

# L'ÉCHO

---

# DE LA STCRP

**JOURNAL ILLUSTRÉ**  
**d'informations professionnelles**

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

RÉDACTION : 53<sup>ter</sup>, Quai des Grands-Augustins, 53<sup>ter</sup> — PARIS



*LE PILORI DES HALLES — où l'on attachait autrefois les banqueroutiers en leur mettant un carcan au cou pour les exposer à la vue et aux outrages du public.*

# SOMMAIRE

(Février 1930)

	Pages		Pages
FÉVRIER : Poème de Jacques Normand. ....	3	LA CHRONIQUE DES GRANDS AUGUSTINS, par H. Mourot... ..	11
AU FIL DU TROLLEY : Choses vues et entendues. ....	4	LE VENTRE DE PARIS	
LES CONSEILS DU RECEVEUR PHILOSOPHE... ..	4	Les Halles et le rôle des transports dans l'approvisionnement	
NOS APPRENTIS AU "CAMPING" ... ..	5	de Paris, par H. Commartin... ..	12
Les Centres de Camping des Industries métallurgiques, méca-		COUP D'ŒIL STATISTIQUE SUR NOTRE RÉSEAU ... ..	14
niques et connexes de la Région Parisienne.. ..	6	VARIÉTÉS LITTÉRAIRES	
VOYAGE AUTOUR DE MON RÉSEAU.		Bibliographie Littéraire et Technique. La Revue des Livres. ....	15
La Crise économique, pendant et après la grande guerre ... ..	7	LA PAGE DES JEUX ET DES REBUS ... ..	17
VISAGES ET IMAGES DE PARIS.		LES CONSEILS DU DOCTEUR, par le Docteur Metzger. ....	18
Quelques pages sur la Vie d'un fleuve (suite)... ..	8	LE COMMUNIQUÉ SPORTIF	
LA PAGE D'ECONOMIE DOMESTIQUE		Football-Association. — 5 <sup>e</sup> Salon de l'A. S. T. — Association mo-	
Les Crêpes de la Chandeleur, par S. L. ... ..	10	tocyliste et automobiliste des transports ... ..	19
Des dangers de l'amour maternel, par Ch.-B. Thumen ... ..	10	LA PAGE DU RIRE. — Reçu ! par Rig ... ..	20

## AUX MAISONS D'ÉDITION

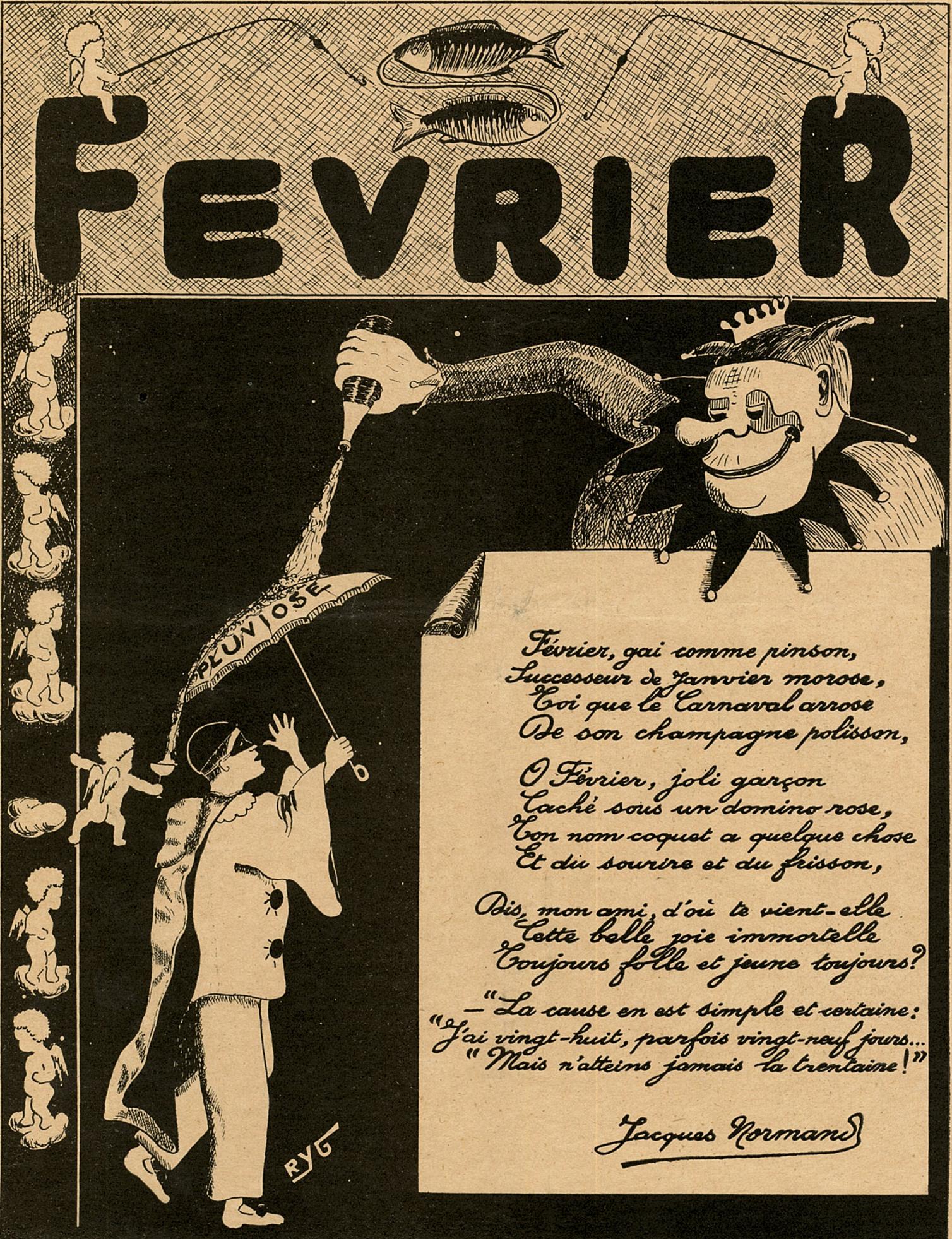
Nous adressons nos sincères et très vifs remerciements à MM. les Editeurs : Férenczi, Arthème Fayard, Firmin-Didot, Hachette, Garnier, Stock, Bernard Grasset, Plon, Albin Michel, Baillièrre, Chiron, Gauthier-Villars, Flammarion, Gallimard (N R F) Calman-Lévy, Félix Alcan, Vermot, Perrin, Dunod, Delagrave et Nelson, qui ont bien voulu s'intéresser à nos efforts et dont la générosité nous a permis jusqu'alors de récompenser les lauréats de nos concours mensuels.

Georges P. LECOMTE.



Inauguration du buste de Louis Napoléon, Président de la République, au Marché de la Vallée, en 1850.  
(Voir l'article sur Napoléon III à la "Chronique des Livres".)

# FEVRIER



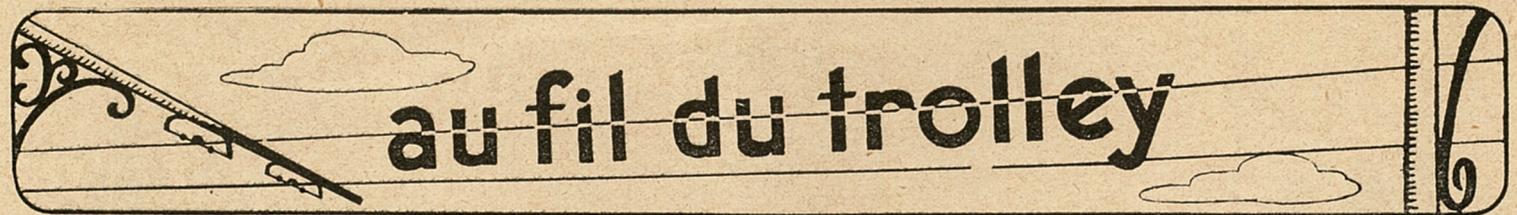
*Février, gai comme pinson,  
 Successeur de janvier morose,  
 Toi que le Carnaval arrose  
 De son champagne polisson,*

*O Février, joli garçon  
 Caché sous un domino rose,  
 Ton nom coquet a quelque chose  
 Et du sourire et du frisson,*

*Dis, mon ami, d'où te vient-elle  
 Cette belle joie immortelle  
 Toujours folle et jeune toujours?*

*— "La cause en est simple et certaine:  
 "J'ai vingt-huit, parfois vingt-neuf jours...  
 "Mais n'atteins jamais la trentaine!"*

*Jacques Normand*



# au fil du trolley

## CHOSSES VUES ET ENTENDUES

**R**UE des Pyrénées, monte, dans une voiture de la ligne 26, un contrôleur. « Présentez les tickets, s'il vous plaît ». Les voyageurs s'exécutent, et la vérification commence. L'un d'eux, cependant, remet des tickets encore indemnes de toute oblitération.

— A quel endroit, Monsieur, êtes-vous monté ?  
— Gare du Nord, répond laconiquement le voyageur.

Le contrôleur appelle aussitôt le receveur et l'invite à oblitérer les tickets, en lui faisant, en outre, remarquer qu'il n'aurait pas dû tant tarder à le faire.

Celui-ci se défend de toute négligence et affirme être passé à plusieurs reprises devant le voyageur, demeuré sourd à ses demandes répétées.

Néanmoins, s'en tenant à sa constatation et rien ne l'autorisant à suspecter la bonne foi du voyageur, le contrôleur prévient le receveur, en quittant la voiture quelques instants après, qu'il est dans l'obligation de signaler l'incident.

Assez vivement contrarié à cette perspective, le receveur, en revenant près du voyageur, ne peut s'empêcher de lui faire part, en termes, certes, mesurés, du mécontentement qu'il éprouve à supporter les conséquences d'une faute professionnelle dont il ne se reconnaît pas coupable.

D'autres voyageurs blâment également la conduite de leur compagnon de route et décochent à leur tour à ce dernier quelques réflexions sévères qui l'incitent prudemment à descendre au plus prochain arrêt.

Cependant, fort des sympathies qui s' mani-

festent, le receveur ne se hâte pas de mettre fin à l'incident et poursuit :

— Ce qui est malheureux, c'est que je ne vais pas y couper pour quatre jours !

— Quatre jours de mise à pied ?

— Non, mais quatre jours de suppression de primes de recette, ce qui représente pour moi une perte de 18 francs environ. C'est cher ! d'autant que le contrôleur a bien dû se rendre compte de la mauvaise foi du « client » et pouvait, par conséquent, « passer à l'as » le signalement.

Et les voyageurs d'approuver, en émettant des appréciations exemptes de bienveillance sur le compte des contrôleurs dont les interventions ne sont pas souvent du goût de certains...

Banal incident, sans doute, tel que les hasards du Service en ménagent parfois, sans qu'il y ait lieu d'y attacher grande importance.

On conçoit que contrôleurs ou vérificateurs de tous ordres ne jouissent guère de la sympathie de ceux dont ils ont mission de surveiller les agissements.

Le plus paisible voyageur d'un rapide international ne se défend pas d'éprouver quelque mauvaise humeur en se soumettant, à une gare-frontière, à l'inquisition des douaniers, et le plus inoffensif automobiliste ne se rend pas de meilleure grâce à l'invite d'un agent de l'Autorité de lui montrer « ses papiers ».

Nos tendances individualistes s'insurgent contre de semblables réquisitions, et tel s'offense de les subir qui les jugerait plus volontiers indispensables... pour le voisin.

On peut donc considérer, impartialement, que

tout innocent qu'il fut de la faute initiale qu'il croyait lui être imputée, le receveur s'est, sans conteste, mis dans son tort en exploitant les dispositions a priori malveillantes des voyageurs à l'égard des contrôleurs.

Représentant de la Société, et ayant charge d'assurer la police de sa voiture, il avait, au contraire, à couper court à l'incident, quitte à user par la suite des moyens autorisés par les Règlements pour dégager sa responsabilité.

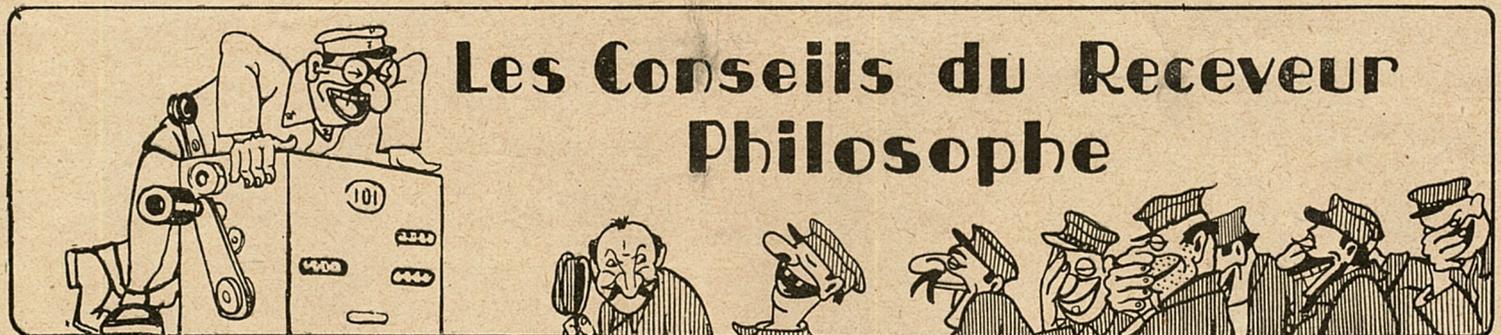
Le contrôleur, se rapportant à ses seules constatations, avait agi strictement en conformité des consignes en vigueur, et s'il était tenu de signaler les faits, ce signalement ne comportait pas obligatoirement une punition pour le receveur.

Le voyageur de mauvaise foi avait reçu, par ailleurs, de ses compagnons le blâme qu'il méritait.

Les choses pouvaient en rester là, et le manque de tact du receveur, n'a eu, en définitive, pour résultat, que de compromettre son autorité auprès des voyageurs dont il paraissait requérir l'appui, et de donner à un état d'esprit préjudiciable au maintien du bon ordre, l'occasion de se manifester.

Puissent ceux de nos collègues qui nous liront, tirer profit de cet exemple plein d'enseignements, et conclure avec nous, que si le métier de receveur offre des difficultés, il appartient à ceux qui l'exercent de les aplanir dans une très large mesure, en maintes circonstances, par leur calme et la réserve de leurs propos.

Un Receveur.



## Les Conseils du Receveur Philosophe

### A PROPOS DES CARNETS DE TICKETS

**Q**'EST-CE qu'une évolution ? demandait-on, un jour, à un loustic ?

— C'est une révolution qui n'en a pas l'air.

Vous ne nieriez pas que sous sa forme humoristique, cette définition simpliste s'applique assez exactement à la transformation en cours de la perception du prix des places.

Progressivement, planchettes et tickets multicolores sont « jetés aux orties », et l'usage s'étend de l'appareil oblitérateur-enregistreur, plus familièrement dénommé « moulin à café ».

Mystérieux coffret qui, pour les non-initiés, revêt l'aspect d'un quelconque distributeur automatique ou semble destiné à tirer la bonne aventure aux voyageurs, cet appareil marque un progrès du machinisme, simplifiant notre travail et lui donnant de nouvelles bases.

Mais toute innovation comporte une adaptation. Ce mot sonnera peut-être mal aux oreilles de quelques-uns, familiarisés avec la recette par de longues années de pratique et ayant « du métier ». Un proverbe d'outre-Manche prétend : « Qu'on n'apprend pas à un vieux singe à faire des grimaces ». Que vient-on alors parler d'adaptation à ceux qui, depuis belle lurette, « savent

y faire ! »

Il ne paraît pas inutile, cependant, de passer quelques « tuyaux », même aux plus anciens, si développée que soit leur expérience.

Tout d'abord, soyons commerçants, c'est-à-dire psychologues.

Ces carnets de tickets, dont l'usage aboutit à accélérer le service, il s'agit, n'est-ce pas, d'inciter les voyageurs à s'en servir, en leur faisant valoir les avantages qu'ils présentent pour eux-mêmes.

On ne saurait, en effet, leur demander d'envoyer exclusivement l'intérêt du receveur.

Mais si, pour les amener à nos fins, nous leur disons : « Achetez des carnets de tickets, sinon vous paierez plus cher », nous n'aurons pas à nous étonner que la menace de pénalisation qui souligne l'offre des carnets provoque quelque mauvaise humeur et lui assure un accueil assez peu empressé.

Il est, à coup sûr, plus habile d'adoucir ainsi la formule : « Achetez des carnets de tickets... vous paierez moins cher ».

Les plus prodigues, lorsqu'ils montent en tramways ou en omnibus, se révèlent soudain soucieux d'économie.

Mais les tickets, une fois achetés, il importe

de savoir s'en servir.

Pour le voyageur, l'apprentissage est pratiquement nul.

Il n'en est pas de même, pour le receveur.

Il faut, en effet, veiller à ce que, après oblitération de deux de ses tickets, un quidam, parti de Paris, ne se réveille pas à Versailles, ou bien, qu'absorbé par le spectacle de la rue, un habitant du Champ de Mars reprenne ses esprits aux Batteux-Chaumont en ayant payé sa place seulement jusqu'aux Grands Boulevards.

