises, Les Citadines, Les Batignollaises, Les Constantines, Les Tricycles, Les Hirondelles parisiennes, Les Excellentes.*

Les « Dames réunies » ou « Dames blanches », qui allaient de la Madeleine à la porte Saint-Martin, avaient des caisses blanches et étaient invariablement attelées de chevaux blancs coiffés de panaches. Les « Écossaises » portaient de la rue des Fossés-Saint-Victor pour aller au Faubourg Montmartre, en passant par la rue Saint-Avoye; elles attiraient les yeux par un bariolage éclatant qui les faisait ressembler à un tartan. Les « Hirondelles » étaient semées de ces charmants oiseaux peints sur fond jaune. Les « Béarnaises » avaient adopté la couleur chocolat et le conducteur, vêtu en enfant du Béarn portait le béret, la veste et la culotte courte. Les « Tricycles », que l'on écrit « Trycycles » sur les gravures du temps, eurent d'abord trois roues, ainsi que leur nom l'indique. Par ce moyen, l'entrepreneur, un malin! avait espéré esquiver l'impôt prélevé sur les voitures à quatre roues, mais le fisc ne voulut point entendre et l'on remit tranquillement quatre roues aux voitures qui n'en gardèrent pas moins le nom de tricycles. Les « Citadines », dont le cocher arborait une impressionnante houppelande, faisaient le parcours de Belleville à la place de Grève. Les « Batignollaises » portaient des noms impressionnants: la courageuse, l'intrépide, la flèche, etc. L'« Omnibus » avait gardé l'aspect de la bonne vieille diligence, le receveur était un homme charmant d'une courtoisie tout à fait « régence », il était en ce temps-là la coqueluche des dames, elles y allaient toutes de leur voyage pour un sourire de ses lèvres!

Tout cela n'empêchait pas les quolibets de pleuvoir sur ces véhicules. Un certain Cadet Lablague avait composé des couplets qu'on chantait aux carrefours:

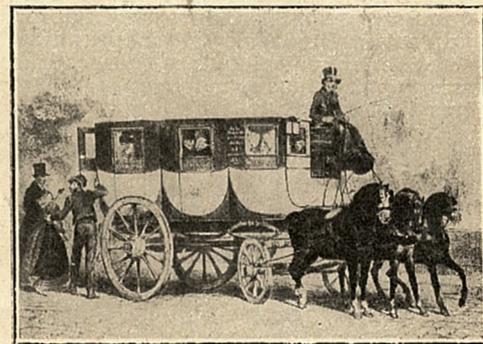
*Vous qui courez après les aventures,  
Ne r'gardez point ceci comme des rébus,  
Pour en trouver, prenez donc ces voitures,  
Que dans Paris on nomm' des « Omnibus »*

*On y rencontre des fill's, des femm's, des veuves,  
De ces maris qu'leurs épous' rim' en « us »  
Et des beautés qui veul' passer pour neuves  
Quoiqu'elles soient au nombr' des « Omnibus »*

*Ah! quel bonheur si ceux qui dans la France  
Cherch' à ram'ner le vieux temps des abus  
Nous faisaient grâc' de leur triste présence  
Et pour toujours filaient dans l'omnibus.*

Et voici, raconté par le même chansonnier, un voyage qu'il fit en omnibus de la Madeleine à la Bastille: « Nous suivîmes, paisiblement, les boulevards, écrit-il, où notre phaéton échangea quelques gueulées avec les cochers de fiacres de la rue... J'écoutai tout cela en regardant un mirli-flore qui me paraissait ne pas valoir une claque, lorsqu'un nouveau voyageur entra dans la voiture. Il était un peu aviné, on lui fit de la place, et, sans façon, il fut s'asseoir auprès d'une dame, il la regarda avec beaucoup d'attention! Son joli minois agit sur ses sens et il approcha de trop près la belle voyageuse. Elle recula, il suivit le mouvement. La dame se plaignit; le mari fit une observation; notre homme ne l'écouta point; le mari prit un ton plus élevé et apostropha d'une manière très énergique le passionné buveur, qui trouva plus expéditif de répondre à son antagoniste par un coup de poing qui lui fut rendu sur le champ... On se frappait; la mêlée devint générale et, comme le champ de bataille était trop étroit, on se poussa. La portière était ouverte, le mari sort un peu précipitamment et se trouve sur le pavé avec notre ivrogne. Son épouse le suit, mais en voulant descendre, elle manque le marchepied et tombe la tête la première sur le boulevard, les jambes en l'air et montrant ce qu'on a l'habitude de cacher. »

Tableau vulgaire et vif, dit M. Uzanne dans son beau livre sur *La locomotion dans l'histoire*, mais aussi très parisien avec, au surplus, une pointe de grosse



Voiture de l'Entreprise Générale des Omnibus

humour... tout cela demeure à l'ordre du jour et nous semble avoir conservé aujourd'hui encore son gros sel et sa blague d'autrefois.

N'oublions pas que c'est le joyeux temps où le célèbre Paul de Kock a publié sa *Laitière de Montfermeil*.

Malgré la verve des chansonniers, l'omnibus faisait « son petit bonhomme de chemin »; Victor Hugo n'avait-il pas écrit qu'il était « la gamelle de la locomotion », aucune voiture n'était plus démocratique, aussi les Compagnies possédaient-elles déjà en 1850, 326 voitures, qui transportaient 14.000.000 de voyageurs en réalisant une recette globale de 7.563.000 francs.

(A suivre.)

# L'OMNIBUS RESTAURANT

## Prix fixe et à la carte

Qui de vous, pressé de regagner le domicile après une journée bien remplie, n'a point, avec véhémence, parfois même dans un langage fortement imagé, voué aux puissances infernales, les conducteurs de taxis aux sales « bougies », les charretiers goguenards ou somnolents, les tramways aux perches dérapées, aux chasse-corps abusifs et les agents « canalisateurs » dominant la confusion hurlante de leurs bâtons blancs, toutes choses énervantes qui vous font tressauter comme le moteur nerveux de l'omnibus qui vous porte et dégonflent votre expansion libératrice ? C'est que, pour vous faire prendre patience, surtout à ceux-là qui vont vers une lointaine banlieue, vous n'avez pas à votre disposition un compartiment spécial : buffet, voire même restaurant, où vous pourriez siroter un apéritif consolateur ou prendre un léger acompte sur le bon dîner familial devenu problématique.

Or, si vous n'avez point de véhicule à fins culinaires, ce n'est point faute qu'on y ait songé, car, en 1835, un certain M. de Botherel, gentilhomme breton, secrétaire d'Ambassade, dont le père avait représenté la Bretagne aux Etats généraux et qui se sentait une vocation irrésistible pour le commerce et les vastes entreprises réalisa une innovation que la Compagnie générale des omnibus n'osa pas reprendre. Il organisa, nous raconte, M. Ernest Laut, du *Petit Journal*, qui mit très aimablement à notre disposition sa remarquable érudition et sa très sûre documentation, un service de douze omnibus qui parcouraient la ville de Paris et où l'on trouvait du vin, des victuailles, de la charcuterie, des provisions de toutes sortes, des repas tout préparés avec sauces et ragoûts.

L'entrepôt central de ce commerce culinaire était situé rue de Navarin, dans un immeuble à cinquante fenêtres de façade, que Botherel, millionnaire, avait fait bâtir au quartier Bréda, alors à peu près désert.

Là se trouvaient quinze cuisines colossales, dont la plus grande mesurait 40 mètres de long sur huit de large. Une ma-

chine à vapeur, de la force de 16 chevaux, faisait bouillir la marmite.

*La soupe aux choux*

*Se fait dans la marmite,*

*Dans la marmite*

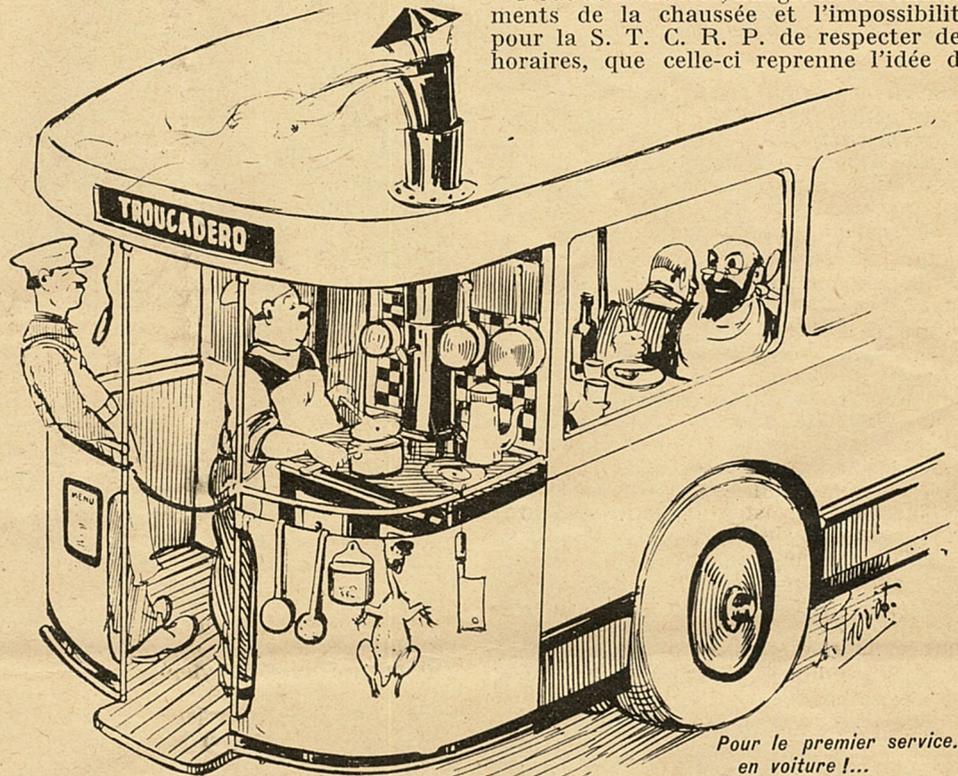
*Se fait la soupe aux choux.*

chantaient les receveurs fricoteurs.

de vins en gros dans la rue Montmartre.

Son invention était pourtant curieuse ; elle a été exploitée paraît-il en Amérique et on a vu dans maintes villes du nouveau monde, à Chicago, Cincinnati, Columbia, etc., des bouillons roulants qui eurent un très vif succès.

Nous doutons fort, malgré les encombrements de la chaussée et l'impossibilité pour la S. T. C. R. P. de respecter des horaires, que celle-ci reprenne l'idée de



Pour le premier service...  
en voiture !...

Hélas ! la marmite ne bouillit pas longtemps et fit « chou blanc ». L'omnibus-restaurant n'eut aucun succès. M. de Botherel y perdit six cent mille francs, ce qui était une somme considérable pour l'époque. Cela ne l'empêcha pas de se ruiner complètement en s'établissant marchand

M. de Botherel... et puis nous-mêmes aimons mieux, n'est-il pas vrai, mettre quotidiennement à l'épreuve notre patience et notre estomac pour mieux goûter ensuite le charme de manger « chez soi » lentement, confortablement et les pieds dans les pantoufles.

## Les conseils du receveur philosophe

Si vous le comparez à celui que M. le Préfet arbore à l'occasion des grandes solennités, l'uniforme que vous portez vous paraîtra, évidemment, bien terne ; il a cependant son cachet, voire même son élégance pour l'homme qui sait le respecter ; ne copiez donc pas les loustics qui, à la caserne, cassent leur képi pour avoir l'air « bahuté » ; c'est d'un aussi mauvais goût que de faire jouer votre numéro à cache-cache avec votre visière.

