



SOMMAIRE DU N° 40 DU 7 OCTOBRE 1911

Le Transport des Fruits et Primeurs.
Les Chambres de Commerce anglaises et le travail dans les chemins de fer.
Informations : Conseil de réseau des chemins de fer de l'Etat. — Au Ministère des Travaux Publics. — Les col's agricoles de 10 à 40 kilos. — Actions et obligations des Compagnies de chemins de fer. — A l'École des Sciences Politiques. — Petites nouvelles.
Loetschberg et Gothard.
Voies secondaires et Tramways : Modification au cahier des charges de la Compagnie Générale des Omnibus. — La réorganisation du réseau des tramways de l'Est-Parisien. — Service public de transports automobiles subventionné entre Argentan et Trun (Orne). — Le raccordement des tramways de la Charente et de la Haute-Vienne. — Tramway de Saint-Romain à Etrétat. — Déclaration d'utilité publique. — Ouverture de ligne. — Première Compagnie française de chemins de fer secondaires. — Chemins de fer à voie étroite.
Un Projet allemand de chemin de fer transéquatorial africain.
Nouvelles étrangères : Allemagne : La publicité le long des lignes de chemin de fer. — Espagne : Les Transpyréniens. — Nouveau matériel sur le Nord de l'Espagne. — Russie : Le chemin de fer Transsibérien en 1910. — Brésil : Le développement des chemins de fer. — République Argentine : Les chemins de fer argentins en 1911. — Japon : Commandes de locomotives. — Afrique : La ligne du Cap au Caire.
Jurisprudence : Voie et travaux. — Exploitation commerciale (marchandises). — Tramways.
Navigation : Développement du port de Boulogne. — La navigation de l'Algérie. — Ligne côtière d'Alger à Tunis. — Nouveau service de navigation entre Marseille et les îles Canaries. — Service postal de navigation entre Saint-Pierre et Miquelon et le Canada. — L'amélioration du canal de Berry. — Navigabilité de la Charente.
Homologation de Tarifs.
Bibliographie.
Brevets et Inventions nouvelles.

*Prière d'adresser ce qui concerne la Rédaction à M. A. PAWLOWSKI
ou à M. JEAN HENRY-HAGUET, Secrétaire de la Rédaction
et ce qui a trait à l'Administration, à M. H. CHAPUIS, Administrateur.*

Le Transport des Fruits et Primeurs

Réseau de l'Etat

Chargés de desservir les importantes régions agricoles de la Bretagne, de la Normandie et du Poitou, ouvrant, parallèlement à la ligne de Paris à Bordeaux du réseau d'Orléans, des relations vers le Sud-Ouest de la France et la province de Guyenne, les Chemins de fer de l'Etat, de par leur position géographique, sont appelés à véhiculer d'importants convois de fruits et primeurs. Les débouchés qu'ils assurent à ces produits vers l'Angleterre, dont les côtes s'allongent en face des rivages bretons et normands, les ont conduits, d'autre part, à développer, comme le réseau du P.-L.-M., leur trafic international. Enfin, dans ce domaine particulier, il ne faut pas oublier que la Normandie est, par excellence, la région de production des pommes et des poires, et que l'abondance exagérée des récoltes a maintes fois causé les plus sérieux embarras au réseau de l'Ouest comme à l'Etat. Nous ne saurions donc clore notre étude sur les transports des fruits et primeurs sans examiner dans quelles conditions ces transports s'exercent sur les voies ferrées de l'Etat.

Zones de production. — Il est difficile, tout comme pour l'Orléans, de délimiter les zones de production sur le réseau d'Etat des fruits et légumes. Tout ce qu'on peut dire c'est que les primeurs sont plus spécialement produites par la

vallée de la Seine, celle de la Loire, la Bretagne et le Blayais.

La fraise est cultivée avec un soin plus particulier dans le Finistère (commune de Plougastel-Daoulas) et dans les arrondissements de Saumur et d'Angers (Maine-et-Loire).