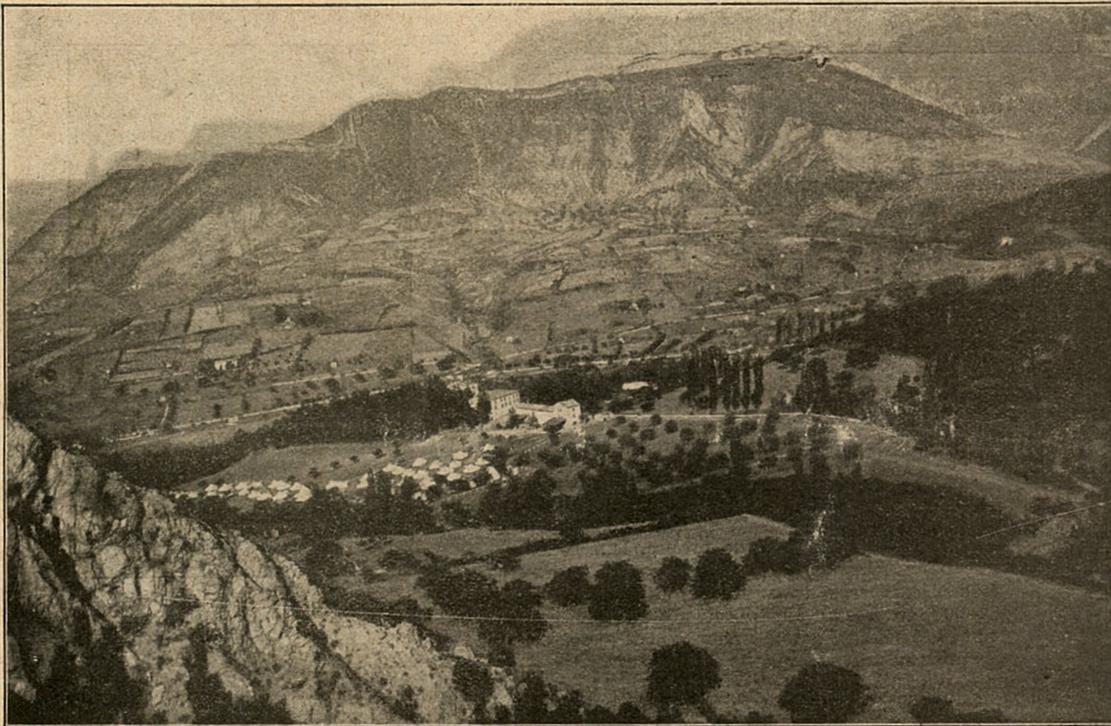
Pour éviter les désagréments qui pourraient résulter de telles distractions ou d'une ignorance si complète des tarifs, vous ferez sagement de vous enquérir vous-même du point de destination du voyageur au moment où celui-ci vous remet ses tickets, en disant tout simplement : « ... jusqu'à X seulement, n'est-ce pas ? »

Les gens distraits et ceux qui ne savent pas exactement ce qu'ils ont à payer vous en sauront gré. Quant aux autres — il peut s'en trouver — vous aurez la satisfaction d'amour-propre d'avoir déjoué, sans en avoir l'air leur « combine ».



## AUX MONTS DU JURA ET DU DAUPHINÉ

Les Centres de Camping des Industries métallurgiques, Mécaniques et Connexes de la Région Parisienne



Vue générale du Camp du MARTOURET, dans le Dauphiné — Cliché de la Revue "Camping"

**M**ONSIEUR le Docteur Miculet, médecin du Centre de Croix-Nivert, nous a dit, dans le numéro de novembre de ce journal, l'importance de la cure d'air et de soleil, dans l'éducation de notre organisme et plus particulièrement dans le traitement des affections pulmonaires. En matière de tuberculose, mieux vaut prévenir que tenter de guérir, car tous les sanatoria du monde, même les mieux organisés, ne sauraient rendre aux poumons atteints l'intégrité qui était leur, avant l'insidieuse visite du terrible bacille.

Pour nos enfants, qui vivent près de nous, souvent, hélas ! dans des logements insalubres et trop étroits, dans l'air vicié de cette impitoyable tueuse qu'est l'atmosphère de Paris, le meilleur et le plus facile moyen de les préserver du fléau qui les menace, et décime chaque année plus de bambins et de jeunes gens que la guerre a tué d'hommes, c'est de leur donner, à l'époque des grandes vacances par exemple, pendant la belle saison, la possibilité de fuir le gouffre où ils s'étiolent, en dépit de vos soins, de se reposer, de se détendre et de courir au plein air de la campagne ou de la montagne.

Nous voulons parler de la cure d'air par le camping-estival. La S.T.C.R.P. a compris cette nécessité de préserver le jeune âge puisqu'en août dernier, grâce à son intervention auprès du groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et connexes de la Région Parisienne, elle a pu diriger, en pleine montagne du Jura et du Dauphiné, vers les centres de camping de Brenod et du Martouret, installés par cette puissante association trente-deux élèves de son École d'apprentissage.

Ces enfants sont revenus, enthousiasmés, avec des

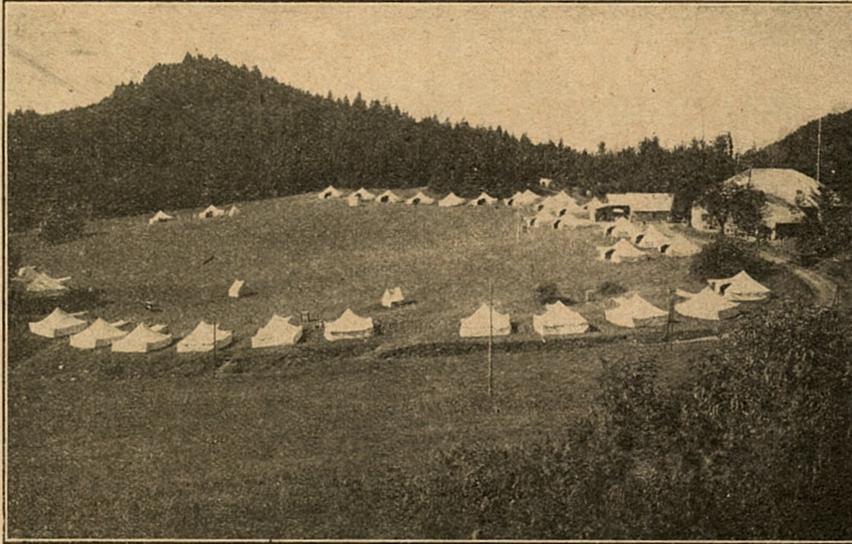
mines superbes, ne regrettant qu'une chose : le retour ! tous ont tenu à nous communiquer leurs impressions sur leur séjour au Camping ; nous leur laissons donc la parole ; ils ont au surplus tenu la plume avec tant d'habileté que notre Revue peut sans déchoir, (vous apprécierez vous-mêmes) les accepter comme rédacteurs occasionnels.

Tout d'abord, enregistrons, en manière de préambule, le conseil excellent de Robert Coulon, apprenti électricien de deuxième année, qui se révèle hygiéniste accompli, en nous confiant que « *Vivre et dormir en plein air, au milieu des montagnes et des arbres c'est la vie rêvée, aussi bien pour le plaisir personnel que pour la nécessité d'emmagasiner dans nos poumons, une certaine quantité d'air sain et pur, qui permettra de remédier à l'air vicié, que nous respirons dans nos ateliers. Le Camping est donc au point de vue de la santé une très bonne chose !* »

Sur cette appréciation aussi logique que définitive, embarquons-nous avec nos modernes Anacharsis.



La Piscine du Martouret — Cliché de "Camping"



Vue Générale du Centre André PATEY à Brenod (Jura)  
Cliché de «Camping»

## Le Départ

« C'est l'heure du départ, écrit Henri Peltier, apprenti tourneur de deuxième année, les dernières effusions passées, le train s'ébranle dans un grand brouhaha. Les mouchoirs s'agitent, tandis qu'une chanson s'élève au milieu de tous les bruits de la gare pour faire voir le débordement de joie des Campeurs. » Il faudrait dire des « décampeurs » !

« Un coup de sifflet... on part... on a le temps de voir les environs de Paris, puis la nuit calme et douce enveloppe la campagne toute entière et l'on n'entend plus maintenant que le roulement monotone du train ! »

Premier arrêt : Laroche ! Peltier qui n'a point fermé l'œil et possède tout à fait le sens des réalités, nous signale, sans façon, qu'un de ses camarades, descendu pour acheter au buffet une bouteille de bière « a reçu un coup de fusil ».

Laissons ce « mort vivant » dans la bière, et le train ayant stoppé, suivons nos jeunes amis qui déjà se pressent sur le quai d'arrivée de la gare de Dié, en plein Dauphiné, aux confins du Valentinois.

## Le Camp du Martouret

Henri Monneron (apprenti électricien) écrit : « On s'en va de la gare au camp à pied. Tout y est d'une organisation merveilleuse. De belles tentes bien installées, de bons lits nous laissent ravis. Il y a là de quoi nous amuser et nous divertir : réfectoire en commun, salles de douches, de jeux, de lectures, cinéma le soir. Pour 4 francs par jour, je trouve le manger très bien servi et très bien préparé par d'habiles cuisinières. A-t-on besoin de quelque chose ? Tout de suite nous sommes servis. C'est merveilleux. Au point de vue social, le centre de Camping fait et réussit bien les choses ; la vie chère y est combattue à tel point que l'on peut dire que ce sont des vacances à l'œil ! Ensuite les campeurs s'instruisent... Ils se rendent compte de ce que sont les Alpes, leurs formes, leur relief ».

En effet, les Alpes déploient leur majesté devant nos jeunes amis. « On découvre un panorama imposant, nous déclare l'apprenti tourneur Dussol. Au fond de la Vallée, la Drôme sinuose roule ses eaux rapides. Au nord, Dié avec ses maisons aux tuiles rouges et aux toits presque plats ; tout autour du domaine : des montagnes dont l'aspect change continuellement suivant l'heure de la journée ».

Quand le temps le permet, « les amateurs de

« plein air peuvent organiser des excursions, « eux-mêmes, en plus de celles faites en commun et d'une durée maximum de deux jours, en choisissant un itinéraire à leur gré.

« J'affirme que l'on fut totalement libre, écrit Léon Verrier, apprenti-ajusteur, qu'on ne fut pas poussé d'un côté politique quelconque et que les bruits sont faux qui disent que les centres de camping étaient de la préparation militaire ».

## Le Camp de Brenod

Un certain nombre de nos apprentis sont allés au Centre « André Patey » installé sur la colline boisée de Brenod, dans le Jura. Brenod et Le Martouret ont leur charme propre, leur caractère particulier, mais tous deux répondent aux mêmes exigences de confort et d'agrément. A Brenod, comme au Martouret, nos enfants trouveront la joie, la bonne nourriture et goûteront les mille imprévus de la vie au plein air.

« On arrive à Brenod, écrit Jean Chapat, apprenti mécanicien, là, il y a une voiture qui attend pour nous monter nos bagages au camp, pendant que l'on fait le chemin à pied. Arrivés au camp, on nous indique notre tente ; chacune d'elles porte un nom d'animal, moi, je fais partie de la tente des Aigles.

« Chacun arrange ses affaires dans sa table de nuit, après cela nous allons déjeuner ».

L'apprenti électricien Guyot va nous donner quelques précisions topographiques sur le camp de Brenod.

« Le centre de Camping est bâti sur l'emplacement d'une ancienne ferme : la ferme du Mollard, de là se découvrait un magnifique site, à 1.000 mètres d'altitude ; à l'Ouest se trouvait une colline : La Roche Tournerie ; à l'Est une autre petite colline boisée ; au Nord, une forêt de sapins : celle de Meyriat qui masquait une petite vallée verdoyante. Au Sud, à nos pieds, une petite plaine, dans laquelle se dressait Brenod, entouré de pâturages. Au-delà du val familier de Brenod, un nouveau pli du Jura édifie une grande muraille dont le faite barre l'horizon. Très à droite, c'est le Colombier et presque en face du centre : le Crêt du Nu, derrière on aperçoit le Mont Blanc. Mais lorsqu'on est sur la Roche Tournerie, on aperçoit toute la chaîne des Alpes ».

L'apprenti chaudronnier René Grouiller est lui aussi un chasseur d'images : « Du camp, malgré nous, dit-il, nous ne pouvions quitter des yeux cette montagne ensoleillée et devant

« cette immensité, nous étions saisis. Tous les jours, nous allions faire des excursions et de chacune d'elles, la même impression de beauté subsistait. Mais la plus belle excursion fut celle des Gorges de l'Albarine. De la sortie du tunnel, nous avions cette vallée où un ruisseau semblait couler et miroitait au soleil en faisant contraste avec les sapins qui surplombaient la vallée ».

Voilà une description fort bien tournée, un tableau joliment brossé par un petit apprenti qui a déjà la manière de Châteaubriand. Le Camping mène à tout, même à la littérature, demandez à Alain Gerbault ce que lui ont inspiré la houle des mers et les sables des Tropiques sur lesquels il étendait sa lassitude.

## Ce qu'il faut retenir

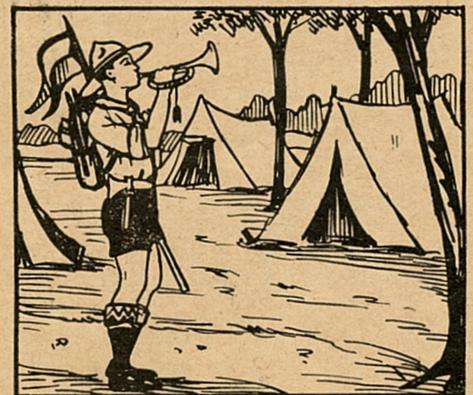
Nous ne pouvons, à notre grand regret, citer des extraits de toutes les lettres reçues, mais ce que nous pouvons affirmer, c'est que nos appren-



Les Cuisiniers du Centre de Brenod

tis sont revenus des centres de Camping, gaillards et ravis, désireux d'y retourner tous cette année : « Je remercie, écrit René Coulon, de tout cœur, les personnes qui ont eu la merveilleuse idée de fonder ces centres de camping qui donnent à chacun un bon moment de joie : j'attends avec impatience le prochain départ de l'année prochaine ! »

« C'est une œuvre très humaine, confirme l'apprenti menuisier Paul Maige, digne du groupe des Industries Métallurgiques. Merci à la Société des Transports en Commun de m'avoir permis un séjour aussi agréable à la montagne ».



Le « Martouret » et « Brenod » ne sont pas des camps de Boy-Scouts.

# VOYAGE AUTOUR DE MON RÉSEAU

## La crise économique dûe à la guerre

Sur le réseau des tramways que se partageaient six principales Compagnies : la C. G. O., la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, la Compagnie générale parisienne, l'Est Parisien, les chemins de fer nogentais et la Compagnie électrique des tramways de la rive gauche, le trafic ne fut pas complètement arrêté, au lendemain de la guerre, mais sur toutes les lignes l'exploitation subit un ralentissement marqué et l'on peut dire que ce n'est qu'au prix d'efforts constants, avec un personnel cependant réduit et presque entièrement renouvelé, en faisant appel à la main-d'œuvre féminine, que la circulation des tramways put être assurée à peu près normalement.

Dès 1916, la crise économique commence à se faire sentir avec une certaine acuité ; le nombre des kilomètres parcourus sur le réseau de la C. G. O., le plus important, est sensiblement le même qu'en 1913, mais le nombre des voyageurs transportés dépasse de 25 millions le chiffre d'avant-guerre. Le nombre de voyageurs transportés au kilomètre-voiture s'élève à 7,42, soit une majoration de plus de 18% par rapport à 1913. De 0 fr. 80 en 1913, la dépense au kilomètre-voiture passe à 1 fr. 14.

Devant une situation aussi grave et pleine de menaces pour l'avenir, les diverses Compagnies demandèrent aux Pouvoirs publics de leur accorder d'équitables compensations qui leur permettent de maintenir l'équilibre financier de leur réseau ; elles réclamaient également à juste titre une étude immédiate des moyens propres à faire face aux charges imprévues de l'exploitation, résultant de l'augmentation au-delà de toutes prévisions des prix du combustible et de tous les objets et matières premières.

Des pourparlers furent engagés en vue d'obtenir une augmentation des tarifs, mais ils n'aboutirent pas. Loin de s'améliorer, les conditions d'exploitation devinrent de plus en plus pénibles ; le nombre des voyageurs augmentait toujours, mais, par contre, celui des kilomètres parcourus décroissait rapidement ; le nombre de voyageurs transportés au kilomètre-voiture qui s'élevait à 7,42 en 1916, atteint

9,12 en 1918, soit une majoration de plus de 50% par rapport à 1913 ; la dépense au kilomètre-voiture indique 1 fr. 64.

L'augmentation importante du nombre des voyageurs transportés au kilomètre-voiture correspond à une diminution de la qualité du produit « transportés », les voyageurs devant attendre plus longtemps pour trouver place dans les voitures trop souvent complètes.