Avec le cours de la livre, vous ne pouvez, certes pas, vous faire blanchir à Londres, mais si vous n'arborez pas un surglacé, « façon papier de notre revue », que du moins votre col soit de couleur décente et bien ajusté ; faites comme les malins, poussez-vous du col.

D'une façon générale, mais plus particulièrement au moment de la recette, soyez économe de votre salive ; n'ajoutez pas, en guise de timbre humide, votre empreinte digitale aux billets de la S. T. C. R. P. et de la Banque de France.

Le public, peu friand de ce bertillonnage, ne vous en saurait aucun gré.

Nul ne vous demande d'éclipser les académiciens dans la science du langage, ni les sociétaires de la Comédie Française dans l'art du bien dire ; contentez-vous de parler courtoisement un français correct.

Lorsqu'arrive, pour le transporté, l'inéluctable échéance, ne la lui rappelez pas brutalement par cet impératif catégorique : « Envoyez la monnaie ».

Si quelque bruyante controverse éclate au seuil de votre plateforme, à l'appel des numéros, entre voyageurs grinchus, évitez de la apaiser en vociférant vous-même : « Ne g... pas tous à la fois ».

Le temps c'est de l'argent, et l'argent est plus que jamais précieux. Nul ne vous reprochera de réduire au minimum la durée du stationnement, mais, sous prétexte d'aller plus vite, lorsque vous annoncez un arrêt, ne tombez pas dans la manie des abréviations qui deviennent parfois inintelligibles.

Songez que vous ne transportez pas

seulement des Parisiens toujours dégourdis, mais souvent des provinciaux, qui le sont parfois moins (rappelez-vous votre arrivée à Paris) et des étrangers sans interprètes.

Annoncez donc bien les arrêts. Ne dépouillez pas, par exemple, les Saints tout à la fois de leur prénom et de leur auréole. Encore que claironnés, ces deux seuls mots « Du Roule » ne suffisent pas, évidemment, à édifier le public sur les vertus et plus particulièrement sur l'emplacement de Saint-Philippe-du-Roule.

A l'approche du magasin dont le nom a fourni à Edmond Rostand un thème à versifications bibliques, n'usez pas de cet outrancier raccourci : « La Samar !... ».

Enfin, pour régler un incident, ne vous mettez pas « en rogne » ne vous faites pas la tête d'un gendarme ni d'un huissier ; prenez la figure du type qui ne s'émotionne pas, du « pas bilieux ». Même si on vous engu...irlande... gardez toujours le sourire.

Dans la ville la plus spirituelle du monde vous aurez toujours les rieurs avec vous.

R. C.

# Coup d'œil sur le passé

## Topographie historique ♦ Le siège social de la S.T.C.R.P.

L'IMMEUBLE sis au n° 53 *ter* du quai des Grands-Augustins, où siège l'administration centrale de la S. T. C. R. P. est bâti sur un terrain particulièrement riche en souvenirs historiques. C'est un coin de notre très vieux Paris et, si un film pouvait faire défiler sous nos yeux, avec les transformations immobilières qui se succèdent là, au cours de dix-huit siècles, les personnages célèbres qui foulèrent le sol parisien compris entre la rue Christine, la rue Dauphine, la rue et le quai des Grands-Augustins, que de surprises et de motifs d'étonnement, que de contrastes entre jadis et aujourd'hui, que de sentiments divers captiveraient les spectateurs.

La plume de l'historien, moins vivante, il est vrai, que le cinéma, peut cependant, redonner de la vie au passé.

Parlons d'abord, si vous le voulez bien, de la terre et des pierres.

Au temps de la domination romaine, sous l'empereur Julien l'Apostat, nous dit l'historien Sauval, tous les terrains bordés par la Seine et situés entre le boulevard Saint-Michel actuel et la rue de Seine, constituaient le jardin du Palais des Thermes. Ce vaste terrain prit, ensuite, le nom de clos de « Lias » ou « Laas ». Rempli de vignes, il allait des portes de Neslé et de Saint-Germain aux murs de l'Université jusqu'à la rue de la Huchette, enfermant ainsi la rue Serpente, la rue Poupée, la rue Saint-André, le cimetière du même nom, y compris le monastère des Augustins (siège de la S. T. C. R. P.) et l'église Saint-André aujourd'hui détruite. Ses propriétaires étaient les religieux de Sainte-Geneviève et ceux de Saint-Germain-des-Prés, qui, dit-on, en étaient redevables à Childebart (511-558), fils de Clovis, leur fondateur.

L'historien du Breul, dit qu'en 1179, Hugues de Saint-Germain aliéna une partie de ces terrains pour y construire des maisons. C'était le lotissement qui commençait.

En 1223 et 1227, les religieux de Saint-Germain, continuant le morcellement,



L'ancien marché de la Vallée (vue intérieure)

passèrent à des particuliers des baux à « cens » de quelques logis de la rue de la Huchette, alors nommée rue du Laas. En 1261 et 1263, les restes de ce vignoble sont encore dans de vieilles chartes, appelées Laas. C'est à ce moment que Saint-Louis fait jeter les fondements du monastère des « Francs-Sacs » (à l'endroit même où s'élève le siège social de la S. T. C. R. P.) ou « Sachets » parce que les vêtements de ces religieux avaient la forme d'un sac. Ces moines prétendaient avoir pour fondateur Saint-Augustin (354-430), mais l'historien Jaillot a démontré que l'illustre évêque d'Hippone n'avait jamais fondé d'ordre monastique. Ce n'est que sept siècles après la mort de Saint-Augustin que plusieurs congrégations d'ermites se formèrent en Italie et

prirent pour patron le célèbre docteur et philosophe chrétien ; ils n'obtinrent même leur bulle d'autorisation qu'en 1244, sous le pape Innocent IV. Alexandre IV, successeur d'Innocent, voulut, en 1256, fonder en une seule ces diverses Compagnies d'Augustins ; toutes consentirent, à l'exception de celle des « Sachets ». De nouveau, en 1274, au Concile de Lyon, ils furent sommés d'obéir, mais résistèrent encore, soutenus par le roi Philippe III le Hardi qui vénérât en eux l'austérité des mœurs et un grand désintéressement en même temps qu'il gardait le souvenir de son père, Saint-Louis, leur fondateur. Il fallut attendre leur soumission jusqu'en 1293, année où Philippe le Bel employa la force pour leur apprendre l'obéissance. Alors ils partirent et furent remplacés par les « Grands Augustins ».

Ceux-ci se contentent d'abord de la chapelle primitive des « Sachets » située exactement au coin de la rue des Grands-Augustins et du quai actuels. En 1368, Charles V leur fait construire une église vaste, mais grossière et sans voûte. Les travaux du chœur et l'aile orientale sont terminés en 1393 ; la même année, on pose la couverture, mais on ignore en quelle année cette église fut achevée. C'est seulement sous Charles VII, le 6 mai 1453, qu'on en fait la dédicace solennelle. Le portail extérieur et celui du cloître donnaient dans une petite cour sur le quai.

Si la construction était disgracieuse, banale, la décoration en fut remarquable et s'enrichit de siècle en siècle. Qu'on en juge. En 1789, on y voyait encore des tableaux de grands artistes : Van Loo, Philippe de Champaigne, Jouvenet. Les bas-reliefs de la chaire étaient, dit-on, des chefs-d'œuvre du grand Germain Pilon. Le maître-autel de 1678 se composait de huit colonnes corinthiennes, de marbre cypolite (violacé), disposées en demi-cercle supportant une demi-coupole richement ornée. L'ensemble avait été dessiné par Lebrun. Ces colonnes décorent



Le marché de la Vallée (vue extérieure)

actuellement une galerie du Musée du Louvre.

Les statues principales, celle de Saint-Augustin et celle du roi Charles V, à la porte, avaient été dessinées par Philippe de Champaigne. A l'entrée du monastère, du côté du quai, on voyait encore la statue de la Vierge, celle de Philippe le Bel et de Louis XIV, sculptures détruites pendant la Révolution, comme l'ont été, à la même époque, l'église et les divers bâtiments du couvent.

Notons encore quelques modifications topographiques et d'abord une des plus anciennes, à savoir la construction (entre le Pont-Neuf et le Pont Saint-Michel) du premier quai, ordonnée par lettres de Philippe le Bel le 9 juin 1312. Cet ordre était précis et le prévôt des marchands devait faire revêtir ledit quai de fortes pierres de taille. Mais les travaux se firent avec lenteur, témoin une nouvelle lettre du 23 mai de l'année suivante, reprochant au prévôt d'avoir oublié les pierres de taille et le sommant de les placer. Le prévôt eut un blâme, et finalement, le roi eut raison. On ne pouvait que le féliciter. Un quai solide s'imposait en effet, car en ce temps-là, il n'y avait, longeant la Seine, qu'une étroite bande de terrain en pente douce plantée de vignes, ornée de saules et de grands arbres, asile de poésie, de repos et de fraîcheur, promenade agréable en été, mais qui, l'hiver, se transformait en véritable marécage. Les inondations en faisaient, d'ailleurs régulièrement, un cloaque boueux.

La rue Christine, construite en 1606, baptisée de ce nom à la naissance de Christine de France, seconde fille de Henri IV et de Marie de Médicis, limitait, au XVII<sup>e</sup> siècle, le couvent des Grands-Augustins.

Le 13 ventôse, an V, de la République Française, le bureau du domaine national délaissait au citoyen Joseph Bois, demeurant à Paris, rue de Thionville, n<sup>o</sup> 38, le domaine comprenant une portion des Grands-Augustins, composée de l'Eglise et partie de la maison des ci-devants Grands-Augustins, le passage, les échoppes et corps de logis sur l'entrée du ci-devant couvent du grand quai de la Vallée, plus le corps de logis, dit du Saint-Esprit.

« Cette partie de domaine tenait sur le quai, d'autre part, sur la rue des Grands-Augustins, sur le cloître et bâtiments y attenants, à droite au citoyen « Saint-Romain et, d'autre côté, sur la « rue de Thionville. »

L'acquéreur était tenu de donner le terrain nécessaire pour le percement de nouvelles rues, sans indemnité.

En 1798, une nouvelle rue fut ouverte sur les terrains du couvent ; en souvenir de la victoire de Bonaparte remportée à Lodi le 10 mars 1796, on la nomma « rue du Pont-de-Lodi ».

Sur l'emplacement même de l'Eglise des Grands-Augustins, Napoléon fit construire quelques années plus tard, par l'architecte Happe, un marché dit de « La Vallée » ; avant cette construction et depuis 1679, la vente de la volaille, du gibier et du pain se faisait déjà sur le quai et les ménagères d'alors savaient que du Pont Saint-Michel au Pont-Neuf se tenait, durant la Semaine Sainte, la foire au jambon. Il se faisait grand tapage de « caquetières » à « La Vallée » aux approches de Pâques ; les traiteurs à trente sous, les rôtisseurs, les gargotiers s'y donnaient rendez-vous, ils rencontraient là les « râleurs », marchands à la voiture ou les « houillons » du village

de Houilles d'où ils sortaient, qui, en général, achetaient ce qu'il y avait de plus mauvais en fait de gibier et le revendaient à Paris à un prix modique en laissant supposer qu'ils l'avaient braconné.

