

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^{ter}, Quai des Grands-Augustins, 53^{ter} — PARIS



Il y a 100 ans... Un Épisode des Trois Glorieuses (27, 28, 29 juillet 1830). La Liberté sur les Barricades, d'Eugène Delacroix (Voir l'article sur « les Trois Glorieuses » à la page 15).

SOMMAIRE

(Mars 1930)

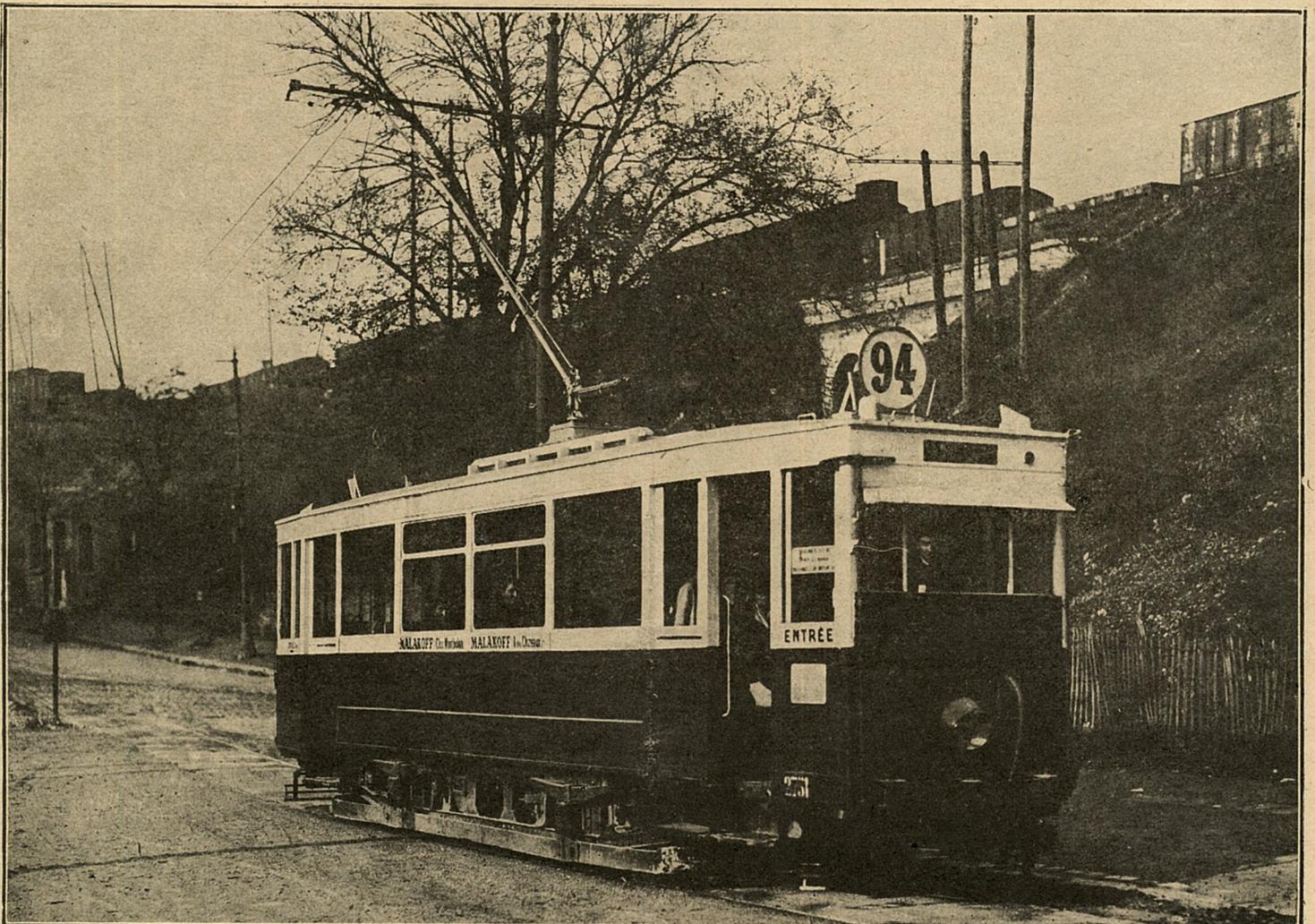
	Pages		Pages
CONSIDERATIONS SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN... ..	3	LE BANQUET DE L'AMICALE MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE	
PETITE CHRONIQUE FINANCIERE... ..	4	DES TRANSPORTS... ..	13
AU TEMPS DES CARROSSES A CINQ SOLS		L'ORGANISATION DU TRAVAIL A LA S.T.C.R.P. (suite)	
Plus ça change, par E. Barthélemy... ..	5	La direction des Services généraux... ..	14
LES ETUDES TECHNIQUES : LA MOTRICE T° 42 A UN ET DEUX		UNE BELLE MANIFESTATION FAMILIALE	14
AGENTS, par Lorillot	6	VARIETES LITTERAIRES	
VISAGES ET IMAGES DE PARIS		Bibliographie Littéraire et Technique. La Revue des Livres	15
La Seine et ses bateaux. Quelques pages de la vie d'un fleuve... ..	8	LES SOUVENIRS DE L'ANCIEN (nouvelle)	17
UN OMNIBUS EN L'AN 1317	9	LES CONSEILS DU DOCTEUR, par le Docteur Metzger... ..	18
LE VENTRE DE PARIS		LE COMMUNIQUE SPORTIF	
Les Halles et le rôle des transports dans l'alimentation de Paris.	10	Football-Rugby. — 5 ^e Salon de l'A. S. T. — Marche et Promenade. — Conférence	19
LA CHRONIQUE DES GRANDS-AUGUSTINS, par H. Mourôt		LA PAGE DES JEUX ET DES REBUS : Les gagnants... ..	20
La Curieuse Histoire de Guy du Faur, Seigneur de Pibrac... ..	12		

A NOS LECTEURS

Nous remercions les nombreux lecteurs qui nous ont dit le plaisir qu'ils éprouvaient, chaque mois, à lire notre Revue ; qu'ils soient assurés que nous ferons tous nos efforts pour en augmenter encore l'intérêt. A ceux qui nous ont demandé de raconter et commenter les grands événements historiques, qui ont eu pour cadre le Couvent des Grands-Augustins, dont notre Siège social occupe exactement l'emplacement, nous sommes heureux de faire savoir que nous leur donnerons pleine et entière satisfaction ; cette Histoire n'a pas encore été écrite... nous l'avons commencée... « nous l'écrirons en entier ». Un peu de patience ! nos numéros n'ont, hélas ! que vingt pages, et il y a tant d'autres sujets dignes de notre attention.

L'abondance des matières nous oblige à reporter au mois d'Avril notre « Page d'Economie domestique », ainsi que « Le Voyage autour de mon Réseau ».

Georges P. LECOMTE.



LA MOTRICE T° 42 utilisée actuellement avec un ou deux agents sur la ligne "MALAKOFF-LES-CLOZEAUX-CLOS MONTHOLON." En position de marche avec un agent. (Voir l'article à la page 6.)

Considérations sur les Transports en Commun

Le Rôle des Agents du Mouvement est de premier plan dans la Circulation Générale

On ne saurait méconnaître le rôle prépondérant que jouent, aujourd'hui, dans la vie d'une cité, les moyens de transports en commun.

Ils comptent parmi les principaux facteurs de développement des agglomérations urbaines et, devant souvent les besoins à satisfaire, leur perfectionnement concourt à accroître l'importance des localités desservies.

Les différents quartiers dont se composait une grande ville constituaient autrefois autant de centres d'activité indépendants. Tous les corps de métiers s'y groupaient. Bon nombre d'ouvriers et d'artisans y travaillaient isolément, et il n'était pas rare de rencontrer tels d'entre eux qui n'avaient presque jamais franchi certaines artères délimitant leur rayon d'action : Belleville ignorait Chaillot et Montrouge semblait inaccessible à un habitant de Saint-Ouen.

Les mœurs ont évolué, depuis lors, sous l'influence de la concentration industrielle et

qui, en 1928, ont transporté plus d'un milliard de voyageurs.

Comparable, dans sa contexture, à l'appareil circulatoire de l'organisme humain, il draine, chaque jour, dans un rythme régulier, vers le centre de Paris et reflue ensuite vers la périphérie toute une multitude qui compose l'élément essentiel de la vie de la Capitale. Ainsi tramways et omnibus contribuent-ils, par la densité des services qu'ils assurent, à donner à la Ville sa physionomie.

Certains, en présence du prodigieux essort de l'industrie automobile sont tentés d'objecter qu'un tel état de choses marque une simple étape de l'évolution des mœurs et que, dans un avenir prochain, de puissantes firmes ayant mis à la portée du plus grand nombre des moyens de transports individuels, les Transports en Commun seront en sensible régression.

Ces prévisions se trouvent, d'ores et déjà, démenties par la réalité.

Aux Etats-Unis, en effet, où les plus récentes statistiques accusent une automobile par cinq habitants, les difficultés de la circulation sont devenues telles dans certains grands centres, par suite de l'affluence des véhicules et des restrictions imposées aux conducteurs pour le stationnement ou le passage dans certaines voies, que beaucoup trouvent avantage à laisser leur voiture au garage et à emprunter tramways ou omnibus, qui, à l'expérience, se révèlent plus économiques sinon plus rapides.

La même tendance commence à se manifester à Paris où on ne compte cependant qu'une automobile par vingt-quatre habitants, et non seulement bon nombre de Parisiens renoncent à se servir de leur voiture personnelle pour se rendre à leurs affaires, mais d'autres encore délaissent de plus en plus les taxis auxquels ils avaient naguère habituellement recours, en constatant que les détours imposés par les encombrements entraînent, indépendamment de la perte de temps, une majoration souvent très sensible du prix de chaque course.

On peut donc tenir pour certain que tramways et omnibus, si essentiellement utilitaires, se multiplieront et que leur prédominance dans le développement de la vie collective s'affirmera encore davantage.

Mais ce n'est pas seulement à la gigantesque organisation technique non plus qu'aux agencements matériels que comporte leur adaptation aux exigences d'une clientèle sans cesse accrue, que les Services de Transports en Commun doivent leur importance.

Le nombreux personnel roulant qui en assure le fonctionnement y a sa large part.

Machinistes et receveurs sont, de par leurs attributions, en contact permanent avec le public. Soumis à la discipline de règlements élaborés dans l'intérêt commun, ils ont également la charge d'en imposer à tous l'observation. La tâche est parfois malaisée, et il s'agit, pour eux, d'entreprendre, en quelque sorte, l'éducation des usagers, en faisant comprendre à ceux-ci la raison d'être de telle ou telle mesure dont la justification ne leur apparaîtrait pas tout d'abord.

Mais, comme dit l'autre, il y a la manière, et d'elle dépendent les résultats obtenus.

Quiconque a circulé dans Paris sur des lignes, empruntées par une clientèle particulièrement turbulente et rétive, a pu être frappé par la maîtrise avec laquelle certains receveurs, voire même des receveuses — à qui, par un préjugé courant à l'égard du sexe prétendu « faible », on aurait supposé moins de sang-froid et d'autorité —, assuraient leur service au mieux des intérêts de tous, prévenant, par leur tact et leur bonne humeur, tout incident et tout différent fâcheux.

L'un d'eux, proposant un jour l'achat de carnets de tickets à un voyageur vit son offre mal accueillie, avec cet argument, certainement

péremptoire dans l'esprit de celui qui le lui opposait « qu'il se refusait à consentir à la Société des T.C.R.P., une avance d'argent ». Ne consentez-vous pas beaucoup d'avances, en tous points, semblables, à celle-ci ? répliqua, sans se déconcerter, le receveur. Que faites-vous d'autre, lorsque vous prenez un abonnement de chemin de fer, ou plus simplement, quand vous achetez un paquet de cigarettes.

La justesse de sa répartie trappa son interlocuteur, et avec lui quelques-uns des voyageurs présents, si bien que tous lui demandèrent les carnets qu'il offrait en vain quelques instants auparavant.

On pourrait multiplier les exemples de tels revirements à l'occasion des plus menus incidents ayant trait, soit à la perception du prix des places, soit à la police des voitures.

Considérés en eux-mêmes et séparément, les faits sont insignifiants. Néanmoins, une réplique faite à propos, un geste obligeant, créent tout un état d'esprit, et on peut dire sans exagération : « Tel receveur, tels voyageurs ».

Mais, pour différemment qu'ils l'exercent, les machinistes ont, eux aussi, leur influence.

Le Receveur distrait ou la force de l'habitude



Passons les tickets !! s'il vous plaît...

commerciale. L'artisan a fermé son atelier familial pour entrer à l'usine ; maint commerçant, qui tirait d'un modeste négoce des ressources aléatoires, s'est résigné à devenir commis de Grand Magasin, et toute une population laborieuse, qui naguère exerçait sur place les métiers les plus divers, s'est dirigée vers des ateliers, des bureaux et des chantiers aménagés en vue d'un travail collectif.

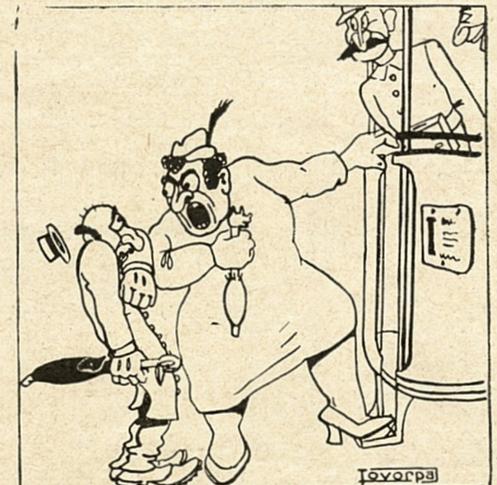
Parallèlement et par voie de conséquence, un regroupement des centres d'activité s'est insensiblement opéré et c'est ainsi qu'on a vu se constituer des quartiers d'affaires, des zones strictement industrielles, où se réunissent dans la journée des milliers d'individus, mais que ceux-ci abandonnent, le soir venu, pour regagner un domicile parfois lointain.

En effet, tandis que les entreprises commerciales et industrielles, en se multipliant et en se développant, augmentaient le nombre et l'étendue de leurs installations, la tendance s'est manifestée parmi les ouvriers, employés et travailleurs de toutes catégories, d'aller demeurer au loin.

D'où est apparue la nécessité d'un réseau de Transports en Commun, mieux adapté, de plus en plus étendu, et desservi par des véhicules rapides.

A Paris, ce réseau est aujourd'hui constitué, en ce qui concerne les « Transports à la surface », par plus de 200 lignes de tramways et d'omnibus

Aux temps des Sylphes



Lâche ! Brute ! vous n'allez pas brutaliser une faible femme pour monter en 1^{re}.

Moins directement en contact avec les voyageurs, ils ont cependant à faire apprécier par ces derniers le soin apporté à leur faciliter l'accès des voitures en marquant ponctuellement les arrêts prévus ou la dextérité professionnelle avec laquelle ils leur assurent, en cours de route, confort et sécurité.

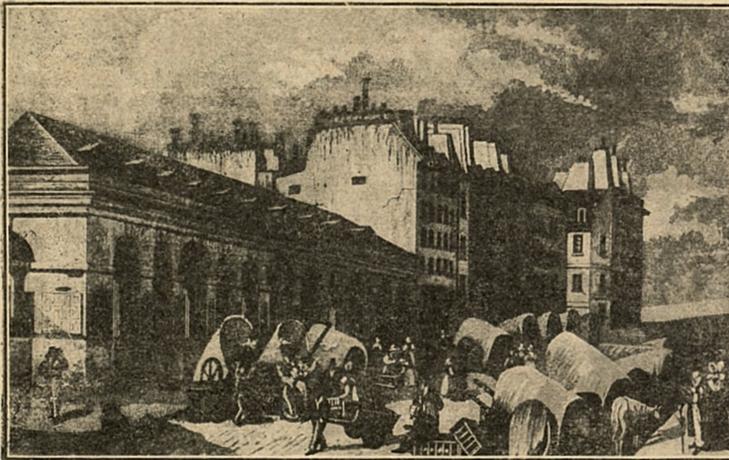
Si ces voyageurs peuvent être favorablement impressionnés par la courtoisie, l'obligeance et l'autorité des receveurs, ils n'éprouvent pas moins de satisfaction à obtenir l'arrêt au point où ils désirent monter ou descendre, et à être transportés sans être projetés les uns sur les autres par des démarrages ou des freinages trop brusques, et sans avoir à appréhender les excès de vitesse ou la témérité des machinistes dans les carrefours ou les encombrements.

La réputation des agents de la S.T.C.R.P., à cet égard, n'est plus à faire. Il s'agit seulement, pour chacun des intéressés, de s'efforcer à conserver ce bon renom.

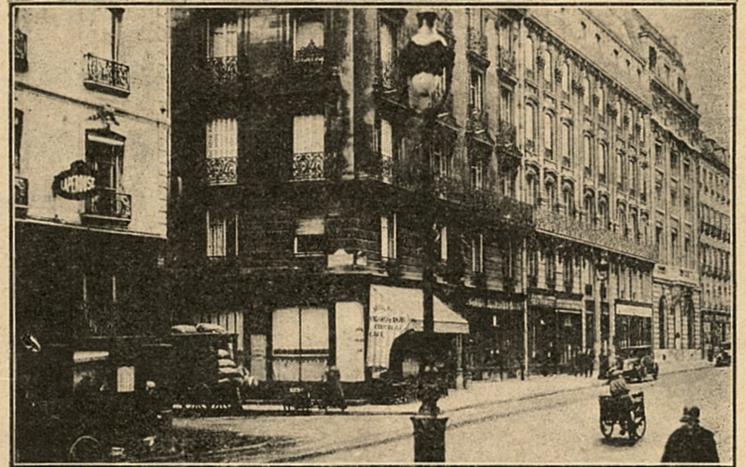
Leur rôle est également de premier plan dans la question de la circulation générale.

Cette circulation s'intensifie chaque jour davantage. Des statistiques ont établi qu'à Paris seulement, 50.000 automobiles avaient été mises en service en 1929, et il est prévu qu'en 1930, ce chiffre sera égalé sinon même dépassé.

C'est dire que le flot des véhicules qui s'écoule



Le Quai des Grands-Augustins en 1830.



Le Quai des Grands-Augustins en 1930.

dans les principales artères de la capitale est appelé à devenir de plus en plus dense.

Une réglementation très complexe a été élaborée en vue de canaliser et de régulariser ce flot et d'en faciliter l'écoulement.

Or, la réglementation la mieux étudiée n'est efficace qu'autant que ceux-là mêmes dans l'intérêt de qui elle a été conçue consentent à s'y conformer et observent une stricte discipline.

Cette discipline s'impose plus particulièrement aux machinistes.

Par leur nombre et leurs dimensions et aussi, en ce qui concerne les tramways, par l'emplacement des voies situées au milieu de la chaussée, les voitures de transports en commun tiennent une place importante dans les courants de circulation.

Beaucoup de lignes convergent vers le centre,

et il est fréquent de voir affluer simultanément en certains points une dizaine d'omnibus ou tramways autour desquels les conducteurs des autres véhicules ont tendance à se grouper.

Les machinistes ont donc à manœuvrer dans des conditions particulièrement délicates, non seulement pour éviter toute collision, mais encore pour ne pas entraver la marche des voitures qui les suivent ou sont rangées près d'eux.

Bien plus, la constatation s'impose, notamment aux barrages et dans les encombrements, que tous les conducteurs, depuis les chauffeurs de taxis jusqu'aux simples cyclistes, sont naturellement portés à régler leur marche et leurs mouvements sur les omnibus et les tramways qui les précèdent.

Il s'ensuit que les machinistes sont ainsi amenés à diriger en quelque sorte, les courants de circulation dans lesquels ils sont engagés, et à

collaborer bénévolement avec les agents de l'autorité pour résoudre les difficultés qui surgissent à tout moment. Dans ce domaine, l'influence que, par leur sang-froid, leur sens de l'opportunité et leurs qualités d'initiative ils peuvent exercer, est pratiquement illimitée, si l'on tient compte qu'il circule, chaque jour, à Paris, plus de 1.400 omnibus et 1.800 tramways.