La culture du fraisier dans la commune de Plougastel remonte à plus de trente-cinq ans. Elle s'y pratique avec une méthode remarquable. Pour protéger les jeunes plants contre les ardeurs du soleil, on intercale entre chaque ligne de fraisiers un rang de petits pois.

La majeure partie de la production de Plougastel est destinée à l'Angleterre; les producteurs affrètent des vapeurs allant directement de Plougastel à Plymouth.

En Maine-et-Loire, au contraire, les expéditions sont faites surtout à destination de Paris.

Les principaux centres d'expéditions des cerises et prunes sont Orléans et les régions d'Angers, de Saumur, de Tours, de Blaye, ainsi que la vallée de la Seine : Mantes, Gaillon, Vernon, les Mureaux, Maisons-Laffitte, Bonnières, Duclair et Janville en particulier. Le trafic de ces produits a été grandement favorisé par la création de Syndicats fruitiers très actifs et très puissants à Gaillon et Vernon.

Les cantons de Gaillon, Vernon et Louviers, les régions d'Angers, de Saumur, de Tours et d'Orléans expédient chaque année de grandes quantités de poires et de pommes à couteau.

Si nous passons, maintenant, aux légumes, nous voyons que la Bretagne concurrence sur le marché les pommes de terre du Midi. Cette culture des pommes de terre, en tant que primeurs, se développe rapidement. Le centre le plus important de ce commerce est Saint-Malo; le tonnage expédié par cette région annuellement varie, à l'heure actuelle, de 20 à 55.000 tonnes. Dans les environs de Dol, cette culture a pris un grand essor grâce à la création récente d'un marché spécial à Dol.

Dans les Côtes-du-Nord, ces primeurs donnent lieu à des transactions importantes, surtout dans la partie Nord du département. On en exporte des chargements considérables sur les îles anglo-normandes et l'Angleterre par les ports du Legué (Saint-Brieuc), de Dahouet, du Guildo, de Saint-Malo et de Paimpol. On peut évaluer à 16.000 tonnes environ la quantité moyenne de pommes de terre extra-hâtives envoyée annuellement par les ports de Tréguier, Lézardrieux et Paimpol.

Dans le Finistère, les centres de Roscoff et Saint-Pol-de-Léon expédient par an plus de 4.000 tonnes de pommes de terre nouvelles sur Paris et les grandes villes de France et d'Angleterre.

Nous devons également mentionner les envois de pommes de terre de sables faits par l'île de Noirmoutier. Ces légumes sont très prisés en Angleterre.

Les principales gare d'expédition des asperges sont Argenteuil, Villeneuve, Lencloître, Scorbé-Clairveaux et Saint-Genest-d'Ambière.

Les haricots verts et petits pois sont cultivés à Villeneuve-d'Ingrè, Lencloître, Scorbé-Clairveaux, Saint-Genest-d'Ambière, Angers, Saumur, Pontoise et Poissy.

De Plougastel-Daoulas on exporte sur l'Angleterre des petits pois de primeurs.

L'artichaut fait l'objet d'un commerce important dans les régions de Pontoise, Achères, Niort, Angers, Saumur et Roscoff.

Le pays de Léon, dans le Finistère, est le grand centre de production des choux-fleurs de primeurs. En 1909, il en a été expédié environ 15.000 tonnes. Ces expéditions s'opèrent plus particulièrement à Roscoff et Saint-Pol-de-Léon. Elles ont lieu dans toutes les directions, notamment sur Paris, l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique et la Suisse.

Le département de Maine-et-Loire développe des expéditions, qui sont passées de 4.500 tonnes en 1899, à 9.000 tonnes en 1909.

De Marans et l'île-d'Elle (Vendée) et de Scorbé-Clairvaux, on envoie, pendant deux mois de l'année, 650 tonnes environ de melons sur Paris.

Notons, enfin, que la vallée de la Seine, et principalement les départements de la Seine et de

Seine-et-Oise produisent une grande variété de fruits et légumes divers.

