

tration des chemins de fer de l'Etat. Les budgets annexes des deux réseaux ne prévoient, pour les exploitations annexes telles que le réseau de tramways de la Vendée, que les résultats (bénéfices ou déficits) ayant une répercussion sur le produit net du réseau d'intérêt général auquel elles sont rattachées.

C'est qu'en effet tous les budgets annexes rattachés pour ordre au budget général ne peuvent comprendre que les opérations de recettes et les dépenses se rapportant aux deniers publics de l'Etat et soumises comme telles à l'autorisation et au contrôle du Parlement.

Il serait donc contraire à la législation budgétaire d'incorporer dans le budget annexe des chemins de fer de l'Etat des recettes et des dépenses des tramways de la Vendée.

#### SYNDICAT PROFESSIONNEL DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

Voici le texte de l'ordre du jour voté par l'Assemblée générale du 16 mars :

« Le Syndicat professionnel des employés de chemins de fer remercie les diverses administrations qui ont déjà procédé partiellement au relèvement des petits salaires, insiste pour la fixation à 1.200 francs du traitement minimum et l'allocation d'indemnités de résidence correspondant à la cherté de la vie dans chaque région; considérant qu'aucune raison ne peut justifier la mise hors la loi de toute une corporation de travailleurs, réclame au nouveau Parlement le bénéfice pour tous les agents des chemins de fer de la loi de 10 heures actuellement en préparation; considérant le droit de posséder comme l'unique moyen de permettre au syndicalisme professionnel d'accomplir dans la paix et la concorde sa mission conciliatrice d'émancipation sociale du travail;

« Réclame énergiquement des Pouvoirs publics la modification de l'article 6 de la loi du 21 mars 1884. Le Syndicat professionnel affirme son entière confiance en la Chambre syndicale et la charge de poursuivre plus activement que jamais la solution des questions multiples étudiées en commun. Esclave du devoir, il invite tous les insouciantes à venir se ranger sous son drapeau national pour travailler à résoudre pacifiquement les problèmes les plus ardues sans jeter la panique dans le pays par de continuelles menaces de chambardement et de révolution.

#### UN SERVICE DE FERRY-BOATS ENTRE NEW-HAVEN ET DIEPPE

M. Paul Bignon, député, a demandé à M. le ministre des Travaux publics, quelle suite a été donnée à une demande de concession qui a été remise à son département, le 6 juin 1912, par une société anglaise, la Channel Ferry Cy, pour l'établissement de ferry-boats entre New-Haven et Dieppe.

Le ministre des Travaux publics a répondu que la société anglaise dont il s'agit a présenté une demande très sommaire pour l'établissement d'un service de ferry-boats. Néanmoins, cette demande soulève, dès à présent, des questions assez délicates, étant donné que le Gouvernement doit se préoccuper à la fois de l'intérêt public et de l'intérêt du réseau de l'Etat.

En vue de l'étude de ces questions, l'administration va probablement demander à la société un projet plus complet que celui qu'elle a présenté.

#### OUVERTURES DE LIGNES

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est a été autorisée à mettre en service, à partir du 5 avril 1913,

la seconde voie de la ligne de Charleville à Thionville, dans la partie comprise entre Longuyon et Pierrepont.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est a été autorisée à mettre en service, à partir du 5 avril 1913, la seconde voie de la ligne de Briey à Hussigny et à Villersrupt dans la partie comprise entre Sancy et Audun-le-Roman.

## LE P.-L.-M.

ET LES

### Services automobiles de la Route des Alpes

Voilà de longues années que les Compagnies de Chemins de fer cherchant à faciliter à leurs voyageurs l'accès des localités importantes ou des centres d'excursion qu'elles ne pouvaient pas desservir directement par rails ont pris, pour répondre aux besoins locaux, l'heureuse initiative de se relier à ces différents points par de nombreux services de voitures en correspondance avec leurs trains.

Du jour où l'automobile est devenue un moyen pratique de transports en communs, une révolution s'est opérée dans les services de correspondance, assurés jusque là par des voitures à chevaux, et le chemin de fer a pu envisager la possibilité d'organiser sur routes, comme prolongements de la voie ferrée, des services rapides à longue distance permettant aux voyageurs venus de loin de parvenir facilement dans les localités très intéressantes qui, en raison de la longueur ou de l'absence des moyens de transport, n'étaient guère connues jusque là que des habitants de la région.