Il apparaît, en définitive, que si les transports en commun contribuent, par l'incessant développement de leur organisation technique et commerciale, à donner à Paris sa physionomie propre, c'est aux agents qui en assurent les services, qu'il appartient de lui conserver, par leur souci constant de l'intérêt général et de l'amélioration des rapports sociaux, dans le cadre de leurs attributions respectives, un aspect avenant, empreint à la fois d'ordre et d'affabilité.

PETITE CHRONIQUE FINANCIÈRE

La plupart des publications périodiques, qu'elles soient industrielles ou commerciales, professionnelles ou littéraires, réservent habituellement un compartiment à la rubrique financière.

L'Echo de la S.T.C.R.P. pense qu'il n'est pas sans intérêt pour ses lecteurs de traiter semblable question dans ses colonnes.

Toutefois, dans notre bulletin, nous comptons nous placer sur un terrain spécial, celui du placement le plus intéressant à envisager pour le petit épargnant qui doit défendre à la fois le fruit de ses économies, acquises non sans peine.

Plus les économies ont été difficiles à réaliser — c'est le cas, pour la majeure partie des employés et des fonctionnaires — plus la sévérité doit présider à un placement à assurer hors de tous risques.

Dans cet ordre d'idées, tout ce qui peut avoir un caractère spéculatif ne doit pas être envisagé pour la composition des portefeuilles des capitalistes modestes. Pour ceux-ci la spéculation serait le torrent, attirant parfois, mais trompeur, et le plus souvent dévastateur.

« Les petits ruisseaux forment les grandes rivières ». De cette sage maxime, le travailleur, l'épargnant ne doivent jamais se départir; c'est en cherchant à l'appliquer pour le mieux des intérêts des lecteurs de l'Echo de la S.T.C.R.P., que nous donnerons les indications des placements auxquels ils devront donner la préférence.

Quant on envisage des placements de telle nature, les Rentes françaises et les obligations de Chemins de fer sont les titres qui, les premiers, peuvent être désignés. Malgré la progression des cours, l'intérêt de 4 à 4 1/2 % présente un rendement normal encore appréciable et, pour certains d'entre-eux, il y a des avantages à trouver, soit à la conversion, soit au remboursement.

Toutefois, en l'espèce, nous donnerons la préférence au placement en obligations à lots; les tirages mensuels sont nombreux, et si l'on fait une répartition entre les obligations du Crédit National, de la Ville de Paris, et du Crédit Foncier, on arrive à un placement d'un attrait tout particulier, d'un placement sur lequel plane en permanence l'espoir que, si le sort se montre favorable, ce peut être demain

la venue de la fortune, la conquête d'une aisance plus large, l'arrivée de la dot souhaitée et si difficile à former.

Pour aujourd'hui, nous indiquerons les chances en face desquelles se trouverait l'épargnant qui ferait le placement suivant :

Achat :

1 obligation Crédit National,				
	5 %	1919	605 remb.	600
1 — Ville de Paris	4 %			
	1876	490	—	500
1 — — — — —	2 1/2 %			
	1892	305	—	400
1 — — — — —	2 %			
	1899	350	—	500
1 — — — — —	3 %			
	1910	330	—	400

Capital employé 2.080 2.400
Intérêt annuel 85 fr., soit 4,1 %.

Il y a donc tout d'abord sécurité sur le capital qui sera remboursé avec prime, plus ou moins rapidement, selon le sort dans l'amortissement.

Pour un portefeuille ainsi composé, il y aura chaque mois des tirages, savoir :

En janvier. — Ville de Paris :
1892. Lots 200.000 fr. dont gros lot 100.000

En février. — Ville de Paris :
1876. — 125.000 » — 100.000
1910. — 170.000 » — 100.000

En mars. — Obligation Crédit National :
1919. Lots 2.500.000 fr. 1° G.L. . . 1.000.000
— — — — — 2° — — 500.000
— — — — — +5 lots. 100.000
— — — — — +10 lots 50.000

En avril. — Obligation Ville de Paris :
1899. Lots 150.000 fr. Gros lot . . . 100.000
1892. — 200.000 » — . . . 100.000
1910. — 170.000 » — . . . 100.000

En Mai. — Obligation Ville de Paris :
1876. — 125.000 » — . . . 100.000

En juin. — Obligation Crédit National :
1919. Lots 2.500.000 fr. 1° G.L. . . 1.000.000
— — — — — 2° — — 500.000
— — — — — +5 lots. 100.000
— — — — — +10 lots 50.000

Obligation Ville de Paris :
1899. Lots 150.000 fr. dont gros lot 100.000
1910. — 268.000 » — 200.000

En juillet :
1892. — 200.000 » — 100.000

En août :
1876. — 125.000 » — 100.000
1910. — 170.000 » — 100.000

En septembre. — Obligation Crédit National :
1919. Lots 2.500.000 fr. 1° G.L. . . 1.000.000
— — — — — 2° — — 500.000
— — — — — +5 lots. 100.000
— — — — — +10 lots 50.000

Obligation Ville de Paris :
1899. Lots 150.000 fr. dont gros lot 100.000

Octobre. — Obligation Ville de Paris :
1892. Lots 200.000 fr. — 100.000
1910. — 170.000 » — 100.000

Novembre :
1876. — 125.000 » — 100.000

Décembre. — Crédit National :
1919. Lots 2.500.000 fr. 1° G.L. . . 1.000.000
— — — — — 2° — — 500.000
— — — — — +5 lots. 100.000
— — — — — +10 lots 50.000

Décembre. — Ville de Paris :
1899. Lots 150.000 fr. G.L. . . . 100.000
1910. — 268.000 » — . . . 200.000

Le placement que nous avons établi, et dont nous avons détaillé les avantages de lots, participerait à 26 tirages annuels donnant lieu à une répartition de 13.116.000 francs.

Dans une prochaine causerie, nous envisagerons un placement ou enteraient les obligations Foncières et Communales. On y trouvera, comme dans le placement indiqué aujourd'hui la possibilité de participation à des tirages périodiques rapprochés intéressants.

AU TEMPS DES CARROSSES A CINQ SOLS

Plus çà change...

Le numéro 1 de l'*Echo*, en une de ces fines rétrospectives dont il a le secret, a su rendre la vie à nos fameux et sympathiques ancêtres, les « carrosses à cinq sols », au sujet desquels on peut faire quelques curieuses remarques.

Tout d'abord, le tarif en était beaucoup plus onéreux pour l'usager que les tarifs 1930 pourtant si décriés : cinq sols de l'époque (1662), pour le trajet de la Porte Saint-Antoine (Bastille), au Luxembourg, ou de la rue Saint-Antoine-Place Royale (place des Vosges), à la rue Saint-Honoré (Saint-Roch) représentent en 1930, 2 fr. 50 pour 5.000 mètres ou 5.500 mètres, soit deux sections courantes.

La mise en service de la première ligne eut lieu en grande cérémonie au début de mars 1662.

Outre quatre carrosses au Luxembourg, et trois à la Porte Saint-Antoine, chaque terminus réunissait deux commissaires du Châtelet en robe, quatre gardes de M. le Grand Prévôt, dix ou douze archers de la ville et autant d'hommes à cheval.

Comme on craignait, à tort d'ailleurs, des incidents, chaque voiture partait (à la fréquence régulière du demi-quart d'heure, ô Monsieur Pons !) avec un garde dedans ; pendant que les archers et les gens de cheval se répartissaient sur tout l'itinéraire.

Et chose réussit dès le premier jour, de façon sensationnelle car, selon un témoin oculaire : « On voit le monde dans les rues qui attend un carrosse pour se mettre dedans, mais quand il arrive, il se trouve plein : cela est fâcheux, mais on se console, car on sait qu'il en viendra un autre dans un demi-quart d'heure. Cependant, quand cet autre arrive, il se trouve qu'il est encore plein et quand cela est arrivé ainsi plusieurs fois, on est contraint de s'en aller à pied. »

« Et comme chacun disait son sentiment, il y en avait qui disaient que cela était parfaitement bien inventé, mais que c'était une grande faute de n'avoir mis que sept carrosses sur une ligne et qu'il n'y en avait pas pour la moitié du monde qui en avait besoin, et qu'il fallait y en avoir mis pour le moins vingt. »

Et comme c'est un des directeurs de l'entreprise qui parle, et qu'à cette époque, ceux-ci ne montaient pas en surcharge, il ajoute : « J'écoutais tout cela, et j'étais de si mauvaise humeur d'avoir manqué cinq carrosses tous complets, que j'étais presque de leur sentiment dans ce moment-là ! »

Bien entendu, « cette commodité se trouve si grande que tout le monde la souhaite, chacun dans son quartier. »

Les marchands de la rue Saint-Denis demandent une ligne avec tant d'instance, qu'ils parlaient même de présenter requête.

Le Roi lui-même, entretenant au Louvre les concessionnaires et le Grand Prévôt, le 20 mars 1662, soit peu de jours après l'ouverture de la ligne Bastille-Luxembourg, leur dit : « Et notre ligne, ne l'établirez-vous pas bientôt ? » Et c'est pourquoi l'on mit en service peu de temps après, la ligne Place Royale-Saint-Roch.

Le désir des puissants de ce monde a donc bien été, dès l'origine des transports en commun, un élément décisif pour la création des lignes.

Si nous descendons aux détails, nous trouvons pour eux comme pour ce qui précède, que notre cher Paris est bien toujours le même.

L'édit royal du 11 avril 1662 annonçait aux Parisiens :

— Que les carrosses de la ligne Place Royale-Saint-Roch devaient partir pleins ou vides, chaque demi-quart d'heure, à partir de six heures et demie du matin ;

— Que les itinéraires des lignes étaient combinés pour relier le plus grand nombre de quartiers, par passage des voyageurs



Le célèbre mathématicien et philosophe
Blaise Pascal.

d'une ligne dans l'autre « et, encore qu'en changeant de carrosse on soit obligé de payer de nouveau, néanmoins le prix est si modique et la commodité si grande, qu'il n'y a personne qui ne soit bien aise de se servir de cet avantage ».

Et comme Paris était petit, l'édit envisageait l'établissement d'un futur service, desservant à lui seul tous les quartiers, « où l'on ne payera qu'une fois, parce qu'on ne changera plus de carrosse ».

Les voyageurs n'étaient pas plus tendres que maintenant les uns pour les autres : « et attendu que par expérience on a trouvé, entr'autres, que dès qu'il y avait six personnes dans les dits carrosses, ils refusaient de recevoir les survenants... personne ne pourra retenir les dits carrosses entiers qu'en payant les huit places ».

Les agents avaient eux aussi, si l'on en croit le même édit, certains défauts que nous connaissons bien :

« Et comme on a encore en avis que les cochers refusent de s'arrêter quoiqu'il y ait encore des places vides, ou autres choses semblables, on fait aussi à sçavoir que l'on a marqué tous les carrosses, aux deux côtés du siège du cocher (avec des fleurs de lys au nombre de une, deux, trois, quatre ... selon le nombre de voitures de chaque ligne).

« Et ainsi, on prie ceux qui pourraient avoir quelque sujet de se plaindre des cochers, de vouloir bien se souvenir de la marque du carrosse et d'en donner avis

au commis d'un des bureaux, afin qu'on y donne l'ordre nécessaire. »

Et comme en 1930 « les carrosses seront toujours armoriés des armes et blasons de la Ville de Paris » et, pour les agents, la tenue était prescrite : « Les cochers seront toujours vêtus d'une casaque bleue ».

Il n'y avait ni sens unique ni battement au terminus de renvoi : par un placard imprimé, on faisait connaître à la population parisienne que : « le lundi 22 mai 1662 sera établie la troisième ligne de carrosses publics, rue Montmartre (carrefour rue Neuve Sainte-Eustache) au Luxembourg, où étant arrivés ils retourneront sans retardement et par le même chemin à la dite rue Montmartre ».

On pensait déjà, au bout de trois mois d'expérience, qu'il convenait d'améliorer sans cesse le matériel et l'exploitation :

« Le désir que l'on a de rendre le public satisfait de plus en plus, a obligé de faire de grandes dépenses, pour avoir un équipage dont chacun aura sujet d'être content, soit pour la bonté des chevaux, soit pour la beauté des carrosses, soit pour la diligence avec laquelle ils feront leurs voyages. »

Et comme Pascal, si grand mathématicien qu'il fût, n'avait pas inventé l'appareil oblitérateur-enregistreur, on faisait aussi à sçavoir « que pour empêcher les longueurs des changements de monnaie qui consomment beaucoup de temps, on ne prendra point d'or ».

En outre, pour distinguer les lignes les unes des autres « les cochers et laquais de la troisième ligne, vêtus comme ceux des précédentes d'une casaque bleue, auront sur les coutures un galon aurore, blanc et rouge ».

Ajoutons enfin que le service des carrosses à cinq sols était, dès sa création par lettres patentes de janvier 1662 enregistrées par le Parlement de Paris, le 7 février 1662, une entreprise privilégiée excluant « toutes sortes de voitures roulantes généralement quelconques qu'on voudrait faire aller à l'instar des cochers de la campagne et à l'imitation du présent établissement dans notre bonne Ville de Paris, à peine contre les contrevenants de trois mil livres d'amende et de confiscation de leurs chevaux, carrosses et autres voitures. »

Toutefois, les dites lettres patentes ne devaient « pouvoir nuire ni préjudicier à la liberté de ceux qui louent des carrosses dans la Ville et aux faubourgs de Paris. » C'est dire que la liberté des taxis de l'époque était expressément protégée : nous savons combien ils en ont abusé depuis en arrivant à rendre toute circulation presque impossible.

Cette trop longue curiosité rétrospective nous montre que l'union de tous nos efforts ne sera pas inutile pour triompher de difficultés qui ont assailli, dès leurs débuts, nos éminents prédécesseurs et qu'un labeur de plus d'un siècle, depuis la nouvelle institution de transports en commun dans Paris en 1828, n'a pas encore entièrement aplanies, tant sont ardues les entreprises et persistants les défauts des humains.

F. BARTHÉLEMY,
Directeur des Etudes
et du Contrôle de l'Exploitation.

LES ÉTUDES TECHNIQUES

La motrice T° 42 utilisée à un et deux agents

Au 21^e Congrès International de l'Union Internationale de Tramways, de Chemins de fer d'Intérêt Local et de Transports Publics Automobiles, tenu à Rome, du 6 au 12 mai 1928. M. Bacqueyrise, Directeur général de l'Exploitation et des Services Techniques de la S.T.C.R.P. présente un rapport sur la question des voitures à un seul agent. Il y était notamment indiqué, qu'en présence des résultats observés, la S.T.C.R.P., étudiait l'utilisation, sur son réseau, de véhicules de ce genre. Le projet a été réalisé : une motrice du type T° de l'ancien réseau T.P.D.S., vient d'être mise en service sur la ligne 94 « Mzlakoff, Les Clozeaux, Clos Montholon » pour l'exploitation à un et deux agents.

Aux heures d'affluence (en particulier le dimanche) cette motrice comporte un machiniste et un receveur comme une voiture ordinaire et aux heures creuses, elle ne nécessite qu'un seul agent chargé d'assurer la conduite et d'effectuer la perception des places.

La motrice ainsi modifiée, offre 55 places, dont 22 assises.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE ET AUTOMATIQUE.

L'équipement traction, les circuits de compresseur, les circuits de lumière et sonneries, sont restés à peu près les mêmes que sur les autres voitures du même type actuellement en service. En revanche, les moyens de sécurité ont été multipliés.

Des dispositifs spéciaux ont été montés sur l'équipement traction et en dérivation, pour permettre de réaliser le maximum de sécurité.

Pour obvier à la défaillance possible du machiniste, au manque de pression d'air ou au manque d'énergie d'alimentation des dispositifs prévus, en cas de manœuvre du signal d'alarme, la disjonction du circuit traction, le sablage de la voie, le freinage pneumatique de la voiture et le déverrouillage des portes d'accès sont obtenus immédiatement et automatiquement. Il suffit donc à un voyageur d'actionner le signal d'alarme pour obtenir instantanément les résultats indiqués ci-dessus.

Le signal d'alarme refermé, tout revient dans l'ordre de marche et la voiture est prête à repartir.

Ces résultats sont obtenus à l'aide des dispositifs ci-après :

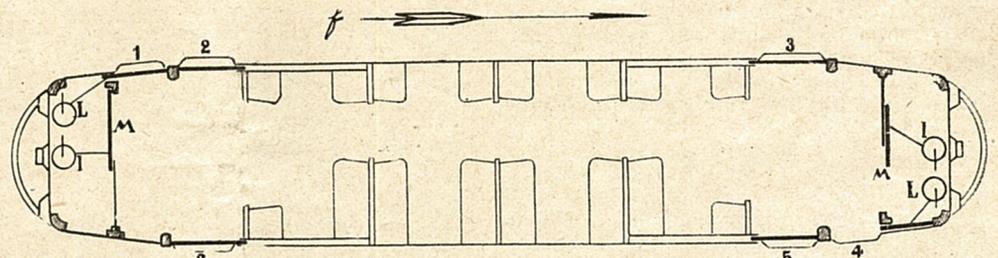
CIRCUITS DE CONTROLE ET DE SECURITE.

Une batterie d'accumulateurs de 12 volts alimente un circuit secondaire de basse tension, dit « circuit de sécurité ». Sur ce circuit sont montés en série les signaux d'alarme, la bobine excitatrice d'un électro-valve et enfin, des contacts manœuvrés par le machiniste lui-même. Ces derniers contacts (au nombre de trois),

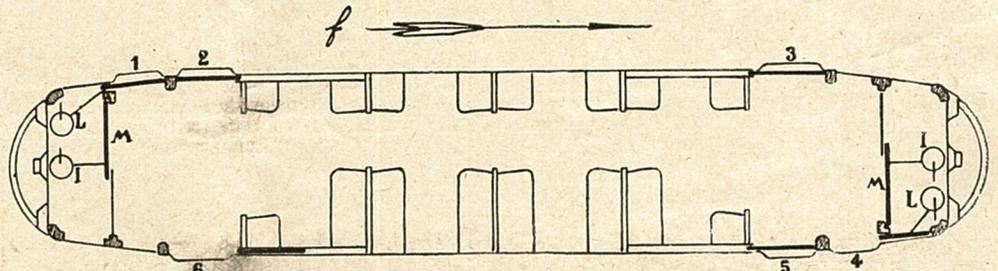
Sur la plateforme de conduite (en marche normale), le cylindre d'inverseur n'étant pas à la position neutre, mais à la position de marche, le circuit de sécurité se trouve donc ouvert.

Les contacts dont il vient d'être parlé, mis à la disposition du machiniste, interviennent alors pour le maintenir fermé.

L'un de ces contacts est réalisé sur la poignée de mise en marche de la manette de l'hélice



Motrice T° 42 utilisée à un agent (Portes 4 et M ouvertes pour la montée et la descente des voyageurs).



Motrice T° 42 utilisée à 2 agents (Porte 6 ouverte pendant la montée des voyageurs). (Porte 4 ouverte pour la descente).

sont montés en parallèle sur chaque plateforme de conduite. Un seul de ces trois contacts suffit à assurer la fermeture du circuit de sécurité.

Sur la plateforme de conduite abandonnée (à l'arrière) le circuit est fermé par un contact réalisé sur le cylindre d'inverseur ; le circuit de sécurité est fermé lorsque le cylindre d'inverseur est à la position neutre.

principale du régulateur (cette manette est fixée à demeure sur chacun des régulateurs).

L'autre contact est réalisé dans le régulateur et est actionné par une pédale à axe vertical, que le machiniste maintient avec son pied gauche, son pied droit restant libre pour le fonctionnement, le cas échéant, du timbre avertisseur.