On trouvait également à la « Vallée » la singulière corporation des « gaveurs » de volailles et Sébastien Mercier dans un « tableau de Paris » met en garde ses contemporains — hommes délicats, hommes jaloux de leur santé — contre les pigeons dont le jabot a été gavé par la bouche infâme du quai de la « Vallée ».

D'où vient cette appellation « La Vallée » sur laquelle il semble difficile à nos historiens de s'accorder. N'était-elle pas une altération du mot « Volée » employé dans le sens d'une bande de volailles qui courent ? Si nous ouvrons le *Nouveau dictionnaire historique de Paris*, de Pessard, nous lisons que le nom de « Vallée » vient de ce que les rivages de la Seine situés devant l'Eglise des Augustins étaient anciennement ombragés de beaux arbres « comme une vallée basse et humide » ; d'autres historiens comme Berty et Tisserand, prétendent également que ce nom vient de ce que le marché en question était situé dans la partie basse de la berge du fleuve. Ces explications manquent de clarté et nous leur préférons celle qui nous est fournie par le *Larousse illustré* de Claude Augé où nous relevons ce commentaire au vocable « Vallée de misère ». « C'est de ce nom expressif que l'on désignait jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle, le quai de la Mégisserie (entre le Pont-Neuf et le Pont-au-Change) parce que la fréquence des inondations avait éloigné les habitants de cette rive où, seuls, les malheureux osèrent établir leurs cabanes.

On le nomma aussi quai de la Ferraille, puis le Marché de la Volaille s'y étant installé on l'appela marché de la Vallée de misère et la force de l'habitude fut telle, que la dénomination persista lorsque ce marché fut transféré sur la rive gauche au quai des Grands-Augustins.

On trouve ce nom « Vallée de misère » appliqué au quai de la Mégisserie dès l'année 1555 ; par opposition, sans doute, vers cette même époque, la place du Châtelet s'appelait « Place de la Vallée de la Joie » et cependant Dieu sait si le voisinage du Châtelet, de sinistre mémoire, aurait pu lui conférer le droit d'être la « Vallée des larmes ».

Le 26 novembre 1678, le Conseil d'Etat royal, écrit M. Raflin dans le *Bulletin de la Société historique* du 6<sup>e</sup> arrondissement (année 1907) rendit un arrêt par lequel ordre était donné au sieur de la Reynie, lieutenant général de police à Paris, de se transporter en compagnie des procureurs généraux siégeant au Châtelet et d'une douzaine de notables bourgeois de Paris, au quai des Grands-Augustins où, en leur présence, serait levé par l'architecte du roi, un plan pour l'établissement de la halle à la volaille.

Cette Commission reconnut que le quai des Grands-Augustins était beaucoup plus commode pour y tenir un marché que la Vallée de misère (quai de la Mégisserie) et que le vent du Nord qui y soufflait, était des plus avantageux, pour écarter les miasmes et pour conserver la volaille, qu'en outre, le marché pourrait s'y déployer à l'aise.

En conséquence, le 3 juin 1679, le Conseil d'Etat royal arrêta que le marché à la volaille se tiendrait, désormais, sur le quai des Grands-Augustins. On continua à l'appeler « Marché de la Vallée de Misère » ce qui jurait sensiblement avec la nouvelle situation car, à cette époque,

le quartier des Augustins, avec ses nombreuses et grandes demeures, les hôtels d'Etampes, d'Hercule, de Savoie, de Conti, était un des coins les plus aristocratiques de Paris.

Petit à petit, le terme « de misère » disparut du vocabulaire primitif et ce fut le « Marché de la Vallée » qui subsista.

Installé en plein air, ce marché rendait la circulation difficile, les baraques obstruaient le dégagement du Pont-Neuf, il était incommode pour les marchands et d'un voisinage désagréable pour les habitants du quartier. Napoléon I<sup>er</sup> qui avait habité quai de Conti, fut certainement frappé de l'inconfort et de l'aspect repoussant de ce marché, et ses souvenirs ne furent, sans doute, pas étrangers à la décision qu'il prit en 1807 de faire construire un marché pour la vente en gros de la volaille et du gibier ; commencé en 1808, il fut achevé en 1811, après la démolition de l'hôtel du Cheval Blanc, qui se trouvait à l'angle du quai et de la rue des Grands-Augustins.

Il se tenait les lundi et vendredi, du matin à midi ; les mercredi et samedi jusqu'à deux heures pour la vente en gros ; pour le détail, il était ouvert tous les jours.

Spacieux et bien aéré, il avait 190 pieds de long sur 141 de large.

Divisé en trois galeries, dans le sens de la longueur, il était commode. Onze arcades donnaient sur le quai et douze sur la rue des Grands-Augustins. Fermé de grilles et de persiennes, il contenait soixante boutiques (20 par galerie), de même dimension et de même forme, élégantes, placées sur trois rangs et fort bien achalandées. Dans la galerie centrale se faisait la vente en gros, celle donnant sur le quai servait à la vente au détail, enfin la troisième, sur la rue de Lodi, était réservée à la vente des agneaux.

Ce marché fonctionna jusqu'en 1855, année où il fut transféré aux Halles centrales où le pavillon de la volaille et du gibier garde, depuis lors, l'appellation « La Vallée ». Les bâtiments de l'ancien marché devinrent la propriété de la Compagnie des omnibus qui en fit un dépôt de matériel, jusqu'au jour où la S. T. C. R. P. y construisit son siège social.

On se fera facilement une idée de l'importance du commerce en gros effectué à « La Vallée » quand on saura qu'en 1845, la vente s'y est élevée à 9.417.771 francs ; les droits perçus au profit de la ville ont été d'environ un million.

Lorsque vous quittez votre bureau et que, pour sortir, vous franchissez la cour où se trouve la sous-station et qui débouche sur la rue des Grands-Augustins, vous pouvez encore apercevoir très nettement, sur le mur de l'immeuble, à gauche, et sur celui qui nous sépare de l'Ecole des garçons, les anses de paniers indiquant les galeries de l'ancien marché de « La Vallée ». Même constatation peut être faite dans le bureau n<sup>o</sup> 1 de l'entresol (cartes de circulation) où deux arcs se dessinent en creux dans la muraille.

Telle est, en quelques mots, l'histoire topographique immobilière du sol qui nous intéresse. Successivement prairie, jardin, vignoble, chapelle, couvent de moines « mutins », puis de moines dociles, église, ruines, marché, dépôt de matériel et bureaux, demain... on ne sait quoi, il nous parle et sa philosophie est à retenir, qui semble mêler en sceptique l'humour et la mélancolie à la sagesse et nous dire, à nous les vivants d'aujourd'hui : « Bâissez, vos petits-fils démoliront ».

D'EURVILLE-MONTSALVAT.

# Petite histoire de nos tramways

**S**IL faut en croire ce qu'écrivit en 1868, dans un ouvrage intitulé : *Notes sur les railways ou chemins de fer à rainure dans l'antiquité grecque*, un certain M. Caillemer, professeur à la Faculté de Grenoble, les tramways sillonnaient déjà la ville de Périclès et les Athéniens goûtaient fort ce moyen de locomotion. Il paraîtrait même que le fameux Œdipe aurait tué son père le roi de Thèbes, Laïus, qu'il ne connaissait pas, à la faveur d'un embouteillage ou d'une collision.

S'il n'y a point là galéjade, voilà un beau sujet de thèse pour des candidats au doctorat ès-lettres.

Sans être d'aussi vieille date que les omnibus, les tramways circulaient déjà en Angleterre vers 1770, sur rails plats et servaient au transport de la houille.

C'est l'Amérique qui, la première, eut l'idée d'utiliser pour le transport en commun, la glissade d'un véhicule à traction animale sur un rail ferré direct et ininterrompu ; il semblait que ce système allait révolutionner la locomotion parce qu'il avait sur l'omnibus l'avantage indéniable de supprimer les cahots, d'offrir plus de sécurité, tout en permettant une vitesse



Tramway à chevaux à 51 places (modèle 1875)

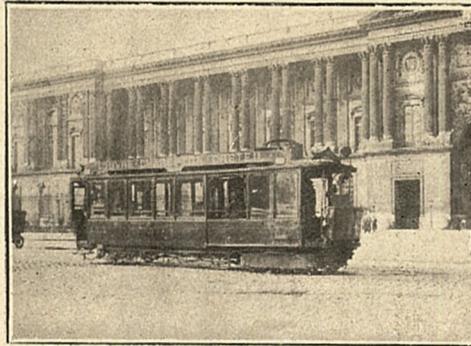
plus grande qui augmentera encore lorsqu'on utilisera le rail à rainures où la roue s'emboîtera, stabilisant ainsi la voiture. A ces avantages s'ajoutait encore une réduction considérable de l'effort de traction, car là où l'omnibus chargé nécessitait l'emploi de plusieurs chevaux robustes, le tramway allait se contenter d'une cavalerie réduite. En outre, si nous considérons la carrosserie des anciens omnibus, nous remarquons qu'elle est juchée souvent très haut sur roues, le tramway va permettre de diminuer considérablement le diamètre de celles-ci et de rendre ainsi l'accès du véhicule plus facile.

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Philadelphie est, aux dires de M. Malezieux, qui fut chargé d'affaires aux Etats-Unis, la ville la mieux pourvue de tramways (streets cars) de tout l'Univers.

Londres eut ses premières voies vers 1840, puis vinrent les trois capitales : Vienne, Bruxelles et Paris.

« Chez nous, écrit M. Uzanne, les tramways furent accueillis avec de nombreux lazzis » ; ce système dérangeait, probablement, les vieilles habitudes de nos pères, qui aimaient le paysage coutumier et goûtaient fort peu le spectacle des rues éventrées ; que diraient-ils aujourd'hui, hélas ! s'ils contemplaient les chantiers du métro.

Malgré l'impopularité et les préventions, le premier tramway à chevaux fit son



Automotrice à vapeur (modèle 1886)  
système Rowan

apparition à Paris en 1855. La première concession fut accordée à l'ingénieur Loubat qui reçut autorisation de placer sur la voie publique à ses risques et périls, de Vincennes au pont de Sèvres et au Rond-Point de Boulogne, en suivant un tracé fixé par l'Administration des voies ferrées desservies par des chevaux. Les voies concédées avaient un développement d'environ trois kilomètres. On se prélassait en première classe pour la modique somme de 0 fr. 25. Si le sort voulait qu'on portât l'uniforme de soldat ou de sous-officier, le prix total du transport vous était compté pour un sou. Mais tout n'alla pas comme sur des roulettes... des difficultés surgirent avec l'administration qui ne voulut pas autoriser la pose des rails au-delà de la place de la Concorde, de crainte de gêner la circulation des voitures de la Cour impériale. Cette difficulté fut tournée par des moyens de fortune assez amusants : les voitures roulaient sur voie ferrée jusqu'à la Concorde et, à cet endroit, on les soulevait pour leur mettre des roues d'omnibus.

Un décret daté du 15 septembre 1856 transféra à la Compagnie générale des omnibus, la concession accordée à l'ingénieur Loubat.

Vers 1870, une voie de fer fut installée sur les boulevards longeant les fortifications et peut-être est-ce à la faveur de « l'année terrible » et des événements qui se déroulèrent durant le siège de Paris, que les tramways s'imposèrent à la population ; on ne songeait, alors, qu'à la famine, à l'envahisseur, le fantôme de la mort rôdait partout qui interdisait aux Parisiens d'autres préoccupations que celle de leur propre conservation.