Cette augmentation était due d'abord à la réduction du nombre de voitures en service, mesure provoquée par l'insuffi-

qui suivrait la cessation des hostilités.

Le 8 février 1919, un relèvement des tarifs fut appliqué mais si peu sensible que le malaise ne fut point diminué ; la crise économique continua à sévir, le coût du kilomètre-voiture monta bientôt à 2 fr. 91, conséquence inévitable des variations successives des cours du charbon, des dépenses de l'énergie électrique, des frais de main-d'œuvre, etc. ; la crise des changes, au cours de l'année 1920, fit notamment monter le combustible au prix formidable de 262 francs la tonne, alors qu'il était de 96 francs en 1919 ; le prix de l'énergie électrique devint 6,7 fois celui pratiqué en 1914.

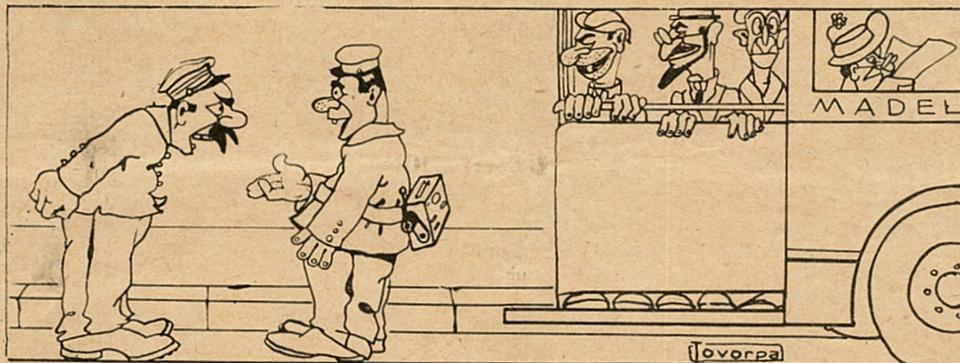
Une seconde augmentation des tarifs fut consentie le 1<sup>er</sup> avril 1920. Mais ces augmentations étaient trop tardives ; en effet, chaque élévation de tarif consentie ne tenait compte qu'en partie de la majoration des dépenses de l'époque de la nouvelle tarification, alors que ses dépenses, au lendemain même de l'augmentation reprenaient leur courbe ascendante, s'écartant de plus

en plus des recettes. Aussi peut-on dire que le retard apporté à consentir des augmentations de tarifs a été une des causes primordiales de la désorganisation des Services de transports en commun, en causant un préjudice certain aux voyageurs eux-mêmes qui demandent, avant tout, un transport rapide et confortable.

En 1920, les réseaux se trouvent donc complètement désorganisés avec un déficit énorme. Pour remettre tout en état, il aurait fallu disposer de capitaux considérables, mais le moment n'était pas propice à l'emprunt.

Une seule solution se présentait : le rachat des concessions aux Compagnies exploitantes et leur fusion en un seul réseau de transports en commun... tel était le moyen qui permettrait d'envisager par la réduction des frais généraux, l'unification des procédés et des méthodes d'exploitation, la possibilité d'une réorganisation rapide du réseau départemental ; telle était la seule manière de parvenir à coup sûr au maximum de coordination, de rendement et d'économie.

(à suivre)



— Qu'attendez vous pour partir ?

— Ben voilà, chef, j'peux plus retrouver mon moulin à tickets...

sance de personnel et qui apparaissait comme un moyen de diminuer légèrement les dépenses d'exploitation toujours croissantes, ensuite à la dépréciation considérable de la monnaie, qui équivalait pour les Compagnies à une véritable baisse de tarifs mais provoquait, par ailleurs, un plus grand afflux de voyageurs.

Le public qui, en 1917-1916, payait déjà pour tous ses achats des prix plus que doublés, pouvait user et abuser des moyens de transports, dans lesquels on continuait à appliquer les tarifs d'avant-guerre. C'est ainsi que, par suite de l'insuffisance des tarifs, le public faisait lui-même diminuer la qualité du produit, « transports », dont il avait besoin.

Devant le déficit considérable que révélèrent les derniers mois de 1918, il ne fut plus possible, pour les Compagnies de continuer à assurer leur exploitation ; aussi le 22 janvier 1919, la Ville de Paris et le département de la Seine se virent-ils dans l'obligation de passer une convention provisoire dont l'objet était de régler les conditions dans lesquelles il conviendrait d'exploiter les transports pendant la guerre et durant l'année



## QUELQUES PAGES SUR LA VIE D'UN FLEUVE

### La Seine et ses bateaux (Suite)

Denis Papin rencontra sur sa route des embûches sans nombre, c'est un des plus tristes exemples du génie en proie à une adversité constante. La Révocation de l'édit de Nantes avait été décrétée en 1685 par le roi Louis XIV et Denis Papin avait le tort impardonnable d'être protestant et fidèle à sa foi religieuse. Il fut obligé, pour fuir la persécution, de s'expatrier comme d'ailleurs des milliers de ses coreligionnaires. Ce fut à l'étranger que Denis Papin réalisa le plus grand nombre de ses inventions. « En 1707, Papin, lit-on dans *Les Grandes Inventions* de Louis Figuier, avait installé une machine à vapeur sur un bateau muni de roues. Il s'était embarqué à Cassel, sur la rivière Fulda et était arrivé à Munden, ville du Hanovre, pour passer de là, avec son bateau, dans les eaux du fleuve Weser, et se rendre enfin en Angleterre. Mais les bateliers du Weser lui refusèrent l'entrée de ce fleuve et, pour répondre à ses plaintes, ils eurent la barbarie de mettre en pièces son bateau. A partir de ce moment, le malheureux Papin, sans ressources et sans asile, traîna une vie de privations et d'amertume, il languit dans la misère.

Un autre Français, le marquis de Jouffroy, reprit les expériences faites par Denis Papin. En juin de l'année 1776, il avait construit un véhicule flottant mû par la vapeur qu'il lança sur le Doubs. A la suite de cet essai, qui fut couronné d'un beau succès, il demanda l'autorisation d'établir sur la Seine, un service régulier

silencieusement et obstinément, le « pyroscaphe » s'il ne reçut point licence d'aller sur les ondes, allait, en dépit de tous les obstacles, cheminer dans l'esprit fécond des hommes d'avenir. En 1803,



Denis Papin

Fulton avait réussi à faire circuler régulièrement sur quelques rivières d'Amérique des « steam-boats ».

Piqué au jeu, le marquis de Jouffroy qui avait su la chose, résolut de vaincre coûte que coûte la routine et la mauvaise volonté de ses contemporains, il fit construire un bateau perfectionné qui assura quelques navettes au départ de Bercy ; la même année Fulton, venu en France, avec le projet d'un sous-marin et d'une torpille qu'il voulait présenter à Bonaparte, « afin, disait-il, de l'aider à écraser l'Angleterre », lança sur la Seine un bateau qui, devant une Commission de savants, parmi lesquels figuraient le célèbre navigateur et mathématicien Bougainville et l'illustre Lazare Carnot, marcha à la vitesse de 1 m. 60 à la seconde.

Mais ce ne furent là que des expériences sans lendemain.

Bonaparte considéra Fulton comme un aventurier « un charlatan et un imposteur qui n'a d'autre but que d'attraper de l'argent... Qu'on ne me parle jamais plus de Fulton ! », s'était-il écrié.

Des années passèrent... Fulton et le marquis de Jouffroy étaient oubliés ; or, un beau jour de juillet 1825, les bons sujets du roi Charles X qui baguenaudaient le long des quais, virent tout à coup venir par la Seine un coquet petit bateau à vapeur, aux aubes argentées d'écume, portant avec fierté une haute cheminée et dont le mât d'artimon s'enorgueillissait d'une voile latine qui, malgré sa prétention d'être là pour rehausser le

décor, n'avait d'autre raison d'être que suppléer à la traction en cas de défaillance des aubes. En passant sous le Pont-Royal, où se pressait un grand concours de peuple : grisettes habillées de claires cotonnades aux bras d'étudiants brailards, rapins chevelus et livides, vendeurs d'oublis et d'eau fraîche parfumée à la menthe, élégants coiffés d'impressionnants bolivars, maraîchers de « La Vallée » proche, le bateau nullement impressionné fit entendre un sifflement prolongé. Comme les grands navires, lorsqu'ils pénètrent dans les eaux d'un port, il saluait la capitale... c'est qu'il connaissait les usages... ce petit vapeur qui, par les canaux de l'Ouest arrivait des rivages de l'Atlantique, de cette vieille cité de Nantes où son propriétaire, un nommé Gilbert, lui avait assigné un modeste coin de bassin. Là, parmi les fumées et les pavillons qui claquaient au vent salé, il avait attendu de longs jours la curiosité et le bon vouloir des touristes. A force de tourner dans le même circuit, il fut pris soudain du désir irrésistible d'aller tout droit, de partir à la découverte d'autres horizons que celui de l'Estuaire ; les Nantais avaient, d'ailleurs, vers cette époque, quelque microbe baladeur dans le sang... dans les rues de la petite ville circulaient d'étranges véhicules appelés « omnibus » et l'inventeur de ces voitures, le sieur Baudry, allait partir bientôt pour la capitale afin de proposer son système « roulant » au préfet de police de l'époque : M. Debelleye. Un besoin irrésistible de nouveau était dans l'air nantais, un grand navigateur du rêve : Jules Verne, allait naître, en 1828, entre les deux bras de la Loire, dans le vieux quartier insulaire de Feydeau.

Donc, un petit bateau nantais passait sous le Pont-Royal ; les gens, accoudés au parapet, applaudirent sa venue ; tout le monde voulut y trouver place, mais ses flancs modestes ne pouvaient recevoir qu'une trentaine de passagers. On fit queue quotidienne afin de pouvoir l'utiliser jusqu'à Saint-Cloud où la Cour royale séjournait et donnait des fêtes brillantes. Une passerelle fut installée en amont du Pont-Royal pour faciliter l'embarquement.

L'ancien Nantais devint *Le Parisien* ; mais le démon de la jalousie veillait, qui suscita vite la concurrence ; dès 1829, en effet, quelques « Sister Ships » sillonnèrent le fleuve, prenant des voyageurs sur le même itinéraire.

Cette lutte devait peu durer ; la *Compagnie générale des bateaux à vapeur de*



Les bateliers de Weser détruisant le bateau de Denis Papin.

de bateaux à feu qu'on appelait alors « pyroscaphes ». Comme la plupart des inventeurs, hélas ! il n'essuya que méfiance et sarcasmes. Tout de même.

Paris à Saint-Cloud se forma en 1857, qui racheta cette batellerie agressive et l'utilisa pour assurer pacifiquement sept



L'ingénieur Fulton.

navettes journalières entre les Tuileries et Saint-Cloud.

La tête de ligne se trouvait exactement en face de l'actuel emplacement de la gare d'Orsay, au lieu dit « La Grenouillère » ainsi nommé parce qu'on y entendait effectivement le coassement des grenouilles. Un public spécial venait y prendre ses ébats et le dictionnaire de Trévoux nous dit que « Grenouiller, c'est s'ivroger à la manière des gens de néant. »

Les billets délivrés par cette Compagnie donnaient à sa clientèle un droit de correspondance avec les voitures omnibus de création récente : Batignollaises, Tricycles, Dames blanches, Diligentes, etc., dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs. Les services fonctionnèrent tout d'abord avec une grande régularité, puis, au bout d'une dizaine d'années, ce fut la suppression presque totale du trafic pendant la semaine, par contre les dimanches et jours de fête, des départs s'effectuaient d'heure en heure du matin jusqu'au soir.

Le prix du transport était, à cette époque, de 1 franc par place.

Il y avait encore, vers 1840, une dizaine de grands bateaux isolés qui remontaient le fleuve jusqu'à Montereau et Gustave Flaubert, en parle au premier chapitre de son roman *l'Éducation sentimentale*, lorsqu'il présente son héros « Frédéric Moreau » qui, nouvellement reçu bachelier à Paris, s'en retourne à Nogent-sur-Seine par la route la plus longue, c'est-à-dire par la Seine.

« Le 15 septembre 1840, écrit-il, vers 6 heures du matin *La Ville de Montereau* près de partir, fumait à gros tourbillons devant le quai Saint-Michel. Des gens arrivaient hors d'haleine ; des barriques, des câbles, des corbeilles de linge gênaient la circulation ; les matelots ne répondaient à personne ; on se heurtait, les colis montaient entre les deux tambours et le tapage s'absorbait dans le bruissement de la vapeur qui s'échappait par des plaques de tôle, enveloppant tout d'une nuée blanchâtre, tandis que la cloche à l'avant tintait sans discontinuer.

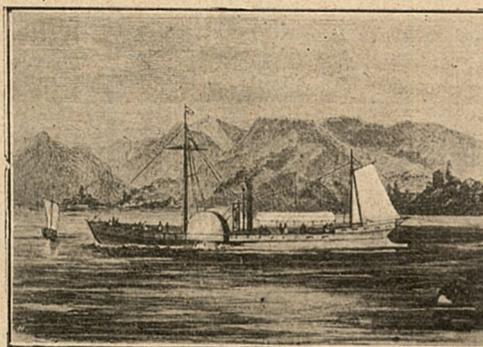
Enfin le navire partit et les deux berges, peuplées de magasins, de chantiers et d'usines, filèrent comme deux larges rubans que l'on déroule.

Un jeune homme de dix-huit ans, à longs cheveux, et qui tenait un album sous le bras, restait auprès du gouvernail, immobile. A travers le brouillard, il contemplait des clochers, des édifices dont il ne savait pas les noms ; puis il embrassa dans un dernier coup d'œil, l'Île Saint-Louis, la Cité, Notre-Dame et bientôt Paris disparaissait...

Le tumulte s'apaisait ; tous avaient pris leur place ; quelques-uns, debout, se chauffaient autour de la machine et la cheminée crachait avec un râle lent et rythmique son panache de fumée noire ; des gouttelettes de rosée coulaient sur les cuivres, le pont tremblait sous une petite vibration intérieure et les deux roues, tournant rapidement, battaient l'eau ».

Dans une épître rimée, adressée à un de ses amis un certain M. Bertrand nous livre ses impressions sur un voyage qu'il fit à Rouen vers 1857, en empruntant un steamer parisien. Elle est tout à fait amusante, aussi ne pouvons-nous résister au désir que nous avons de vous en donner quelques extraits :

Dédaignant la route ordinaire  
Dans l'inconnu cherchant, quelque nouveau plaisir,  
J'éprouvai le désir  
De varier un peu mon court itinéraire.  
La vapeur, à mon gré, paraissait me servir.  
Les paquebots dits, je crois, de la Seine,  
Au quai du Louvre attachés par la chaîne,  
Au moins pendant six mois,  
Entre la ville de nos rois  
Et la cité normande  
Qu'on nomme Rouen, populeuse et marchande,  
Faisaient le trajet en un jour.



« Le Clermont » bateau de Fulton.

Des affiches hautes d'un mètre,  
Décorant chaque carrefour  
Et tous les lieux où, pour paraître,  
La réclame établit sa cour.  
Annonçaient aux passants un séduisant voyage.  
On partait le matin à sept heures, le soir,  
(au moins on en donnait l'espoir !)  
Vers dix heures, à Rouen, l'on touchait au rivage.

Tout cela me tentait, j'en fais l'aveu sincère,  
Aussi sans balancer, je pris vite un parti :  
Je fis mon sac de nuit en ancien militaire,  
Je montai dans un fiacre et me voilà parti.

Déjà l'aurore aux doigts de rose  
Entr'ouvrait les portes du jour ;  
Paris, où fort tard l'on repose,  
Bercé par Morphée ou l'amour,  
Retenait sa paupière close.  
C'était un dimanche matin ;  
Un ciel d'azur et sans nuages  
Réjouissant tous les visages,  
Paraissait un signe certain  
Qu'un doux et propice destin  
Nous guiderait dans ces parages,  
Que la Seine dans son contour  
Caresse et fouette tour à tour.  
La vapeur criait en furie ;  
La fumée inondait les cieux,  
Et chacun faisait ses adieux  
Comme s'il quittait la patrie.  
Cependant sur l'onde tranquille  
La roue a commencé son tour,  
Adieu, ma belle et riche ville !  
Adieu, Paris ! jusqu'au retour.

Et maintenant, voici ce que le sieur Bertrand pensait de l'équipage :

Je devrais bien saisir cet à-propos  
Pour te toucher un mot de l'équipage.  
Et te peindre à grands traits les oiseaux de la cage,  
Mais sache simplement qu'en notre paquebot,  
Depuis le chauffeur en sabot  
Jusqu'au premier commis à la fine chaussure  
Et qui, dix fois par jour, graisse sa chevelure,  
Et songe plus à sa frisure  
Que Narcisse jadis ne songeait à son teint,  
Chacun, à qui mieux mieux, jure, bouscule, gronde  
Et le grand but paraît atteint  
Lorsqu'ils ont ennuyé leur monde !  
Enfin, mon cher ami, dans ce charmant bateau,  
J'ai trouvé, par ma foi, la cour du roi Pétaud.  
Je t'en dirai plus long, car la matière prête,  
Mais je ne voudrais pas, ici, dresser requête  
Pour faire supprimer les bateaux à vapeur.