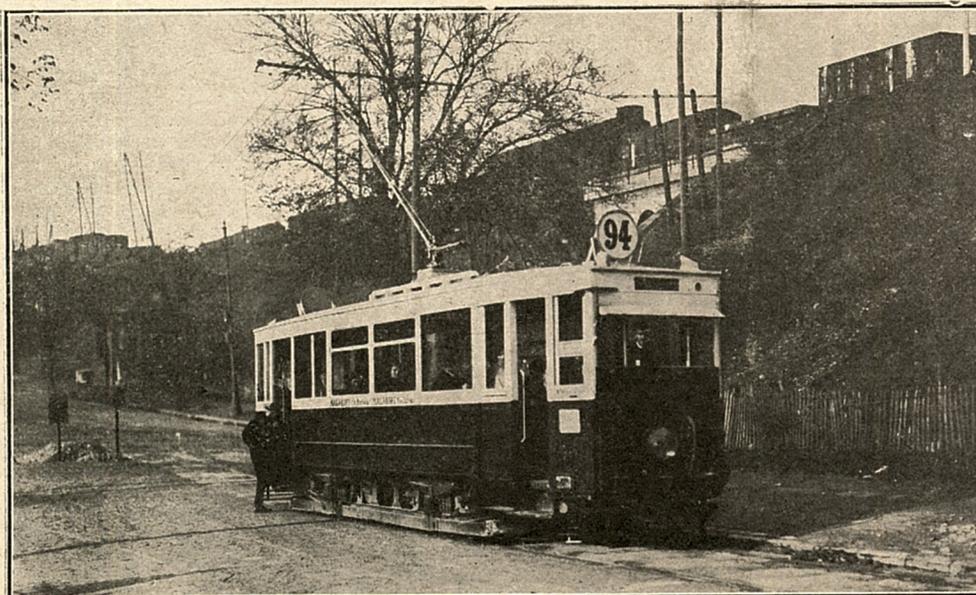
Le montage en parallèle des différents contacts leur permet d'agir séparément.

Si le circuit de sécurité est coupé par la manœuvre d'un quelconque des contacts décrits ci-dessus, le courant est interrompu dans la bobine excitatrice de l'électro-valve. N'étant plus attiré, le noyau de cette électro-valve en retombant par son propre poids fait fonctionner, par l'intermédiaire de la valse, un robinet spécial, lequel enverra de l'air dans les cylindres de commande des sablières, dans le cylindre de freinage et dans les commandes pneumatiques des portes. Ces dernières seront alors déverrouillées. En même temps, ce robinet spécial, qui est jumelé avec un interrupteur monté sur le circuit de contrôle, ouvre ce dernier circuit. La bobine excitatrice du contacteur du circuit traction n'étant plus alimentée, le contacteur tombe de lui-même et le circuit traction est alors coupé.

Ainsi donc, par le fonctionnement de l'ensemble de ce dispositif spécial, on obtient automatiquement la disjonction du circuit de traction, le sablage de la voie, le freinage pneumatique de la voiture et le déverrouillage des portes.

DISPOSITION DES PORTES.

Les portes, au nombre de 6 (3 de chaque côté de la voiture), sont disposées comme il est indiqué sur les schémas ci-contre. Les portes 1 et 4 sont munies d'un dispositif automatique fonctionnant à l'air comprimé, afin



La motrice T° 42 utilisée à deux agents.

d'obtenir, suivant le cas, l'ouverture ou la fermeture par la simple manœuvre d'un robinet. La rapidité de l'ouverture et de la fermeture des portes est facilitée par ces dispositifs automatiques qui, en outre, diminuent notablement la fatigue des agents.

Les portes 3 et 6 sont manœuvrables à la main et servent, comme nous le verrons plus loin, pour l'exploitation à deux agents.

Le machiniste, séparé des voyageurs par une cloison avec porte d'intercommunication, est garanti des intempéries par une glace à équilibre montée à chaque extrémité de la voiture.

A l'intérieur de la voiture, il n'a été aménagé aucune porte; un couloir spacieux permet, au contraire, la libre circulation des voyageurs.

Toutes les portes de la voiture T° modifiée sont coulissantes.

MARCHE A UN AGENT.

Le sens de marche étant celui indiqué par la flèche /, toutes les portes, à l'exception de la porte 4 (côté droit) sont fermées.

La porte 4 sert seule à l'entrée et à la sortie des voyageurs.

Des plaques indicatrices posées près de cette porte mentionnent d'une manière très apparente les inscriptions :

« ENTRÉE »
« PRÉPAREZ VOTRE MONNAIE
EN MONTANT »

et près de la porte 6, l'inscription :

« ENTRÉE A L'AVANT »

Avant le départ du terminus, le Receveur-Machiniste perçoit les places des voyageurs montés dans la voiture, et, au moment du départ, il ferme la porte 4 en utilisant le robinet L, puis la porte d'intercommunication M (située derrière lui). La voiture est alors prête à partir, toutes portes fermées.

A chaque arrêt, le machiniste-receveur ouvre la porte d'intercommunication M et la porte 4, laisse descendre les voyageurs arrivés au terme de leur voyage et perçoit les places des voyageurs qui se présentent pour la montée.

Sur la ligne 94, où cette motrice est actuellement en service, un seul tarif est appliqué; le travail du receveur-machiniste se trouve ainsi simplifié.

MARCHE A DEUX AGENTS.

Pour la marche à deux agents, les portes 1-2-3-5 sont fermées (comme pour la marche à un agent).

La porte 6, qui était fermée pour la marche à un agent, servira maintenant à l'accès des voyageurs.

La porte 4, qui dans la marche à un agent servait à la montée et à la descente, servira maintenant essentiellement à la descente des voyageurs.

Les plaques indicatrices dont il est parlé plus haut, sont retournées de manière à indiquer :

Près de la porte 4 : « Entrée à l'arrière ».

Près de la porte 6 : « Entrée ».

Tout se passe alors comme sur une voiture ordinaire, avec cette différence, cependant, que l'entrée des voyageurs se fera à l'arrière par la porte 6 et la sortie des voyageurs à l'avant, par la porte 4 (comme pour la marche à un agent).

Une inscription « Sortie », placée à l'intérieur de la voiture indique d'ailleurs aux voyageurs par quelle porte s'effectue la sortie.

Pendant la marche à deux agents, la sortie étant du côté opposé à l'entrée, il en résulte une économie de temps très appréciable aux arrêts, la montée des voyageurs pouvant s'effectuer en même temps que la descente.

Un deuxième avantage est à mentionner : à l'intérieur de la voiture, les voyageurs circulant tous et toujours dans le même sens, de l'arrière à l'avant, ne se gênent pas mutuellement; l'occupation du véhicule s'en trouve sensiblement améliorée.

Nota. — Les portes 2 et 5 (actuellement fermées, aussi bien dans la marche à un agent que dans la marche à deux agents) sont prévues, dans le cas d'extension de l'essai de ce type de voiture, pour servir à la descente des voyageurs. Un dispositif spécial sera aménagé à l'intérieur

de la voiture, de telle sorte qu'un voyageur voulant descendre n'aura qu'à s'approcher de cette porte, et, à l'arrêt, sous le contrôle du machiniste, cette porte s'ouvrira d'elle-même et se fermera automatiquement dès que le voyageur (ou le dernier des voyageurs) aura quitté le marche-pied de la voiture.

MODIFICATION DANS LE RELEVAGE DU CHASSE-CORPS.

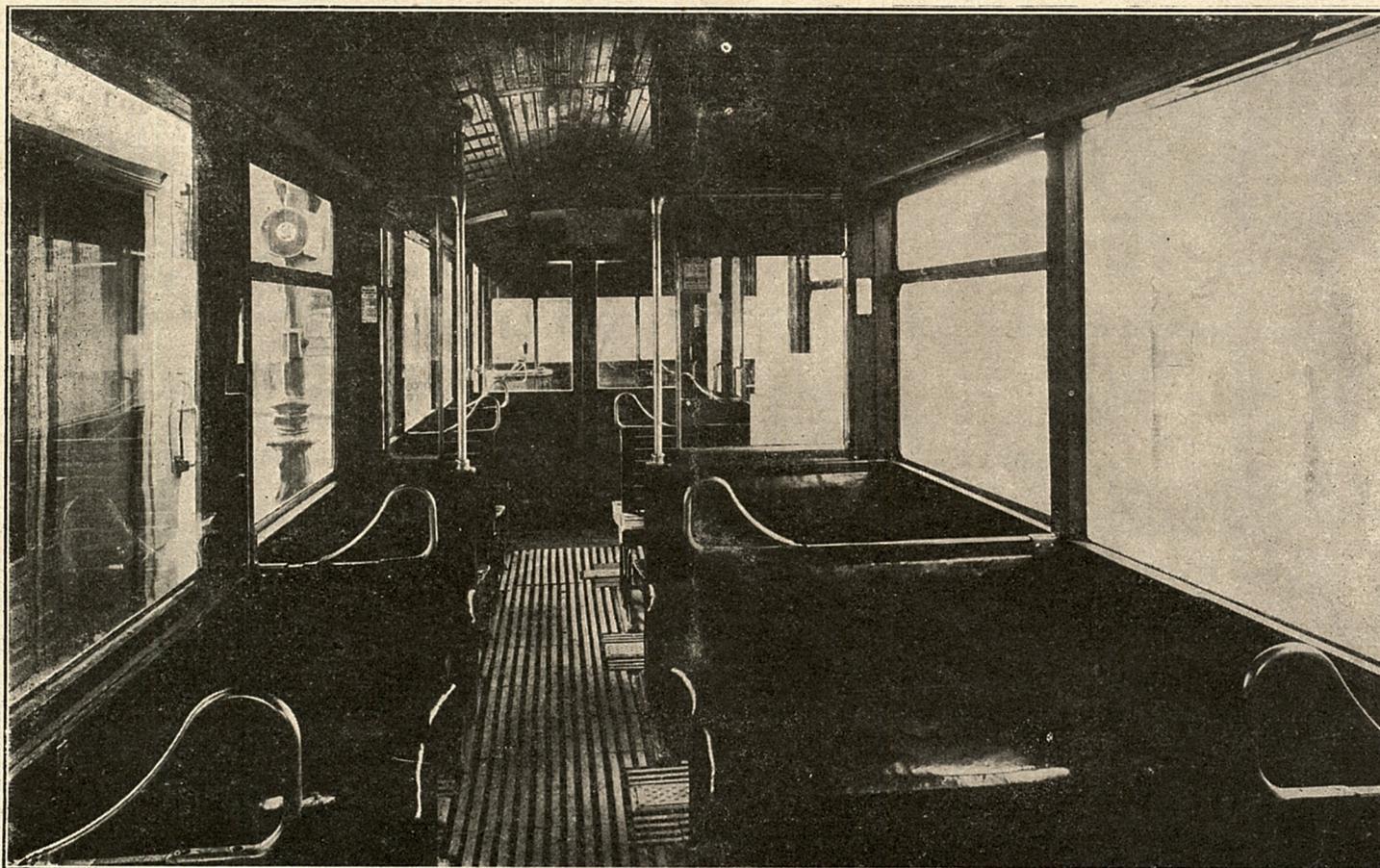
Une amélioration intéressante apportée dans le relevage du chasse-corps mérite d'être retenue. Pour relever le chasse-corps, il suffit au machiniste d'appuyer sur un levier et le chasse-corps se réenclanche automatiquement. Ce résultat est obtenu par le dispositif suivant : par l'intermédiaire d'un robinet, on envoie l'air dans un premier cylindre; le piston se déplace et agit sur une commande qui déverrouille d'abord le chasse-corps; le piston continuant à se déplacer, dégage un orifice qui permet à l'air d'aller dans un deuxième cylindre dont le piston agit à son tour sur une commande qui relève le chasse-corps.

Ce dispositif permet donc au machiniste dans le cas d'une chute de chasse-corps, de le réenclancher sans être dans l'obligation de descendre de sa voiture.

Ainsi se trouve réalisée une voiture à conduite économique qui donne satisfaction à tous points de vue et particulièrement au point de vue sécurité pour le public et pour le personnel. Les différents organes qui viennent d'être décrits sont actionnés, soit lorsque le machiniste cesse d'appuyer sur un poussoir ou sur une pédale ou lorsqu'un voyageur tire le signal d'alarme; l'arrêt de la voiture est obtenu immédiatement dans les meilleures conditions.

Dès sa mise en service sur la ligne 94, les voyageurs ont témoigné leur faveur à cette motrice.

LORILLOT,
Inspecteur Principal
au Service du Matériel
et de la traction des Tramways.



Intérieur de la motrice T° 42 utilisée à 1 et 2 agents.



QUELQUES PAGES SUR LA VIE D'UN FLEUVE

La Seine et ses bateaux (Fin)

L'AUTORISATION accordée à "la Compagnie des Bateaux Omnibus" ne constituait pas un monopole puisque la Compagnie générale des bateaux de Paris à Saint-Cloud subsistait toujours, mais la nouvelle entreprise avait cependant le caractère d'un véritable service public. Un cahier des charges assez sévère réglementait l'autorisation, fixait à un effectif minimum de 10 le nombre des bateaux à mettre en circulation, réglait les heures de passage à chaque escale, la composition des équipages, les tarifs à percevoir (0 fr. 25 par personne, 0 fr. 15 pour les militaires). La Compagnie devait, en outre, verser un cautionnement de 50.000 francs et prendre toutes mesures pour que le service soit assuré de façon régulière.

Ce service comportait la traversée de Paris et assurait en même temps en banlieue le trafic, d'une part, entre le Pont National et Charenton, et, d'autre part, entre le viaduc d'Auteuil et Suresnes.

Les résultats d'exploitation furent satisfaisants, la concurrence que la nouvelle Société fit aux bateaux de Saint-Cloud, entre Auteuil et Suresnes leur fut à ce point néfaste, qu'ils disparurent.

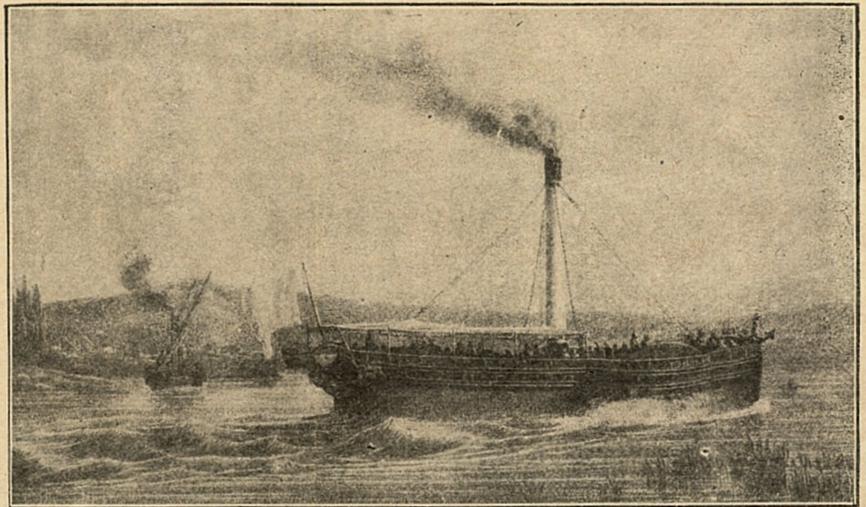
Des travaux furent entrepris pour rendre la Seine plus navigable ; la construction du barrage de Saint-Cloud permit de maintenir la rivière à une hauteur minima invariable ; dix-huit bateaux spéciaux, appelés « Maries Salomes » draguaient la Seine, ramassant les boues accumulées et les pierres tombées des chalands.

La guerre franco-allemande de 1870 suspendit pendant quelques années l'exploitation du réseau fluvial, seules des canonnières sillonnèrent la Seine.

Peu après la guerre, trois grands bateaux à vapeur et à hélice, de 400 tonnes, vinrent jeter l'ancre au Port Saint-Nicolas. Appartenant à la Compagnie « Seine et Tamise » ils devaient faire quinze fois par an la navette entre Londres et Paris ; mais le chemin de fer eut vite raison de cette entreprise dont les services ne donnaient certes pas satisfaction à ce besoin de déplacements rapides, à cette soif de vitesse qui tenaient déjà nos pères, soucieux de contribuer activement à la réparation de nos désastres et au relèvement national.

En 1876, une Compagnie nouvelle, les *Hirondelles Parisiennes*, obtenait l'autorisation d'établir dans les limites du département de la Seine (sur Seine et sur Marne) 18 stations dont 12 à l'intérieur de Paris.

« Tout le monde connaît ces légères et minces embarcations, écrivait Gustave Geffroy, bien nommées « Mouches et



A toute vapeur ! au temps où la Cour siégeait à Saint-Cloud.

Hirondelles », à bord desquelles plusieurs centaines de personnes peuvent trouver à se caser, les dimanches et jours de fête. Malgré le poids « *Hirondelles et Mouches* » qui semblent courir les unes après les autres, filent avec rapidité, tournant les obstacles, franchissant les arches, abordant juste au point voulu les pontons de stations. Les pilotes, habitués au même service régulier depuis des années, connaissent la Seine aussi bien que les pilotes de la mer connaissent leur rade, leur chenal, les bassins de leur port, les bouées et les récifs de leur côte. »

A voir les gentilles et souples *Hirondelles*, les enfants chantaient à leurs mères, la délicate chanson :

*Maman, les p'tits bateaux
Qui vont sur l'eau
Ont-ils des ailes ?*

et, le terrible Laurent Tailhade s'attendrissait lui-même dans ses poèmes aristophanesques, sur les bateaux mouches où

*Les bourgeois sont entassés
Avec les enfants qu'on mouche
Qu'on ne mouche pas assez !*

En présence d'un concurrent aussi sérieux, la Compagnie des bateaux omnibus décida d'augmenter le nombre de ses unités en les portant à 50 et de diminuer de moitié le prix des places. On pense bien que « *Les Hirondelles parisiennes* » ne furent pas en reste de réplique.

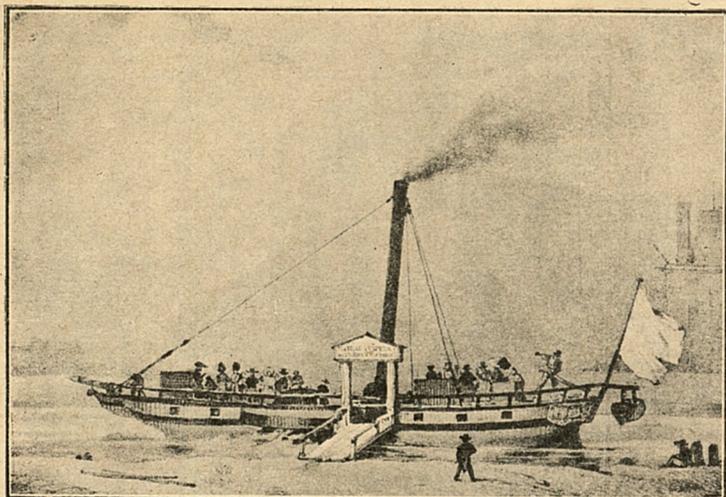
De telles mesures ne pouvaient être que chaleureusement accueillies du public qui se précipita à l'assaut des bateaux ; mais cette course à la préférence et cette guerre de tarifs épuisèrent rapidement les antagonistes qui, jugeant préférable de s'entendre au lieu de se ruiner réciproquement, signèrent une trêve.

Tout en gardant leur autonomie financière, les deux Compagnies fusionnèrent et se partagèrent l'exploitation, elles convinrent entre elles d'un mode de répartition des bénéfices, proportionnellement au nombre de bateaux mis en service.

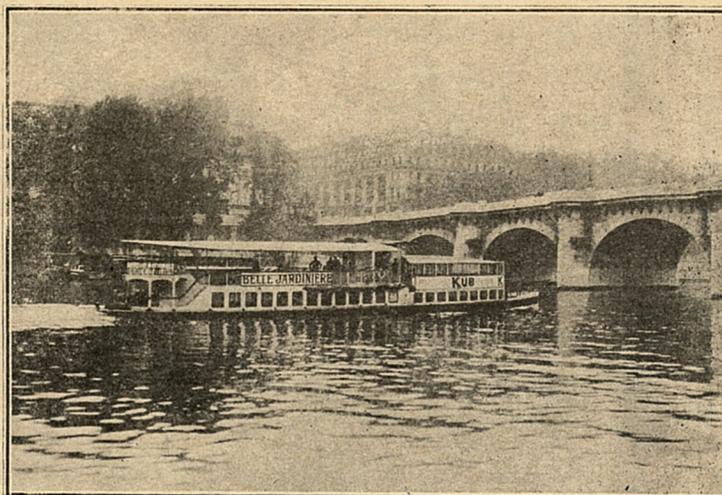
Un service sur deux fut supprimé entre le pont d'Austerlitz et Charenton et entre le Pont Royal et Suresnes.