Ainsi, les principaux départements producteurs sont : pour les fruits, le Finistère, le Maine-et-Loire, l'Indre-et-Loire, la Loire, la Gironde, la Seine, la Seine-et-Oise, l'Eure, la Seine-Inférieure; pour les pommes de terre, l'Ille-et-Vilaine et la Loire-Inférieure; pour les légumes, le Finistère, les Côtes-du-Nord, l'Ille-et-Vilaine, le Maine-et-Loire, la Creuse, la Seine et la Seine-et-Oise, le Loiret, les Deux-Sèvres et la Vendée.

Ajoutons qu'une vaste région de production, bien que située en dehors du réseau de l'Etat, emprunte, depuis 1909, les rails de ce réseau, au départ d'Orléans-les-Aubrais, pour l'exportation en Angleterre, via Dieppe, Le Havre, Honfleur; il s'agit des régions de la Corrèze, du Lot, de la Dordogne et du Sud-Ouest en général.

Matériel de transport. — La question du matériel de transport n'a été négligée ni par l'ancien réseau de l'Ouest, ni par l'Administration actuelle des Chemins de fer de l'Etat. Le réseau de l'Ouest avait construit pour les primeurs des wagons J, peints en vert, et munis de volets d'aération, convenablement disposés.

A la suite du Congrès du Froid, tenu à Lyon, et des communications qui y furent faites, le réseau d'Etat fait construire en ce moment 300 wagons isothermes d'un type spécial, et qui seront mis en circulation au fur et à mesure de leur livraison par les ateliers de Saintes.

Les premiers véhicules mis en service ont donné des résultats très appréciables.

Ces wagons, peints en blanc, sont construits avec doubles parois séparées par un matelas d'air isolant. A la partie supérieure des parois latérales six volets sont ménagés pour permettre la ventilation, ils comportent des toiles métalliques destinées à protéger les marchandises contre les poussières.

Pour compléter l'aération, on a établi à la partie inférieure des parois latérales deux volets (un au-dessus de chaque essieu) et à chaque bout du wagon un volet à l'un des angles.

Organisation des transports. — D'une manière générale, le trafic des fruits et primeurs est orienté principalement sur Paris, et les ports de la Manche pour l'exportation sur l'Angleterre; des courants de trafic importants existent également sur l'Allemagne pour les choux-fleurs.

L'organisation du service des trains répond entièrement aux nécessités présentes du trafic.

Sur Paris, indépendamment des trains de voyageurs, omnibus ou express, dont l'utilisation est prévue, et des trains facultatifs mis en marche suivant les besoins, on peut citer :

Pour les provenances du Sud Ouest, les trains de denrées n^{os} 40 et 76 :

Pour les provenances de Bretagne, les trains 952, 956, 948 et 962 ;

Pour les provenances de Normandie, les trains 980, 984, 992 et 998.

Pour assurer la régularité et la rapidité des transports d'exportation, des instructions spéciales prescrivent les combinaisons de trains les plus favorables entre les principaux centres d'expédition et les différents points d'exportation.

En outre, des trains à marche très rapide ont été créés, l'un entre Orléans-les-Aubrais et Dieppe, les autres correspondants au train 150 de Bordeaux à Nantes, entre Nantes-Etat et Saint-Malo (trains 4410 et 7409).

Le premier de ces trains est destiné à assurer le transport des primeurs en provenance des réseaux d'Orléans et du Midi ; le second permet aux fruits de la vallée de la Garonne, transitant par Bordeaux, l'accès du port de Saint-Malo.

(A suivre.)

Auguste PAWLOWSKI.

LES CHAMBRES DE COMMERCE ANGLAISES et le travail dans les chemins de fer

L'Association des Chambres de Commerce anglaises, à la suite de la grève des chemins de fer, s'est réunie extraordinairement. M. Brassey, président, a prononcé un discours dont nous détachons le passage suivant : « Je veux parler maintenant d'un événement déplorable, les grèves qui ont troublé si profondément notre vie nationale. Le peuple se tenait, inconsidérément, sur le bord d'un volcan. Il est admis que, durant ces dernières années, les travailleurs avaient participé à prospérité générale. La condition moyenne de la vie s'était relevée. La vie est meilleure et plus agréable pour la grande majorité. Mais il y a une ombre au tableau. Dans tous les pays, il existe des travailleurs inhabiles dont les salaires sont tombés à un niveau plus bas que nous le souhaiterions, sous la pression des nombreux ouvriers qui recherchent du travail. Avoir une idée libérale sur les salaires du travail, ce n'est pas excuser les outrages et la violence, ni les persécutions infligées à ces hommes loyaux, dont les braves et dévoués services sur les chemins de fer pendant la dernière grève ont provoqué l'admiration et la gratitude de tout le pays.