Cependant, en 1872, un journaliste très influent, Pierre Véron, tenta à nouveau de mettre le feu aux poudres en fulminant contre les tramways : « Les tramways, écrivait-il, marchant sur rails à l'intérieur de Paris, engendreront des accidents à la douzaine. Il suffit de voir quelle peine le chemin de fer américain a sur les quais et dans les routes de 40 mètres de large, à ne pas se jeter à chaque instant sur les voitures qui le croisent. »

Il est vrai que Pierre Véron en disait autant du métropolitain dont on parlait déjà à cette époque, et qu'il vouait, à la raillerie publique, ce « chemin de taupes » qui compromettrait la solidité des maisons et asphyxierait tout le monde.

En dépit des diatribes, un décret du

9 août 1873 déclara d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction à chevaux dans Paris et sa banlieue avec concession au département de la Seine ; le 18 octobre de la même année, un autre décret approuvait les traités qui avaient été passés entre le département et la Compagnie générale des omnibus pour l'établissement et l'exploitation jusqu'au 30 mai 1910, d'un réseau de voies ferrées à traction à chevaux dans Paris ; des bénéfices analogues étaient accordés pour l'arrondissement de Saint-Denis à la Compagnie des chemins de fer parisiens (tramways nord), pour la région de Sceaux à la Compagnie des tramways de Paris (tramways sud). Presqu'à la même époque, d'ailleurs, la C. G. O., concessionnaire de toutes les lignes *intra-muros* rétrocédait aux tramways nord et sud, les tronçons de lignes pénétrant dans Paris jusqu'à un point terminus déterminé, moyennant le versement d'une somme calculée en fonction de la longueur en kilomètres des rayons intérieurs.



Une noce en tramway

L'approche de l'exposition de 1878 et l'engouement du public enfin réconcilié, allaient amener l'extension des tramways au détriment des omnibus.

Des lignes nouvelles furent créées, quelques-unes n'étaient, d'ailleurs, que la simple transformation de certaines lignes d'omnibus ; les Compagnies de tramways extérieurs dont l'administration avait laissé à désirer tombèrent en faillite, l'ancienne Compagnie Nord devint la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, et l'ancienne Compagnie Sud, la Société générale parisienne des tramways. L'exposition universelle de 1889, amena un tel mouvement de voyageurs que les moyens de transports utilisés à cette époque (voitures à chevaux à 24, 40, 48 et 51 places) apparurent notoirement insuffisants.

En effet, la traction animale, qu'on retrouve d'ailleurs encore sur certaines lignes vers 1913, avait été jusqu'alors la seule utilisée ; il fallut arriver à l'année 1890 pour voir apparaître les premiers tramways à vapeur ; quelques essais

pendant, avaient été tentés avant cette date puisque la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine avait mis en circulation dès 1875, une voiture légère, sans timon avec plate-formes extrêmes et sans impériale : le « street-car » américain, et avait expérimenté en 1878, des locomotives à foyer « système Wintherthur » ; d'autre part, au moment de l'exposition de 1889, la C. G. O. s'était préoccupée de la traction mécanique, trois automotrices à vapeur « système Rowan » avaient fonctionné sur la ligne allant de l'exposition au Palais du Trocadéro.

En 1892 la traction électrique par accumulateurs donna de bons résultats et fut définitivement installée sur les lignes « Saint-Denis-Madeleine » et « Saint-

Denis-Opéra » ; vers la même date, la C. G. O. utilisait la traction à air comprimé



Automotrice système Serpollet

« système Mékarski » sur les lignes du Louvre à Versailles et de Saint-Augustin au Cours de Vincennes.

En 1894, la C. G. O. et les autres Compagnies mettaient en service des automotrices à vapeur (système Serpollet et Parrey) et à air comprimé, et en 1900 la Compagnie des T. P. D. S. possédait déjà quatre voitures légères à trolley sur le parcours de Colombes à la Madeleine.

Enfin, dans le cours de l'année 1906, autorisation fut donnée à la C. G. O. de construire le trolley aérien entre la Porte de Saint-Cloud et Versailles. Devant les résultats satisfaisants obtenus, ce système fut généralisé et en 1910, on procéda à l'installation du caniveau sur les grandes artères.

## L'école d'apprentissage de la S.T.C.R.P.

DE toutes parts se développent les institutions en faveur de la formation de la main-d'œuvre ; parmi les Administrations de la région parisienne qui ont le mieux compris leur devoir en ce sens la S. T. C. R. P. occupe un rang de tout premier plan.

Dès 1911, la Compagnie générale des omnibus possédait déjà une Ecole d'apprentissage ; depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1921 et malgré les difficultés de toutes sortes inhérentes à la réorganisation après guerre du vaste réseau de transports en commun, la S. T. C. R. P. s'est employée au perfectionnement et au développement de cette école, destinée à former des ouvriers habiles et éclairés, susceptibles de devenir, plus tard, des agents de maîtrise (sous-chefs d'équipe, chefs d'équipe, chefs machinistes, sous-chefs d'entretien...), par conséquent, d'accéder aux emplois supérieurs.

L'Ecole embrasse de nombreux corps de métiers et forme des ouvriers ajusteurs, tourneurs, fraiseurs, forgerons, chaudronniers, électriciens, menuisiers, etc. Elle est installée dans les locaux de l'Atelier central, 34, rue Championnet, à Paris.

L'admission à l'Ecole est réservée par priorité aux enfants d'agents de la Société. Les postulants sont admis selon les résultats de la visite médicale, d'un concours de l'ordre du certificat d'études primaires et d'après les conclusions d'un examen d'orientation professionnelle passé dans le laboratoire de psychotechnique de la Société. Nous aurons l'occasion dans un prochain numéro, de définir, le rôle de ce laboratoire, dont les méthodes, permettant de donner un caractère scientifique à l'orientation professionnelle, présentent le maximum d'utilité pour l'enfant aussi bien que pour la Société, les sujets étant, en effet, aiguillés à coup sûr, dans le sens de leurs aptitudes.

Un contrat d'apprentissage de trois ans est passé entre la S. T. C. R. P. et les parents ou représentants légaux des apprentis.

L'apprentissage méthodique et complet comprend la formation manuelle, l'instruction théorique et technique.

Pour leur formation manuelle, les apprentis sont groupés dans les ateliers correspondants à leur profession.

Des moniteurs, chefs d'équipe, sous-chefs d'équipe et ouvriers sont choisis dans chaque atelier pour surveiller les apprentis et les guider.

En dehors de cette instruction pratique générale, les apprentis reçoivent obligatoirement dans des cours spéciaux :

1<sup>o</sup> Une instruction théorique commune à tous les apprentis (français, mathématique, dessin, technologie) ;

2<sup>o</sup> Une instruction professionnelle propre à chaque corporation (notions sur les propriétés et l'utilisation des métaux et des bois, préparation et entretien de l'outillage, mécanisme et emploi des machines-outils, etc.).

Afin de suivre et de bien apprécier les progrès réalisés par les apprentis, des notes leur sont attribuées chaque mois et sont inscrites sur le livret scolaire prévu par la loi Astier du 25 juillet 1919 et communiqué mensuellement aux parents.

En fin de chaque semestre, les apprentis subissent un examen général comportant des épreuves écrites, orales et manuelles.

Ceux d'entre eux qui suivent avec succès les cours enseignés sont sélectionnés et reçoivent un enseignement général pouvant leur permettre, plus tard, de se présenter aux examens prévus pour le recrutement du personnel de maîtrise de la Société.

A la fin de la 3<sup>e</sup> année d'apprentissage, les apprentis sont présentés à l'examen du certificat d'aptitude professionnelle prévu comme sanction officielle de l'apprentissage. Cette année 39 apprentis sur 42 ont obtenu ce certificat, soit une proportion de 92%.

Les livres, les instruments et l'outillage sont remis en consignation aux apprentis, qui doivent les restituer à leur départ de la Société ou en fin d'apprentissage.

Dans le but de donner aux parents, quelle que soit leur situation pécuniaire, la possibilité d'envoyer et de conserver leurs enfants en apprentissage ; les

apprentis reçoivent une rémunération de 0 fr. 50 de l'heure au début de l'apprentissage qui peut, par augmentations successives, atteindre 2 francs en troisième année ; en outre, il leur est accordé une bonification horaire calculée d'après leurs notes mensuelles, cette bonification est susceptible de porter leur salaire à 0 fr. 60 de l'heure au début de l'apprentissage et à 2 fr. 15 à la fin de la troisième année.

A ces divers avantages s'ajoutent : le transport gratuit entre leur domicile et l'Ecole, un congé annuel de trente jours dont vingt-cinq jours peuvent être payés à titre de récompense et sur proposition spéciale.

Pendant leur service militaire, les anciens apprentis ayant obtenu des notes satisfaisantes, reçoivent des allocations exceptionnelles qui peuvent atteindre 25 francs par mois.

A leur libération, ils reprennent du service à la Société et, s'ils continuent à être bien notés, peuvent recevoir :

1<sup>o</sup> Après deux années de présence, comptant à dater de leur réadmission après leur service militaire, une gratification exceptionnelle de 250 à 500 francs.

2<sup>o</sup> Après cinq années de présence, comptant à dater de leur réadmission après leur service militaire, une gratification exceptionnelle de 500 à 1.000 francs.

L'effort considérable accompli par la S. T. C. R. P. pour former et conserver chez elle des ouvriers éclairés, excellents praticiens et bons techniciens, a porté ses fruits ; après avoir compté cinquante demandes d'admission à son Ecole en 1921, la S. T. C. R. P. eut à choisir l'année dernière parmi 169 postulants, et 50 élèves furent admis.

De tels chiffres sont éloquentes, car ils montrent à quels besoins notre Ecole a déjà répondu et peut encore répondre ; aussi, ne saurions-nous trop conseiller aux parents soucieux de l'avenir de leurs enfants, de les orienter vers l'Ecole d'apprentissage de la S. T. C. R. P. où on leur mettra un bon métier dans les mains.

# Les nouveaux omnibus parisiens

## Caractéristiques générales ♦♦ Le moteur ♦♦ La transmission

Le matériel roulant de la S. T. C. R. P. sera prochainement doté de 117 omnibus modernes (type PN). La caractéristique marquante de ces nouvelles voitures réside dans un *surbaissement notable de la carrosserie et du châssis* ; le plancher se trouve, en effet, abaissé de 24 centimètres et le marchepied d'accès à la plateforme est supprimé.

Cette nouvelle disposition n'a pas seulement pour effet de *diminuer la résistance de l'air*, mais encore et surtout de *faciliter et d'accélérer la montée et la descente des voyageurs* et de permettre ainsi le gain d'un temps précieux aux divers points d'arrêt.

Cette réduction de hauteur est obtenue par la construction spéciale du pont arrière, qui diffère du pont classique par la présence d'un carter central en forme d'U, renfermant dans la branche horizontale les engrenages coniques et dans les branches verticales les trains d'engrenages cylindriques superposés. La distance des axes représente le *surbaissement théorique du châssis*. Cet artifice de construction permet de réserver, suivant l'axe du châssis, un passage très surbaissé, dont le niveau est adopté pour l'ensemble du plancher de la caisse, les branches verticales de l'U venant se loger dans deux coffrages placés à droite et à gauche sous deux groupes de banquettes et raccordés aux tambours de roues arrière.

Comme nous l'avons dit, le but de ce *surbaissement* est de réduire le temps nécessaire, à l'échange des voyageurs aux points d'arrêt et, par conséquent *d'augmenter la vitesse commerciale* indépendamment du facteur puissance dont nous allons parler.