Le 15 février 1882 expirait l'autorisation accordée aux deux Compagnies qui demandèrent le renouvellement de leur cahier des charges. L'Administration avait à choisir entre le monopole de fait et le droit commun qui admet, sous condition de se conformer aux lois, ordonnances, règlements et arrêtés concernant la navigation, la libre concurrence ; elle décida que le transport par eau des voyageurs dans la traversée de Paris rentrerait sous le régime du droit commun.

A la suite de cette décision, M. Calvet Rogniat, fut autorisé à établir un service s'étendant de Lagny à Charenton par la Marne, les canaux de Chelles, Saint-Maur et Saint-Maurice et, d'autre part, de Charenton à Suresnes.



— Hier —



— Aujourd'hui —

Le 1^{er} septembre 1885, la *Compagnie des bateaux express* se substitua à M. Calvet-Rogniat et commença son exploitation avec une flotte de 35 bateaux dont le confort et la rapidité furent vivement appréciés du public.

Restaient les anciennes Compagnies : *Hirondelles et bateaux omnibus* qui tentèrent bien de lutter contre cette nouvelle venue, mais se virent, après quelques mois de lutte dangereuse, dans l'obligation d'entamer des négociations avec la *Compagnie des bateaux express*.

Le 20 avril 1886, les trois Compagnies n'en firent plus qu'une sous le titre de *Compagnie générale des bateaux parisiens*, au capital de 10 millions, comprenant 105 bateaux à hélice d'une contenance de 250 à 300 places et 100 pontons. La longueur totale du parcours exploité par l'ensemble des services était de 39 k. 600. Le nombre des escales entre Charenton et Suresnes était de 44.

Les résultats d'exploitation se révélèrent immédiatement excellents ; la moyenne des voyageurs transportés annuellement était aux approches de 1900 d'environ 25 millions.

En 1900, année de la dernière exposition universelle, la Compagnie put transporter sur 124 bateaux, plus de 38 millions de passagers, la recette totale at-

teignit 5.804.000 francs. C'était un beau record.

Mais, hélas, à partir de cette époque, le chiffre des recettes subit de sensibles diminutions.

En 1911, le nombre des passagers ne s'élevait plus qu'à 16.880.000 avec une recette de 2.355.000 francs, accusant une perte de 59% par rapport à celle enregistrée en 1900. En 1914, la Compagnie ne possédait plus que 87 bateaux.

Quelles étaient donc les causes de ces diminutions chaque année plus accusées ? peut-être faut-il les rechercher dans la température peu clémente de l'été de 1905, dans les crues de la Seine qui sévirent avec une gravité exceptionnelle cette même année et particulièrement en 1910 ? ou bien n'est-ce pas plutôt le développement rapide des tramways de pénétration dont certaines lignes suivent le cours du fleuve, et l'extension du réseau métropolitain qui réduisirent la clientèle des bateaux ?

D'autres difficultés allaient surgir ; la guerre mondiale qui réduisit considérablement le trafic des réseaux en surface arrêta complètement l'exploitation sur la Seine, où l'on ne vit plus que le passage des chalands porteurs d'approvisionnements ou des bateaux-hôpitaux remplis de blessés.

Le trafic des bateaux à voyageurs ne

reprit que le 4 août 1921 après rachat de l'actif de la Compagnie générale des bateaux parisiens par le département de la Seine et l'affermage du réseau à la S. T. C. R. P.

Malgré différentes mesures prises pour essayer d'attirer sur les bateaux une partie de leur ancienne clientèle, les résultats obtenus après la guerre semblent indiquer que ce moyen de transport n'a plus comme autrefois, et en semaine particulièrement, la grande faveur du public. Faut-il en déduire qu'un jour prochain les transports en commun sur la Seine verront leurs recettes diminuer à ce point qu'ils devront cesser toute exploitation. Non, car l'instant n'est peut-être pas éloigné où les difficultés de la circulation se multipliant, les parisiens et les banlieusards pressés de rentrer chez eux préféreront aux tramways et aux omnibus, le bateau parisien qui file ses onze kilomètres à l'heure, loin des encombrements et des assourdissants tumultes, hors l'atmosphère viciée des rues.

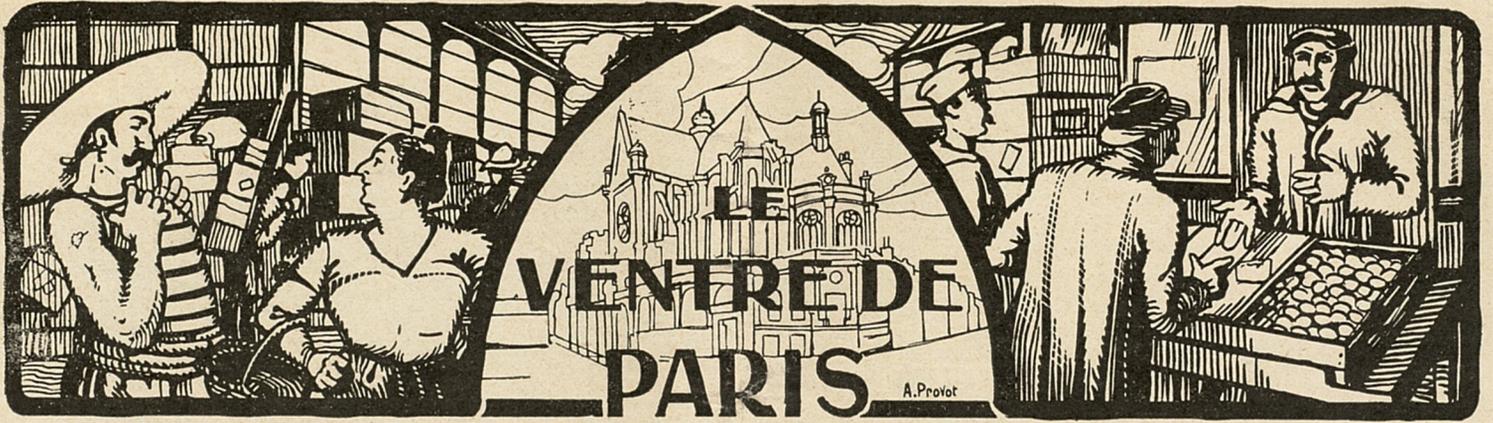
Et puis... du pont de ce petit navire, quel magnifique coup d'œil, c'est toute l'histoire de Paris, c'est toute l'histoire de la France qui surgit... nous en feuilleterons un prochain jour ensemble, les pages encore vivantes, dans un beau voyage que nous ferons de Charenton à Suresnes.



UN OMNIBUS EN L'AN 1317 !!!

Nous avons écrit dans le premier numéro que l'*Echo de la S.T.C.R.P.* que les premiers omnibus étaient apparus en 1828 ; on peut cependant admettre que les « carrosses à cinq sols » étaient leurs grands-pères. Or, voici que nous trouvons dans un manuscrit de 1317, actuellement à la Bibliothèque Nationale, et que nous avons consulté pour écrire notre chronique sur la « Seine et ses bateaux », une curieuse miniature, reproduite ci-contre, où nous pouvons voir une voiture ressemblant étrangement à un omnibus et qui traverse le petit Pont. « *Nihil novi sub sole* ».

Depuis cette trouvaille, je suis tenté de considérer avec sérieux cette thèse, dont je vous parlais dans notre numéro d'octobre, et où un certain M. Caillemier traite des Tramways dans l'antiquité Grecque.

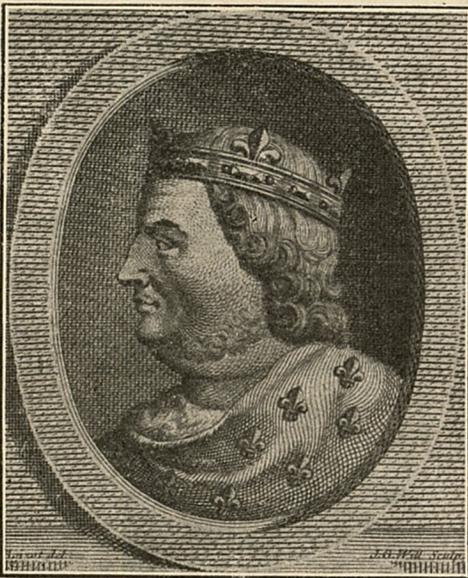


LES HALLES ET LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'APPROVISIONNEMENT DE PARIS (suite)

Mesures prises autrefois pour assurer l'alimentation de Paris

Jusqu'à la fin du XVI^e siècle, l'alimentation de Paris était assurée par les agriculteurs, maraîchers et vigneron établis au voisinage immédiat de la Ville et dont la production devait suffire à la consommation urbaine.

Il faut considérer, d'ailleurs, que les innombrables droits de péage, l'état déplorable des routes, le brigandage exercé soit par les bandes de soldats, soit par les populations elles-mêmes, rendaient impossibles les transports à longue distance.



En 1108, dès son avènement, Charles le Gros, songea à doter Paris d'un marché digne de lui.

Un effort, toutefois, avait été fait afin d'assurer l'approvisionnement en poisson de mer dont le transport jouissait de certains privilèges permettant l'arrivée de cette denrée sinon à bon compte, du moins rapidement. Ces privilèges sont ceux des «chasse-marée ou mareyeurs.»

La première ordonnance les concernant est de Saint-Louis, et date de 1254. Elle enjoit aux habitants riverains des routes suivies par les chasse-marée de toujours tenir le chemin en bon état.

Dès le début du XVII^e siècle, il parut nécessaire de délimiter la zone d'approvisionnement de Paris. Cette zone a varié entre 10 et 20 lieues et les agriculteurs qui y étaient établis ne pouvaient, sous peine de châtement, porter leurs denrées ailleurs que sur les Halles publiques de la Capitale.

Un arrêt de 1661 défend aux voituriers, sous menace de confiscation, de vendre sur les routes et même de délier leurs sacs.

En ce qui concerne la vente de ces produits, divers règlements : 5 septembre 1625 ;

16 décembre 1661, Edit de 1672, forçaient les producteurs à venir, en personne, vendre leurs denrées sur les marchés. Mais cette obligation de se présenter eux-mêmes faisait perdre aux producteurs très éloignés un temps précieux qui aurait été utilement employé à la culture. Les fermiers choisirent donc à Paris des intermédiaires, commissionnaires libres, chargés de recevoir les produits, de les vendre et d'en toucher le prix. Ces intermédiaires étaient appelés grimbélins ou grisélins (petits bénéfices).

Ces commissionnaires, qui d'ailleurs ne se contentaient pas toujours d'un petit bénéfice, et ne donnaient pas toujours satisfaction à leurs mandants, disparurent pendant la Révolution.

La liberté de commerce ainsi que la libre circulation des denrées ayant été instituées, la loi des 18 et 24 août 1790 confia à l'Autorité Municipale le soin de l'alimentation de Paris.

Un arrêté consulaire du 12 Messidor an VIII, et un décret du 10 octobre 1859 ont établi les services de vérification et contrôle des denrées et des poids et mesures, créé des postes de facteurs (aujourd'hui mandataires), institué les privilèges des forts, enfin, réglé les attributions de la Préfecture de la Seine et de la Préfecture de Police

En ce qui concerne les transports, leur développement fut nul jusqu'au début du XIX^e siècle. Mais depuis cette époque, l'apparition, puis le développement des chemins de fer, en même temps qu'ils permettaient l'extension de la Ville parallèlement à ses besoins, donnaient la possibilité de satisfaire ces derniers en faisant intervenir le facteur vitesse qui, de plus en plus, recule les limites de la zone d'approvisionnement ; aujourd'hui, cette zone, qui n'était que de 10 à 20 lieues avant 1789, s'étend, pour certains produits sur le monde entier, puisque journalièrement on vend aux Halles des produits en provenance de la Sibérie, de l'Australie, du Canada, de l'Amérique du Sud et du Cap.

Organisation actuelle des Halles

a) Attributions de la Préfecture de Police et de la Préfecture de la Seine

Ces attributions ont fait l'objet d'un décret du 10 octobre 1859.

La Préfecture de la Seine est chargée de tout ce qui concerne :

- La construction et l'entretien des Halles ;
- La fixation des tarifs de location, droits, etc. ;
- Le service de la voirie ;
- Le stationnement des voitures ;
- La perception des droits municipaux ;
- La Préfecture de Police est chargée de :
- La circulation des voitures ;
- Le placement des denrées ;
- Leur examen ;
- La vérification des poids et mesures.

Ces attributions s'entendent, non seulement pour les Halles Centrales, mais encore pour tous les Halles, marchés, abattoirs.

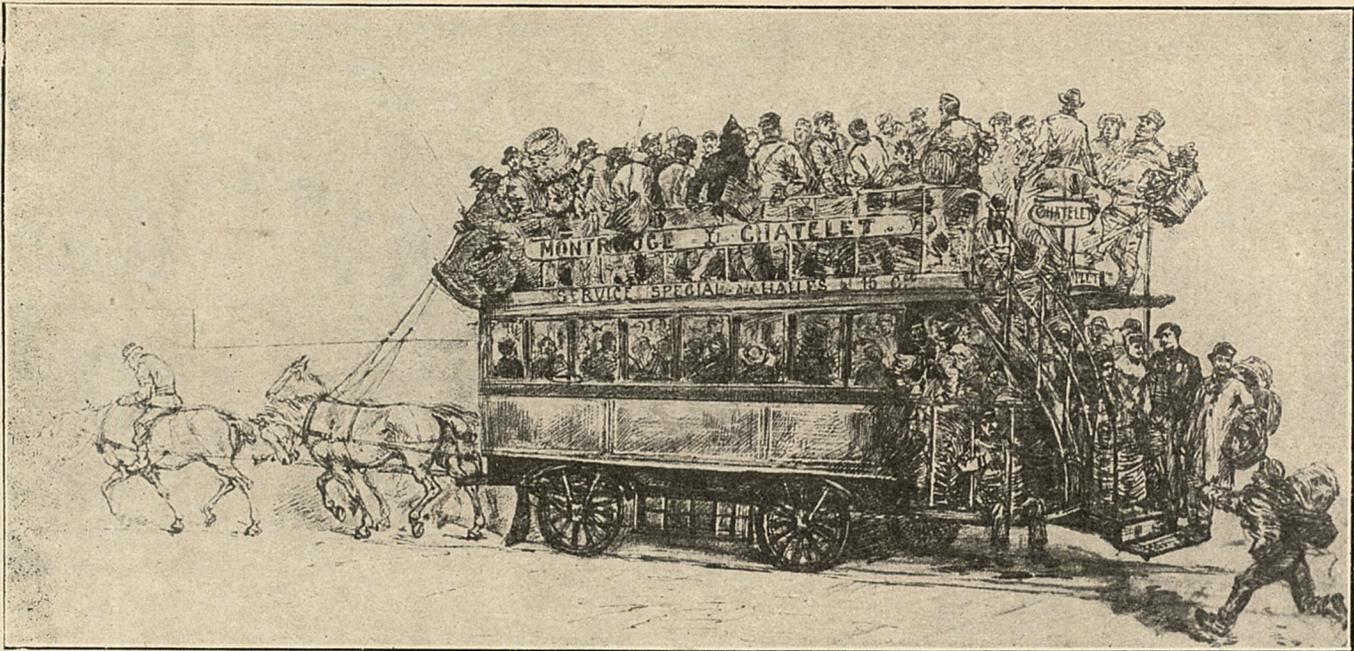
Le personnel employé dans les différents services des deux Préfectures est de l'ordre de :

- 4 à 500 employés de bureau ;
- 40 à 50.000 agents à différents titres : forts, gardiens, porteurs, surveillants, mandataires, conducteurs, titulaires de places, etc...

Cet effectif de l'Intendance parisienne est sensiblement plus élevé que celui des armées de Bonaparte, lors des deux premières campagnes d'Italie.



Les Portefaix de la Halle aux Blés en 1820 - (Collection HARTMANN)



L'arrivée du Tramway des Halles (Le Monde Illustré 1886). (Collection Hartmann).

b) Répartition des emplacements de vente sur le périmètre des Halles

Le périmètre des Halles est constitué par les rues de Rivoli, du Louvre, Etienne Marcel et le boulevard Sébastopol.

Le marché des Halles occupe une superficie de 38.500 mètres carrés environ, qui se décompose en : 25.200 m² couverts (Pavillons); et 15.300 mètres carrés découverts : (Carreau).

Les 25.200 mètres carrés de pavillons abritent les ventes en gros et en détail.

Les premières occupant 17.150 m².

Les secondes — 8.050 m².

Les 13.500 m². du carreau sont répartis entre :

La vente en gros des champignons 320 m².

— du cresson 610 m².

— des fruits et lég. 2.500 m².

Le carreau forain des légumes 10.000 m².

Suivant les apports, ce dernier carreau peut-

être augmenté par occupation des trottoirs des rues limitrophes.

La répartition des emplacements de vente entre les différentes catégories de marchandises n'est pas proportionnelle à l'importance des apports c'est ainsi que :

Pour un apport représentant 75% des apports totaux, les fruits et légumes ne bénéficient que de 50% de la place totale :

Pour un app. de 5,5 % des apports totaux,

	les beurre, œufs,			
	fromag. bén. de 12	%		
—	de 8 % poissons de —	12,5	%	
—	de 2 % volailles —	9	%	
—	de 1,5 % triperie —	6,5	%	
—	de 10,5 % viande —	10	%	

c) Quantités

Les quantités annuelles sont :

Viande de boucherie 73.263.210 kgs

Triperie	3.345.102 lots
Volailles et gibiers	22.058.000 kgs
Poisson	52.879.220 kgs
Huitres	4.042.370 kgs
Fruits et légumes (gros)	91.118.903 kgs
Beurre	12.468.340 kgs
Œufs	11.790.000 kgs
Fromage	16.724.658 kgs
Carreau forain	440.067.480 kgs
Ensemble (compris champignons, petits tas, etc.) ...	750.000.000 kgs
soit en moyenne :	2.400 tonnes par jour.

[HENRY COMMARTIN,

Ingenieur des Arts et Manufactures,
 Directeur du chemin de fer
 de la grande banlieue.

(à suivre).



Le Marché des Innocents, installé sur le cimetière du même nom, et qui fut ouvert le 14 février 1789.



Les Tombeaux de l'Église des Grands-Augustins

LA CURIEUSE HISTOIRE de GUY DU FAUR, SEIGNEUR de PIBRAC

Guy de Pibrac, appartient aussi à l'histoire de Pologne. Cet épisode de sa vie où se mêlent le tragique et le comique, mérite d'être conté. Depuis l'an 1386, la famille des Jagellons régnait en Pologne, quand, le 7 juillet 1572, le dernier roi de cette race, Sigismond-Auguste, vint à mourir, sans enfants mâles. Un royaume sans roi ! Bonne affaire ! Ce n'est pas tous les jours que les cadets des rois trouvent un trône d'occasion, ni tous les jours, dirait La Fontaine, que les Grenouilles demandent un roi. Donc, le trône de Pologne étant libre, et les Polonais lui cherchant un propriétaire, les prétendants ne manquèrent pas. D'abord, des princes voisins se crurent désignés par leur voisinage. Ce furent, Jean, roi de Suède, gendre du roi défunt, qui présenta son fils, un bambin de 7 ans ; l'Empereur Maximilien d'Autriche présenta son second fils, Ernest ; Ivan, grand-duc de Russie, sans hésiter, demanda le trône pour lui-même ; il avait tant de fois essayé de détrôner Sigismond-Auguste, qu'il pouvait bien prétendre le remplacer ! Soudain, un quatrième larron posa sa candidature, ou, du moins, on la posa : ce fut Henri d'Anjou (futur Henri III), frère de Charles IX, roi de France ; et celui qui la posa fut Jean de Montluc, évêque de Valence, par la grâce de François I^{er}. Ce Montluc était frère cadet du fameux Blaise de Montluc qui massacrait les protestants, pendant que le baron des Adrets massacrait les catholiques ; mais, l'évêque Jean n'était point un batailleur, c'était un fin diplomate. Il mena si bien l'affaire que les Polonais, le 9 mai 1573, élirent roi de Pologne, Henri d'Anjou. Aussitôt, 13 seigneurs polonais (on n'était pas superstitieux, en ce temps-là !), quittèrent la Pologne pour venir à Paris chercher leur roi. Ils y arrivèrent le 19 août, accompagnés de 250 gentilshommes. Réception superbe, entrée triomphale par la Porte Saint-Martin, dans cinquante carrosses à quatre chevaux. Les parisiens, curieux déjà à cette époque, et même exultants, envahirent les rues, s'écrasèrent aux fenêtres, grimperent sur les toits, au risque de les enfoncer. Curiosité légitime ; les Polonais avaient de l'allure ; grands de taille, fiers, graves, ils avaient, en outre, de longues barbes brillantes et leur costume tirait l'œil : bonnet garni



Guy Du Faur de Pibrac.

de fourrures précieuses, cimenterie incrusté de pierres, bottes ferrées, carquois, arc ; têtes rasées par derrière, et grands brodequins à galoches de fer.