Au contraire, je crois que notre belle Seine,  
Ce fleuve, qui du monde enveloppe la reine,  
Sera bien plus digne de cet honneur  
Si l'avenir, dans un jour de caprice,  
Portant des mers le flot propice  
Jusqu'aux pieds de Paris,  
L'Univers tout entier peut voguer sur ses ondes,  
Dans les steamers, messagers des deux mondes,  
De coke et de houille nourris.  
J'espère qu'en ces temps de progrès manifeste  
Le marin de la Seine, à son tour excité,  
Ne sera plus en reste  
Avec la politesse et la civilité.

Paris n'est pas encore devenu « Port de mer » et il se passera encore de nombreuses années avant de voir les grands steamers jeter l'ancre devant les Grands Augustins, mais ce qui est arrivé avant l'époque prévue par M. Bertrand, c'est cette politesse et cette civilité (marque essentiellement parisienne) que le poète réclamait et qui est l'apanage de nos receveurs de bateaux T. C. R. P.

Vint l'exposition universelle de 1867. Il fallut songer à desservir le Champ-de-Mars ; la ville de Paris ouvrit un concours dont le programme était loin d'être simple. Le barrage de Saint-Cloud-Suresnes n'existant pas, la navigation dans Paris n'était possible que dans la partie la plus profonde du chenal. Prudence et célérité, telle était la formule, pour reprendre l'expression de M. Maurice Pelletier du *Petit Journal*. Ce fut le triomphe de l'hélice sur la roue à aubes. Jusqu'alors les bateaux avaient fonctionné avec le secours des rames ou de la roue à aubes ; celle-ci existait déjà chez les Latins, elle était mue par des bœufs à l'aide d'un jeu de pignons en bois et d'engrenages rudimentaires. Nous avons vu que Denis Papin l'avait utilisée en 1707 sur son fameux bateau du Weser. L'invention de l'hélice date de 1752 ; c'est Daniel Bernoulli qui, le premier, envisagea l'application aux navires d'un moteur de forme hélicoïde ; en 1768, un ingénieur français, Paucton, proposait le remplacement des rames par des hélices ; en 1802, un mécanicien d'Amiens, venu à Paris, adapta deux hélices à un petit bateau sur Seine, mais c'est le capitaine du génie, Delisle, qui démontra de façon péremptoire la supériorité de l'hélice sur la roue à palettes.



Paris-Le Havre ! en voiture...

Le premier bateau français à vapeur et à hélice fut construit au Havre par un nommé Normand, en 1843, et depuis cette époque, l'hélice s'est imposée dans toute la navigation à vapeur. Le système présenté par la Compagnie Plasson des « bateaux omnibus » de Lyon fut adopté ; permission d'établir le service des bateaux omnibus sur la Seine pendant une période de 15 ans, du 15 février 1867 au 14 février 1882 fut accordée au sieur Plasson à qui se substitua presque immédiatement la *Compagnie des bateaux omnibus*.

(A suivre)



## N'oubliez pas de manger des crêpes à la Chandeleur

Voici un charmant arrêt dans cette course effrénée de notre vie moderne.

Tous les gourmets, toutes les familles célébreront traditionnellement la fête de la Chandeleur, car malgré un certain scepticisme — souvent plus affecté que réel — le charme des fêtes du passé apportant un peu d'idéalisme dans nos préoccupations essentiellement pratiques nous émeut toujours. Et puis, il faut bien l'avouer, nous sommes très affranchis. c'est entendu, mais... à combien de petites superstitions restons-nous sensibles ?...

Or, pas de bonheur pour l'année sans crêpe bien sautée le jour de la Chandeleur.

Vous désirant à toutes, mes chères lectrices, le plus de joies possibles, je vous souhaite de renouveler le plaisir des crêpes... pour le Mardi-Gras.

\*\*\*

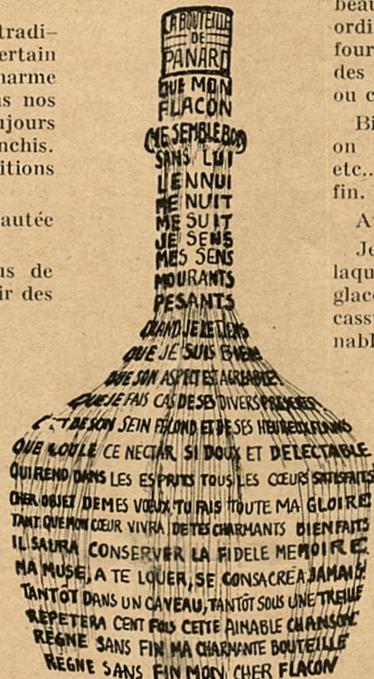
Je ne vous parlerai pas de la pâte à crêpes, vraiment trop connue de toutes, souvenez-vous seulement du précepte de Brillat-Savarin : « Moins on met de choses dans la pâte, plus les crêpes sont parfaites », la simplicité, est, vous le voyez, préférable.

La grande qualité d'une crêpe, c'est sa légèreté, sa minceur. La crêpe idéale est aussi mince qu'une... Parisienne actuelle... Il est toujours préférable de faire la pâte la veille ; l'adjonction des blancs d'œufs battus en neige ferme les rend très savoureuses.

Et maintenant comment offrir les crêpes ?

Cette réception gastronomique ne peut avoir qu'un caractère d'intimité familiale ou amicale, vous avez à votre choix le dîner ou le goûter.

Le second est naturellement moins onéreux.



Sur la table fleurie vous disposez non un plat de crêpes, mais bien des assiettes de crêpes variées...

... Parfaitement, madame, voici de quoi vous tailler un beau succès. Des crêpes-dentelles, c'est-à-dire des crêpes ordinaires, mais très minces, puis des crêpes pâtissière fourrées de crème vanille, dite crème pâtissière (le régal des régals), ou encore de marmelade de pomme citronnée, ou confitures d'abricots.

Bien entendu, pour fourrer toutes ces crêpes, on les étend, on tartine dessus, assez généreusement, crème, confiture, etc..., puis on les roule et enfin elles sont poudrées de sucre fin.

Avez-vous déjà dégusté des crêpes Châtelaines.

Je vous les recommande. C'est alors une crème vanillée à laquelle est incorporée une fine purée de débris de marrons glacés. C'est d'une finesse inimaginable, et vous savez que ces cassures de marrons glacés se trouvent à des prix très raisonnables chez tous les confiseurs et aussi dans les épicerie fines.

Pour réjouir les petiots, ajoutez une assiette de crêpes Négrillottes saupoudrées, avant d'être roulées, de chocolat râpé vanillé, ils en barbouilleront leurs frais minois avec une joie gourmande qui fera votre bonheur.

Pour les Messieurs, voici les crêpes à la Polonaise.

Ici, il ne s'agit plus d'étendre une préparation dessus. C'est à la pâte même que nous allons mêler des raisins de Corinthe, préalablement bien nettoyés, et imbibés de rhum ou kirsch. Puis les crêpes, frites comme d'ordinaire, sont légèrement arrosées de rhum, roulées, poudrées de sucre et on y met le feu (tout comme la classique omelette au rhum), c'est tout simplement délicieux.

S. L.

## Aimable lectrice, soyez l'amie de vos enfants

### Des dangers de l'amour maternel.

Nos enfants nous échappent. Nous commençons à les perdre du jour où ils courent tout seuls. « Le voilà parti » disent les bonnes femmes — du bébé qui fait ses premiers pas. Le voilà parti ! Il était encore la possession complète de sa mère par sa toute-faiblesse, mais un peu de force, un peu d'indépendance, c'est déjà une trahison. Et l'on voit les mères si bonnes pour les tout-petits devenir tracassières pour les grands. On les voit, enfin, préférer de tous leurs enfants, le plus arriéré, parce qu'il a plus besoin d'elles, et qu'il ne refusera rien de ce dévouement qui est l'étoffe même de l'amour maternel.

Et voyez, la curieuse victoire d'une mère dont le grand fils est malade (à condition bien sûr que le malaise ne soit pas grave), voici son grand qu'elle retrouve tout petit, joie secrète qu'elle regrettera lorsqu'il lui échappera à nouveau.

L'amour maternel, le modèle de tous les amours, parce qu'il est générosité pure, trouve sa limite dans sa spontanéité aveugle. Il se retourne contre lui-même, s'il n'a plus à s'exprimer par mille soins nécessaires.

Cet amour, comme tout ce qui nous vient de nature doit être surmonté, reconquis par l'esprit, couronné par la conscience de son rôle.

Ainsi, la mère doit devenir l'éducatrice et pour cela l'amie de ses enfants. Il faut que sa générosité ne se contente pas des soins matériels,

mais veuille créer des hommes forts et indépendants, même de sa tutelle.

Il ne faut pas dire : « Je veux que tu ne sois rien pour tout te donner et que tu tiennes tout de moi », mais « Je me réjouis de ta beauté et de ta force avec toi ».

### Puérilité n'est pas enfance.

Aimez bien vos enfants, c'est-à-dire aimez-les intelligemment. Comprenez-les. Soyez enfants avec eux. Partez avec eux à la conquête du monde.

Puisez dans vos lointains souvenirs. C'est à cette petite source de vos enfants que vous fîtes autrefois, qu'il faut demander les secrets de l'âme enfantine.

Et ne soyez point puérile. L'enfance est insouciant, exubérante mais elle est sérieuse. Sa gravité est méconnue parce qu'elle a été perdue par la plupart des grandes personnes. Pour les adultes, sérieux sont les soucis matériels, les activités monnayées, tout ce que l'argent métamorphose de son triste reflet.

Pour l'enfant, sérieuse est sa joie d'apprendre et de connaître, germe de la science, sérieux le jeu, germe de l'art. Sérieux, le bébé au berceau dans son prodigieux effort de pensée pour se reconnaître en ce monde mystérieux auquel il est venu si seul, si perdu de ténèbres. Sérieux le petit enfant qui vous pose tant de questions de détails, questions embarrassantes parce que

l'enfant ne tient pas compte de nos vieilles habitudes routinières devant les objets du monde, catalogués toujours plus ou moins en ustensiles par nous — et pour lui merveilles de la nature : bouton, pépin, pétale, étoiles !

Combien d'adultes, regardent le monde avec un esprit aussi actif que l'enfant ? Comparez les sommes d'intelligence et d'invention que déploie un enfant de trois ans, au manque de curiosité spirituelle de la plupart des plus de trente ans.

Ce sérieux de l'enfant est souvent méconnu. On le voit en marge de la vie du gagne-pain, des affaires, on le voit insouciant des difficultés matérielles de la vie, on le traite à la légère, on ne donne pas d'importance à ses réflexions, à ses sentiments.

Alors, chose curieuse, l'enfant bêtifie. Il imite le portrait qu'on lui offre. Il a honte de prendre au sérieux toute la générosité intime. Il fait l'enfant, c'est-à-dire que ce sont ses parents qu'il traite en enfants, leur retirant sa confiance. Il joue ce petit personnage qu'on lui a presque imposé. Il le joue inconsciemment, par pudeur instinctive, par défense spontanée, par sentiment de la puissance des aînés, et enfin, parce que les petits sont comme les grands et qu'ils ne s'épanouissent vraiment qu'au soleil de l'intelligente sympathie.

Charlotte B. THUMEN,  
Rédactrice à la Revue *Mon Chez Moi*.



## Les Tombeaux de l'Église des Grands-Augustins

**A**VANT la destruction de l'église des Grands-Augustins, on pouvait voir, à l'entrée de la chapelle dite de « Saint Augustin », sur la droite, 6 épitaphes de marbre, dont une, très longue, en latin. Nous en traduisons le commencement :

« Tombeau de Guy du Faur de Pibrac ».

« Ici il y a seulement les cendres et les os de Guy du Faur de Pibrac, mais son nom et son mérite volent sur les lèvres et dans l'admiration de tous les peuples, non seulement du monde chrétien, mais en Orient, jusqu'au fond du pays des Scythes. »

Sur un autre marbre, on lisait quatre vers français :

*Pibrac, dont l'honneur et la gloire  
Éclatent par tout l'univers,  
Ne veut ni prose, ni des vers,  
Pour en conserver la mémoire.*

Il y avait aussi des quatrains, philosophiques, moraux ou religieux, œuvres du défunt.

Trois siècles et demi ont passé sur la gloire de « du Faur de Pibrac », et l'ont presque enseveli dans l'oubli. Aujourd'hui, les éloges, conservés par les épitaphes, paraissent tellement exagérés qu'on est tenté de n'y voir que de l'emphase, inspirée à son fils Michel de Pibrac, par la piété filiale, puisque c'est au fils que l'on doit le tombeau du père.

On aurait peut-être tort de juger ainsi. Pour comprendre et connaître les gens du passé, il faut les revoir à l'époque où ils vivaient, les replacer dans les événements, aujourd'hui oubliés, qui servirent de cadre à leur vie. Agir autrement serait une injustice, en même temps qu'une erreur.

Guy de Pibrac appartient à l'histoire littéraire, à l'histoire de France, à l'histoire de la Pologne et peut-être même à l'histoire amoureuse, voire scandaleuse de la deuxième partie du XVI<sup>e</sup> siècle.

N'appartient-il pas à l'histoire littéraire celui qui fut de la Pléiade, l'ami de Baif, des Jamyn, des Remi Belleau, des Ronsard, celui qui applaudit Jodelle, l'initiateur de la tragédie française, le précurseur de Corneille ? Et la première Académie Française, dite Académie des Valois (qui ne réussit pas à vivre, il est vrai, pour n'avoir pas eu de Richelieu) ne fut-elle pas fondée par Antoine de Baif, dans sa propre maison (23, rue des Fossés-Saint-Victor), en 1571, avec, pour premiers membres : Pierre de Ronsard, Philippe Desportes, Guy de Pibrac, du Perron (futur Cardinal) ?

De Pibrac ne fut-il pas un auteur célèbre, quand ses 126 quatrains (à dire vrai, plus philosophiques et moraux que poétiques) furent publiés en 1574, et tellement goûtés qu'ils furent traduits aussitôt en grec, par le précepteur d'Henri IV : Florent Chrétien et Pierre du Moulin (1), ensuite en vers latins et bientôt en langue turque, en langue arabe et même en langue persane.

En France même, de Pibrac fut prophète. Prophète en son pays ! C'est prodigieux ! On fit, en effet, apprendre ses quatrains par cœur aux enfants. Pibrac était classique avant que de mourir ! Qui pourrait en dire autant ? Mieux encore, on voulut l'imiter. Godeau et Desmarais s'essayèrent, eux aussi, aux quatrains ; mais, il y a déjà 150 ans qu'un spirituel critique, jugeant leurs vers, a dit : « Godeau et Desmarais sont rongés de vers, tandis que Pibrac est encore vivant, ayant eu le goût des anciens qu'il avait saisi, en se formant sur eux ? »

(1) Pierre du Moulin n'est pas celui qui se rendit célèbre comme pasteur de Charenton ; c'est plutôt Pierre du Moulin, fameux avocat du temps, ou mieux encore, Pierre du Moulin, pasteur à Fontenay-en-Poitou, qui parlait le latin, l'hébreu et le grec aussi bien que le français, ce qui ne l'empêcha pas d'être pendu, le 20 septembre 1574, nous apprend Pierre de l'Etoile.

Enfin, consécration magnifique, en supposant même que cette consécration fut ironique, Molière, notre grand Molière, a parlé de Guy de Pibrac. Dans *Sganarelle*, le bonhomme Gorgibus prêche sa fille et lui dit, pour la dégoûter de la lecture des romans :

*Lisez-moi comme il faut, au lieu de ces sornettes,  
Les quatrains de Pibrac et les doctes Tablettes  
Du conseiller Mathieu : l'ouvrage est de valeur  
Et plein de beaux dictons à réciter par cœur.*



*Etienne Jodelle, un des membres de la Pléiade, précurseur du grand Corneille*

Le Mathieu en question, avocat à Lyon, conseiller du roi et son historiographe, a, en d'innombrables et interminables tragédies, soutint royalement la monotonie et l'ennui ; mais, dans ses quatrains, comme dans ceux de Guy de Pibrac, il n'y a point que des fadaïses, et Molière est un bien grand impertinent de sembler n'y point voir autre chose. Lisez ceci ; de Pibrac en est l'auteur :

*Définition de l'homme :*

Ce que tu vois de l'homme n'est pas l'homme ;  
C'est la prison où il est enfermé,  
C'est le tombeau où il est enserré,  
Le lit branlant où il dort un court somme.

*On ne peut être juge et partie :*

Juge, ne donne en ta cause sentence ;  
Chacun se trompe en son fait aisément ;  
Notre intérêt force le jugement,  
Et d'un côté fait pencher la balance.

*La Calomnie :*

Elle ne fait en l'air sa résidence,  
Ni sous les eaux, ni au profond des bois ;  
Sa maison est aux oreilles des Roys,  
D'où elle brave et flétrit l'innocence.

Quand une fois ce monstre nous attache,  
Il sait si bien ses cordillons nouer,  
Que bien qu'on puisse enfin les desnouer,  
Restent toujours les marques de l'attache.