Deux autres facteurs, en effet, concourent également à l'accroissement de la vitesse commerciale :

D'une part, le moteur, d'une puissance largement calculée, possède des reprises énergiques et un dispositif spécial d'embrayage à cône inverse, dans lequel l'effort adhérent entre le cône moteur et le cône entraîné variant dans le même sens que la vitesse du moteur, assure une grande progressivité au démarrage, d'où résulte une *accélération élevée*.

D'autre part, un frein à commande par pédale agissant par servo-frein sur les quatre roues assure l'arrêt sur un parcours minimum et prévient, dans une large mesure, les dérapages sur chaussée humide et grasse.

La variation de vitesse élevée au démarrage et au freinage est très importante pour obtenir une vitesse commerciale aussi grande que possible, malgré la limite imposée, relativement faible, de la vitesse maximum à Paris, fixée par les règlements en vigueur, pour les omnibus à quatre roues sur bandages pleins à 25 kilomètres à l'heure.

En outre, cette variation de vitesse donne son plein effet avec le régime très variable du trafic actuel dans l'encombrement.

Enfin, pour augmenter encore la vitesse moyenne des voitures, la S. T. C. R. P. autorisée par la Préfecture de la Seine, réalise le montage sur pneumatiques de la première livraison de ces omnibus qui étaient munis, primitivement, de bandages pleins.



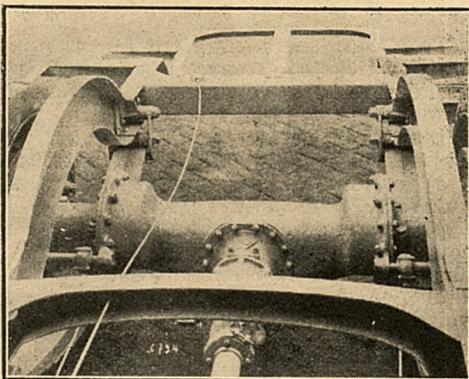
La plateforme arrière des nouveaux omnibus

A la suite de cette transformation, les prescriptions du code de la route permettent d'atteindre la vitesse maximum de 35 kilomètres à l'heure, susceptible d'assurer les transports en commun urbains dans des conditions de sécurité normales et de rapidité intéressantes.

De plus, le nouveau châssis permet de réaliser des économies, d'une part sur la consommation de carburant et de lubrifiant et, d'autre part, sur les dépenses d'entretien.

Ces avantages résultent de la constitution du châssis dont nous donnons ci-après la description succincte :

**Moteur.** — Le moteur, à quatre cylindres, est un monobloc, de 100  $\frac{m}{m}$  d'alésage et de 160  $\frac{m}{m}$  de course, soit une cylindrée totale d'environ 5 litres. La culasse est



Le pont-arrière

rapportée et l'alimentation se fait par soupapes latérales.

Il peut donner, par un réglage approprié du carburateur, des régimes de puissance et de vitesse de rotation allant de 30 chevaux pour 1.000 tours-minute (consommation minimum) jusqu'à 45 chevaux pour 1.500 tours-minute (puissance maximum).

Les cylindres sont venus de fonte avec le carter supérieur ; le vilebrequin est supporté par trois paliers munis de coussinets avec anti-friction.

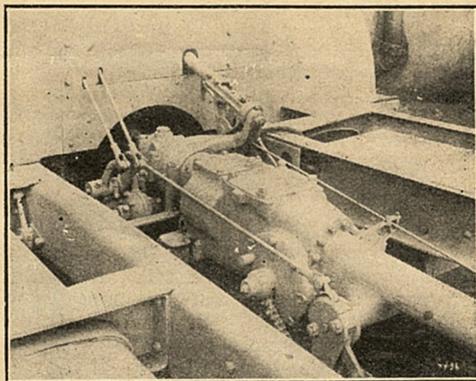
La cuvette inférieure, très facilement démontable par simple desserrage de boulons à bascule, sert de réservoir d'huile. Cette disposition permet une visite rapide de la ligne d'arbre et des têtes de bielles ainsi que le réglage ou le remplacement des bielles.

Les pistons sont en fonte mince avec cinq segments de faible hauteur et un segment râcleur placé à la partie inférieure.

La culasse, démontable, a des formes intérieures étudiées en vue d'assurer un brassage énergique des gaz et un allumage sûr et rapide ; la bougie, bien refroidie, est placée au centre de la chambre d'explosion.

La tubulure d'admission est placée du même côté que la tubulure d'échappement, avec laquelle elle se trouve en contact sur une certaine surface pour assurer un réchauffage des gaz carburés.

Le carburateur Renault automatique à soupape d'air additionnel et filtre à essence, est muni d'un dispositif de départ par réduction d'air.



La boîte de vitesse

L'allumage est assuré par une magnéto à haute tension pourvue de l'avance automatique.

L'éclairage et le démarrage sont réalisés par un dynamoteur placé en bout d'arbre et une batterie d'accumulateurs.

Le refroidissement est obtenu par thermo-siphon avec radiateur multi-tubulaire placé à l'arrière. Le volant du moteur porte des ailettes et fait office de ventilateur en créant un courant d'air frais qui traverse le faisceau.

La circulation d'huile est assurée par une pompe à engrenages fixée au carter supérieur. L'huile est constamment épurée par un appareil centrifuge dont le fonctionnement est basé sur la différence de densité existant entre l'huile et ses impuretés et permet de recueillir ces dernières dans un bol facile à nettoyer.

**Transmission.** — L'embrayage à cône inverse, garni de sixo, comporte sur le cône intérieur, dix plaquettes appliquées vers la surface du cône extérieur par des ressorts et par la force centrifuge. Il en résulte un couple d'embrayage qui croît rapidement avec la vitesse de rotation. De plus, au moment de l'embrayage,

ces plaquettes ménagent, grâce à leurs ressorts, une emprise élastique.

La liaison de l'embrayage avec le changement de vitesse est assurée par un arbre cannelé se déplaçant dans la tête de cardan placée dans la rotule avant de la boîte de vitesse et à l'avant par une liaison élastique du côté moteur.

La boîte de vitesse comporte quatre vitesses de marche avant et marche arrière, commandées par un triple train baladeur.

Les vitesses correspondant aux quatre démultiplications permises par la boîte de vitesses suivant que l'omnibus est

monté sur bandages pleins ou sur pneumatiques, sont les suivantes :

Régime du moteur	Sur	
	bandages pleins :	pneumatiques :
Puiss. développée	1100 t.-minute	1500 t.-minute.
1 <sup>re</sup> vitesse	32 chevaux	45 chevaux.
2 <sup>e</sup> vitesse	6,6 km <sup>h</sup> .	9 km <sup>h</sup> .
3 <sup>e</sup> vitesse	10,5 km <sup>h</sup> .	14 km <sup>h</sup> .
4 <sup>e</sup> vitesse	15 km <sup>h</sup> .	20,5 km <sup>h</sup> .
	25 km <sup>h</sup> .	34 km <sup>h</sup> .

La boîte de vitesse est supportée en trois points, à l'avant, par une rotule renfermant le cardan de l'arbre d'embrayage et, à l'arrière, par une fourche reliée au châssis à l'aide de deux supports élastiques.

Le pont arrière comporte, ainsi que nous l'avons écrit précédemment, un dispositif spécial propre à assurer le surbaissement. D'autre part, chaque moyeu est centré sur la fusée par des roulements à billes et entraîné par un arbre tournant à l'intérieur de la fusée, portant, vers l'intérieur, des cannelures pénétrant à l'intérieur de la dernière roue dentée cylindrique de démultiplication du pont et, vers l'extérieur, un plateau présentant sur son pourtour des crans entraînant la roue. Le remplacement d'une roue à bandages pleins par un moyeu pour roue à pneumatiques est très facile.

(A suivre.)

## L'appareil oblitérateur enregistreur

### Ses avantages pour le personnel

**L**E nouveau système de perception du prix des places dans les voitures de la S. T. C. R. P., basé sur l'emploi du carnet de tickets, réclamé depuis longtemps par l'opinion publique, a donné les bons résultats escomptés.

Avec sa mise en pratique, disparaissent les nombreux inconvénients qui résultaient de l'échange de monnaie ralentissant les opérations de perception et favorisant la fraude.

La manipulation de la monnaie étant réduite au minimum, la perception du prix des places est plus rapide.

Ce gain de temps permet au receveur de s'assurer qu'aucun voyageur ne quitte la voiture sans avoir payé sa place, ce qui, auparavant, se produisait assez souvent.

Avec l'ancien système, le receveur était muni :

D'une *planchette à billets* qui, en raison de la multiplicité des tarifs, atteignait souvent de grandes dimensions ;

D'une *sacoche en cuir* contenant une provision de monnaie ;

D'une *feuille de route* où il devait indiquer en fin de service : le montant de la recette ; les nombres de billets de chaque catégorie vendus par lui ; le détail et la nature des espèces qu'il versait pour solder sa recette.

Avec le nouveau système, la planchette et la sacoche sont remplacées par l'appareil oblitérateur-enregistreur.

De vendeur et de caissier qu'il était de façon permanente, le receveur est donc devenu pour ainsi dire, un agent pointeur, puisqu'il n'a plus qu'à assurer la vente des carnets de tickets d'un prix uniforme de cinq francs et des tickets à 0 fr. 30 réclamés par les rares voyageurs qui ne consentent pas à utiliser nos carnets.

L'appareil oblitérateur-enregistreur est d'un maniement facile et d'un poids réduit. L'opération d'annulation des tickets remis par les voyageurs s'effectue à l'aide d'un certain nombre d'indications portées par l'appareil sur les tickets, de façon à identifier exactement le parcours et la classe correspondant exactement au prix acquitté.

De cette façon, la réutilisation des tickets est rendue impossible.

L'appareil permet, au moyen du jeu de divers leviers et molettes, de modifier à volonté et rapidement les indications à imprimer sur les tickets.



Le receveur et la planchette



Le receveur porteur de l'appareil oblitérateur

Trois compteurs totalisent l'un le nombre des tickets obtenus, les deux autres le nombre des voyageurs de première classe et de deuxième classe.

L'appareil permet de faire figurer sur les tickets les indications suivantes :

a) le numéro de l'appareil oblitérateur qui reste invariable ;

b) Le numéro du jour du trimestre en cours que le receveur indique lui-même, chaque jour, à la prise de service ;

c) La désignation de la course de la voiture figurée au moyen de lettres A, B, C, etc. ;

d) La classe de la place occupée par le voyageur ;

e) Le parcours auquel a droit le voyageur (numéro de la section de montée, numéro de section de descente).

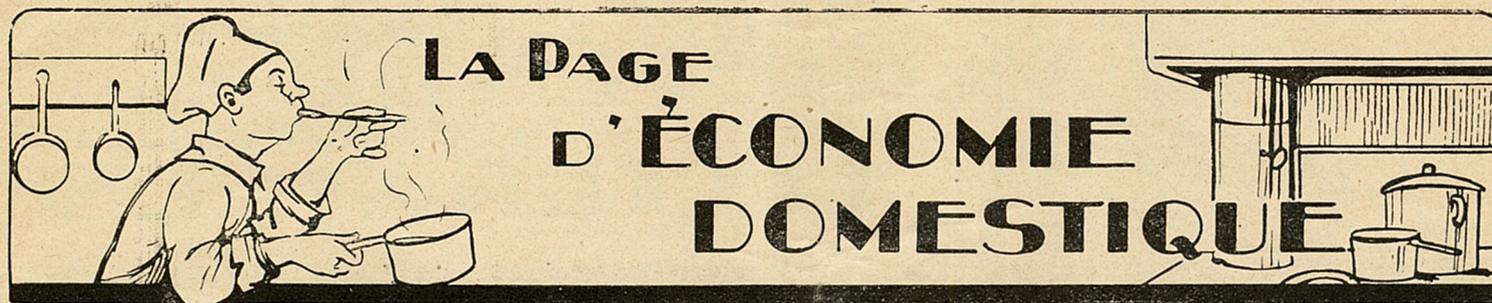
En service, l'appareil oblitérateur-enregistreur est porté par le receveur soit à l'aide d'un équipement réglable composé d'une ceinture et d'une bretelle, soit par le secours de simples agrafes ajoutées à des vareuses spéciales.