Et tous ces Polonais n'étaient point des sots ; tous parlaient fort bien latin ; beaucoup, en outre, savaient l'italien et l'allemand et même quelques-uns parlaient si bien français, qu'on les aurait cru riverains de la Loire ou de la Seine et bien loin d'en paraître de la Vistule ou du Dnieper. Hélas ! bon nombre de chevaliers français apprirent, à leurs dépens, qu'à vouloir, de parti-pris, mépriser les études, et n'avoir de dévotion que pour la dague et l'épée, le jour arrive, tôt ou tard, où, en face de gens instruits, on passe, à juste titre, pour un sot ; ils rougissaient de leur ignorance. Par bonheur, pour relever le prestige national des Français, ils eurent affaire à des gens instruits : le roi Charles IX, un lettré ; Paul de Foix, archevêque de Toulouse ; Charles d'Escars, évêque de Langres, et notre Guy de Pibrac, qui entendait fort bien le grec, le latin et l'allemand. Bref, les Polonais trouvèrent, pour les recevoir, des harangues dignes d'eux.

Ils restèrent à Paris trois bonnes semaines, furent très choyés. Naturellement, le duc d'Anjou accepta d'être leur roi et ils s'en retournèrent. Quelle chance, disaient-ils, en partant, nous allons avoir un roi sans égal ! Peu après, le roi de Pologne les suivit. Il quitta Paris, le 28 septembre, en compagnie de 20 grands seigneurs et de 600 petits, y compris le brave Crillon de Henri IV (qui manqua la bataille à Arques, et à qui Henri IV conseilla de se pendre !), et Bussi d'Amboise, un intrépide aussi, un breteur hors de pair. Cela, c'était la cour, dite « militaire » et décorative ; il y avait la cour « administrative » : Pomponne de Bellièvre, ambassadeur de France en Pologne et Guy du Faur de Pibrac, chancelier du nouveau roi. Jusqu'à présent, tout cela ressemble à de l'épopée ; la suite va paraître une équipée et finir en escapade.

En cours de route, en pleine Allemagne, Bussi se chamailla avec un seigneur teuton ; il le tue ; avec Bussi, les discussions finissaient toujours ainsi ; mais Bussi passe en jugement et se voit attribuer généreusement la peine de mort. On ne badinait pas, là-bas, en ce temps-là, et ce n'est pas changé ! Cependant, de Pibrac et Crillon plaident en faveur du condamné, et Bussi échappe à la mort. On arrive en Pologne ; on s'installe, un règne idyllique s'annonce... La cérémonie du sacre est grandiose ; le roi est parfait ; « Vive le roi ! ». C'était en janvier 1574, Cinq mois après, un beau matin, les Polonais s'aper-

çurent que le trône royal était vide. On chercha le roi partout, il resta introuvable. On s'enquit du motif de la disparition et tout s'expliqua. Le frère du roi de Pologne, Charles IX, roi de France, était mort le 30 mars 1574, à Vincennes, sans descendance apte à régner, et, de droit, le roi de Pologne, son frère, héritier du trône de France, avait déménagé « à la cloche de bois », dirions-nous aujourd'hui, pour venir régner sur les bords de la Seine, sous le nom de Henri III.

Les Polonais s'abandonnèrent au dépit ; au dépit succéda leur colère. Mais, cette colère, contre qui l'exercer ? contre le fuyard ? Il n'y fallait point compter. Il était loin ! Un roi de 24 ans voyage vite et, quand il est emporté par l'amour de la France, il boit les étapes comme un Polonais !

Restait en Pologne, de Pibrac, ennuyé, et en drôle de posture. Rien n'est plus lamentable qu'un chancelier royal qui a perdu son roi par la mort ; mais il devient ridicule quand c'est par la fuite. Oui, que devient son pouvoir, quand la majesté dont il tira son prestige s'est livrée à une fuite clandestine, tout le monde admettant que « clandestin » est le contraire de majestueux ?

On mit de Pibrac en prison... pas très longtemps. Il s'échappa, dit-on, ou les Polonais, philosophes, le laissèrent s'échapper, jugeant avec à propos, qu'une vengeance exercée sur un valet n'effacerait pas un royal affront.

Prestement, de Pibrac revint en France. A peine y était-il qu'on le renvoya — comble de l'audace ! — en Pologne, pour proposer aux Polonais qui cherchaient un nouveau roi, un nouveau duc d'Anjou ! Evidemment, le duc d'Alençon, frère du duc d'Anjou, était monté en grade et avait pris le titre de duc d'Anjou abandonné par son frère, et acquis des droits incontestables au trône de Pologne !

Les Polonais qui connaissaient très bien leur géographie de France, et l'Anjou en particulier, trouvèrent la plaisanterie un peu trop corsée, et de Pibrac dut ramener à Paris, avec son éloquence de diplomate incompris, son royal insuccès.

Pourquoi aussi, les Polonais eurent-ils l'idée de faire venir de l'Anjou, un roi, alors qu'ils étaient si bien capables d'en goûter le bon vin !

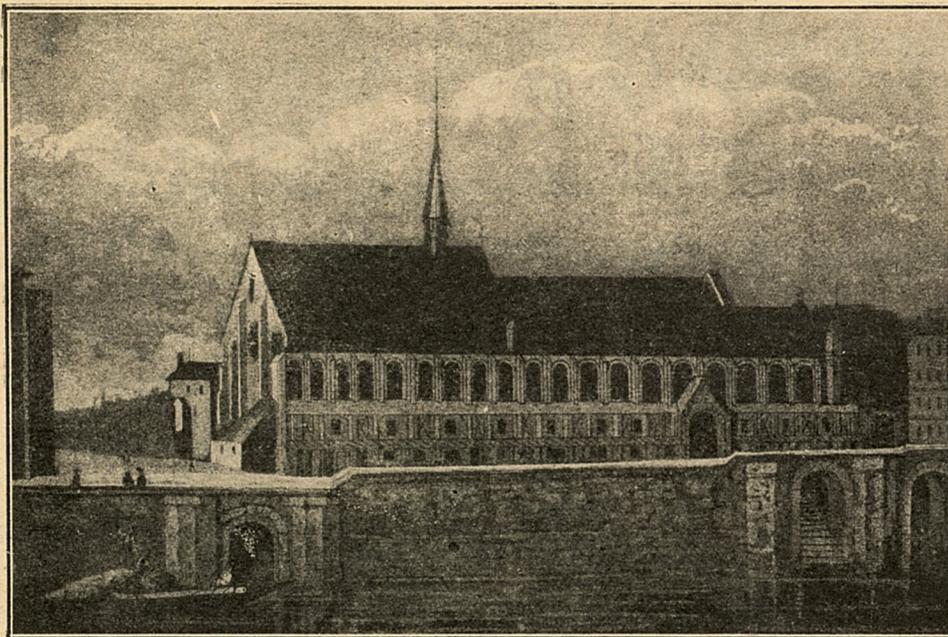
Là se termine l'épisode polonais de la vie agitée de Guy de Pibrac.



Blaise de Montluc, Marechal de France.



Charles IX, Roi de France.



Les Grands Augustins.



Costume que portaient les moines du Couvent des Grands Augustins.

De Pibrac appartient encore — et bien davantage — à l'histoire de France. Bon diplomate, fin politique et psychologue de première force, il avait, pour servir ces précieuses qualités, un remarquable talent d'avocat. Son éducation, son bon goût, sa délicatesse lui avaient permis de rompre avec la pitoyable éloquence du barreau d'alors, faite de polissonneries, d'invectives grossières, de trivialités généralement indécentes. Il avait, en somme tout ce qu'il fallait pour réussir dans le monde des hommes d'Etat. En plaidant, il plaisait ; sa contradiction courtoise lui attirait la sympathie de l'adversaire. Quel bon serviteur ce devait être pour le roi de France ! Aussi, dès l'an 1562, — il était encore jeune — Charles IX le choisit-il pour ambassadeur au fameux concile de Trente, où se servant de la langue latine, qu'il possédait à fond, il défendit, très éloquemment, les intérêts de la couronne et les libertés de l'Eglise gallicane. Mais pourquoi lui, si doux, si conciliant, fut-il si violent envers les protestants, en écrivant, en 1573, une *Apologie de la Saint-Barthélemy*, en contradiction avec son caractère ? Jodelle, vilipendé par les huguenots, en raison de ses tragédies pétries d'antiquité païenne, pouvait riposter en écrivant 36 sonnets, qui sont bien les plus violentes satires qu'on ait publiées contre eux, mais de Pibrac ! le doux Pibrac, Pibrac le philosophe, pourquoi fut-il si méchant ? On l'excusa, en disant que l'*Apologie* fut écrite sur commande... du roi. On le croit d'autant mieux que, peu après, il négocia avec les protestants, sur ordre formel royal, un traité de paix « dont il fut l'arbitre, après en avoir été l'auteur ». Ne faut-il pas croire, tout simplement,

que Pibrac fut un excellent fonctionnaire royal, au service de la raison d'Etat, laquelle appelle une littérature d'Etat.

Cet état d'esprit permit à de Pibrac de monter rapidement l'escalier des honneurs. des bonnes places et des charges lucratives : avocat général au Parlement de Paris, ambassadeur, président-à-mortier, chancelier de la reine de Navarre (après l'avoir été du roi de Pologne).

Cependant de Pibrac, un jour, committit une faute qui fut cause de sa disgrâce. Il aima. Aimer, en soi, n'est point grave, mais il aima, ou plutôt, on dit qu'il aima une femme qui n'était point sa femme et qui avait le tort d'être la femme d'Henri IV, la reine Marguerite. Oui, on raconta qu'il aimait la reine ; qu'en outre, il menait, de front, une autre amourette, et qu'il n'était point veuf ; ce qui faisait trois amours à la fois !

« Que voilà un beau jeune vieillard ! » eût dit Molière, s'il eût été du monde.

De Pibrac protesta, plaida « non coupable », et affirma au roi qu'il ne méritait :

« Ni cet excès d'honneur, ni cette indignité », et, prenant la plume, il écrivit une *Apologie*, pour se disculper. On le crut... ou on ne le crut pas. Ce n'est pas nous, dépourvus de pièces à convictions, qui essaierons de trancher le différent. Depuis, une bonne dizaine d'historiens ont traité ce sujet d'alcôve et conclu différemment.

Et pourtant, Pierre de l'Etoile, en ce temps-là, grand ramasseur de « cancans », de calomnies, et de médisances, a défendu de Pibrac, et, pour cette raison, nous ne lui jetterons point la pierre ; car,

pour que de l'Etoile l'innocente, il faut qu'il soit vraiment bien innocent.

Quoiqu'il en soit, de Pibrac apprit, à ses dépens, que s'il n'aimait point la reine, il ne fallait point que l'on chuchotât qu'il l'aimait ; le chuchotement, en pareille matière, entraînant le crime de lèse-majesté... même aux yeux de Henri IV, qui, pourtant...

Et de Pibrac vécut les heures de la disgrâce ; i dut quitter la cour et... les honneurs.

Voyez, cependant, quel bon fonctionnaire il était ! Il trouva encore moyen de mourir de chagrin, en contractant une maladie de langueur, au spectacle des troubles qui agitaient l'état ! Fonctionnaire, rouage de la machine gouvernementale, pendant un si long temps, il mourut, parce que la machine fonctionnait mal !

Et cette mort est toute à l'honneur de Guy de Pibrac ; elle prouve qu'il y a de bons fonctionnaires, capables de se croire utiles à l'état, de se sacrifier pour le bien de la collectivité, voire de mourir, par amour du métier. Et je ne dis pas cela pour faire plaisir à M. Henri Clerc, l'auteur du *beau Métier*, en ce moment joué, avec succès, à l'Odéon.

Il demeura à l'hôtel d'Anjou (plus tard de Longueville) que lui avait donné la reine de Navarre et qui a été démoli, pour dégager la façade du Louvre, rue Saint-Honoré, et, quand il mourut, le 27 mai 1584, il quitta la rive droite de la Seine, pour aller dormir sur la rive gauche, presque en face, à l'église des Grands Augustins.

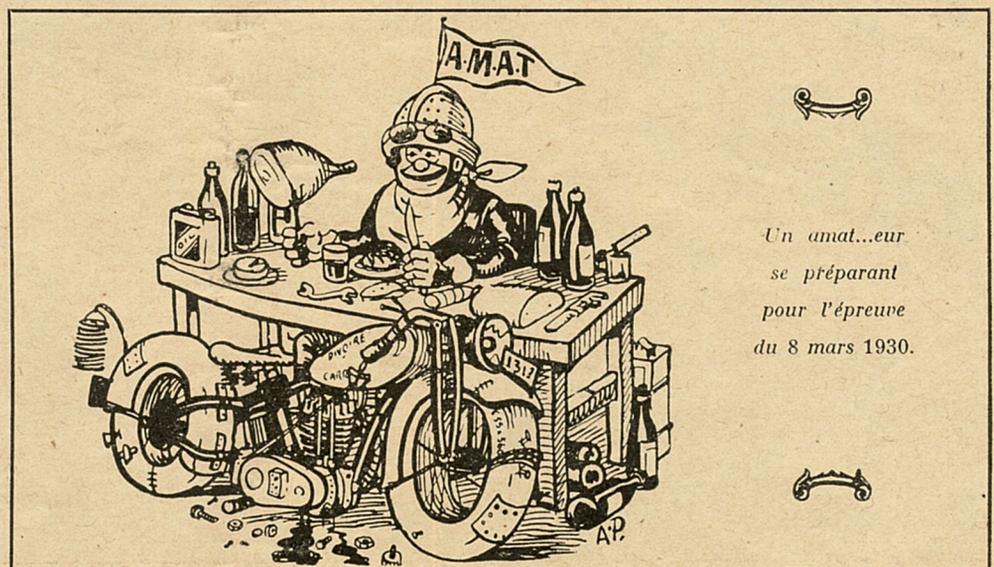
Henri MOUROT,
Administrateur-Fondateur de la Société d'Histoire et d'Archéologie de la banlieue sud-est.

LE BANQUET ANNUEL DE L'AMICALE MOTOCYCLISTE & AUTOMOBILISTE DES TRANSPORTS

Nous rappelons aux fidèles lecteurs du beau journal qu'est l'*Echo de la S.T.C.R.P.*, que notre association donnera le samedi 8 mars 1930, à 20 h. 30, dans les Salons du Restaurant Bonvalet, 29, boulevard du Temple, à Paris (près de la Place de la République) son banquet annuel. Ce sera en même temps que l'occasion pour nos Sociétaires de se réunir amicalement sous le signe de la fourchette la célébration d'un joyeux anniversaire qui prouvera la vitalité d'une œuvre, qui, en douze mois d'existence, a déjà fait une besogne que lui envieraient des associations plus anciennes. Nous convions donc tous nos camarades à se joindre à nous le 8 mars prochain ; à ceux que la gastronomie ne tenterait pas, nous signalons que vers 22 heures, un orchestre endiablé préludera à une nuit joyeuse tout entière consacrée aux ébats des disciples de Terpsichore.

Le prix de la carte de banquet donnant droit au bal est fixé à 35 francs par personne.

Le Président de l'A.M.A.T.,
BOLOT.



Un amat...eur
se préparant
pour l'épreuve
du 8 mars 1930.

L'organisation du travail à la S. T. C. R. P.

LA DIRECTION DES SERVICES GÉNÉRAUX

Nous avons vu dans un précédent numéro que le Président du Conseil d'Administration, Administrateur-délégué, était secondé dans ses fonctions par trois grands chefs : le Directeur général de l'Exploitation et des Services techniques, le Secrétaire général, et le Directeur des Services généraux.

Nous allons voir aujourd'hui de quoi se composent les Services généraux.

Ils comprennent : le Secrétariat, le Service des Etudes administratives et le Service du contrôle administratif et financier.

Considérons les attributions de ces trois services :

Secrétariat des Services généraux. — Le Secrétariat des Services généraux étudie au point de vue juridique et légal, sous le contrôle du Secrétaire général, dont nous examinerons un autre jour le rôle, toutes les questions notamment d'ordre contentieux ou commercial, dont les Directions et Services peuvent demander l'examen. Il élabore le règlement général des Services des T.C.R.P. et met au point les modifications qu'il y aurait lieu d'y apporter. Dans ses attributions sont également la préparation des demandes de crédit à adresser à l'Administration Préfectorale, la mise au point et la présentation des programmes de 1^{er} Etablissement, les demandes de visas à l'Administration, les rapports à soumettre au Conseil d'Administration, la notification aux services des décisions du Président, la réception et le départ du courrier du Siège Social, ainsi que l'exécution de tous les travaux de dactylographie par un bureau spécial dit « des Expéditions ».

Service des Etudes administratives. — Le Service des Etudes Administratives, à la tête duquel se trouve placé un directeur adjoint, est chargé de l'étude des avenants et des modifications susceptibles d'être apportées à la Convention d'affermage qui est, en quelque sorte, la charte de la S.T.C.R.P., de l'interprétation des clauses de cette Convention et de ses avenants ; de la centralisation des questions ressortissant au Comité consultatif, dont il y a lieu d'examiner et de conserver des procès-verbaux des séances.

En ce qui concerne les rapports des T.C.R.P. avec les Administrations Publiques, le Service des Etudes Administratives constitue en quelque sorte le contentieux de la Convention d'affermage et des Cahiers des Charges avec les Pouvoirs Publics. Il est, par cela même, chargé tout spécialement de l'examen des questions comportant l'interprétation des clauses de cette Convention et des Cahiers des Charges, de même qu'il est chargé de l'étude des avenants et des modifications y afférents.

Il étudie les concessions ou affermage nouveaux qui pourraient être éventuellement confiés aux T.C.R.P. ou à d'autres Sociétés. Toute affaire touchant de près ou de loin à une interprétation, une discussion ou une modification de la Convention d'Affermage ou de ses annexes, doit être examinée par le Service des Etudes Administratives, qui centralise, en outre, toutes les questions ressortissant aux diverses Commissions Départementales, Municipales ou Préfectorales, l'examen et la conservation des procès-verbaux, à l'exclusion des ques-

tions ressortissant à la Commission Mixte du Personnel.

Au Service des Etudes Administratives se rattachent encore le bureau de la Publicité, chargé de la prospection commerciale à l'intérieur des voitures, et sur les Etablissements de la Société, ainsi que le Bureau de la Presse où sont examinés tous les articles parus dans les journaux et susceptibles d'intéresser les T.C.R.P.

Le Service du Contrôle Administratif et financier examine si les réglementations particulières des Services sont conformes à celles du Règlement Général.

Il est chargé des demandes de visas à l'Administration préfectorale ;

Il contrôle les paiements, encaissements, imputations et opérations de comptabilité ;

Critique les résultats périodiques du jeu des comptes ; contrôle les inventaires ; les opérations diverses relatives aux commandes de toute nature, adressées à des tiers ; les crédits ; les mouvements et l'utilisation de la trésorerie, les titres et valeurs.