*Valeur du blâme et de la louange :*

Si quelquefois le meschant te blasonne (le blâme)  
Que t'en chaut-il ? (Que t'importe ?) Hélas, c'est ton :  
[honneur]

Le blâme prend la force du donneur,  
Le loz (louange) est bon, quand un bon nous le  
[donne.]

*Et goûtez maintenant ces quatrains de Pierre Mathieu : ils ne manquent point de saveur :*

La vie est une table où, pour jouer ensemble,  
On voit quatre joueurs : le Temps tient le haut bout,  
Et dit : passe ; l'Amour fait de son reste, et tremble ;  
L'Homme fait bonne mine ; et la Mort tire tout.

La vie que tu vois n'est qu'une comédie,  
Où l'un fait le César et l'autre l'Arlequin ;  
Mais la Mort la finit toujours en tragédie,  
Et ne distingue point l'empereur du faquin.

Si, du cours de tes ans tu retranches la somme,  
Des soucis, et ce feu qui brûle peu à peu,  
Ce qu'en prend un ami, et ta femme en consomme,  
Les douleurs, les procès, il t'en reste bien peu.

*Ne voilà-t-il pas du Molière, du Molière peut-être bien malheureux en ménage ?*

Pour faire des palais, les marbres on assemble,  
Pour faire des vaisseaux, on prépare du bois ;  
Mais toutes les vertus il faudrait mettre ensemble,  
Pour instruire les fils des princes et des rois.

N'est-ce pas tout l'excès d'une folie insigne,  
Voir un vieillard languir, inutile, à la cour,  
Contrefaire le jeune et, tout blanc comme un cygne,  
Tirer le chariot de la mère d'Amour ?

Sous les respects humains, l'impiété se couvre,  
La terre a plus de prix que le ciel parmi nous :  
Au nom de l'Éternel, à peine on se découvre,  
Quand on parle des rois, on fléchit les genoux.

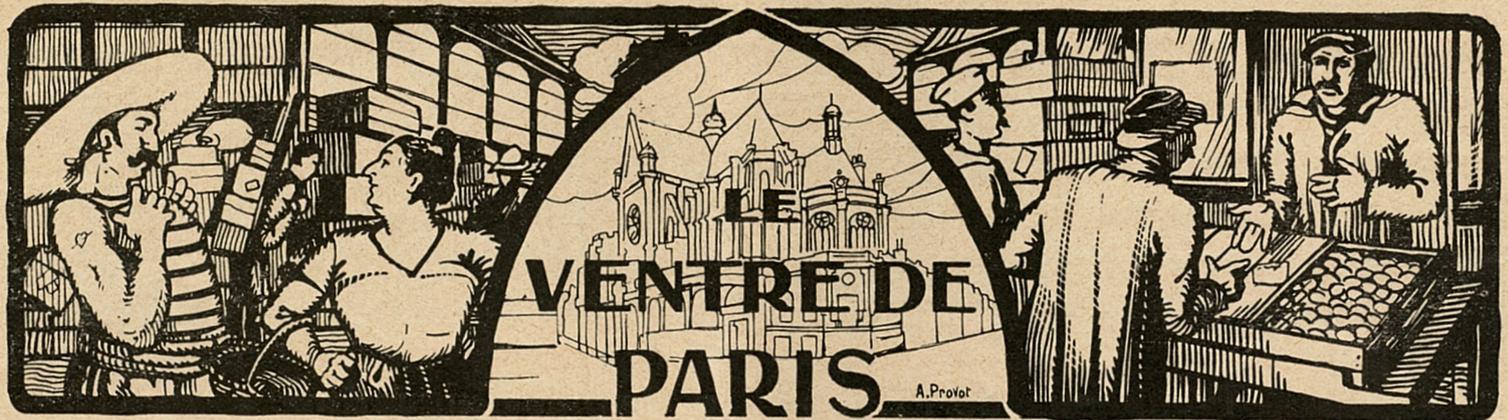
Et voilà bien l'éternelle histoire des flatteurs, des arrivistes, des ambitieux, en quête d'un décret royal ou républicain, qui se bousculent pour prendre rang dans la longue théorie des favoris.

Somme toute, si l'immortalité était représentée par une tour, ornée de larges fenêtres et riche de plusieurs étages, on verrait — à tout seigneur, tout honneur ! — Molière, roi des Lettres, au sommet ; mais on verrait aussi, à quelque fenêtre, avec beaucoup d'autres, passer la tête de Pibrac et de Mathieu.

Tant il est vrai qu'en peignant le cœur humain, ses travers ou ses vertus, on fait œuvre, peut-être vieille, vieille comme le monde, et jeune tout de même, parce que l'homme est un éternel recommencement. Pour être vivant, il suffit d'enchasser la vérité dans la clarté, et, si on le peut, de saupoudrer le tout des facettes de l'esprit.

De Pibrac appartient aussi à l'histoire de France, c'est ce que nous verrons dans un prochain article.

Henri MOUROT,  
Administrateur-Fondateur  
de la Société d'Histoire et d'Archéologie  
de la Banlieue Sud-Est.



## Les Halles et le rôle des Transports dans l'approvisionnement de Paris

**A**LORS que Paris était entièrement contenu dans l'île de la Cité, un seul marché, le Marché Palu, situé près de l'église Saint-Germain-le-Vieil, était suffisant pour subvenir à son approvisionnement.

Lorsque Paris eut franchi les rives de la Seine, ce marché devint insuffisant et des marchands, ne pouvant y trouver place, prirent l'habitude d'établir leurs étaux sur la plaine située près de la Seine, sur sa rive droite et dite « de Grève ».

En 1108, Louis-le-Gros, voulant donner à sa capitale un marché digne d'elle, décida de transférer ce marché dans les Champeaux situés du côté du Grand Pont et en bordure du chemin qui en débouche (actuellement rue Saint-Denis).

Afin de débarrasser ce marché des changeurs qui jusqu'alors encombraient tous les lieux où s'effectuaient des transactions,

il les cantonna, par acte en date de 1114, sur le Pont qui prit ensuite le nom de Pont au Change.

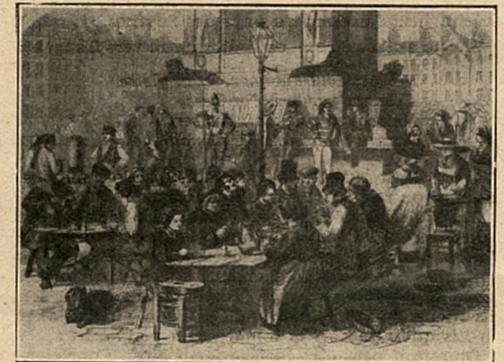
Le centre d'approvisionnement créé dans les Champeaux reçut le nom de « Halles », soit que ce mot rappelle celui germain de Alles, probablement parce que tout le monde y allait, soit qu'il dérive de l'appellation *Aulae Campellorum*, relatée par les écrivains du XII<sup>e</sup> siècle.

A leur début, les Halles consistaient uniquement en une grande place dont la superficie fut augmentée à deux reprises, en 1180 puis en 1236.

Cette conception de la place publique, constituant un centre d'approvisionnement dérivait directement des types anciens de marchés Grecs et Romains.

Mais, alors que les agora et forum étaient en même temps des lieux de réunion où se traitaient les affaires publiques et où

tous les citoyens quelque peu connus se montraient pour soigner leur popularité; les marchés, au Moyen Age et jusqu'à la Révolution, ne rappelaient les affaires



*Le Restaurant des Pieds humides  
au marché des Innocents, en 1850*

(Collection HARTMANN)



*Une danse à la Halle pendant la Révolution*

(Collection HARTMANN.)

publiques que par la présence, en leur milieu, d'un signe de la justice du Seigneur.

Pour leur part, les Halles étaient ornées d'une large croix de pierre, dite « croix des banqueroutiers », flanquée d'un pilori et d'un gibet. Ces témoins de la justice royale, reconstruits en 1562, disparurent en 1786. Depuis longtemps du reste ils étaient inutilisés.

En 1183, Philippe-Auguste fit élever sur les Champeaux, les premières constructions et y installa une foire permanente dont il avait racheté le privilège à la Maladrerie de Saint-Lazare. Ces constructions furent complétées par des abris mettant les marchands à couvert pendant le mauvais temps et l'emplacement fut entouré de murailles dont les portes étaient fermées tous les soirs.

En 1273, Philippe-le-Hardi fit bâtir, le long du Cimetière des Innocents, des étaux couverts destinés à la vente des chaussures et de la friperie. Philippe-le-Bel augmenta ces constructions en réservant des emplacements spéciaux en particulier pour la vente des blés, du pain, de la viande, du poisson et des légumes.

Une description des Halles vers 1325,

nous les représente comme un immense bazar assez analogue d'aspect aux passages actuels de Paris, puisqu'un contemporain les compare à une rue d'une étonnante longueur divisée en deux parties superposées, encombrées par un véritable amoncellement de marchandises.

Au XV<sup>e</sup> siècle, Guillebert-de-Metz dit, en parlant des Halles, qu'elles « contiennent l'espace d'une ville de grandeur ».

Au XVI<sup>e</sup> siècle, le Marché urbain étant resté le même, était devenu impraticable;



Aspect des Halles près Saint-Eustache  
à 3 heures du matin en 1853

(Collection HARTMANN)

on prit un parti radical : on démolit et reconstruisit les Halles en 1551. En 1553, on perça de nouvelles rues autour d'elles afin de faciliter la circulation et l'apport des marchandises. Les Halles constituaient une ville dans la Ville. Chacune de ses rues abritait une branche de commerce et en portait le nom :

Rues de la Cordonnerie, des Papiers d'étain, de la Cossonnerie, de la Lingerie, de la Grande et Petite Friperie, de la Fourrure, de la Heaumerie, etc...

Le marché se tenait, non seulement dans les Halles, mais dans les boutiques, sous les arcades et jusque dans les rues.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, un effort fut tenté pour aménager certains marchés et améliorer une situation redevenue très critique ; c'est ainsi qu'une Halle aux blés fut construite en 1767 et une Halle aux toiles et aux draps en 1786.

Cette même année, le charnier des Innocents était désaffecté et les ossements qui s'y trouvaient, transportés dans les carrières souterraines de la Barrière d'Enfer (Catacombes). Sur son emplacement fut établi le marché des Innocents réservé pour la vente en gros, demi-gros et détail, des herbes, fruits et gros légumes ; ce marché fut ouvert le 14 février 1789.

Au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle, la réorganisation des Halles était une question impérieuse, et Napoléon I<sup>er</sup> recommandait au Comte Frochot, alors Préfet de la Seine, d'étudier particulièrement la question.

Vers la fin de 1810, à la suite d'une des nombreuses visites qu'il ne dédaignait pas d'effectuer dans Paris et au cours de laquelle il avait été frappé de la confusion qui régnait dans le quartier des Halles, Napoléon traça du doigt, sur un plan, un immense parallélogramme dont la base était la rue Saint-Denis et le sommet : la Halle aux blés et dans lequel devait s'inscrire le Marché central de Paris.

Il faut signaler ici que celui qui, en général, est connu surtout par ses victoires et ses conquêtes, et bien moins par ses interventions dans les domaines administratif, judiciaire et financier, est presque totalement inconnu comme Urbaniste.

Or, en plus des Halles, pour lesquelles d'ailleurs son plan n'est pas encore entièrement réalisé, nous lui devons la fondation des Abattoirs par décrets du 9 février et 19 juillet 1810 et du 24 février 1811, ainsi que la création d'un entrepôt des vins construit de 1809 à 1818, enfin, nous lui devons un plan général d'agrandissement de Paris, connu sous le nom de plan des Artistes.

Ce plan, dont les plus beaux ensembles sont constitués par le Champ de Mars, les Invalides, le Cours de Vincennes et la Place de l'Etoile a guidé Haussmann dans ses projets d'embellissement de la Capitale dont les directives servent encore aujourd'hui d'inspiration aux Services de la Ville de Paris.

Le décret de Napoléon au sujet de la

l'emplacement de cet îlot, des petits abris pour la vente de la volaille, du gibier et de la viande (Marché des Prouvaires) qui subsistèrent jusqu'en 1860.

Cette même Administration construisit en 1822, la Halle aux beurres et fromages ; enfin, celle aux farines ; entre ces Halles quelques autres marchés s'étaient glissés.

Les projets de Napoléon furent repris en 1842 ; l'entreprise mise au concours, fut adjugée le 8 août 1851. La première pierre des Halles centrales fut posée par le Prince Président, le 15 septembre de la même année.

Entre le décret et le commencement de réalisation, quarante ans s'étaient écoulés.

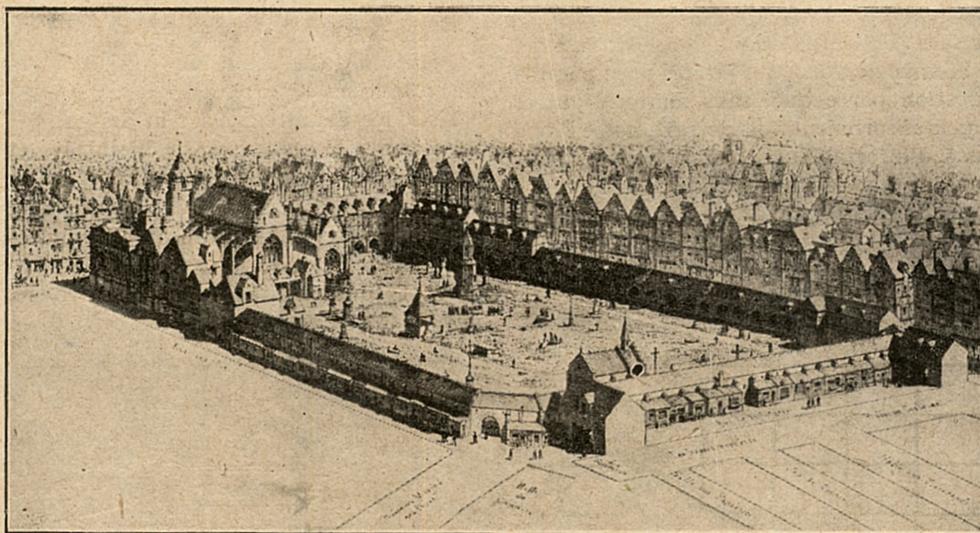
La construction était en train depuis deux ans et le gros œuvre du premier corps allait être terminé, lorsque les travaux furent interrompus par suite d'un conflit d'attribution entre la Préfecture de Police et la Préfecture de la Seine.

Ils furent repris et enfin le deuxième corps fut terminé en 1857.

Depuis cette époque, aucune modification n'a été apportée aux Halles.

Il n'est donc pas étonnant de constater l'insuffisance manifeste des Halles Centrales.

En 1810, en effet, la population parisienne comprenait 620.000 habitants environ. Depuis, elle a quadruplé et, par contre, il manque encore, pour réaliser le



Le Cimetière des Innocents en 1552

(Collection Georges HARTMANN)

construction des Halles date du 14 février 1811, mais il n'eut pour résultat que l'acquisition et la démolition d'un îlot de maisons. Les événements de 1812 et des années suivantes n'ont pas permis de donner suite à ce projet.

En 1813, l'Administration des Hospices obtint l'autorisation de construire sur

projet de 1810, les quatre pavillons qui devaient encadrer la Bourse du Commerce.

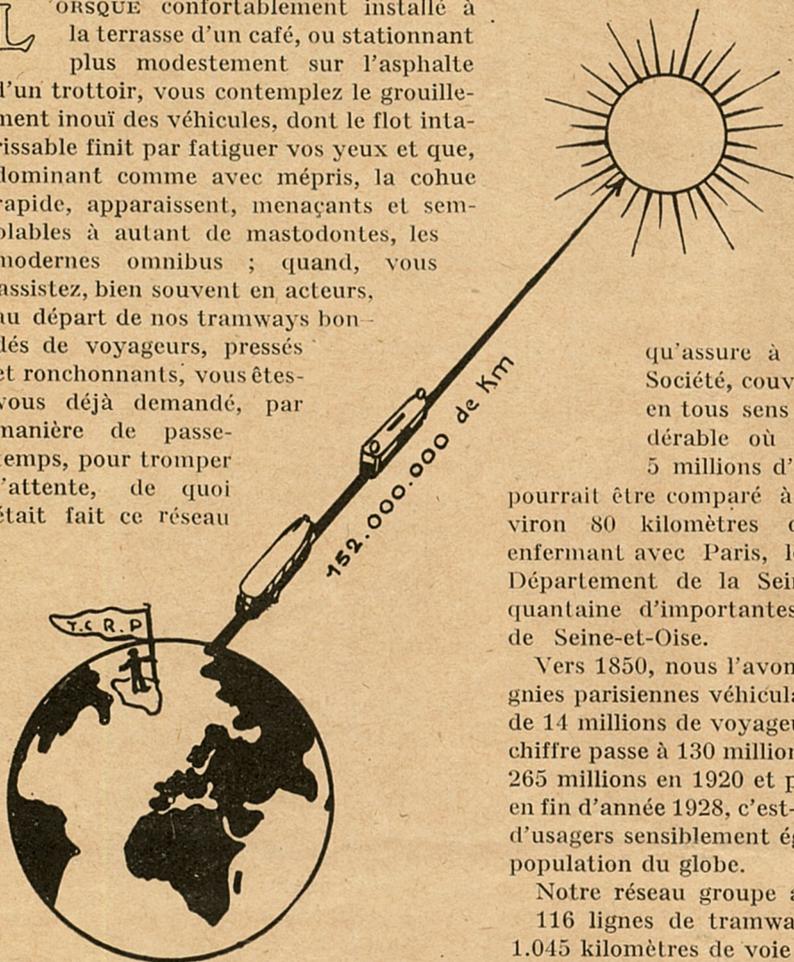
Henry COMMARTIN,

Ingénieur des Arts et Manufactures,  
Directeur du chemin de fer de la Grande  
Banlieue.