Les appareils actuellement en service ont été construits pour être utilisés sur

un maximum de cinq sections, de nouveaux appareils sont actuellement à l'étude en vue de permettre l'oblitération sur un nombre plus élevé de sections.

Nous disions au début de cet article que le nouveau système avait apporté une amélioration importante dans la perception des places ; en effet, le temps passé par le receveur pour effectuer, actuellement, cette opération a diminué d'environ 50% ; par rapport à la perception en espèces. On a même pu constater qu'il fallait avec les tickets détachés des carnets à peu près sept secondes par voyageur pour l'oblitération, alors qu'il en fallait vingt-cinq quand le receveur devait rendre la monnaie.

En outre, ce nouveau système, constitue une très grande amélioration dans le travail du personnel de perception et celui-ci ne peut manquer d'apprécier : la rapidité avec laquelle il peut effectuer l'oblitération des tickets sur une voiture complète et notamment la suppression du décompte de la recette en fin de service, ainsi que celle de son versement aux caissiers de dépôt.



## Deux bonnes recettes économiques

**Côtelettes de veau à la milanaise.** — Parez des côtelettes de veau en les tenant un peu minces ; passez-les dans du beurre fondu, assaisonnez-les de sel et de poivre, roulez-les dans du parmesan râpé, trempez-les dans des œufs battus et passez-les à la mie de pain. Faites-les cuire dans un plat à sauter avec du beurre clarifié en ayant soin qu'elles soient d'une belle couleur de chaque côté. La cuisson terminée, dressez-les dans un plat chaud, sur une garniture de macaroni à l'italienne. Mettez une papillote à chaque manche et servez.

**Sauce mousquetaire.** — Pilez, dans un mortier, une échalote, du cresson de fontaine, du cerfeuil et estragon, de tout une poignée, ajoutez-y une cuillerée de glace de viande, du poivre, du sel, une cuillerée de moutarde et une pointe de muscade râpée. Lorsque le tout est bien pilé, passez au tamis et délayez avec deux cuillerées d'huile d'olive que vous versez peu à peu toujours en tournant ; au moment de servir, ajoutez une cuillerée de vinaigre. Cette sauce peut se servir avec une entrée froide, de poisson ou de volaille.

## Le pâtissier de la famille

**Brioche.** — Pétrissez de la farine avec un peu de levure de bière et d'eau chaude ; que votre pâte soit très molle ; laissez-la lever, pétrissez deux tiers en sus de farine avec sel pilé, œufs, beurre, eau tiède. Étendez cette pâte, jetez dessus celle qui est levée, repétrissez le tout ensemble, enveloppez d'une serviette, laissez reposer huit heures ; faites ensuite vos brioches avec cette pâte que vous mouillerez pour la façonner et mettez au four.

**Babas.** — Coupez des tranches minces de pain pour les faire dorer au beurre. Faites réduire en même temps 100 grammes de sucre dans un verre d'eau. Dès que ce sirop prendra le goût du caramel, ajoutez-y une cuillerée de rhum ou de kirsch et trempez les rôties ; puis, disposez celles-ci en pyramides et laissez refroidir. La confection est très rapide ; le sucre roux peut être utilisé faute de sucre blanc et malgré le prix élevé des spiritueux, les babas, confectionnés comme il vient d'être dit, reviennent à très bon marché.

## Le mois gastronomique

**Viande :** bœuf, mouton, veau, agneau ; appariation du porc frais.

**Légumes :** artichauts, épinards, oseille, flageolets, haricots verts, cèpes, crosnes, cerfeuil bulbeux.

**Fruits :** raisins, poires, pommes, figues, marrons, noisettes.

**Fromages :** les divers fromages bleus, Brie, Pont-l'Évêque, Saint-Marcellin, Mont-d'Or.

## Ménagères...

voici quelques conseils pratiques avant l'hiver

L'hiver s'approche, bientôt nous allons allumer nos poêles. Nous donnons donc quelques conseils pour les remettre en état avant de nous en servir.

**Tuyaux.** — Si les tuyaux sont rouillés, on frotte les taches de rouille avec une brosse enduite d'un mélange d'huile et d'émeri en poudre. Pour les préserver de la rouille, on fait dissoudre 45 grammes de camphre dans 450 grammes de lard et on y mêle 500 grammes de plombagine. On graisse les tuyaux avec ce mélange et on les laisse ainsi pendant 24 heures ; on les frotte ensuite avec un chiffon de laine.

**Plaques de mica.** — Tous les objets de mica et, en particulier, les verres et les plaques exposés aux flammes, peuvent être nettoyés en les rinçant soigneusement dans du vinaigre et en les lavant ensuite à l'eau pure et froide.

# L'association sportive des transports

## COMMUNIQUÉ

LE Comité de Rédaction du journal de la Société T. C. R. P. ayant très sûrement l'esprit sportif, nous a demandé le « Curriculum vitae », si nous pouvons nous exprimer ainsi, de l'Association Sportive des Transports.

Nous sommes très heureux de pouvoir donner dans le premier numéro de ce journal quelques renseignements, très succincts, sur la création, le développement et la formation actuelle de notre chère Association sportive.

L'Association sportive des transports a été créée en février 1909, elle a donc plus de vingt années d'existence.

Le but de cette Association se résume en quelques mots : *Développer le goût des sports en général et en faciliter la pratique.*

Les seuls sports pratiqués par les sportifs fondateurs pendant une assez longue période furent le cyclisme et l'athlétisme.

Le nombre d'adhérents augmenta peu à peu. Elle compte actuellement plus de 1.000 membres (actifs, bienfaiteurs ou honoraires).

Les sections ci-après furent créées pour chaque catégorie de sport :

Une section de football-association, possédant 7 équipes complètes ;

Une section de football-rugby possédant 3 équipes complètes ;

Une section d'athlétisme ;

Une section de natation ;

Une section de tennis ;

Une section d'escrime ;

Une section de base-ball ;

Une section d'éducation physique et de préparation militaire ;

Une section de marche ;

Une section d'excursions et fêtes ;

Une section de pêche à la ligne ;

Une section de boxe.

Un terrain de sports, avec vestiaires, a été aménagé pour tous les pratiquants des différents sports, à la Porte des Lilas. La Ville de Paris et le ministre de la Guerre ont bien voulu concéder, provisoirement, ce terrain à notre Association sportive.

Nous regrettons profondément que cette autorisation provisoire ne nous permette pas d'entreprendre les grands travaux que nous envisagerions si ce terrain nous était dévolu à titre définitif.

Nos pratiquants ont montré leur qualité et leur valeur à plusieurs reprises dans les championnats ou compétitions inter-clubs ; c'est ainsi que l'A. S. T. a remporté les victoires suivantes :

### Football Association

Gagnant du challenge Dunlop 1921-1922. Champion groupe F, championnat de la Seine 1922-1923.

Gagnant du challenge Bailly 1925-1926.

Gagnant du challenge du S. C., Choisy-le-Roi (anciens) 1926-1927.

Champion, groupe Est, championnat de Paris (promotion 1<sup>re</sup> division 1927-1928).

Gagnant du tournoi U. S. Montargeoise 1929.

### Football rugby :

Champion de Paris, 5<sup>e</sup> série 1922-1923.

Gagnant du challenge de l'Amitié Région Parisienne 1927-1928.

### Base-ball

Champion de France 1926.

Gagnant coupe du Salon des sports 1928.

### Natation

Gagnant du challenge de Castellane Paris Sportif 1922-1923-1924.

Champion des corporations 1924.

### Escrime

*Fleuret* 1929 : Prix du début (section cours du soir).

*Epée* 1929 : Finaliste, challenge général des corporations par équipe.

### Athlétisme

Championnat de France (corporations)

1921 (saut en longueur), 1<sup>er</sup> ;

1922 (5.000 mètres plat), 1<sup>er</sup> ;

1924 (saut à la perche), 1<sup>er</sup>.

Un journal paraissant mensuellement *Sportif-Transports* renseigne tous ses adhérents, sur les performances accomplies par ses athlètes ainsi que sur la marche normale de l'Association au point de vue « administration », « finances », « sports ».

L'espoir de l'Association sportive des transports est de réussir à grouper tous les employés de la S. T. C. R. P. (tout particulièrement les employés de bureau), pour leur permettre la pratique des exercices de plein air, de façon à pouvoir développer leurs forces et contribuer à leur santé physique et morale.

Le président de l'A. S. T.,  
BLEUSE.



# VARIÉTÉS

# LITTÉRAIRES



## L'OMNIBUS

(Poème)

Bon, voilà l'omnibus ! véhicule admirable !  
 Au modeste piéton en tout temps secourable,  
 Montons, ma course est longue, il n'est pas au complet,  
 Mais où donc me placer ? Ah ! Pardon, s'il vous plait.  
 C'est une invention toute philanthropique  
 Dont j'aime à profiter, le prix en est modique :  
 Trente centimes, vrai, c'est peu, vu le chemin  
 Qu'on y parcourt, et si la taille du voisin  
 N'est pas deux fois la vôtre, ou si, de la voisine,  
 Vous pouvez repousser l'immense crinoline,  
 Vous ne serez pas mal. Sans doute on serait mieux  
 Dans un riche landau, mais je trouve joyeux  
 D'observer, à part soi, ceux qui, par aventure  
 Prennent à mes côtés, place dans la voiture.  
 Donc, je m'occupe peu si je suis bien ou mal.  
 Je roule à peu de frais, le reste m'est égal.  
 Il ne faut pas, d'ailleurs, faire le difficile  
 Quand on veut pour six sous, courir la grande ville.  
 Puis, c'est un pêle-mêle amusant quelquefois.  
 Une dame aux doigts blanches, à la mignarde voix  
 S'y trouve tout auprès d'un gros marchand de vaches,  
 Un dandy souriant sous ses fines moustaches,  
 Pour nous montrer ses dents qu'il admire très fort,  
 Coudoie avec dédain un pauvre homme qui dort.  
 Un brave mutilé, que l'Atlas nous renvoie,  
 Y chiffonne en passant une robe de soie.  
 Ah ! Messieurs du bel air ! Mesdames à volants !  
 Mais, ce n'est par pour vous que ces salons roulants  
 Nous montrent de si loin leurs masses complaisantes,  
 Les coussins sont peu faits pour la jeune élégante,  
 Le gracieux chapeau s'y trouve molesté,  
 Par le fichu-madras qui se place à côté.