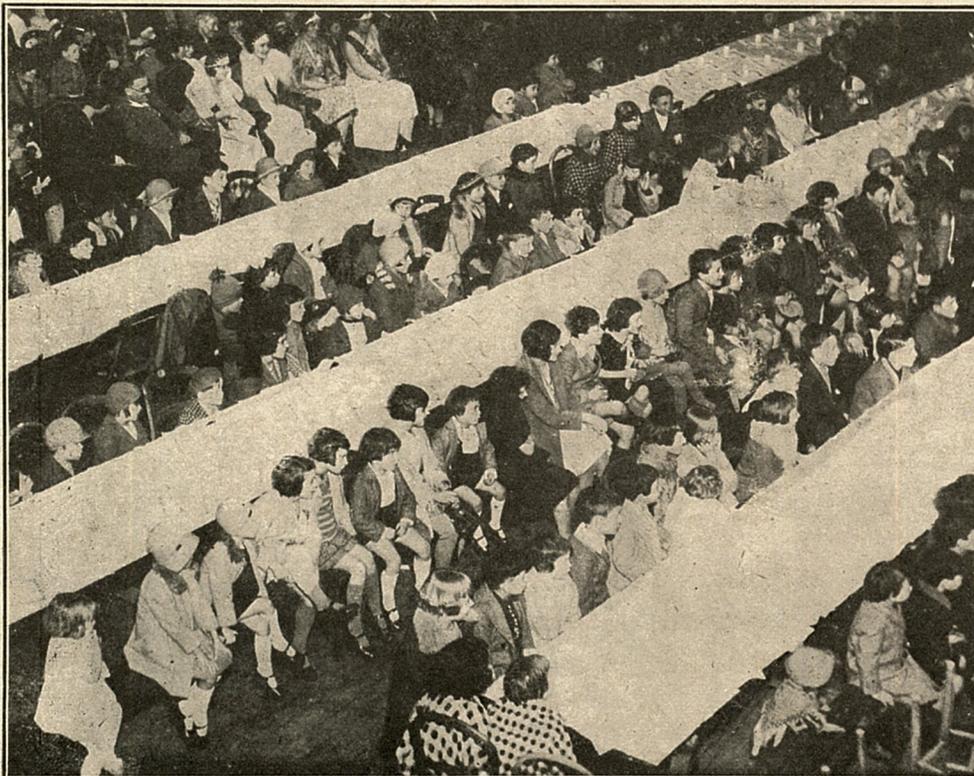
De plus, le Service du Contrôle Administratif et Financier peut être chargé, soit d'une façon permanente, soit d'une façon temporaire, de missions spéciales de contrôle de toute nature.

Nous verrons prochainement le rôle des Services « Administratifs » proprement dits, placés sous la direction du Secrétaire Général.

(à suivre)

UNE BELLE MANIFESTATION FAMILIALE

L'Arbre de Noël des Anciens Combattants de la S.T.C.R.P.



Le dimanche 5 janvier 1930, pour la cinquième fois depuis sa fondation, l'Amicale des Anciens Combattants des T.C.R.P. réunissait ses amis pour distribuer aux orphelins de guerre et aux enfants de ses adhérents les jouets de l'Arbre de Noël.

Neuf cent trois enfants étaient inscrits. Près de la moitié étaient là, sagement installés aux tables placées devant la scène, regardant d'un œil impatient les jouets tant espérés. C'est que, depuis les trottoirs pour les grands jusqu'aux poupées ou aux ballons pour les petits, toutes les catégories de jouets étaient là. Ils voudraient bien d'avance connaître le leur !... Mais le guignol commence, et ce sont aussitôt des cris de joie. Des clowns du Cirque Médrano lui succèdent, puis un excellent goûter est servi.

Pendant un entr'acte, notre Président Lesenfant monte sur la scène et retrace en quelques mots la marche ascendante de l'Amicale : 510 enfants en 1928, se partagent nos jouets, 280 en 1927, 150 en 1926, 90 en 1925 pour notre premier Noël et cette année, dix fois plus ! Il remercie les membres qui ont bien voulu nous envoyer des jouets, ceux qui ont répondu à notre invitation, en particulier M. Champetier de Ribes, directeur du Personnel des T.C.R.P., qui, accompagné de Mme Champetier de Ribes, avait bien voulu accepter de présider notre fête de famille, entouré de la reine de l'Amicale des Anciens Combattants : Mlle Marcelle Pineau, et de ses gracieuses demoiselles d'honneur : Mlles Hélène Marlin et Yvonne Dollez, toutes trois orphelines de guerre, dont l'élection avait eu lieu le 21 décembre, au cours d'une brillante soirée.

PEYRON DE LAJARD
Secrétaire général.

NOTA. - Nous rappelons à nos lecteurs que sont membres participants de cette belle Association tous les agents des T.C.R.P. versant une cotisation trimestrielle de 6 francs.



Bibliographie Littéraire et Technique - La Revue des Livres

L'HISTOIRE

LES TROIS GLORIEUSES (27-28-29 juillet 1830) par Georges Girard, Firmin Didot.

Dans un livre luxueusement illustré, M. Georges Girard nous retrace les trois journées d'émeutes et de combats de rues qui, sous la dénomination des « trois Glorieuses » caractérisèrent la révolution de 1830. Il y aura cent ans, en juillet prochain, que les événements racontés par M. Girard se déroulèrent à Paris.

On sait que la révolution de 1830 se déclancha à la suite des ordonnances royales, dites « de Polignac » supprimant en France la liberté de la presse et tendant à asservir le parlement.

Les ordonnances parurent le 26 juillet 1830; aussitôt la rente baissa de 4 francs en Bourse.

Les Journalistes « libéraux » à la tête desquels s'était placé Thiers, qui devint plus tard Président de la République, rédigèrent une protestation véhémente et l'affichèrent aux carrefours. Les Imprimeries étant fermées, les ouvriers se répandirent dans les rues et se mêlèrent à la foule, qui apprit avec stupeur la violation de la Charte; la surprise fit bientôt place à une émotion très vive qui se manifesta dès le lendemain, par des rassemblements au Palais Royal. Pendant toute la journée du 27 juillet, une foule surexcitée ne cesse de déferler, en brandissant des fusils volés chez les armuriers, par les rues Saint-Honoré, Richelieu et de Valois, aux cris de : « Vive la Charte ! à bas les Gendarmes ! ». Il y a des ruades de chevaux, des bousculades; des gens tombent qui sont foulés aux pieds. Les fusils partent tout seuls; des moellons sont lancés sur les bicornes qui volent en l'air. Une page formidable de l'Histoire de France est en train de s'écrire avec le sang du peuple de Paris... je dis le peuple, parce que c'est bien lui qui tout entier, tient la rue... ouvriers, petits commerçants, grisettes, étudiants, polytechniciens, bourgeois modestes, fonctionnaires, etc.

Le Maréchal Marmont, duc de Raguse, celui qui trahit Napoléon I^{er}, et pour lequel on avait fabriqué le verbe « raguser », est chargé par le roi Charles X, qui, indifférent et lâche, joue aux « lotos », chasse et dort en son palais de Saint-Cloud, de maintenir l'ordre. Que faire avec les 12.500 hommes dont il dispose contre toute la population parisienne révoltée, qui dresse des barricades dans chaque rue et semble décidée à lutter jusqu'à la mort pour le retour à la Charte et à la liberté. Les femmes sont les plus héroïques parmi les combattants.

« Ah ! la garde ne sait pas, écrit M. Girard, ce que c'est que les femmes de la rue Saint-Denis ! Eh bien elle va l'apprendre... Et les Suisses donc, qu'ils se montrent, s'ils l'osent... »

Et vive la rue Saint-Denis qui a vu, ce deuxième jour ! Mimi Pinson, je ne sais si elle était blonde, mais je sais qu'elle s'appelait Clara Levieux, et qu'elle était demoiselle de magasin au numéro 293.

Alors, au plus fort de la fusillade, elle est sortie sous les balles, la grisette, brandissant le drapeau tricolore qu'elle venait de coudre et dans un tonnerre d'acclamations qui, un instant, a frappé la troupe de stupeur, elle l'a tout droit planté entre deux pavés sur la barricade.

Et puis, échappant aux mains qui la tiraient en arrière, sourde aux conseils de prudence, cheveux au vent, face aux soldats, face aux petits trous noirs des canons de fusil, de sa voix grêle, elle a entonné l'hymne de la liberté :

*Allons enfants de la patrie,
Le jour de gloire est arrivé...*

Et, jusque de l'autre côté du boulevard une formidable Marseillaise a explosé enfin, trop longtemps contenue.

Avant le feu du peloton, la petite a basculé, disparue, protégée par vingt poitrines offertes pour la sauver, et cette barricade-là, le 3^e de la garde a eu encore plus de mal à l'enlever que les autres, non parce qu'elle portait le drapeau tricolore, mais parce qu'il y avait été mis par une jolie fille, pour qui il était plus doux de se faire casser la gueule.

Le 28 juillet, les insurgés plantent le drapeau tricolore sur les tours de Notre-Dame et à l'Hotel de Ville. Le 29, devant les Gardes Suisses, affolés et tremblants qui se souvenaient sans doute du 10 août 1792, le peuple envahit les Tuileries, et fut assez maître de lui pour en respecter les richesses artistiques.

Au même moment les troupes du Maréchal Marmont sortaient de Paris par le Bois de Boulogne.

La Fayette s'installa à l'Hotel de Ville, comme commandant de la force armée.

Et voici comment M. Girard termine son livre si puissamment évocateur, plein d'anecdotes typiques et d'un style digne des plus nobles anthologies.

« La nuit tombe, une belle nuit de juillet, étoilée et chaude, la première depuis trois jours qui ne soit pas déchirée par les coups de feu.

Dans les rues maintenant, passent des cortèges funèbres composés d'hommes qui portent des cercueils ou des brancards couverts de branches de lauriers :

— *Chapeau bas, Messieurs ! Honneur aux braves !*
Quand ils sont passés, les conversations reprennent plus animées. Ils sont morts, soit, mais ils ont vaincu. Fini maintenant des Bourbons et de leur clique, du Polignac et de ses mômeries, du Raguse et de ses trahisons. Demain bleu-blanc-rouge, l'âge d'or va commencer.

— *Vive la République, compère !*
— *Ah ! non, vive l'empereur, compagnon !*

Pardon, Messieurs, vous discuterez plus tard.

ciation créée d'abord pour chasser les Français du royaume de Naples et qui devint une immense société secrète, destinée à renverser les Gouvernements absolus. Les membres de cette Société s'appelaient « Carbonari ». En France « La Charbonnerie » fit de nombreux adeptes. Après la défaite de Waterloo, la monarchie des Bourbons avait été restaurée; Louis XVIII était monté sur le trône; hélas ! malgré sa bonne volonté évidente, il manqua de « volonté » tout court et n'eut pas la force de résister à son frère, le Comte d'Artois, devenu plus tard Charles X, et qui était le chef des « Ultras ». Une vaste conspiration, dont le but était de ramener en France le drapeau tricolore et de chasser les Bourbons et les « Ultras », fut fomentée par les membres de la « Charbonnerie » française auxquels vinrent se joindre les mécontents, c'est-à-dire les libéraux et les bonapartistes. Ceux-ci s'entendirent avec des officiers et sous-officiers tenant garnison à Belfort, Saumur, La Rochelle, etc..., dans le but de tenter un soulèvement des troupes. Parmi ces soldats figurait en bonne place le Sergent Bories, âgé de 27 ans, qui avait été glorieusement blessé à Waterloo. Son régiment, le 45^e Régiment de



La prise de la Porte Saint-Denis, le 28 juillet 1830.

Pour le moment, laissez donc rentrer chez lui, au Palais-Royal, Monseigneur Louis-Philippe d'Orléans, qui, trébuchant dans l'ombre, sur vos démolitions, sautille gracieusement entre les flaquas de sang, son parapluie sous le bras.

LES QUATRE SERGENTS DE LA ROCHELLE, par Lucas Dubreton, Firmin Didot.

Nous venons de voir que le peuple de Paris était descendu dans la rue et avait lutté avec acharnement pendant trois glorieuses journées pour le retour, sous les plis tricolores, de la Charte, c'est-à-dire de l'indépendance; or, un mouvement identique, singulièrement plus discret, mais beaucoup plus étendu puisqu'embrassant toute la France, avait eu lieu sous la Restauration.

Après les traités de 1815, qui avaient démembré l'Empire français, bouleversé l'Europe et établi ou affirmé un peu partout, hormis en France et en Angleterre, le régime de la Monarchie absolue, se fit jour, dans tous les états, un sérieux mécontentement qui groupa les libéraux, partisans d'une monarchie constitutionnelle, et les partis nationaux désireux, comme en Allemagne, en Italie, en Pologne et en Autriche, de voir leur pays former un état autonome. Une sorte de franc-maçonnerie internationale réunit ces mécontents. Le mouvement commença en Italie avec « la Charbonnerie », asso-

ligne, venant de Paris, arrivait le 12 février 1822, à La Rochelle pour y tenir garnison. Bories était en instance de punition, il avait eu en effet, lors de l'étape à Orléans, une altercation très vive avec un sous-officier d'un régiment suisse et l'avait insulté.

Il fut conduit à la prison de La Rochelle, dès l'arrivée dans cette ville de son régiment, mais réussit à corrompre son geôlier qui l'accompagna en ville, où il parvint à brûler des papiers compromettants.

Cette mesure de prudence n'empêcha point que Bories fut cassé de son grade pour l'affaire d'Orléans; mais ce qu'ignorait les juges c'est qu'il était à la tête d'un complot au sein même du 45^e de ligne. D'autres sergents, ses principaux acolytes, les nommés Goubin, Pommier et Raouls continuèrent la propagande dans les rangs de l'armée; malheureusement un des affiliés, le sergent-major Goupillon, fut « cuisiné » en haut lieu et raconta toutes les intrigues au Colonel. Il était temps, le complot allait aboutir car, d'autres membres de la « Charbonnerie » sous la conduite du Général Berton, étaient sur le point de joindre les affiliés de La Rochelle.

Le complot, englobant de nombreuses personnalités civiles et militaires, fut porté devant la Cour de Paris. Le gouvernement, décidé à faire un exemple, fit condamner à mort les quatre sergents de La Rochelle, qui furent guillotins ensemble, le 22 septembre 1822.

sur la place de Grève, aujourd'hui place de l'Hotel de Ville. Les quatre sergents de La Rochelle monteront bravement à l'échafaud aux cris de : « Vive la liberté ! »

LA LITTÉRATURE

L'Ordre, par Marcel Arland. — Prix Goncourt. — Nouvelle Revue Française. — Gallimard.

Dans notre précédente chronique nous avons écrit le non « d'essayiste » en citant M. Marcel Arland comme « Prix Goncourt », or, nous ne voudrions pas qu'on puisse se méprendre sur ce terme. Nous voulions dire qu'avant son dernier voyage : *L'Ordre*, M. Marcel Arland nous avait donné assez l'impression de chercher sa voie. Il nous avait offert déjà des œuvres, certes intéressantes comme : *Terres étrangères*, *Les Aînés en pine*, *Monique*, *Etienne*, mais jamais nous n'avions eu, comme après notre lecture de *L'Ordre*, la preuve de dons exceptionnels et très réels de romancier.

Un reproche cependant : la longueur de l'ouvrage ; à quoi cela sert-il d'épiloguer à perte de vue et de faire traîner pendant des pages un épisode qui gagnerait beaucoup en intérêt, à être raccourci des deux tiers au moins.

Je sais bien qu'un pareil grief peut être fait à d'autres écrivains fameux qu'on nomme Balzac, Romain Rolland, Marcel Proust, sans compter la plupart des romanciers étrangers, mais il n'en demeure pas moins, que le modèle n'est pas à suivre en tant que prolixité.

La première règle que doit s'imposer un Romancier, est de ne pas fatiguer le lecteur ; nous sommes déjà fatigués par tant de choses et la lecture ne doit-elle pas être un délassement ? Au surplus, le sujet du livre de M. Marcel Arland est du domaine de « la nouvelle » ; l'ouvrage est donc gagné à être plus ramassé et plus rapide. Ceci dit, le livre de M. Arland est beau, c'est une œuvre puissante, sérieuse et très morale qu'il faut lire chez vous ou demander à la bibliothèque de votre arrondissement ou de votre commune.

En voici brièvement l'analyse :

Gilbert Villars est le héros ; c'est un petit garçon très intelligent qui a remporté au collège d'honorables succès ; c'est également un original, puisqu'il refuse, peut-être pour étonner ses camarades, de venir chercher les beaux livres à tranches dorées, qui font tant plaisir aux parents ! De parents, Gilbert Villars semble bien n'en pas avoir ; en effet, il est élevé par un brave homme qui est le beau-frère de son père, lequel s'est marié deux fois et a eu de son premier lit un fils, demi-frère de Gilbert, Justin, qui est médecin et entre parenthèses n'a pas inventé le fil à couper le beurre.

Celui-ci croit devoir demander un jour à Gilbert, ce qu'il compte faire dans la vie ; Gilbert n'admet pas cette inquisition, il se révolte à l'idée qu'on puisse lui imposer une règle pour sa vie qu'il entend conduire à sa guise. Une scène terrible éclate à la suite de laquelle il insulte tout le monde, y compris la délicieuse Renée, la fille du brave homme qui l'avait élevé, et pour laquelle il se sentait cependant un penchant sérieux.

Le voici à Paris ; là, il fréquente un tas de gens aux idées plus ou moins subversives, il entre au journal *L'Humanité* et, à la suite d'un article incendiaire, est l'objet de poursuites judiciaires. Il tombe gravement malade ; son amie d'enfance Renée, qui s'est mariée depuis avec Justin, l'apprend et comme elle n'a jamais cessé d'aimer secrètement Gilbert, elle quitte son mari et accourt au chevet du révolté. Elle partage la vie agitée et scabreuse de Gilbert ; celui-ci devient rapidement oisieux et tyrannique, il renoue des relations avec une ancienne maîtresse qu'il n'aime pas, pour le seul plaisir d'irriter la pauvre Renée. C'est une vie infernale qui finit par un drame. La vieille maîtresse, jalouse de Renée, tire sur celle-ci un coup de revolver ; Justin, appelé par Gilbert accourt et, magnanime, pardonne à son demi-frère et recueille l'infidèle.

Villars part en Orient... il revint huit ans après, pour mourir d'un cancer, soigné par Justin et Renée.

Voilà comme on finit... lorsqu'on n'a point le courage de vivre dans *L'Ordre*.

La scène de cette mort, très poignante, est une des plus belles pages du livre de M. Marcel Arland.

La table aux cravés, par Marcel Aymé — Librairie Gallimard. — N.R.F.

Après le « Prix Goncourt », voici le « Prix Théophraste Renaudot »... après une étude d'intellectuel vaniteux et égoïste qui, par plus d'un trait, s'apparente aux Héros Romantiques, voici le drame de la terre, une rude peinture des gens de la glèbe, un drame paysan que je dirai silencieux et rude, comme ceux qu'ont couvés aux champs les servitudes millénaires. Lisières des forêts quand l'automne y envoie ses bises, plaines étagées aux contreforts du Jura, sillons béants, terre qui s'ouvre au fer des charrues, du ventre immense de laquelle monte, après les averse, une forte odeur de fécondation, qui trouble l'âme et grise les sens.

Après une rude journée de travail, quand les labours fument dans le soir et que les boeufs sont rentrés, une femme de labourer se donne la mort parce qu'elle avait « envie de mourir comme on soif ». Mystère des Destinées... quels sont les mobiles qui nous font agir ? quelles sont les puissances occultes qui tissent la trame de nos jours ? Ne sommes-nous pas des pantins dont un invisible et formidable acteur tient les ficelles ? Et, pour reprendre une expression que le grand Maeterlinck met dans la bouche d'un personnage de *Pelléas et Mélisande*, ne sommes-nous pas des pauvres petits êtres insignifiants et « mystérieux comme tout le monde »

LIVRES SUR LA GUERRE

Le Chemin des croix, par le Colonel Campagne. — Editions Jules Taillandier.