« J'ai plaidé pour les travailleurs, maintenant je vais rendre justice aux employeurs des industries anglaises. La conduite habile des affaires est le premier élément de grandeur et de prospérité pour un pays. Les hasards sont, en effet, inévitables. Une âpre compétition fait perdre tous bons profits.

« L'exploitation des chemins de fer donne un faible revenu au capital ; pour la navigation — l'orgueil de notre pays — les bénéfices sont très précaires. Il est certain que l'on ne peut accorder de concessions aux travailleurs, sans compensations dans les prix, les tarifs et les transports. Il faut admettre que les augmentations demandées pour récompenser le monde du travail retomberont sur tous les consommateurs en

général, mais ceux qui établissent les tarifs devront faire une répartition convenable.

« Ce n'est pas l'heure de faire de la morale à ceux qui ont eu à supporter le choc de la dernière bataille. Si nous regardons en arrière, nous voyons comment, avec plus de tact du côté des hommes et plus de modération de l'autre côté, plusieurs conflits amers auraient pu être évités. Et, aussi, on peut se demander s'il ne serait préférable quelquefois de donner plus d'explications sur les raisons du refus des concessions demandées. Les travailleurs formulent des demandes sans grandes connaissances de la situation ; ils ne sont pas éclairés. On se figure quelquefois qu'un employeur est prospère quand, en réalité, il perd de l'argent ; par contre, un autre peut réaliser de gros bénéfices sans que personne le sache. Aussi loin que le permet la prodigieuse organisation du travail dans les temps modernes, le patron devrait être accessible à ses employés ; dire des mots aimables et prouver de la bonne volonté à ceux qui ont le plaisir de l'approcher aurait certainement une influence très étendue. » Pour conclure, M. Brassey dit qu'il est heureux d'avoir la preuve que le Gouvernement, appuyé par l'opinion publique, a des pouvoirs effectifs pour supprimer les désordres. Tous les efforts ont été faits pour aplanir les difficultés par la conciliation.

« La nation a une dette de gratitude vis-à-vis de M. Asquith. Les membres de la Commission nommée pour régler tous les différends sont au travail. Espérons que le résultat de leurs travaux amènera une paix durable. »

Sur la demande de M. Wardle (Leeds), le Congrès a décidé de discuter une motion tendant à demander au Gouvernement la nomination d'une Commission chargée de reviser le *Trade Dispute act* de 1906 qui, en reconnaissant aux grévistes le droit d'isoler les établissements interdits par eux et en relevant les *trade-unions* de la responsabilité de leurs actes, a rendu possibles les intimidations, la violence et les entraves à la liberté du travail.

Présentée à l'Assemblée, cette résolution a été adoptée à l'unanimité.

INFORMATIONS

CONSEIL DE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Une erreur typographique nous a fait annoncer que M. Alfred PICARD était nommé *vice-président* du Conseil de réseau des chemins de fer de l'Etat. C'est effectivement comme *Président* de ce Conseil que M. Alfred Picard a été désigné.

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Par arrêté en date du 4 octobre 1911, M. LE TROCQUER (Yves), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1^{re} classe, a été nommé chef adjoint du cabinet du Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.

LES COLIS AGRICOLES DE 10 A 40 KILOS

En vue d'atténuer dans la mesure du possible les effets de la crise dont souffre actuellement l'agriculture, le Gouvernement propose la création de colis — dits colis agricoles — de 10 à 40 kilos, lesquels auront pour objet de faciliter l'accès des denrées agricoles sur les marchés.

Cette question intéresse à la fois les Ministères des Travaux publics et des Finances, le premier à cause