Laissez donc à celui qui ne peut sur sa bourse,  
 Prendre plus de six sous pour payer une course,  
 Ces chars communs à tous ; pourtant, c'est votre droit,  
 Vous pouvez y monter ; si ce banc trop étroit,  
 Si tous ces froissements, ce bizarre assemblage,  
 N'ont rien qui vous effraie, allez donc, bon voyage !  
 — Madame, prenez garde aux pieds de votre enfant,  
 Il les pose sur moi. — Cet air est étouffant,  
 On ne respire plus, je vais baisser la glace.  
 — Mais nous aurons deux airs ? — Eh, bien, prenez  
 ma place,

Il sort de ce panier, je ne sais quelle odeur  
 Qui vous pique le nez et tourne sur le cœur !  
 — Mais vous êtes, monsieur, tout trempé de la pluie,  
 Voyez donc, après tous votre manteau s'essuie,  
 Ça n'a pas de raison. — Madame aimerait mieux  
 Me voir sous cette ondée ? — Ah ! mais c'est désastreux  
 Le bord de mes jupons a dix fois plus de boue  
 Que si j'avais marché, monsieur ! On se secoue  
 Sous la pluie, n'est-ce pas ? — Et c'est ce que j'ai fait,  
 De ma précaution vous voyez tout l'effet.

— Conducteur ! Conducteur ! Vous me faites descendre  
 Plus loin qu'il ne fallait, il n'a pas l'air d'entendre,  
 Arrêtez donc, vous dis-je ; Et quoi ! dans le ruisseau.  
 — Le macadam là-bas, vous semble-t-il plus beau ?  
 — Grand merci, conducteur ! Mon cabas que je laisse.  
 — Allons, dépêchons-nous ! Bon Dieu, quelle rudesse !  
 Mais on n'avance pas, dites donc, conducteur !  
 — Allons encore quelqu'un, Ding ! Ah ! j'ai du malheur !  
 — Eh bien donc, vous tombez sur moi comme une masse !  
 — Puisqu'il fait signe avant que je sois à ma place.  
 Est-ce ma faute à moi ? — Vous deviez vous tenir  
 Et lui ne pas marcher avant de prévenir.

— Conducteur, s'il vous plait, une correspondance,  
 Nous allons, n'est-ce pas, au collège de France ?  
 — Au collège de France. Eh ! nous en revenons !  
 — Comment diable, arrêtez ! arrêtez ! descendons !  
 Et voilà l'omnibus « exact » je vous l'assure.  
 De tout ce que j'ai dit, vous pouvez bien conclure  
 Qu'il ne faut pas le prendre alors qu'on est pressé,  
 Qu'on porte un vêtement qui craint d'être froissé,  
 Qu'on redoute un coup d'air, une odeur un peu forte,  
 Les pieds trop remuants des enfants que l'on porte,  
 Qu'on ne veut s'y croter qu'assez modérément.  
 Mais à part tous ces riens, l'omnibus est charmant.

Poésie de Mme Louise Frion, 1865, tirée du Recueil de morceaux choisis de prose et de vers, Léon Ricquier, Petit Cours, Ch. Delagrave, éditeur.



## Bibliographie Littéraire et Scientifique

### La Revue des Livres

**A l'Ouest, rien de nouveau**, de Erich Maria Remarque, librairie Stock.

A l'heure où, de tous côtés, à travers le monde s'élèvent de généreuses paroles en faveur de la paix universelle, alors qu'autour de nombreux tapis verts, couleur de l'espérance, de graves et consciencieux diplomates s'ingénient, en dépit des difficultés de toutes sortes à trouver la formule magique qui permettra la constitution des Etats-Unis de la vieille Europe, peut-être sommes-nous en droit de nous demander, malgré tous les palabres humanitaires et les assurances pacifiques maintes fois renouvelées du chancelier du Reich, si, de l'autre côté du Rhin, nos anciens ennemis souhaitent, avec la même sincère ferveur que nous, l'avènement de l'ère nouvelle, où les peuples réconciliés iront ensemble briser leurs glaives sur les autels de la paix ?

Qui s'aviserait de répondre sans courir le risque d'être démenti par des événements imprévisibles ? Il est cependant une intéressante constatation à faire, c'est que les anciens combattants allemands et français, ont, à maintes reprises et plus particulièrement depuis quelques mois, fait connaître leur désir unanime de mettre la guerre hors la loi en offrant même leur concours à l'organisation de la paix.

Parmi ces généreux ouvriers de la concorde internationale, il faut placer l'écrivain allemand **Erich-Maria-Remarque**, qui, quinze ans après l'apparition du **Feu**, de Barbusse, et dix ans après **Les Croix de bois**, le chef-d'œuvre de Roland Dorgèlès, apporte à l'histoire de la terrible guerre des tranchées, une contribution saisissante avec son livre (le premier qui soit sorti de sa plume) : **Rien de nouveau à l'Ouest**.

Le succès remporté en Allemagne et à l'étranger par cet ouvrage, a été formidable ; à l'heure où nous écrivons plus de deux millions d'exemplaires ont été vendus.

Par ses visions d'un réalisme effrayant, par sa peinture encore jamais égalée de l'état d'âme du combattant, le livre d'**Erich-Maria Remarque** est une œuvre de paix, parce qu'il constitue contre la guerre un terrible réquisitoire.

Sans être une accusation ni une profession de foi, il est le témoignage redoutable de ce qu'a été une génération brisée par la guerre, même quand elle a échappé, à ses obus, c'est un testament aussi puisqu'il écrit par un mort ; le héros du livre meurt, en effet, à la veille de l'armistice, par une belle journée ensoleillée où tout est calme, où tout semble être redevenu pacifique... Le communiqué du soir annonce laconiquement : « Sur le front ouest... rien à signaler !... ».

**A la poursuite du soleil**, d'Alain Gerbault, Grasset, éditeur.

Qui de nous ne connaît Alain Gerbault, cet extraordinaire et magnifique navigateur, grand chercheur d'images marines, et surtout grand solitaire et grand silencieux, dont le mépris de la mort est poussé jusqu'à l'extrême témérité. Il nous avait donné déjà son premier journal de mer avec **Seul au milieu de l'Atlantique**, ouvrage exceptionnel écrit à la proue de l'humble cotre qu'est le **Firecrest**, parmi le déchaînement des éléments, dans la houle des mers, la poussière des embruns, devant les horizons sans limite..., complété aujourd'hui par un nouveau livre **A la poursuite du soleil**, qui nous promène de New-York à Taïti. C'est un itinéraire magnifique digne d'un Pierre Loti.

Toute la splendeur du Pacifique est évoquée par cet ermite de la mer, écrit Henry Dufaur, dans les **Nouvelles Littéraires**, rochers âpres et déserts dressés comme un signal en plein océan... mystères des profondeurs sous le feu scintillant des constellations australes... étranges murailles de basalte tombant à pic de cinq cents mètres dans l'eau tranquille des baies.

« Comme je m'engageais dans la passe de Téavanui, écrit Alain Gerbault, à son départ de Tahiti, une pirogue à balancier passa près de moi. A bord étaient deux indigènes qui chantaient vêtus de simples pareus et dont les corps bronzés brillaient au soleil. C'étaient mes amis Mana et Teraï qui rentraient de la pêche. Ils me crièrent un triste adieu : Apae ! ! et me supplièrent de revenir ; mais déjà, pour moi,

Poropora était le passé et toutes mes pensées étaient à l'avenir, aux îles Samoa, l'archipel des navigateurs de la Pérouse, qui gisait à douze cent milles dans l'ouest. La lecture d'**A la poursuite du soleil** est un enchantement; vous, sportifs, hommes d'action et rêveurs aussi, lisez ce livre d'un bout à l'autre avec enthousiasme, c'est une belle leçon de discipline et de haute morale... en un mot, c'est un livre sain... Voilà qui n'est pas un mince éloge par les temps névrosés que nous vivons.

14 Juillet, d'Henri Béraud, librairie Hachette.

Nous savions qu'Henry Béraud avait déjà heureusement donné dans le roman historique, en effet la lecture du **Vitriol de lune** et du **Capucin gourmand** nous avait procuré d'agréables heures sous la lampe. C'est que l'histoire contée par Henri Béraud n'est point rebutante, et n'en déplaise à certains critiques austères qui déchirèrent à belles dents l'écrivain lors de la parution de ces deux livres, sous prétexte d'attentat à la vérité historique, l'imagination, nourrie de ce que les documents peuvent lui offrir, est seule capable de redonner la vie au passé, d'illuminer les faits, de sortir de leur gaine rigide et glacée, les événements et les hommes, et par là d'émuouvoir. Tel doit être le secret d'Henri Béraud qui est grand imaginaire. Georges Clémenceau n'a-t-il pas écrit dans

son livre **Au soir de la pensée** que l'imagination ne pouvait être bannie du domaine de la connaissance, parce qu'elle en constituait une des plus précieuses manifestations.

« Il y a de grandes heures pathétiques et glorieuses qui ne seront jamais livrées au labeur de l'historien et que seule l'intuition pourra découvrir et rendre avec force. » C'est l'intuition qui a servi de principal guide à Béraud pour écrire son **14 Juillet**. Il fut bien servi. L'œuvre est attachante comme un roman d'aventures, elle a jailli rapide, tout d'un jet parce qu'intuitive de la plume entraînée du fougueux polémiste.

Je souhaite voir un jour nos manuels d'histoire pour écoles primaires rédigés de cette manière. Combien mieux parlants, ils seraient et avec quel plaisir, nos enfants apprendraient la belle Histoire de leur pays. **14 Juillet** est un album de superbes images animées et riches en couleurs et, pour mieux dire, une fresque au relief étonnant où l'auteur, qui nous fait assister à l'investissement et à la prise de la Bastille, a mis son ardente foi dans la démocratie et aussi tout son cœur fraternel.

**La Grande Faute, Le Problème des élites**, librairie académique Perrin.

Du roman et de la littérature proprement dite, nous passons à la philosophie avec un beau

livre concis et bien pensé, présenté par la librairie Perrin et posant le problème, plus que jamais à l'ordre du jour, des élites. Les Sociétés comme les Etats ne vivent, ne s'améliorent et ne prospèrent que par les élites; il s'en rencontre partout, jusque dans les classes les plus modestes et souvent même, particulièrement, là. Ce doit être la préoccupation primordiale des dirigeants de rechercher ses « chefs » que Baudelaire eut appelés les « Phares », d'en prévoir le recrutement, d'en assurer la formation et le fonctionnement au mieux des intérêts de l'économie nationale. Il faut aussi, sans quoi tout le reste serait vain, les faire accepter par la masse et, pour cela, les rapprocher d'elle pour faciliter la compréhension, tâche d'autant plus aisée que la plupart des élites sont sorties d'elle.

**Les ondes hertziennes et la télégraphie sans fil**, de Boutaric, professeur à la Faculté des Sciences de Dijon, édition Flammarion.

Voici un petit ouvrage de deux cents pages fort intéressant qui fait partie de la bibliothèque scientifique dirigée par le docteur Gustave *Le Bon*; à ceux que la T. S. F. intéresse et il n'est, aujourd'hui, personne qui ne veuille en pénétrer les secrets, il offre un exposé clair et bref des théories et des faits qui sont à la base des dispositifs mis en œuvre pour la transmission à distance des actions mécaniques de la parole et de la lumière.

## LE TABLEAU D'HONNEUR DE LA S.T.C.R.P.

Distinctions honorifiques attribuées au personnel de la Société

Par arrêté du 14 juillet 1929, la *Médaille d'honneur des chemins de fer* a été décernée aux agents dont les noms suivent :

MM.