(à suivre).

# COUP D'ŒIL STATISTIQUE SUR NOTRE RÉSEAU

LORSQUE confortablement installé à la terrasse d'un café, ou stationnant plus modestement sur l'asphalte d'un trottoir, vous contemplez le grouillement inouï des véhicules, dont le flot intarissable finit par fatiguer vos yeux et que, dominant comme avec mépris, la cohue rapide, apparaissent, menaçants et semblables à autant de mastodontes, les modernes omnibus ; quand, vous assistez, bien souvent en acteurs, au départ de nos tramways bondés de voyageurs, pressés et ronchonants, vous êtes-vous déjà demandé, par manière de passe-temps, pour tromper l'attente, de quoi était fait ce réseau



que vous nous sauriez gré des renseignements et des chiffres que vous apporterions. Les Transports en Commun de la Seine et de la Seine-et-Oise, qu'assure à elle seule notre Société, couvrent et sillonnent en tous sens un espace considérable où vivent plus de 5 millions d'habitants, et qui pourrait être comparé à un cercle d'environ 80 kilomètres de circonférence enfermant avec Paris, les communes du Département de la Seine et une cinquantaine d'importantes agglomérations de Seine-et-Oise.

Vers 1850, nous l'avons vu, les Compagnies parisiennes véhiculaient un peu plus de 14 millions de voyageurs ; en 1910, ce chiffre passe à 130 millions, pour atteindre 265 millions en 1920 et plus d'un milliard en fin d'année 1928, c'est-à-dire un nombre d'usagers sensiblement égal aux 3/5 de la population du globe.

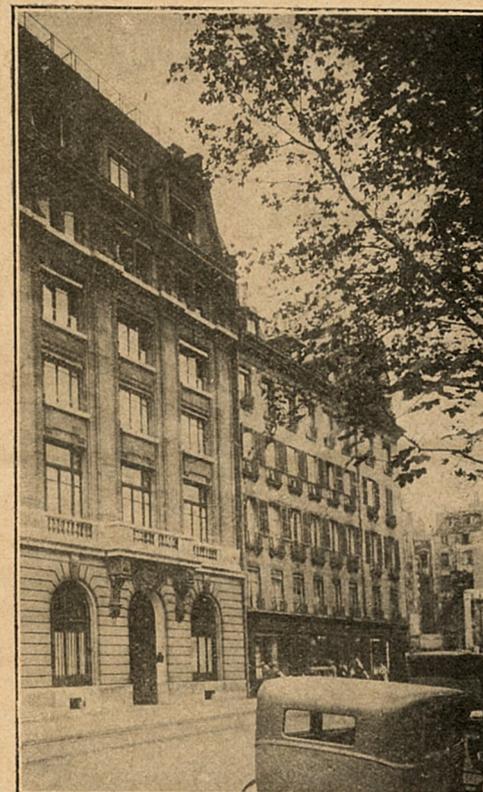
- Notre réseau groupe actuellement :
- 116 lignes de tramways développant : 1.045 kilomètres de voie ;
  - 99 lignes d'omnibus automobiles développant : 625 kilomètres ;
  - 1 chemin de fer sur route (Paris à Arpajon) : 34 kilomètres ;
  - 1 service de bateaux sur la Seine.

Le matériel remisé dans 39 dépôts et réparé dans 5 grands ateliers, comprend : 2.960 voitures de tramways (Motrices : 2.136, attelages 824) ; 1.511 omnibus automobiles, 20 locomotives à vapeur, 200 wagons et fourgons, 300 véhicules divers, 55 bateaux de voyageurs, etc.

La S.T.C.R.P. a également à sa charge l'Exploitation du chemin de fer de la Grande Banlieue.

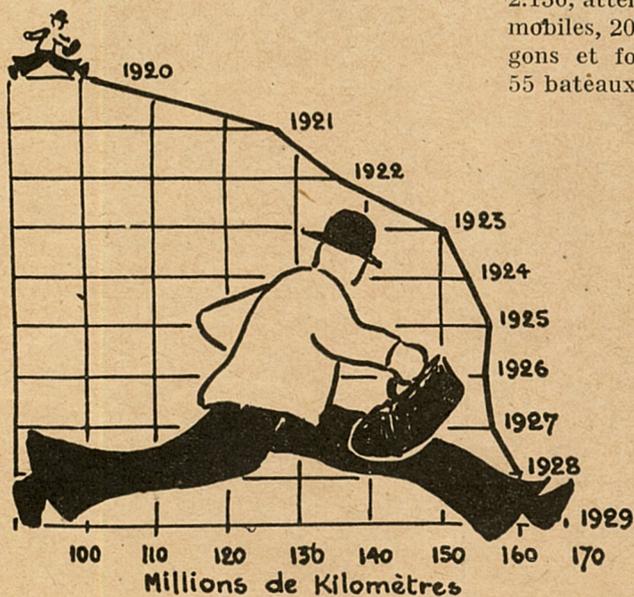
Plus de 150 millions de kilomètres sont parcourus chaque année, ce qui représente une distance supérieure de plusieurs milliers de kilomètres à celle qui sépare la Terre du Soleil. Il faudrait parcourir plus de 420 fois l'itinéraire direct Terre-Lune pour battre un tel record ou accomplir 4.000 fois le tour de la terre.

Rendez-vous dans un mois pour d'autres chiffres.

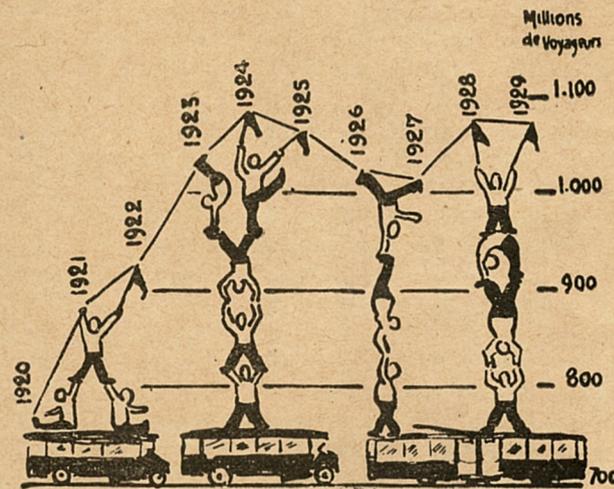


L'entrée principale du Siège Social de la S.T.C.R.P.

de la S.T.C.R.P. dont vous êtes agent ? Si vous ne vous êtes jamais posé pareille question parce que, sans doute, d'autres soucis absorbaient votre esprit, notre rôle à nous, d'informateurs, était d'y songer pour vous et d'y répondre, assurés à l'avance



Nombre de Kilomètres parcourus



Nombre de Voyageurs Transportés



# VARIÉTÉS LITTÉRAIRES

## Bibliographie Littéraire et Technique - La Revue des Livres

### L'HISTOIRE

**Napoléon III.** par Octave Aubry, Arthème Fayard.

Si ce n'est pas une apologie, c'est tout de même un excellent essai de réhabilitation que M. Octave Aubry a tenté en nous restituant, en des tableaux successifs, concis et ramassés, la vie de Napoléon III, depuis le jour où, jeune prince enflammé pour la cause italienne, il faisait le coup de feu dans les Romagnes jusqu'aux sombres heures où l'Empire croulait à jamais dans le désastre de Sedan ; M. Aubry a pleinement réussi et son ouvrage aura le beau succès qu'il mérite.

Que de bêtises n'a-t-on pas écrites sur le Second Empire ! Que d'accusations n'a-t-on point portées contre Napoléon III, incorrigible rêveur, utopiste, disent les uns ; constamment préoccupé de satisfaire aux caprices de sa femme : l'Impératrice Eugénie, aristocrate têtue, aux vues étroites, disent les autres.

M. Aubry, sans en avoir l'air, fait à ces calomnies le sort qu'elles méritent : selon lui Napoléon III, contrairement à l'autre, « l'oncle géant », n'accepta jamais de faire passer son orgueil personnel ou les intérêts de sa famille et de sa dynastie avant ceux de la France ; il fut démocrate à la manière de Lamartine, toutes ses erreurs (et quel est l'homme qui n'en commet point ?) ont été nobles, car il avait en lui profondément ancrée la religion de la grandeur française. « Napoléon le petit ! » tel l'avait qualifié le grand Hugo, mais vous n'attacherez à cette épithète qu'une signification bien mesquine, lorsque vous saurez que l'auteur des *Châtiments* ne pardonna jamais à Napoléon III de ne pas lui avoir offert le portefeuille de l'Instruction Publique.

Je ne puis résister au plaisir de vous citer quelques lignes de l'ouvrage de M. Aubry où

l'auteur nous présente l'Empereur travaillant :

« Il se penche sur la table, il y a là les nouveaux devis que lui a apportés la veille le baron Haussmann, Préfet de la Seine, pour compléter la transformation de Paris... Avec des crayons bleus, rouges, verts, il souligne ou modifie des tracés. Une ville encore à demi du Moyen-Age à éventrer, démolir, rebâtir avec des avenues, de vastes perspectives, allongées jusqu'aux fortifications de 1840... Aérer, assainir, embellir, compléter la ville, en faire la vraie capitale de l'Europe est le seul objet d'Haussmann et de l'Empereur. A l'imitation de Londres, ils vont créer d'immenses parcs à Montsouris, aux Buttes-Chaumont, dans la Plaine Monceau. Ils veulent finir le Louvre, restaurer les Tuileries, bâtir un fastueux Opéra, des ponts, des halles, des égouts, aménager les Bois de Boulogne et de Vincennes... »

Napoléon III, urbaniste, voilà certes un riche sujet de conférence !

« Asseoir la paix, disait Napoléon III, ce n'est pas maintenir pendant quelques années une tranquillité factice, c'est travailler à faire disparaître des haines entre nations, en favorisant les intérêts, les tendances de chaque peuple, c'est en un mot, suivre la politique de Henri IV et non la marche désastreuse des Stuarts et de Louis XV... »

Notre grand Européen, M. Briand ne parlerait pas mieux !

**Un Grand Profiteur de Guerre : G. I. Ouvrard,** par Arthur Lévy, Calmann-Lévy.

A toutes les époques de l'Histoire, il y eut des profiteurs de guerre et je me souviens, à ce propos, d'un nommé Catilina, fustigé jadis d'importance par un avocat bien connu sous le nom de Cicéron : de nos jours, on pourrait encore se tailler de beaux succès oratoires en flétrissant

les innombrables profiteurs de la dernière hécatombe, mercantis de tout acabit.

M. Arthur Lévy, pour nous prouver sans doute que la spéculation et la friponnerie ne sont pas choses nouvelles quand le peuple est en armes, nous conte avec mille détails intéressants, l'histoire hallucinante et pittoresque d'un petit commis épiciier de Nantes, qui eut la chance de naître aux heures troublées et profitables de la Révolution, du Directoire, de l'Empire et de la Restauration. Admirateur, dès son plus jeune âge, des escrocs célèbres, Ouvrard comprit rapidement que les troubles qui ravageaient son pays pouvaient être pour lui d'un rapport magnifique. A 25 ans il est déjà à la tête d'une fortune de 25 millions, traite d'égal à égal avec Robespierre et Barras, courtise Mme Tallien, devient munitionnaire général de l'Armée et de la Marine ; aussi prudent que remarquable fripouille, il ne passe aucun contrat sans stipuler que le paiement des marchés s'effectuera toujours en « numéraire métallique ». Il possède au Raincy un château de contes de fées, où il éblouit ses invités par un luxe de Radjah ; son audace est illimitée, il veut faire « chanter » Bonaparte, il roule un ministre des finances, fonde avec le roi d'Espagne une Société « Ouvrard et Cie » pour exploiter les richesses de l'Amérique du Sud. Pendant que Napoléon se couvre de gloire à Austerlitz, Ouvrard, en parfait embusqué, intrigue et spéculé ; la France est à deux doigts de la faillite. Rentré en France, Napoléon coffre Ouvrard à Sainte-Pélagie. Arrive la Restauration, Ouvrard réparaît, passe des marchés de fournitures avec l'Espagne grâce au Duc d'Angoulême et raffe 33 millions. On l'emprisonne à nouveau, mais il est vite acquitté, car il a la langue aussi longue que sont crochus ses doigts et sa chute entraînerait avec elle trop de « puissances ». Rappelons en terminant cette rapide analyse que le fils d'Ouvrard fut le propriétaire du fameux « Clos Vougeot ».

**Napoléon, L'homme,** par Dmitry Merejkovsky, traduit du russe par Dumesnil de Gramont (Calmann-Lévy, éditeurs).

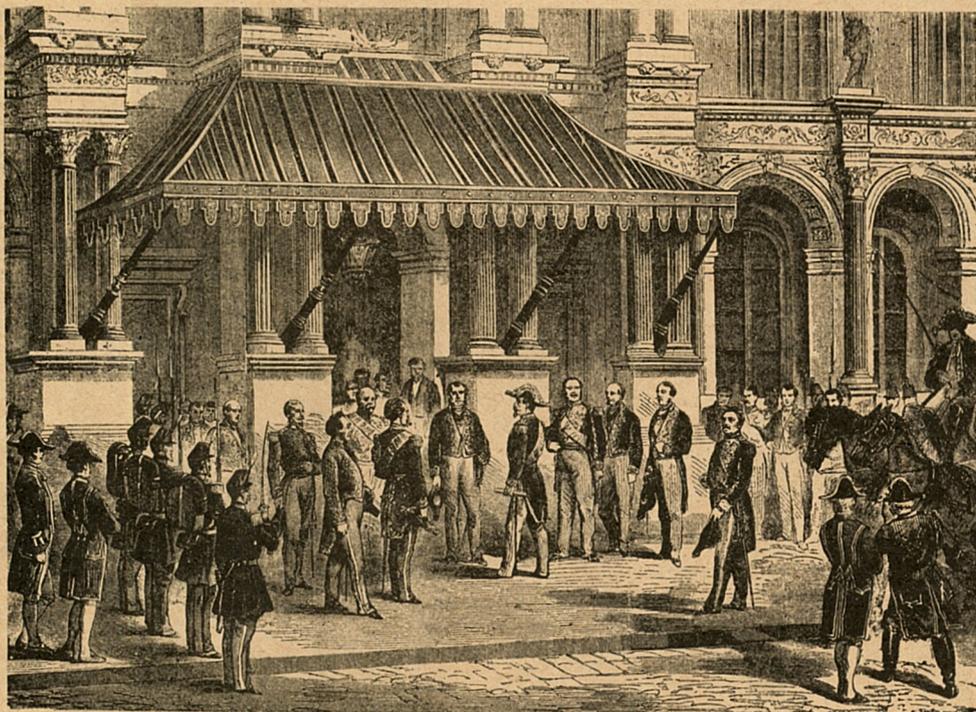
Cet ouvrage de Merejkovsky sur Napoléon I<sup>er</sup> représente un des plus grands efforts qui aient été faits, pour, en partant d'une connaissance approfondie des textes, dépasser ces textes, afin d'arriver à reconstituer dans toute leur variété et leur puissance les divers aspects du génie de l'Empereur.

Aucun être n'inspira des jugements aussi opposés que Napoléon. Aussi nombreux aussi... « Il paraît que l'on a écrit sur lui quarante mille volumes », dit M. Merejkovsky. Pourtant personne ne s'est flatté de l'avoir bien connu, car il fut hors de la commune mesure et demeura toujours, aux yeux de tous, par quelque côté, mystérieux...

Ce n'est pas du côté de l'homme, mais du côté du surhomme que l'on serait tenté de situer l'Empereur, une fois terminée la lecture de cet ouvrage-ci. Et sans doute pourra-t-on contester quelques-unes des intuitions du grand écrivain russe, mais il n'en faudra pas moins reconnaître qu'elles permettent d'expliquer mieux que des déductions plus terre à terre, la vie même de l'Empereur.

Ce fut, dit M. Merejkovsky, un « dompteur de chaos ». Et il est de fait que Napoléon, tout en étant le continuateur de la Révolution, dompta la Révolution, et qu'en bouleversant l'Europe il la créa.

Son extraordinaire puissance de travail — dont M. Merejkovsky donne de nombreux et saisissants exemples — ne suffirait pas, non plus que sa lumineuse intelligence et sa volonté, à expliquer l'épopée dont il fut l'animateur, Il



Napoléon III se rendant à l'ouverture de la Session Législative.

faut bien, si l'on se réfère à de nombreux témoignages, attribuer à ce créateur d'ordre, qui voulut une Europe « une », une sorte de puissance magique... que l'on pourra plus simplement nommer : génie et puissance magnétique. M. Merejkovsky reconnaît en Napoléon ce qu'il appelle « un homme de l'Atlantide », sourdement hostile à la civilisation purement mécanique, un maître, conscient ou non, de la théurgie. Napoléon exerça un incroyable ascendant sur tous ceux qui l'approchèrent, mais lui-même, asservi à d'autres forces, ne se considérait que comme le serviteur de son propre Destin, sur la nature duquel il a eu certainement d'étonnantes prescences.