D'admirables ouvrages nous avaient jusqu'ici apporté des témoignages profondément émouvants sur la vie du soldat pendant la grande Tourmente. Mais il nous manquait encore un grand livre de guerre, le livre de l'officier de troupe français. Après la bataille, vue par le caporal ou le soldat, voici la même bataille vue par un chef de corps, qui, aux dires de Georges Girard, soldat de 1^{er} classe préfaçant le livre, fut toujours aux postes dangereux.

En effet, Capitaine le 2 août 1914, le colonel Campagne termina la guerre, en Italie, le 11 nov. 1918 à la tête d'un régiment d'infanterie, après avoir connu les secteurs les plus mouvementés du front occidental : la Belgique, la Marne, la Champagne, la Lorraine, la Somme, Verdun...

Son livre *Le Chemin des Croix* est plein de souvenirs directs et vécus. Il nous y parle des événements et des gens tels qu'il les a vus et connus dans l'exercice de son commandement. Et les mille scènes et faits divers qu'il nous rapporte sont autant de tableaux saisissants et de documents émouvants qui nous font revivre la vie héroïque du combattant et comprendre le devoir souvent tragique du chef.

Que d'évocations d'un réalisme poignant dans ce bel ouvrage écrit dans un style limpide, élégant, sobre, coloré. Que de nobles enseignements dans ce récit simple et grandiose où l'on suit avec un intérêt passionné l'histoire de l'un de ces chefs de troupe français de haute lignée, qui savent joindre, aux qualités professionnelles et à la bravoure du soldat, les plus belles vertus morales.

Rien à signaler, par Paul de Rosaz. — Editions Jules Taillandier.

Sous le titre bénin qu'il a donné à son ouvrage, l'auteur nous présente une accumulation inouïe d'événements terribles. (S'il y avait en alors « quelque chose à signaler » nous nous demandons avec effarement ce qui aurait bien pu se produire !)

Peu de récits de guerre ont, en effet, la puissance et l'intensité de celui-ci. L'action elle-même est passionnante comme un roman ; le lecteur en haleine ne peut se résoudre à interrompre sa lecture ; si d'effroyables visions le bouleversent, des scènes comiques ou bouffonnes détendent son esprit au moment opportun ; après des événements atteignant au paroxysme de l'horreur, des couchers de soleil radieux l'enchantent, et des aurores magnifiques lui offrent leur spectacle apaisant et la souveraine indifférence de la Nature devant la mutilation des lieux et des êtres lui est présentée — non sans quelque causticité parfois — dans des tableaux variés où l'humour alterne avec une certaine mélancolie qui se fait jour à travers toutes ces descriptions.

Un évident accent de sincérité éclate dans chaque page de ce livre ; la guerre y est décrite sous la forme qu'elle revêtait si souvent, quand il n'y avait « rien à signaler » et avec un tel réalisme que le lecteur demeure à chaque instant suspendu au fil de la narration, haletant et angoissé, se demandant ce qui va arriver encore, s'attendant à recevoir le coup fatal avec les héros qu'il voit progressant, pas à pas, vers le dénouement tragique, la fin de l'épouvantable cauchemar, la mort ou la relève.

Tout combattant de l'infanterie voudra lire ce livre, où il retrouvera la guerre véritable, telle qu'il la vécut.

L'Aspirant Kos, par Ferdinand Goetel, traduit du Polonais par Mme Bohomolec. — Calmann Lévy.

M. Goetel a obtenu, il y a quelques mois, le grand Prix du Roman, en Pologne. C'est la consécration « nationale » d'un talent qui sera bientôt considéré en tous pays comme un des plus originaux de ce temps.

Prisonnier des Autrichiens pendant la Grande Guerre, F. Goetel a été longtemps interné dans le Turkestan. Il a assisté là, à quelques épisodes sanglants de la Révolution bolcheviste. Mais on sait que sur ces confins de l'Asie russe, le triomphe des Soviets n'a pas été aussi aisément acquis qu'en Europe. Appuyés par des tribus indigènes, des officiers tsaristes organisèrent la résistance au cœur des montagnes. Ce fut une étrange époque : chacun vivait là-bas des aventures extravagantes dans un cadre gigantesque... et les plus civilisés redescendaient doucement vers la sauvagerie...

C'est de ce fond de souvenirs que Goetel a tiré des contes étonnamment pathétiques qu'il a rassemblés sous le titre de *L'Aspirant Kos*. Les deux premiers sont des récits d'évasion. Non pas évasion hors d'une simple geôle, mais évasion hors de cette geôle immense que représente la Russie bolchevisée. *L'Aspirant Kos* est un personnage héroïque et fantasque, à qui le sort réserve des tribulations de choix : du rang d'accusé on le voit, en deux minutes, passer à celui de juge du tribunal révolutionnaire ; il combat tour à tour dans les rangs des rouges et des blancs ; il vit, au milieu d'une forêt, une bizarre idylle avec une de ces amazones que la Révolution a vu naître ; un jour la femme disparaît brusquement, mais Kos, ayant renoncé au dilettantisme politique et décidé de fuir le paradis rouge, la retrouve quelques mois plus tard commandant un poste tsariste en plein Pamir, au milieu des montagnes.

L'étrange guerrière le fait d'ailleurs emprisonner, mais, la nuit, vient lui rendre des visites galantes dans sa prison. Kos supporte avec impatience ce traitement tendre et cavalier, et profite de la première occasion pour renverser la situation, en semant la terreur à coups de mitrailleuse, parmi les troupes de sa maîtresse.

Domptée, la jeune femme se rend à merci et accepte d'accompagner Kos dans sa fuite vers l'Inde. Elle ne parvient pas d'ailleurs jusqu'à cette terre de liberté, car, à la première étape, l'aspirant, dégoûté de son caractère, la vend à un riche Afghan.

LA LITTÉRATURE TECHNIQUE ET DES AFFAIRES

La Commercialisation de la vie française. Du premier empire à nos jours, de Pierre Bonnet. — Plon.

Sous ce titre paré d'un néologisme à priori surprenant et un tantinet désagréable, bien que l'expression s'adapte assez exactement au dynamisme des faits, le livre de M. Pierre Bonnet, Président de Chambre au Tribunal de Commerce de la Seine est cependant de ceux qu'il conviendrait de placer dans la bibliothèque documentaire d'une puissante Société comme la nôtre. En effet, c'est l'étude de nos plus récentes transformations économiques.

M. Bonnet prend son sujet au-delà de l'avant-guerre, il remonte « contraint dit-il par l'implacable enchaînement des causes, à cette époque décisive » où se consume la Révolution qui a bouleversé notre organisation sociale « et où s'ébauche notre structure économique ». Puis, à travers les années, depuis l'écroulement du premier Empire jusqu'à la grande guerre, en passant par la Monarchie censitaire et les débuts de la 3^e République, il nous fait assister à l'organisation du nouvel outillage, à la naissance de cette classe nouvelle qui sera « le prolétariat », et note les progrès réalisés dans les transports, les améliorations dans les communications par routes de terre et par canaux, l'accroissement de la consommation, l'organisation du crédit limité tout d'abord aux grands propriétaires et aux gros négociants, la participation des banques à l'essor des affaires. Guizot avait invité tous les français à travailler ferme pour s'enrichir ; dès 1835, les domestiques, petits fonctionnaires et ouvriers spécialisés gagnent assez d'argent déjà pour que l'Etat donne son patronage aux « Caisse d'épargne » chargées de recevoir leurs économies.

Au lendemain du traité de Vienne, on se dispute les actions des premières « Compagnies d'assurances sur la vie » ; ensuite se forme toute une armée de « titres » représentant des canaux, des mines, des forges, des théâtres, des fonderies, des verreries, des industries sans nombre. Les Chemins de fer suscitent bientôt les plus enthousiastes mêlées, « La question étant posée de savoir, écrit M. Bonnet, dans quelle mesure l'épargne contribuera à couvrir les frais inconvinciblement élevés que nécessite, à raison de 375.000 francs par kilomètre, l'établissement des lignes concédées, les souscripteurs répondent en apportant aux compagnies, sans compter les subventions de l'Etat et des départements, la somme formidable pour l'époque de 1 milliard et demi de francs ».

La matière d'un livre comme celui de M. Bonnet est impossible, vous le pensez bien, à condenser en quelques lignes, il fourmille de chiffres et de renseignements précieux, c'est un monument où chaque pierre de l'édifice marque une étape dans la collaboration des diverses formes de l'activité nationale : Evolution de notre commerce, de notre crédit, de notre vie financière et diffusion de l'Echange intéressé.

Quelle est la conclusion du livre de M. Bonnet ? Celle-ci : Nous trouverons dans la méditation passionnée du passé où s'inscrivent en traits immortels les efforts grandioses de nos pères, la volonté de réaliser une patrie toujours plus laborieuse, plus opulente et plus douce à vivre. Pour cela... il faut appliquer une politique « Saint-Simonienne » c'est-à-dire, répandre une vie plus large, en abaissant incessamment avec les prix de revient, les prix de vente, mais en conservant, avec les profits raisonnables, les salaires élevés. Au programme figurent : la réduction des charges fiscales, la mise en valeur des colonies, l'octroi à la science de l'organisation des outillages industriels, la rationalisation des moindres besognes, la destruction des parasites « intermédiaires ». L'instauration d'une hygiène sociale sévère, etc... Tout cela est magnifique, mais pour aboutir, le devoir de tout français n'est-il pas d'abord d'être probe et clairvoyant, de nourrir jalousement le sens du « positif », de haïr la rhétorique vaine et de mettre les plus humbles réalisations au-dessus des discours les plus diserts. Ce n'est point la besogne facile pour des latins et cependant ce n'est qu'à ce prix que nos destinées s'épanouiront au sein des réalités heureuses.

VIENT DE PARAITRE

Aux Editions Flammarion :

NEW-YORK
DE PAUL MORAND

Aux Editions Cras et :

BYRON

2 volumes d'ANDRÉ MAUROIS

Aux Editions Calmann-Lévy :

LA DERNIÈRE CONQUÊTE DU ROI
AIGER 180

Nous analyserons ces trois ouvrages dans notre prochaine chronique littéraire

LES SOUVENIRS DE L'ANCIEN

Quand Pierrot va voir Grand-père à la station...

PIERROT est un petit bonhomme de 5 ans, plein de santé, dont la petite cervelle toute neuve s'enrichit sans cesse de tout ce que ses sens perçoivent et comme tous ceux qui s'enrichissent il est comme on dit content d'être au monde et d'y voir clair.

Aujourd'hui, il est doublement heureux, il va voir grand-père à la « station ». Il faut vous dire que Pierrot est de la corporation, fils et petit-fils de cocher, cela ne l'a jamais étonné qu'on puisse partir à 43 ou 57 et il lui est arrivé plus d'une fois d'admirer la facilité avec laquelle grand-père « siffle » son verre au comptoir de « Boutavant » en disant à son conducteur : « Ah ! commis, grouille-toi, c'est sifflé ».

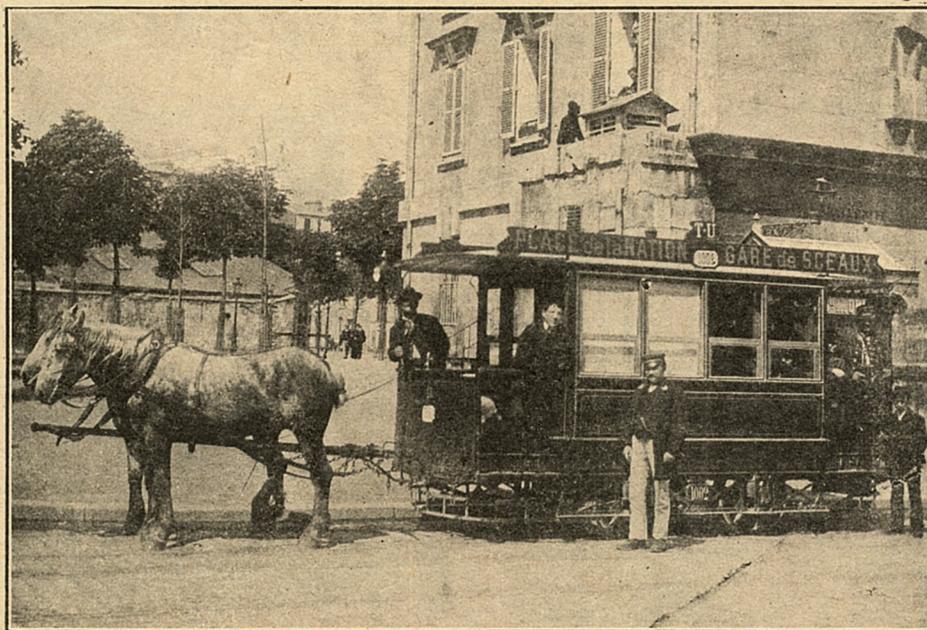
A la main de grand-mère, il passe tout fier devant la loge du Concierge, cordonnier à ses heures ; le brave homme qui le connaît et l'aime bien s'arrête de taper sur son cuir :

— Où que tu vas Pierrot ?

— Je vais à l'estation voir Grand-père, tiens, tu vois j'ai du pain, répond Pierrot avec une pointe d'importance.

— Eh bien, n'oublie pas d'y dire qu'y se trompe pas de chemin, conseille notre pipelet qui ne peut résister au plaisir de placer cette fine plaisanterie.

Grand-mère est une bonne femme bien maternelle, courbée par le poids de toute une vie de labeur, ses joies sont restées simples et la fraîcheur de ses sensations égale au moins celles de son petit fils.



Le petit tramway du grand-père.

8 minutes c'est long pour Pierrot ; il a déjà fait deux fois le tour du bureau, le nez en l'air, quand son attention est attirée par le cadran de rel. i bien tranquille dans son coin ; ce cadran le fascine, il faut qu'il y touche. C'est plus qu'une nécessité, c'est presque un devoir, il s'approche et comme il sait que cela sonne, c'est un droit. Ding ! notre petit polisson, tout rouge, se sauve dans les jupes de grand-mère.

Enfin voilà Grand-père. Le petit tramway débouche sur la place.

Grand-père est en grande conversation avec un voyageur, c'est du reste son péché mignon, il a vu de lui son rejeton et explique la situation à son grand ami d'une course.

Arrêt, descente des voyageurs et manœuvre de changement de bout. Le conducteur décroche le timon et le cocher ayant mis pied à terre fait le tour de la voiture, en guidant les chevaux ; le timon est raccroché et Grand-père est libre pendant 5 minutes, le temps de changer l'attelage.

Pierrot qui n'attend que ce moment se précipite dans ses bras : la moustache grise, le cordon du chapeau ciré, la frimousse délicate, se conjuguent sans trop s'emmêler et Pierrot en profite pour insinuer qu'il a apporté du pain.

Assurément Grand-père ne se dérobe pas, il est bien trop content lui aussi ; mais voilà, il se rappelle que le voyageur l'attend chez Boutavants pour sceller d'une tournée leur ancienne amitié née 20 minutes plus tôt, boul. de la Gare.

Comme c'est compliqué la vie.

Vite, Grand-père hisse Pierrot sur le porteur. Quelle joie ! hue ! hue ! sa petite menotte s'agrippe à la crière et la bonne bête tourne la tête et de ses gros yeux humbles et doux, cherche la cause de ce manège insolite.

— Ah ! maintenant faut lui donner à manger, dit Grand-père, et bien que le plaisir ait été court Pierrot descend, sans trop de regret, alors froidement, Grand-père passe son rejeton à Grand-mère en lui expliquant : « je reviens tout de suite » et il part en courant du côté de l'édicule cher à Vespasien.

Grand-mère, qui n'est pas dupe, aide Pierrot qui tend courageusement sa petite main, bien à plat, comme on lui a montré, mais la retire régulièrement chaque fois que le cheval avance la tête, et finalement, c'est Grand-mère qui fait la distribution.

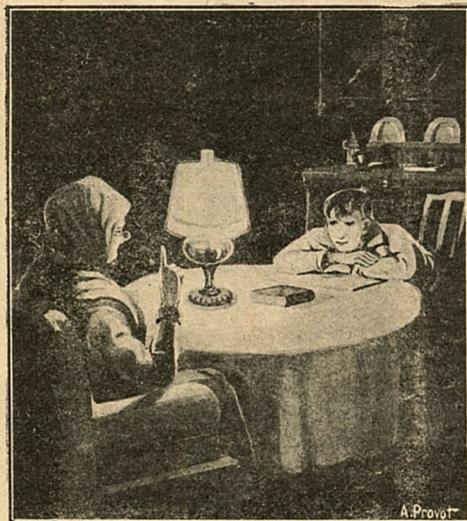
Pierrot, que toutes ces émotions ont momentanément satisfait, digère sa joie pendant que,

dans l'ombre complice de la colonne, une silhouette traverse la rue en vitesse, pour s'engouffrer chez le marchand de vins.

Grand-père revient de l'édicule avec un naturel tellement naturel que les mauvaises langues remarquent que sa moustache est encore humide, ce sont des médisants.

Un coup de sifflet en clé, Grand-père fait sauter une dernière fois Pierrot, l'embrasse, et vite, monte sur sa plateforme, les rênes en mains. Ding ! ding ! ding ! hue ! le tramway démarre, Pierrot envoie des baisers et agite sa petite main, mais, tout à coup, il se rappelle la recommandation du concierge, et ses mains en cornet : « Grand-père, te trompes pas de chemin ».

L'ANCIEN.



La grand-mère de Pierrot.

Tous deux s'accroient à merveille, comme avec grand-père du reste, leurs conversations ne sont pas compliquées peut-être, n'en sont-elles que plus éloquentes.

— Ça aime le sucre, les chevaux, dis Grand-mère ?

Et Grand-mère qui devine la pointe, et sait le sucre cher, fait assaut de finesse avec son petit fils.

— Oui, mon mignon, mais ça aime mieux le pain.

— Quand ils sont pas sages les chevaux, grand-père les fouette ?

— Oui mon petit. Quant on est pas sage, on est toujours fouetté.

L'argument ne porte pas et Pierrot continue.

— Ils courent fort les chevaux à grand-père, plus fort que les sergents de ville, hein grand-mère ?

C'est en échangeant ces fortes pensées qu'on arrive à la station.

Le père Balino, le vieux contrôleur, les a vus venir et sans atterdre la question prévue :

— Le 1007, sera là dans 8 minutes.



Complet !!! (Dessin de Daumier).

LES CONSEILS DU DOCTEUR

PROPOS DE CHIRURGIE : Plaies infectées - Infections générales

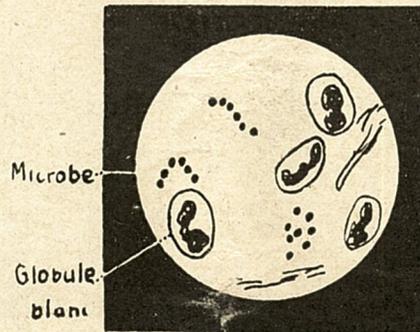
Il vous est arrivé, vous étant légèrement piqué au doigt et l'ayant oublié déjà, de sentir à quelque temps de là une douleur peu à peu plus vive dans le doigt ; le doigt gonfle, devient rouge et chaud, tandis que la nuit arrive sans sommeil, avec des battements terriblement douloureux dans votre malheureux doigt. Le lendemain, vous allez voir le médecin qui fait une petite ouverture par laquelle sort du pus : la petite piqûre du début s'était infectée.

Qu'est donc cette infection et qu'est ce pus ?