- |   |   |  |
|---|---|--|
| ADAM Fernand, receveur à Paris, 34 ans de service.                      | DUBURG Antoine, aiguilleur, à Paris, 30 ans de service.                           | PAVIOT Louis, machiniste, à Paris, 30 ans de service.  |
| ALBRIER Clément, ex-machiniste, à Paris, 31 ans de service.             | FAVEREAU Ernest, secrétaire comptable, à Rueil, 31 ans de service.                | PELTIER Eugène, manœuvre, à Champigny, 30 ans de service.  |
| AURIEL Jean, manœuvre, à Paris, 30 ans de service.                      | FERRIÉ Jean-Baptiste, receveur, à Gentilly, 30 ans de service.                    | PERAUD Pierre, premier commis principal, à Malakoff, 30 ans de service.  |
| BACHELIER Gaston, sous-chef de bureau, à Charenton, 30 ans de service.  | FRAPPART Victor, manœuvre, à Paris, 30 ans de service.                            | PERIMONY Louis, ex-contrôleur, à Bonneuil, 30 ans de service.  |
| BAILLY Antoine, receveur, à Paris, 31 ans de service.                   | GALVAING Paul, receveur, à Arpajon, 32 ans de service.                            | PIGNON Auguste, chef de subdivision, à Paris, 31 ans de service.   |
| BÉGUIN Emile, chef d'équipe, à Paris, 30 ans de service.                | GAROUSTE Victor, ex-manœuvre, à Cachan, 30 ans de service.                        | POIRET Camille, chef contrôleur, à Paris, 30 ans de service.   |
| BELLANGER François, contrôleur, à Neuilly sur-Seine, 31 ans de service. | GENTILHOMME Ernest, contrôleur, à Bonneuil, 30 ans de service.                    | PRESSE François, pilote, à Charenton, 31 ans de service.   |
| BOMPEIX Jean, contrôleur, à Vincennes, 31 ans de service.               | GOIGOUX Marcel, inspecteur de lignes, à Saint-Ouen, 30 ans de service.            | QUEYSSAC Firmin, machiniste, à Charenton, 30 ans de service.   |
| BOURBON Désiré, machiniste, aux Lilas, 30 ans de service.               | GREFFIER Jean, sous-caissier central, à Sèvres, 40 ans de service.                | SALLE François, chef d'équipe, à Charenton, 30 ans de service.   |
| BUDIN François, machiniste, à Châtillon, 31 ans de service.             | GROSJEAN Joseph, ex-machiniste, à Paris, 31 ans de service.                       | SAUFFROY Joseph, machiniste, à Châtillon, 30 ans de service.   |
| CARRIÉ Jean, garçon de bureau, à Saint-Ouen, 30 ans de service.         | HAZA Jean, brigadier des garçons de caisse, à Paris, 31 ans de service.           | SOLLE Bertrand, machiniste, à Paris, 31 ans de service.  |
| COCHARD Charles, contrôleur, à Joinville-le-Pont, 30 ans de service.    | JAHA Napoléon, manœuvre, à Paris, 30 ans de service.                              | TALAZAC Bernard, chef machiniste, à Montreuil, 30 ans de service.  |
| CORDIER Ernest, typographe, à Paris, 30 ans de service.                 | JAMMES Henri, machiniste, à Créteil, 30 ans de service.                           | TARAS François, ex-pilote, à Paris, 42 ans de service.   |
| COSTE Raymond, receveur, à Paris, 30 ans de service.                    | KOHLER Edouard, sous-caissier-adjoint, à Paris, 39 ans de service.                | TURPINAT Barthélémy, premier commis principal, à Paris, 30 ans de service.   |
| COUFFY Jean, garçon de bureau, à Paris, 30 ans de service.              | LAGARDE Léonard, machiniste, à Paris, 30 ans de service.                          | VANHOVE Edouard, inspecteur, à Saint-Denis, 30 ans de service.   |
| CROCHET Louis, sous-chef d'entretien, à Argenteuil, 30 ans de service.  | LAVALLETTE Théodore, contrôleur, à Paris, 30 ans de service.                      | VINCENT Jean, manœuvre, à Paris, 30 ans de service.  |
| DAVID Marie-Louis, inspecteur principal, à Paris, 32 ans de service.    | LERARE Jean, receveur, à Paris, 32 ans de service.                                | VIOLS Joseph, ajusteur, à Paris, 30 ans de service.  |
| DIDIER Léonard, manœuvre, à Thiais, 30 ans de service.                  | LUZEAU Eugène, inspecteur principal, à Paris, 30 ans de service.                  | WEINTZEN Jean, receveur, à Paris, 31 ans de service.   |
| DOHOLLO Mathurin, machiniste, à Paris, 30 ans de service.               | MARITON Maurice, commis principal, à Courbevoie, 30 ans de service.               | YTIER Jean-Marie, chef d'équipe, à Asnières, 30 ans de service.  |
| DRAGÉ Auguste, premier commis principal, à Paris, 32 ans de service.    | MASBON Louis, ex-chef machiniste, à Paris, 32 ans de service.                     | TROTEL Jean-Pierre, chef d'atelier, à Paris, 27 ans de service. Par application des dispositions de l'article 2 du décret du 19 août 1913. Titres exceptionnels : est l'auteur d'un système de pare-boue qui a été adopté et mis en service en 1908. |
|   | MILLOT Louis, sous-inspecteur de lignes, à Fontenay-aux-Roses, 30 ans de service. |  |
|   | OURADOU Adolphe, manœuvre, à Paris, 30 ans de service.                            |  |
|   | PAILLARDON Pierre, chef d'équipe, à Paris, 30 ans de service.                     |  |

# au fil du trolley

## Relevé dans un rapport d'accident

...Le cheval fit un écart et, de sa roue gauche arrière, nous cassa une glace.

## Relevé sur les étiquettes d'objets trouvés

...un porte-monnaie vide ne contenant rien.  
...une bague avec perle imitation verre.

## A la Porte d'Orléans

Au départ des autobus spéciaux desservant le cimetière de Bagneux, une

dame veut monter à toute force avant son tour.

S'adressant au contrôleur qui l'en empêche et essaie de lui faire prendre patience, la dame, indignée et à bout d'arguments, s'écrie : « Eh bien, monsieur ! On voit bien que vous n'avez pas de mort dans votre famille ».

## Sur le tramway n° 6

Un receveur raconte un accident dont il a été témoin le matin.

Un de ses collègues lui demande :

— Est-ce que le voyageur a été blessé ?

— Oui.

— Où ça ?

— A la hauteur du genou et de la place Saint-Michel.

## Dans l'omnibus X

En passant devant le monument Chappe une fillette de neuf ans demande :

— Dis donc, papa, qu'est-ce que c'est ce monument ? Jeanne d'Arc ou Napoléon ?

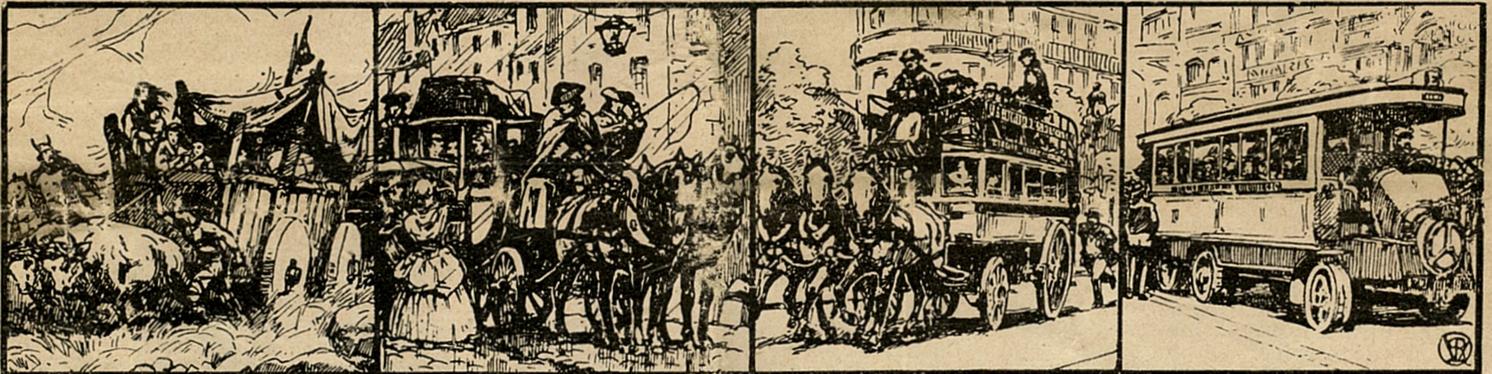
— Le père embarrassé : « Je ne sais pas, tu demanderas ça à ta mère en rentrant. »

— Le receveur qui a suivi la conversation : « C'est le monument Chappe, ma petite. »

— Le père : « Mais, oui, tu sais bien, notre nouveau préfet de police. »

*L'esprit du caniveau.*

## Du chariot d'Attila à l'autobus à six roues



451

Le char à bœufs des invasions

1625

Le carrosse à 5 sols de Pascal

1888

Les trois percheros de Clichy-Odéon

1923

Les trois-essieux de Madeleine-Bastille

## Le coin des jeux et des rébus

### Charades

I

Charlemagne mit à la mode  
Mon Premier en se l'octroyant,  
Depuis, pendant des périodes,  
Tout chacun le prit carrément ;  
Hélas ! Il en est peu qui peuvent  
Le porter légitimement ;  
Seuls, sont exceptés de la preuve  
Ceux l'étant naturellement.  
Alain Gerbault, sur léger cotre,  
En vrai sportif, sans émotion,  
De mon second, mieux que tout autre,  
Prit superbement possession.  
Mon troisième est syllabe étrange  
Il m'a fallu, c'est audacieux !  
Pour qu'en charade je l'arrange,  
Le tirer fort par les cheveux.  
Droit comme un i, mon quatrième  
Est un tout petit numeral,  
Et pour questionner : un système  
Impertinent et bien trivial.  
Quant à mon tout, il est en vue  
Puisqu'on en parle en la « Revue »

II

Heureux qui, chaque été,  
Profitant du congé,  
Peut aller respirer  
L'air pur de mon premier.  
Mollement étendu  
Sur un tapis herbu,  
Mon second, pesamment,  
Attend qu'une main douce  
Vienne, pour nos enfants,  
Recourir à sa source.  
Cependant, trop souvent,  
O coupable pratique !  
Qui singe un sacrement,  
En de blanches boutiques  
On plonge en tapinois  
Le fruit de mon deuxième  
Dans le pot que mon trois  
Emplit jusqu'à l'extrême.  
Il serait bien plus sage,  
Sans que cette opinion  
Put donner avantage  
A la prohibition  
De livrer à mon trois,  
Et en toute licence,  
Mon quatre qui rougeoie  
Chez ceux qui font bombance.  
Mon tout, pour le quérir,  
Il faut une seconde —  
Car pour chez nous venir  
Y passe tout le monde.

### Devinette

La Société des transports en commun compte un effectif d'environ 30.000 agents ; s'il prenait fantaisie à l'administration d'offrir à chaque agent un appartement meublé et son entretien !! Combien faudrait-il de temps, en minutes, pour nettoyer la laine de tous les matelas, à raison d'un matelas par agent ?

N.-B. — Les solutions paraîtront dans le numéro de novembre.

L'ÉCHO DE LA S. T. C. R. P.

53 ter, quai des Grands-Augustins à Paris  
Imprimerie Commerciale du « Petit Journal »  
5, rue Lamartine à Paris

Le Gérant : LÉCOMTE.