C'est à ce propos que M. Merejkovsky, dans une puissante synthèse, où se manifeste une clairvoyance de visionnaire que notre sagesse latine nous interdit trop souvent, montre toute l'exactitude de cette expression souvent employée à propos de l'Empereur « l'Homme du Destin ». Mais cet examen un peu mystique de la « question Napoléon » ne détourne nullement l'écrivain russe de peser avec les balances les plus fines tous les témoignages qui concernent le chef, le soldat, l'administrateur, l'homme privé. On n'oubliera pas ce livre si pénétrant, et si fort, qu'animé en même temps la science et une sorte d'ardente ferveur...

**Les Mystères de l'Académie Goncourt de Jean Ajalbert**, J. Ferenczi et fils.

En décembre dernier, les journaux ont annoncé que les dix membres de l'Académie Goncourt avaient accordé leur prix annuel à un jeune écrivain connu seulement des lettrés comme « essayiste » : Marcel Arland.

Nous verrons, dans notre prochain numéro, si, en couronnant M. Marcel Arland, les membres de l'Académie Goncourt ont vraiment sorti de l'ombre un écrivain digne de ce nom. Mais, qu'est-ce que l'Académie Goncourt, qui consacre ainsi chaque année le talent d'un romancier ?

M. Jean Ajalbert, à qui a été confié la garde de notre grand établissement national des Tapisseries de Beauvais et qui est en même temps qu'un grand artiste un écrivain vibrant et passionné, nous soulève un coin du voile, sous lequel se cachait jusqu'alors aux yeux profanes l'Académie fondée vers 1885, par Edmond et Jules de Goncourt. C'était un étrange « Grenier » perché dans un immeuble sis au numéro 53 de l'avenue de Montmorency au vomitoire de la gare d'Auteuil ; là, se réunissaient, pour causer : art et littérature, des hommes dont le nom devait quelques années plus tard briller d'un singulier éclat dans les Lettres Françaises.

En lisant le livre, précieux pour l'Histoire littéraire de ces trente dernières années, de M. Ajalbert, vous rencontrerez le délicat et affectueux Alphonse Daudet, le fougueux Frantz Jourdain, Mirbeau, Huymans, Rodenbach, Jean Lorrain, Hennique, Céard, Abel Hermant, Rosny, etc. C'est toute une magnifique époque, j'allais dire épopée, qui revit sous la plume alerte de l'écrivain. Les souvenirs se pressent en foule : ce sont les mardis fameux du poète Stéphane Mallarmé, la genèse des « Lettres de Mon Moulin » de Daudet, la navrante histoire de Paul Adam, la bombe de l'anarchiste Vaillant, la grande affaire Dreyfus, le célèbre café Tortoni, le journal : *La Justice* de Clémenceau, le « Théâtre libre d'Antoine », etc...

Mais je vous en dis trop et plutôt pas assez, il faut acheter ce livre, sa place doit être dans la bibliothèque de tout homme cultivé.

## LE ROMAN

**Hans le Marin**, d'Edouard Peisson, Bernard Grasset.

L'auteur, M. Edouard Peisson a commencé à vivre ses livres avant de les écrire. Inscrit maritime, il a voyagé sur toutes les mers depuis son plus jeune âge. « Hans le marin » est une magistrale étude de caractère aussi bien qu'un entraînant roman d'aventures. C'est l'histoire d'un pauvre bougre. Presque toute l'action est filmée à Marseille, dans les cabarets du Port que hantent la canaille internationale et les amateurs d'émotions violentes.

**David Golder**, de Irène Némirowsky, Bernard Grasset.

C'est l'œuvre d'une jeune femme de vingt-trois ans, intellectuelle slave, qui habitait encore, en novembre 1918, Saint-Petersbourg, où son père, grand banquier Russe avait ses affaires. Elle a vécu dans le milieu de la haute finance sraélite et en a connu les drames, les ruines, les catastrophes : ce n'est cependant pas dans son

pays au sein de la révolution russe qu'elle écrit son livre, mais en France, à Biarritz ; « il est né, a-t-elle dit à Frédéric Lefèvre, qui fut l'interviewer pour les *Nouvelles Littéraires*, au spectacle de tous ces oisifs, détraqués et vicieux, de tout ce monde mêlé de financiers, de banquiers douteux, de femmes à la recherche du plaisir et de sensations nouvelles, etc. »

« David Golder » est, selon l'expression de Lefèvre, le grand juif d'affaires, le businessmann. Le livre d'Irène Némirowsky est de ceux qui demeurent.

**Dolorès**, par Jean Martet. Albin Michel.

M. Jean Martet, qui vécut dans l'intimité du « Tigre » et n'a point cru devoir, à l'opposé de certain secrétaire de grand homme, mettre Clémenceau en pantoufles, pour rompre l'admirable silence de son maître, a écrit récemment un joli roman : *Dolorès*, duquel on pourrait tirer, pour les amateurs de l'écran muet ou sonore, un film passionnant.

L'action se déroule en 1808, au pied des Andes, autour d'un petit village qui répond au nom d'Andahuaylas et où se groupent, sous un ciel de bleu profond : des fermes, des masures de paysans, des pavillons rustiques, de grands jardins verts perpétuellement arrosés par l'eau qui jaillit de la Cordillère. En dépit du décor calme et agreste, le pays n'est point peuplé de rêveurs, mais de gens passionnés, ardents, volatils, parmi lesquels un personnage dit l'Hidalgo personnifie la Justice de ceux qui ne croient plus aux juges. Intrépide, courageux, fier, et au surplus vigoureux et d'agréable visage, c'est le bandit redresseur de torts qui remplit de terreur les puissants et protège les humbles qui lui ont voué une reconnaissance sans borne. Ce héros qui rappelle par plus d'un trait « Maurin des Maures » devient évidemment le vainqueur de toutes les femmes, il est irrésistible, à ce point qu'une jeune nonne du nom de Dolorès, renie ses serments pour devenir la plus ardente des maîtresses.

**Nos femmes**, de René Davenay. Ernest Flammarion.

Il est des livres qui pourraient tirer leur succès de leur sujet seul, et celui de René Davenay est de ceux-là. Depuis dix ans que la littérature se préoccupe de la nouvelle génération égoïste, brutale, pressée de vivre, féroce, ment luxurieuse et toute traversée cependant d'élan sentimentaux et qu'a vu surgir l'après-guerre, combien la confession ardente, sincère, — presque cynique — d'un enfant de cette nouvelle couche où les sexes se recherchent... et se confondent, était à l'avance capable d'attirer notre curiosité !

Il y a cela d'abord dans *Nos Femmes*. Il y a la confiance — effarante — d'un adolescent d'hier. Mais il y a dans le roman autre chose, et quelque chose de plus séduisant encore. Il y a la révélation d'un écrivain, d'un jeune maître du style moderne, papillonnant, émouvant, d'un mouvement et d'un dynamisme en quelque sorte colloïdien, et aussi d'un grand lyrique, ne disons pas simplement de l'amour, mais de la chair.

« La chair qui n'a jamais menti, même quand les mots d'amour étaient faux », suivant l'expression magnifique de René Davenay lui-même. Quand le tempérament sensuel d'un écrivain le porte aux sommets du lyrisme, on ne discute plus, les mots de morale et de convenances perdent leur sens... On s'incline devant le poète qui fait de l'appel de la chair un des plus merveilleux thèmes d'ici-bas.

## LIVRES POUR LA JEUNESSE

**Un coup de foudre**, par R. Kipling, traduction inédite par M. Vernon et H. D. Davray. Editions Larousse.

« Un coup de fortune » et les autres contes qui composent ce livre appartiennent à ces récits de la vie indienne qui révélèrent le grand écrivain anglais Kipling. Ce sont autant de tableaux aux teintes vives, autant de portraits minutieusement observés : l'Indien n'a pas subi les déformations de notre culture, mais il est cerné de superstitions et il montre devant son puissant dominateur toutes les tares des faibles. Par contre, la race est souvent belle, elle a de nobles susceptibilités, d'héroïques pudeurs, témoin cette petite Bisosa qui se laisse couper les poings plutôt que de trahir son complice... le plus fatot des complices, un-blanc ! Car Kipling excelle aussi à peindre les colons et les fonctionnaires de l'Empire, leur vie découverte, les impitoyables rivalités de leurs épouses légitimes. Ce livre sur-

prenant fait partie de la collection des *Contes et Romans pour tous* publiée à la Librairie Larousse et où ont déjà paru des œuvres de P. Mac Orlan, J. Conrad, W. J. Locke, G. Le Rouge.

## LES COLLECTIONS POPULAIRES

**Les Livres modernes illustrés**, J. Ferenczi et fils.

MM. J. Ferenczi et fils nous ont adressé la collection complète de leurs « Livres modernes illustrés » nous leur exprimons notre profonde gratitude et conseillons vivement à nos lecteurs d'en lire les ouvrages dont le prix modique est de 3 fr. 50 pièce, c'est-à-dire à la portée des bourses les plus modestes. Tous les grands écrivains de notre époque ont collaboré à cette belle collection.

## LA SCIENCE

**Les solutions modernes du Problème de l'alimentation par le courant du Secteur de Hemardiquer** (Chiron).

Depuis les débuts de la radiodiffusion, c'est-à-dire depuis 1922, les techniciens de la T.S.F. ont cherché à établir des dispositifs permettant la suppression des accumulateurs ou des piles et l'utilisation du courant d'un secteur continu ou alternatif pour l'alimentation des postes récepteurs.

Dans son dernier ouvrage, M. Hemardiquer expose d'une manière très simple ce problème, et décrit les derniers dispositifs pratiques essayés avec des postes récents. Il y a notamment dans son livre des pages consacrées aux lampes à chauffage indirect dont la lecture sera précieuse aux initiés ; et qui de nos jours n'est point initié aux mystères des Ondes.

## POUR LES SANS FILISTES...

### Le Salon de la T.S.F. (fin)

#### LES HAUTS PARLEURS

Le diffuseur, et surtout le diffuseur à cône flottant a complètement remplacé le pavillon amplificateur. Le diamètre des membranes s'accroît de plus en plus, afin d'assurer une meilleure reproduction des notes graves.

Le moteur électromagnétique conserve toute sa vogue, tandis que les hauts parleurs électrodynamiques, contrairement à ce que l'on aurait pu croire, sont relativement rares et il semble qu'on préfère attendre les résultats de l'expérience américaine et allemande.

Le prix de ces appareils constitue certainement un obstacle au développement de leur emploi.

#### LES ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES

Le nombre des Stands d'accessoires et de pièces détachées, ainsi que nous l'avons indiqué le mois dernier, a considérablement diminué depuis le dernier Salon.

De même que pour les postes, les accessoires et pièces détachées se caractérisent par leur présentation et par la réduction de leur encombrement.

Ceci est particulièrement applicable aux cadres et cependant, en ce qui concerne l'encombrement, il ne faudrait pas trop oublier que, pour une valeur déterminée de la self, l'énergie reçue par un cadre est proportionnelle à la surface des spires, et que s'il est très agréable de ne pas encombrer un appartement avec un cadre de grandes dimensions, il ne faut pas attendre d'un cadre de 20 centimètres de côté des résultats analogues à ceux obtenus avec des cadres plus grands.

En ce qui concerne les pièces détachées proprement dites, signalons d'intéressantes tentatives de réalisation de la commande simultanée de 2 condensateurs par un seul bouton, des condensateurs très démultipliés, des moteurs compensés de hauts parleurs, des pick-up, etc., tous appareils apparemment bien étudiés, mais ne constituant pas des innovations remarquables.

En résumé, Salon un peu monotone, ne révélant aucune nouveauté sensationnelle... analogie en cela aux émissions et à la radiophonie en général — monotonie dont il conviendrait peut-être de rechercher les causes profondes ailleurs que dans une prétendue lassitude des sans-filistes. ANDRIÉS

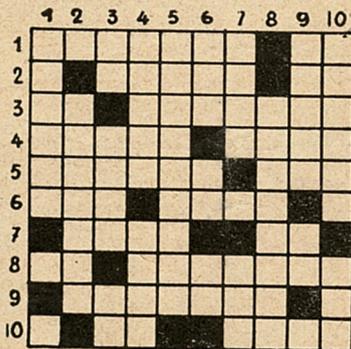
(Voir le début de l'article page 14 de notre numéro 4)

# LA PAGE DES JEUX ET DES REBUS

## CONCOURS DE FÉVRIER

### Nos mots croisés

*Verticalement* : 1. Chose difficile à concevoir. — 2. Ce que pratiquait le Juif Errant. — 3. Pronom; prohibé par un Ministre-cardinal; où naquit Abraham. — 4. Qui est de Dieu; nuit. — 5. Tout ce qui arrive. — 6. Fleuve de l'Afrique orientale; pronom; adoré chez les Egyptiens. — 7. Obs-tiné; ornement d'une corniche. — 8. Visibles manifestement. — 9. Qui fait venir l'eau à la bouche; article arabe. — 10. Place forte de la Gaule; ancien bouclier.

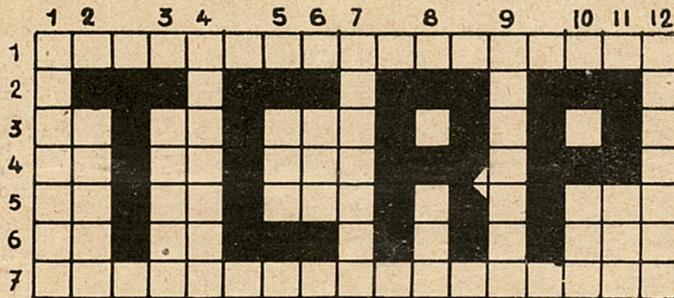


*Horizontalement* : 1. Manifeste; coup de baguette donnée sur un tambour. — 2. Lettre de l'Alphabet; genre d'insectes hémiptères communs dans les marais; article arabe. — 3. Ancienne prison d'Etat; mesurage d'un liquide. — 4. Astronome français; poison dont on se sert pour empoisonner les flèches. — 5. Célèbre artiste dramatique français; lettre. — 6. Du verbe être; conduit; du verbe avoir. — 7. Rivière de France; 2 premières lettres du nom d'un penseur français. — 8. Tout seul; entoure. — 9. Porté par plusieurs rois Nordiques. — 10. Homme d'Etat français, surintendant des Finances sous Henri III et Henri IV. — Note de musique; aimait trop les lentilles.

### Notre Rébus

Mesdames, c'est à vous particulièrement que s'adresse ce rébus

*Malines, Valenciennes, Venise, Chantilly.*



*Verticalement* : 1. Au rayon de literie. 2. Drame musical. — 3. Boîte capitonnée. — 4. Rendait poli. — 5. Oiseau. — 6. Gendre de Mahomet. — 7. Tient chaud en hiver. — 8. Se rendra. — 9. Essayait. — 10. Douleur. — 11. Affluent du Rhin. — 12. Détournée.

*Horizontalement* : 1. Ligne d'autobus. — 2. Trois voyelles et deux consonnes. — 3. Deux lettres de « trop »; sur les diplômes de la Faculté; préposition. — 4. Initiales d'une ancienne Compagnie de Transports en Commun; deux lettres de « colis »; terme géographique. — 5. Roulement de tambour; Tragédie; Posa. — 6. Ligne d'autobus passant au Pont-Neuf; deux fois la même voyelle; bière. — 7. Ligne de tramways.

## SOLUTIONS DES CONCOURS DE JANVIER

### 1<sup>re</sup> Charade :

POISSONNIERS.

### 2<sup>e</sup> Charade :

HYDROCARBURES.

Rébus :

Chacun de nous peut dire que notre Echo est maintenant porté aux nues par ceux-là même qui, sans perspicacité, ont douté, au début, de son succès.



### Liste des Gagnants des Concours de Janvier

BOURGEOIS, S.E.A.; PAOLI, S.E.A.; HANNEBERT S.E.A.; GAUMIOT, D.E.C.; DORLIAT, comptabilité; MAUTOUCHET, D. G. E. S. T.; LEVAMIS, D.G.X.; DENIS, D.G.E.S.T.; BRUSSET, D.E.C.; CLEMENT, D.E.C.; GILLET, D.E.C.; NETTRE, D.E.C.; LEVEAU, D.E.C.; DUTHOIT, Recrutement; GEILER, Alfort; FALGAYRETTES, Asnières.

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

## LES CONSEILS DU DOCTEUR

### Propos de Chirurgie : Plaies - Hémorragies - Brûlures et Gelures

Le corps humain est revêtu complètement par la peau — sous elle : les chairs, c'est-à-dire les muscles ; enfin une charpente : le squelette.

Au niveau des membres, le squelette est l'axe.