L'infection est due à la pénétration dans votre organisme des infiniment petits, mais infiniment dangereux microbes. Mais à leur attaque répond une défense : du sang sortent nos défenseurs, les globules blancs. Ils courent sur l'agresseur et l'encerclent ; les morts forment de leurs corps une barrière, tandis que les tissus où se livre ce combat s'écroulent, et le microscope nous montre dans une goutte de pus, les agresseurs, les défenseurs et les ruines du champ de bataille : microbes, globules blancs et débris cellulaires. Si rien n'intervient l'attaque progresse, gagne en profondeur ; d'autres couches de tissus sont conquises par les microbes jusqu'au moment où épuisés dans leur virulence, ils se stabilisent. Pendant ce temps, les réserves de l'organisme ont été mobilisées ; les globules blancs se sont multipliés et des bastions isolés témoignent de leur ardeur : les ganglions qui « se prennent » ces grosseurs sous le bras, relais de la défense où les globules blancs se massent. Et puis souvent, avec des soins, les choses en restent là, sauf lorsque les microbes provoquent une atteinte de tout l'organisme, causant l'infection générale dont nous parlerons tout à l'heure.

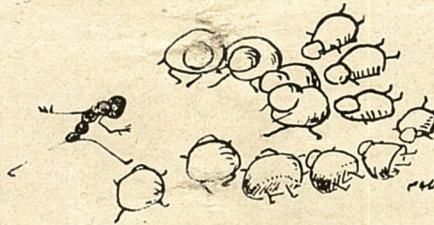
Naturellement, certaines régions du corps sont plus exposées à ces infections locales, et avant tout, les doigts. Cette infection des doigts, c'est le *Panaris*, la plus banale petite piqûre, une « envie » que l'on arrache aboutira parfois à un peu de pus autour de l'ongle ; la peau soulevée et transparente, puis blanche : « la tourniole ». Percez avec des ciseaux bouillis cette mince pellicule : un peu de pus s'écoule ; bains prolongés à l'eau bouillie, pansements un peu alcoolisés et tout s'arrangera en général.

Mais l'infection peut gagner dans la profondeur : regardez la coupe de ce doigt. Le pus ira de la peau vers le tendon qui sert à mouvoir les articulations, et plus loin encore vers l'os. Craignez le gonflement du doigt, la douleur lorsque vous essayerez de l'étendre ; faites au début de longs bains, de toute la main, et pendant un quart d'heure... avec une montre ; que l'eau soit bouillie et très chaude ; pour cela rajoutez progressivement de l'eau chaude, la main plongeant dans votre cuvette ; ne mettez rien dans cette eau, surtout pas de sublimé ; faites un pansement humide, c'est-à-dire : des compresses trempées dans de l'eau chaude, du coton hydrophile sec, et pas



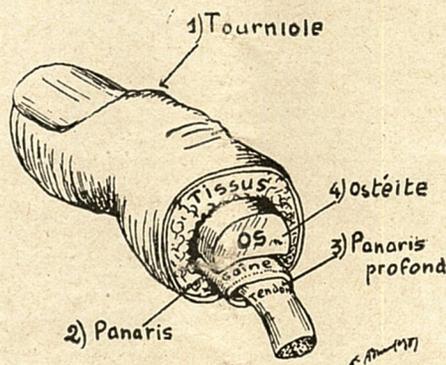
Une goutte de pus

d'imperméable, qui fait macérer la peau... et allez voir un médecin. Une incision sera nécessaire et puis peut-être le chirurgien. Le pus évacué, la main sauvée, le doigt reste bien compromis souvent. Les tissus



Le Microbe est encerclé par les Globules blancs

sont devenus durs, épais, le tendon réduit à une corde, le doigt ne se plie plus ou ne se redresse plus ; et plus tard, l'os est rongé, lentement, sans grandes douleurs, mais avec une petite goutte de pus, déses-



Coupe du Doigt

pérante dans sa ténacité, et le malade vient demander qu'on le débarrasse de ce doigt plus gênant qu'utile.

Prenez donc bien garde aux moindres plaies douloureuses des doigts ; nettoyez-les bien à fond dès le début, badigeonnez-les de teinture d'iode si vous n'avez rien de

propre à votre portée et faites-vous examiner au plus tôt.

Mais cette infection peut gagner non plus dans la profondeur mais à distance : le bras devient rouge, gonflé, chaud et douloureux ; et surtout l'état général est touché : mal de tête, fatigue, petits frissons ; la fièvre s'allume ; les microbes ont triomphé des premières barrières, vaincu les globules blancs et, soit par eux-mêmes soit par les poisons qu'ils sécrètent, envahi tout l'organisme. Le tableau change alors : c'est un grand malade que le médecin appelé va voir : secoué par une fièvre qui s'élève violemment le soir, s'apaise au matin, après une nuit d'un sommeil sans repos, la langue sèche, les urines rares, le blessé réagit par tous ses organes contre cette attaque totale qui s'infiltré en tout son être ; tous les moyens les plus énergiques doivent venir à son secours : sérums, vaccins, toniques, stimulants, et si le malade peut vaincre le mal, il reste anéanti ; déprimé, débilité ; de longues semaines devront réparer ses forces épuisées.

Mais l'aspect de la plaie, pensez-vous, peut sans doute faire prévoir ces graves conséquences ? Il n'en est rien malheureusement ; tout vient de la puissance malfaisante, autrement dit de la virulence du microbe, et aussi de sa nature. Car, deux sont particulièrement dangereux : le streptocoque qui donne les gros phlegmons, les grandes infections, et le bacille du tétanos ; celui-ci c'est en général la terre, le fumier, l'herbe sale qui l'apporte ; la plaie est infime, inaperçue et la terrible maladie se montre quand rien ne la laissait prévoir. Aussi enlevez tous les débris de terre, lavez bien avec de l'alcool ou de l'eau savonneuse, et faites faire une injection de sérum antitétanique ; mais dites bien au médecin si vous avez déjà reçu, même quelques années plus tôt, une piqûre de sérum, de façon à vous éviter de graves accidents possibles lors d'une deuxième piqûre ; et ainsi, on enrayera sans doute, toute conséquence sérieuse.

Mais de vous dépend pour beaucoup l'évolution d'une plaie : toute plaie est infectée ; traitez-la comme telle tout de suite : nettoyez-la, enlevez-en les débris étrangers, pansez-la. A la moindre alerte, faites-vous examiner par un médecin.

Sachez bien que, pour toute plaie, de la précocité des soins dépend la bénignité de l'évolution.

DR. ADRIEN METZGER.

Chef de Clinique chirurgicale à la Faculté de Médecine.
Chirurgien de la S.T.C.R.P.

NOTA. — Une Consultation de chirurgie et de gynécologie (maladies des femmes) a lieu le mardi et le jeudi à 14 heures à la Station Centrale Médicale, 118, rue du Mont-Cenis.

Les agents peuvent demander à leur médecin de centre d'y être présentés sans se faire mettre en feuille de maladie.



L'activité de L'A. S. T. - La Section de Football-Rugby

Le rugby, sport-roi comme on l'a justement qualifié tient une grande place dans les diverses branches actives de notre Association.

Longtemps pratiqué à l'époque déjà lointaine de l'A.S.O. (promoteurs M^r Labussière et le signataire de ces lignes), le rugby reprit son élan au moment où l'A.S.O. devint A.S.T., c'est-à-dire à l'époque du rachat des Compagnies. Une équipe fut formée en 1922 à la suite d'appels et de réunions provoquées par MM. Accard et Tissandier, Commis au Siège Social. Quelques bons joueurs, venus des régions sudistes où le rugby est véritablement Roi, constituèrent un groupement qui débuta aussitôt de façon magistrale. En effet, engagée dès sa formation dans le Championnat de Paris de 5^e série, l'équipe de l'A.S.T. enlevait de haute lutte la première place. Sans vedette d'importance le « quinze » possédait un magnifique moral, un cran et un désir de vaincre étonnants. Des clubs de tout premier plan le S.C.U.F. et le Racing Club de France, par exemple, durent s'incliner devant la révélation du moment. Les Arroix Frères, Bernard, Cayla, Caillabet, Castagnède, Charrier, Faucil, Gangloff, Jean, Ratier, Rousseau, Gilbert, etc... ne liront pas ces lignes sans ressentir le frisson d'un souvenir mémorable.

L'année suivante, ayant gravi un échelon de la hiérarchie des séries, l'A.S.T. parvenait encore en finale du Championnat où elle ne succombait que par une regrettable erreur d'arbitrage. Arrivée en 3^e série, puis en 2^e, l'A.S.T. prit place parmi les meilleurs Clubs Parisiens.

La Province réclame, chaque saison, la venue chez elle de nos équipes, Lille, Amiens, Nancy, Elbeuf,

Chartres Le Havre, Soissons, Rouen, Chateaudun, Beauvais, applaudissent tous les ans aux exploits de nos joueurs. Tout dernièrement, le journal de Rouen publiait un élogieux article sur la qualité du jeu fourni par l'A.S.T. jouant à Elbeuf contre les champions de Normandie.

Actuellement, notre Section possède trois équipes, dont deux disputent les championnats.



L'équipe première comprend un lot de beaux athlètes, dirigée par M. Jean et conseillée par M. Moncassin. Elle est commandée par un brillant joueur le rapide et décidé Morel, grand marqueur d'essais. Les joueurs appartiennent à toutes les catégories du personnel de la S.T.C.R.P. Receveurs, Machinistes, Contrôleurs, Employés, Inspecteurs, Ingénieurs s'unissent dans les mêmes ébats et ressentent les mêmes bienfaits et joies procurés par la pratique de l'ovale. La plupart sont issus du Sud-Ouest

et sont, par conséquent, nés rugbymen. A signaler, en exemple d'attachement aux couleurs, l'athlète complet Castagnède, pur modèle du Sportif amateur. Equipier premier depuis sept ans à l'A.S.T., joueur correct, loyal, sympathique, Castagnède est de plus Membre du Conseil d'Administration de notre Association.

L'équipe 2^e possède un noyau d'excellents éléments constituant les réserves de l'équipe 1^{re}. On remarque, dans cette formation, plusieurs anciennes gloires de l'A.S.T., entourées de jeunes, impatientes de se signaler. Le minuscule, mais très actif Moreau commande supérieurement son groupe, en obtenant le meilleur rendement.

Enfin, l'équipe 3^e se compose des « tout nouveaux », venus s'essayer dans le sport rude et passionnant qu'est le jeu de Rugby. Chaque dimanche voit progresser ces jeunes dans l'art et la science à déployer pour devenir bon joueur.

Pour terminer, disons que nos équipes se présentent sur les terrains en tenue impeccable, qu'elles pratiquent un jeu scientifique et sans brutalité, et qu'elles laissent partout la meilleure impression.

Le Président de la section, M. Jean Joseph, au dévouement inlassable, veille avec le plus grand soin aux destinées rugbystiques de l'A.S.T.

Nous souhaitons que les retardataires ou indécis parmi le personnel de la S.T.C.R.P., viennent encore grossir les rangs de cette importante Section.

Le Président de l'A.S.T.
A. BLEUSE.

LE 5^e SALON ARTISTIQUE DE L'A. S. T.

RÈGLEMENT

Article premier. — Le Salon de l'A.S.T. 1930 sera ouvert prochainement, dans la Salle du Conseil d'Administration de la S.T.C.R.P., 53 ter, quai des Grands-Augustins, à Paris.

Art. 2. — Un Comité organisateur nommé par le Conseil d'Administration de l'A.S.T., pour la durée du Salon sera chargé de son installation et de sa surveillance. Il sera en outre, qualifié pour accepter les envois ou refuser sans appel ceux qui ne rentreraient pas dans le cadre artistique du Salon.

Art. 3. — Tous les agents de la S.T.C.R.P., qu'ils fassent partie ou non de l'A.S.T., pourront exposer leurs œuvres personnelles sous les réserves indiquées aux articles 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

Art. 4. — Les exposants adresseront au Président de l'A.S.T., avant le 1^{er} avril, dernier délai, la liste des œuvres qu'ils désirent envoyer au Salon ; cette liste indiquera la nature des œuvres et leurs dimensions approximatives.

Art. 5. — Les œuvres destinées au Salon devront

être de dimensions et de poids tels que leur manutention et leur mise en place puissent se faire sans danger ni inconvénient d'aucune sorte.

Art. 6. — Les tableaux (peintures à l'huile, aquarelles, gouaches, plumes, gravures, sanguines, crayons, fusains, etc...), devront être encadrés.

Art. 7. — Les œuvres non originales (reproductions et copies) devront porter l'indication « d'après tel artiste » de façon apparente.

Art. 8. — Les œuvres seront exposées sous la responsabilité pleine et entière des exposants, quant à la signature qu'elles porteront.

Art. 9. — Tout exposant s'engagera à laisser ses œuvres exposées pendant toute la durée du Salon.

Art. 10. — Tout exposant s'engagera à n'élever aucune contestation en ce qui concerne la place qui sera attribuée à ses œuvres dans l'exposition, ainsi qu'en ce qui concerne le refus d'exposer une partie de ses œuvres par le Comité d'Organisation.

Art. 11. — Les envois seront acceptés contre reçu délivré par un commissaire du Salon, ils ne seront rendus à l'issue du Salon qu'en contre remise du dit reçu.

Art. 12. — L'A.S.T. prend la responsabilité des œuvres qui lui sont confiées à partir du moment où reçu en est délivré, jusqu'au moment de leur restitution, c'est-à-dire 48 heures au plus tard après la fermeture du Salon.

En cas de détérioration, une expertise déterminera le dommage à rembourser à l'exposant.

Art. 13. — Un jury choisi en dehors des membres de l'A.S.T. et composé d'artistes professionnels ou amateurs, jugera les œuvres exposées et procédera à l'attribution des récompenses.

Celles-ci consisteront en Médailles.

Leur nombre sera proportionnel à la quantité d'œuvres exposées.

Le règlement définitif, avec dates d'exposition, sera donné dans le numéro d'avril 1930.

MARCHE ET PROMENADE CONFÉRENCE

L'A.S.T. organisera très probablement pour le 23 mars, une nouvelle promenade conférence, dans la région Sud-Ouest.

M. André Mariage, Président du Conseil d'Administration, Administrateur-Délégué de la S.T.C.R.P., a bien voulu accepter de participer à cette sortie.

M. André Mariage nous a promis de faire une causerie sur l'organisation de l'urbanisme, ainsi que sur les habitations à bon marché, avec visite des locaux modèles édifiés par M. Henri Sellier, Conseiller Général de la Seine, Maire de Suresnes.

Nous indiquerons dans notre prochain numéro, l'itinéraire définitif de cette agréable et instructive sortie qui doit connaître un grand succès.

D'ores et déjà, nous faisons connaître que l'itinéraire passera par le lotissement du Parc de Sceaux.

Le rendez-vous est fixé, pour le départ : Arrêt du tramway, place de la Mairie à Bourg-la-Reine.

Nous engageons vivement tous les membres de l'A.S.T., ainsi que leurs parents ou amis, qu'ils soient ou non de la S.T.C.R.P., à se faire inscrire

d'ici le 10 mars prochain soit verbalement, soit par écrit, au Siège Social de l'A.S.T., 34, rue Champignonnet, Paris (18^e).

Nous espérons également qu'un grand nombre de membres d'honneur de notre Association Sportive (Directeurs, Chefs et Sous-Chefs de Service, Ingénieurs, Inspecteurs, etc...), se joindront à nous pour cette intéressante sortie.

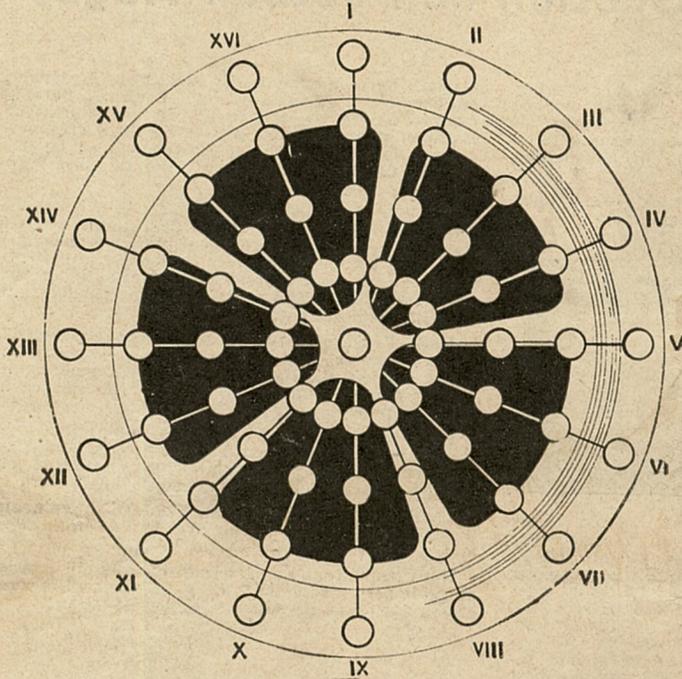
Le Président de l'A.S.T.
A. BLEUSE

LA PAGE DES JEUX ET DES REBUS

CONCOURS DE MARS

MOTS RAYONNANTS

Exposé



Trouver 16 mots en 5 lettres commençant par la même lettre placée au centre.

Les disposer sur chacun des rayons, la dernière lettre étant à l'extérieur.

- | | | | |
|------|---------------------|------|----------------------|
| I | Souvent un défaut. | IX | Rend poli. |
| II | Bon de sortie. | X | Au cinéma. |
| III | Supérieur. | XI | En forme de tunnel. |
| IV | Expédition. | XII | Considération. |
| V | Cri de soulagement. | XIII | Bois. |
| VI | De-ci, de-là. | XIV | Corps simple. |
| VII | Soutiens. | XV | Après la séparation. |
| VIII | Racheta. | XVI | Grossier. |

Les 16 lettres de l'extérieur donnent les terminus d'une ligne de tramways.

Questions : D'où viennent les expressions suivantes, que vous employez couramment :

1. Casser sa pipe.
2. Un sot trouve toujours un plus sot qui l'admire.

SOLUTIONS DES CONCOURS DE FEVRIER

1	M	A	D	E	L	E	I	N	E	B	A	S	T	I	L	L	E
2	A			I			D						E				C
3	T	O	E	S		P	A	R					N				A
4	E	P		C	S		I	L	E				T				R
5	L	E		R	A		C	I	D				I		A		M
6	A	R		I	I								O		R		I
7	S	A	I	N	T	O	U	E	N	B	A	S	T	I	L	L	E

Listes des Gagnants

des Concours de Février

MM. ALLO, C.A.F. ; BEGON, C.A.F. ; BOUDIN, La Jatte ; BOURGEOIS, S.E.A. ; BRUSSET, D.E.C. ; CHARPENTIER, D.E.C. ; CLÉMENT, D.E.C. ; DANIEL, C.A.F. ; DORLIAT, Comptabilité ; Mlle FALGAYRETTES, Expéditions ; Mlle FRADET, Expéditions ; GILLET, D.E.C. ; GRELET, Sces Généraux ; GRILLET, Flandre ; HANNEBERT, S.E.A. ; GOUIN, Approvisionnements ; Mme LANQUETIN, D.E.A.P. ; LEVEAU, D.E.C. ; MANSE, C.A.F. ; MORISSEAU, D.E.A.P. ; NETTRE, D.E.C. ; PAOLI, S.E.A. ; PAIN, Sces Généraux ; PAPINI, C.A.F. ; POTIER, Approvisionnements ; PECHARD, D.E.C. ; STELZLE, S.E.A. ; VALADON, D.E.C. ; VOILLEMEN, Comptabilité ; TREMBLAY, Ivry ; ZARKA, Bastille.

N. B. — Les agents désignés ci-dessus sont invités à se présenter, le lundi 10 mars à M. G. Lecomte, gérant de l'Echo de la S.T.C.R.P., bureau 2-28, 2^e étage, qui leur remettra un ouvrage des collections qui nous ont été adressées par les maisons d'éditions de Paris.

RÉBUS

.....

Au dessus de lit, le Point de Malines est plus fin que ceux de Valenciennes, Venise et Chantilly.

1	E	V	I	D	E	N	T		R	A
2	N		L	I	V	I	E		E	L
3	I	F		V	E	L	T	A	G	E
4	G	O	D	I	N		U	P	A	S
5	M	O	U	N	E	T		P	L	I
6	E	T	E		M	E	N	A		A
7		I	L	L	E		R	E		
8	U	N		E	N	R	O	U	L	E
9		G	U	S	T	A	V	E		C
10	O	R	E		E	S	A	U		