Au niveau de la tête et du tronc il forme un coffre extérieur qui renferme et protège les organes essentiels ; dans le crâne : le cerveau ; dans le thorax : le cœur et les poumons ; dans l'abdomen : le foie, la rate, l'estomac, l'intestin, les organes du bassin.

Dans tous ces tissus cheminent des vaisseaux qui les nourrissent : artères amenant le sang rouge du cœur, veines ramenant au cœur le sang noir.

Une plaie, c'est une déchirure de l'un de ces organes. En pratique cependant, vous dites plaie s'il y a atteinte de la peau et des muscles.

Mais bien des accidents produisent ces plaies : une aiguille vous pique et pénètre plus ou moins, un couteau vous coupe, un marteau tombe à faux et vous voilà meurtri ; ailleurs, une décolleuse arrache le bout d'un doigt, un éclat de métal est projeté sous la peau. Pourtant, de quelque manière que survienne cette plaie, deux risques vous menacent : l'un immédiat : l'hémorragie ; l'autre tardif : l'infection.

*L'hémorragie* : Toute plaie saigne, mais évidemment plus ou moins.

Souvent, sur une plaie franche, vous voyez suinter une nappe de sang rouge, qui s'écoule doucement, s'étale sur le mouchoir vite étendu, mais se tarit peu à peu ; quelques tout petits vaisseaux ont été atteints.

Mais une fois votre ciseau a échappé, votre main a traversé un carreau : une petite plaie nette et un jet clair, rouge, saccadé a jailli avec force : une artère importante est coupée.

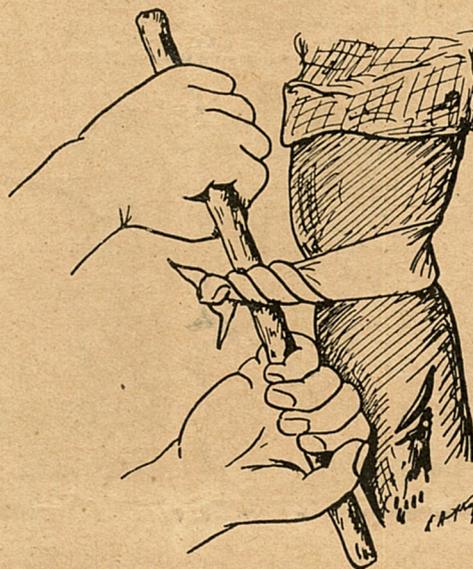
Parfois enfin, vous avez reçu un gros poids ; les tissus sont déchirés, la plaie est machonnée, il en sort un peu de sang noirâtre, épais : des caillots se sont vite formés dans ces tissus aplatis.

Que faire ?

Sur votre petite plaie bénigne, appliquez, si vous le pouvez, un peu de *teinture d'iode fraîche* ; évitez de la laver, car l'eau que vous aurez amenée sans doute plus de saletés que n'en a la plaie. Placez un petit linge propre dessus, en le serrant un peu, et allez faire un pansement stérilisé au plus proche.

Mais d'une plaie d'un membre (c'est ordinairement le cas) le sang jaillit ! Agissez vite. Vous ne pouvez comprimer directement le vaisseau qui saigne et dont vous ignorez la place ; mettez un lien serré, ou *garrot*, et ceci toujours vers la racine du

membre : à la cuisse ou au bras, quel que soit le siège de la plaie sur le membre ; c'est simplement un lien quelconque (cravate, mouchoir), un nœud que vous tordez avec un bâton et que vous fixez serré.



Le Garrot

Mais il faut aussitôt mener votre blessé au chirurgien, car après une heure, le garrot amènera sans doute la gangrène du membre.

Enfin, la plaie est irrégulière, avec des recoins et des lambeaux ; elle est souillée. Enlevez tous les débris que vous pouvez

jeté, une bouteille a éclaté le blessant d'un fragment qui a pénétré dans le ventre : aussitôt il s'affale, se plie en deux, pâle, les lèvres blanches, des sueurs au front, les mains froides : *Ne perdez pas de temps* : étendez-le, amenez-le en toute hâte à l'hôpital ; un vaisseau des organes profonds est sans doute atteint, il y a une *hémorragie interne* : seule une opération peut sauver le blessé.

Mais d'autres facteurs encore que les blessures peuvent produire des plaies ; je veux parler des brûlures et des gelures.

Il est mille façons de vous brûler : four qui rayonne, métal en fusion projeté sur vous, chaudière qui explose, vapeur qui fuse. Et chez vous, et vos enfants ! La soupe où l'on plonge les doigts, la lessiveuse que l'on cultube ; et encore les caustiques, la chaux vive, que sais-je !

Mais quelle que soit la cause de la brûlure, elle peut avoir différents degrés :

Le plus simple : une rougeur vive et qui pique fort. Plus grave : l'épiderme est soulevé, ce sont les ampoules, les cloques, comme après un vésicatoire. Enfin, ce que vous ne verrez pas souvent j'espère, les tissus sont tous brûlés et ils vont peu à peu se mortifier à la place de la brûlure.

Comment soigner cet accident ?

D'abord, allez doucement pour découvrir la place atteinte. S'il y a une rougeur : vaseline ou mieux un peu d'huile goménolée. S'il y a des cloques : faites bouillir des petits ciseaux, percez un petit coin de l'ampoule : le liquide sort ; laissez retomber la pellicule qui fait elle-même cicatrifier ; dessus, faites un pansement à l'huile goménolée ; enfin allez voir votre médecin.

Quant aux gelures, c'est-à-dire aux lésions produites par le froid, elles présentent théoriquement les mêmes degrés que les lésions produites par la chaleur ; mais, vous n'en verrez que le stade le plus léger, l'engelure, avec la peau gonflée, violacée et de vives démangeaisons ; elle s'altère parfois : c'est la crevasse. Ici, glycérine le soir ; pommades ou badigeonnages au formol arrêteront l'évolution ou tout au moins amèneront un soulagement... en attendant le printemps.

Ainsi pourrez-vous, j'espère, apporter à toutes ces plaies, un premier et très utile secours. Dans le prochain article, je vous parlerai de l'infection de ces plaies.

Dr Adrien METZGER.

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



ôter, nettoyez avec un peu d'alcool si vous en avez, et allez voir le médecin qui évitera l'infection, dont je vous parlerai plus tard.

Mais quelquefois, un camarade a été serré contre un mur, un cabestan l'a pro-

**Nota.** — Une consultation de chirurgie et de gynécologie (maladies des femmes) a lieu le mardi et le jeudi, à 14 heures, à la station médicale centrale, 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.



## FOOTBALL-ASSOCIATION

Les précédents numéros de *L'Echo de la S. T. C. R. P.* ont fait connaître l'organisation de l'A. S. T. et montré les moyens matériels dont ce Club dispose pour l'entraînement de ses adhérents. Une des sections les plus importantes, celle de Football-Association, est affiliée à la Ligue Parisienne de Football-Association dépendant de la Fédération française de F. A.

Elle groupe 90 membres actifs, joueurs et managers, sous la direction de M. Alby, Président de section, assisté de MM. Luce, Secrétaire et Logette, Trésorier.

La section se réunit le mercredi dans une salle, au n° 27, rue Vivienne, à Paris. Au cours de la réunion, sont faites les admissions nouvelles et le versement des cotisations ainsi que les communications diverses, intéressant les joueurs : Affiliations, Assurances, Equipements, etc... Les matches précédents sont commentés et il est ensuite procédé à la formation des équipes pour le dimanche suivant, par le Comité de sélection qui réunit le Président, le bureau et MM. Picaut, Charrier, Martin, Jouette, sélectionneurs.

7 Equipes sont fournies : Première A, Première B, Réserve, Hors Championnat, Hirondelles, Anciens et Juniors.

Les joueurs sont instruits des matches à jouer et les rendez-vous sont fixés.

Les équipes premières et réserve sont engagées dans le championnat de Paris 1<sup>re</sup> Catégorie, en promotion de 1<sup>re</sup> Division Groupe Sud qui comprend 10 Clubs.

La première a en outre participé à la Coupe de France dont elle a été éliminée au deuxième tour par

un adversaire plus heureux : Le Foot-Ball Club Dyonisien.

En championnat de Paris, l'équipe première a obtenu jusqu'à ce jour des résultats divers. Son entraînement aidant, son jeu s'est amélioré sensiblement et nous permet de compter sur des succès futurs et un classement honorable.

L'équipe Réserve, après un début malheureux, va de victoire en victoire, et d'ores et déjà est dans les premières de sa série.



Equipe première de Football de l'A. S. Transports

Les anciens participent à la Coupe Trocard. Les juniors s'entraînent le dimanche matin sur le terrain du Stade des Lilas, sous la surveillance d'un Moniteur.

Les autres équipes, ainsi que les premières et Réserve (en dehors des compétitions officielles) disputent des matches amicaux avec les Clubs de la Région Parisienne. Elles font quelques déplacements et s'efforcent par leur jeu et leur tenue de faire briller les couleurs de l'A. S. T.

Nous rappellerons quelques performances passées de nos joueurs :

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

Gagnant du challenge Bailly 1925-1926.  
Gagnant du challenge du S. C. Choisy-le-Roi (anciens) 1926-1927.

Champion-groupe Est, Championnat de Paris. Promotion 1<sup>re</sup> division 1927-1928.

Gagnant du Tournoi M. S. Montargoise 1929.  
Ajoutons pour terminer, que les matches de nos footballeurs se déroulent dans une atmosphère de cordiale et correcte camaraderie et dans un esprit de pur amateurisme.

Nous invitons tous les joueurs de football de la Société T.C.R.P., faisant partie de Clubs divers, à venir rejoindre leurs collègues de l'A.S.T., ils y seront accueillis avec un vif plaisir et en vrais camarades.

Le Président de la Section de Football-Association.  
Signé : ALBY.

## LE 5<sup>e</sup> SALON ARTISTIQUE DE L'A. S. T.

Le numéro de janvier 1930 de *L'Echo de la S. T. C. R. P.* a annoncé que le V<sup>e</sup> Salon Artistique de l'Association Sportive des Transports, aurait lieu dans le courant du mois d'avril 1930.

Nous indiquons ci-après, pour les futurs exposants, les catégories constituées pour cette Exposition :

- 1° Peinture à l'huile ;
- 2° Aquarelle ;
- 3° Pastels et fusains ;
- 4° Dessins à la plume et au crayon ;
- 5° Sculpture ;
- 6° Gravure ;
- 7° Arts appliqués ;
- 8° Photographie ;

9° Ouvrages de dames ;  
10° Divers.

Le Jury est composé d'artistes diplômés ne prenant aucune part au Salon de l'A. S. T.

Nous rappelons que des prix sont attribués à chacune des catégories.

Le règlement du Salon sera donné dans le prochain numéro.

Avec l'autorisation de la Direction de la Société, nous pensons pouvoir donner, soit le jour de l'inauguration du Salon, soit le dernier jour, une Conférence avec projections lumineuses sur « La Pensée et l'œuvre d'Eugène Delacroix », une des plus pures illustrations de l'Ecole Française.

Cette Conférence qui vient en son temps, puisque, cette année, se dérouleront à Paris de grandes manifestations en l'honneur de Delacroix, serait donnée sous les auspices de la « Société Amicale Eugène Delacroix » (Président d'honneur : M. Paul Doumer, Président du Sénat ; Président effectif : M. Georges Lecomte, Administrateur de la Société d'Histoire et d'Archéologie de la banlieue de Paris, notre distingué gérant de *L'Echo de la S.T.C.R.P.*), dont le siège social est installé dans la Maison natale du grand Peintre, à Saint-Maurice.

Le Président de l'A. S. T.,  
A. BLEUSE.

## Amicale Motocycliste et Automobiliste des Transports

Nous avons eu le plaisir de donner dans le dernier numéro de *L'Echo de la S. T. C. R. P.*, un aperçu des différentes manifestations touristiques et sportives auxquelles participèrent les membres de l'A.M.A.T. en 1929.

Pour 1930, notre programme est également assez chargé et les excursionnistes pourront visiter quelques jolis coins de l'île de France, de même que les sportifs pourront se griser de vitesse en disputant rallies et challenges, contre des groupements adverses.

Nous espérons communiquer incessamment les dates de ces sorties et compétitions, mais en attendant, afin de commencer la saison sportive et touristique comme il se doit, nous sommes heureux d'informer les membres de l'A.M.A.T. et leurs amis, qu'une épreuve gastronomique dont les engagements sont reçus dès maintenant, aura lieu le 8 mars prochain.

Un banquet suivi de bal de nuit aura lieu à cette date dans les Salons Bonaquet, 29, boulevard du Temple, près Place de la République à Paris, afin de fêter dignement l'anniversaire de fondation de l'Amicale Motocycliste et Automobiliste des Transports.

Le départ de cette épreuve sera donné à 20 h. 30 exactement, et, vers 23 heures, un orchestre Jazz permettra aux concurrents de se délasser au son de quelques « bostons » et « valse ».



L'A.M.A.T. en promenade à Fontainebleau

Ajoutons qu'au cours du bal de nuit, aura lieu l'élection de la mascotte de l'A.M.A.T.

Ces inscriptions pour le banquet et le bal seront reçues jusqu'au 28 février 1930.

Pour tous renseignements concernant l'A.M.A.T., s'adresser tous les vendredis, au siège 132, avenue de la République, Paris (11<sup>e</sup>) où se tient une permanence de 21 heures à 23 heures.

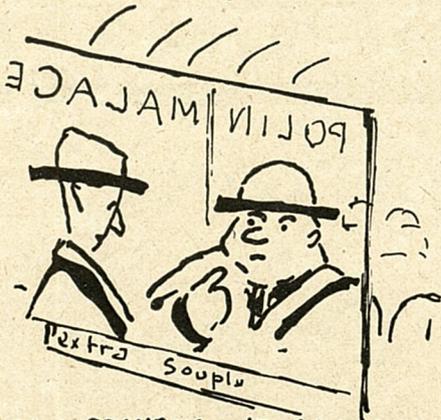
Le Secrétaire Général se fera un plaisir de répondre à toute correspondance envoyée à l'adresse ci-dessus.

Pour le Comité de l'A.M.A.T.,  
Le Président : P. BOLOT.

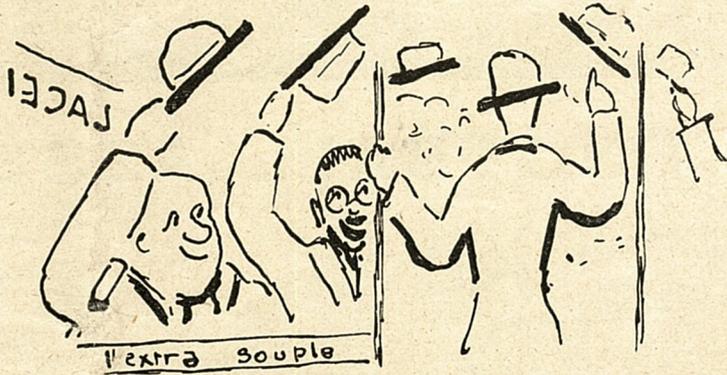
L'ÉCHO DE LA T. C. R. P.  
53 ter, quai des Grands-Augustins à Paris  
Le Gérant : LECOMTE.

Imprimerie Commerciale du "Petit Journal"  
5, rue Lamartine, Paris.

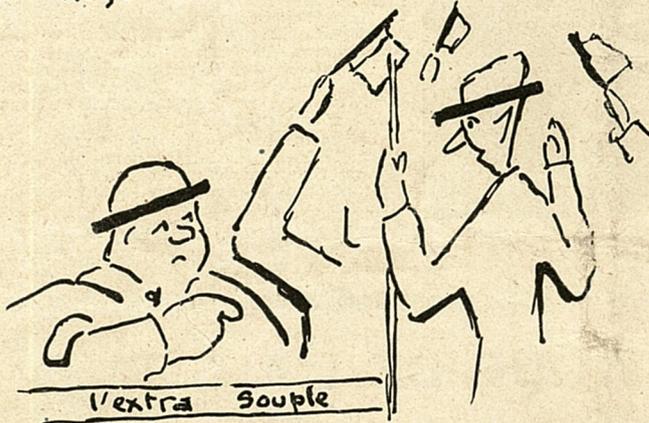
— REÇU —



— TU SAIS FRAMBOIS, JE CONNAIS  
LES RESULTATS DU CONCOURS DE  
SECRETAIRE ADMINISTRATIF:  
TU ES REÇU ————



— MES CHERS AMIS, JE SUIS REÇU AU CONCOURS; CHICANEAU  
VIENT DE M'APPRENDRE LA BONNE NOUVELLE; A MONT-  
-PARNASSE, J'OFFRE L'APERITIF A TOUS LES  
HABITUÉS DU SPECIAL



— MAIS FRAMBOIS ———  
— NE TE FAIS PAS DE MAUVAIS SANG  
J'AI DE QUOI PAYER



— MAIS FRAMBOIS —  
— BOIS, BOIS, TU ME DIRAS CELA  
TOUT A L'HEURE



— ALORS, QUE VOULAIS-TU  
ME DIRE ?



— TU M'AS COUPÉ LA PAROLE...  
... TU ES REÇU LE 174<sup>e</sup>;  
MAIS ON NE PREND QUE  
LES DEUX PREMIERS