La Compagnie P.-L.-M. a montré à cet égard une prodigieuse et féconde activité, puisqu'elle a organisé, dans les Alpes, en moins de trois ans, des services de voitures automobiles couvrant 1858 kilomètres de routes et, en particulier, le service déjà si réputé de la Route des Alpes.

Les services d'auto-cars, organisés pour la saison d'été 1913, sont mentionnés sur la carte ci-après.

Ils peuvent être divisés en deux groupes :

1<sup>er</sup> groupe. — Services proprement dits de la Route des Alpes.

2<sup>e</sup> groupe. — Services annexes ou rattachés aux grands services de la Route des Alpes.

1<sup>er</sup> groupe. *Route des Alpes.* — La " Route des Alpes " : Ce terme magique a quelque chose de grandiose, d'impressionnant qui évoque la conquête de l'homme sur la haute montagne, sur les glaciers, la pénétration facile du simple voyageur dans des régions presque inviolées qui ne semblaient accessibles qu'aux alpinistes ou aux touristes audacieux.

Le service automobile P.-L.-M. de la Route des Alpes va, comme tout le monde le sait, de Nice à Evian, de la Côte-d'Azur au Lac Léman ou vice versa, en passant au cœur même des Alpes, au pied des pics majestueux couronnés de neiges et de glaces éternelles, sur des routes dont l'altitude dépasse souvent 2.000 mètres et atteint parfois une cote supérieure à 2.600 mètres.

Ce service, créé en 1911, a eu tout de suite la faveur du public, si bien que, pour donner satisfaction aux vœux des touristes, la Compagnie P.-L.-M. a dû lui donner rapidement une extension considérable.

La conception primitive de la Route des Alpes a été modifiée et comporte, à partir de 1913, entre Le Lautaret et Flumet, deux variantes :

L'une, par Grenoble, le Massif de la Grande Chartreuse, Aix-les-Bains, Annecy et les Aravis (tracé AAA de la carte ci-après) ;

L'autre, par le Galibier, Valloires, Saint-Jean-de-Maurienne, Ugines et les Gorges de l'Arly (tracé ABA).

Ces deux variantes sont à tronc commun :

Au sud : de Nice au Lautaret ;

Au nord : de Flumet à Evian.

Les nouveaux services compris dans cette organisation sont ceux :

De Briançon à Grenoble, de Grenoble à Aix-les-Bains, d'Aix-les-Bains à Annecy.

Les grands services automobiles de la Route des Alpes, dont la marche générale se fait dans le sens Sud-Nord, couvrent à eux seuls 781 kilomètres de routes.

En parcourant la Route des Alpes dans un sens ou dans un autre, le voyageur éprouvera les sensations les plus vives et les plus variées puisqu'il verra se dérouler successivement sous ses yeux toutes les merveilles que la nature généreuse a pu créer sous forme de pics, de glaciers, de gorges, de vallées, de bois, de lacs, etc., une série de sites plus admirables les uns que les autres et parmi lesquels on peut citer principalement :

La Côte-d'Azur, les Gorges du Var, le Col Saint-Michel (1,505<sup>m</sup>), le Col d'Allos (2,250<sup>m</sup>), la Vallée de l'Ubaye, le Col de Vars (2,115<sup>m</sup>), la Vallée du Queyras-Aiguilles, le Col d'Izoard (2,409<sup>m</sup>), le Massif du Pelvoux, le Lautaret (2,075<sup>m</sup>), la Grave, la Meije, la Vallée de la Romanche, le Massif et le Couvent de la Grande-Chartreuse, le Col de Porte, le Col du Cucheron, le Col du Frêne, le Lac du Bourget, le Col de Leschaux, le lac d'Annecy, le Col des Aravis (1,500<sup>m</sup>), le Massif du Mont-Blanc, les Vallées de l'Arve et du Giffre, le Col des Gets (1,172<sup>m</sup>), les Gorges de la Drance, le Lac Léman et, en passant par Saint-Jean-de-Maurienne :

Le Col du Galibier (2,658<sup>m</sup>), Valloire, Ugines, les Gorges de l'Arly, etc.

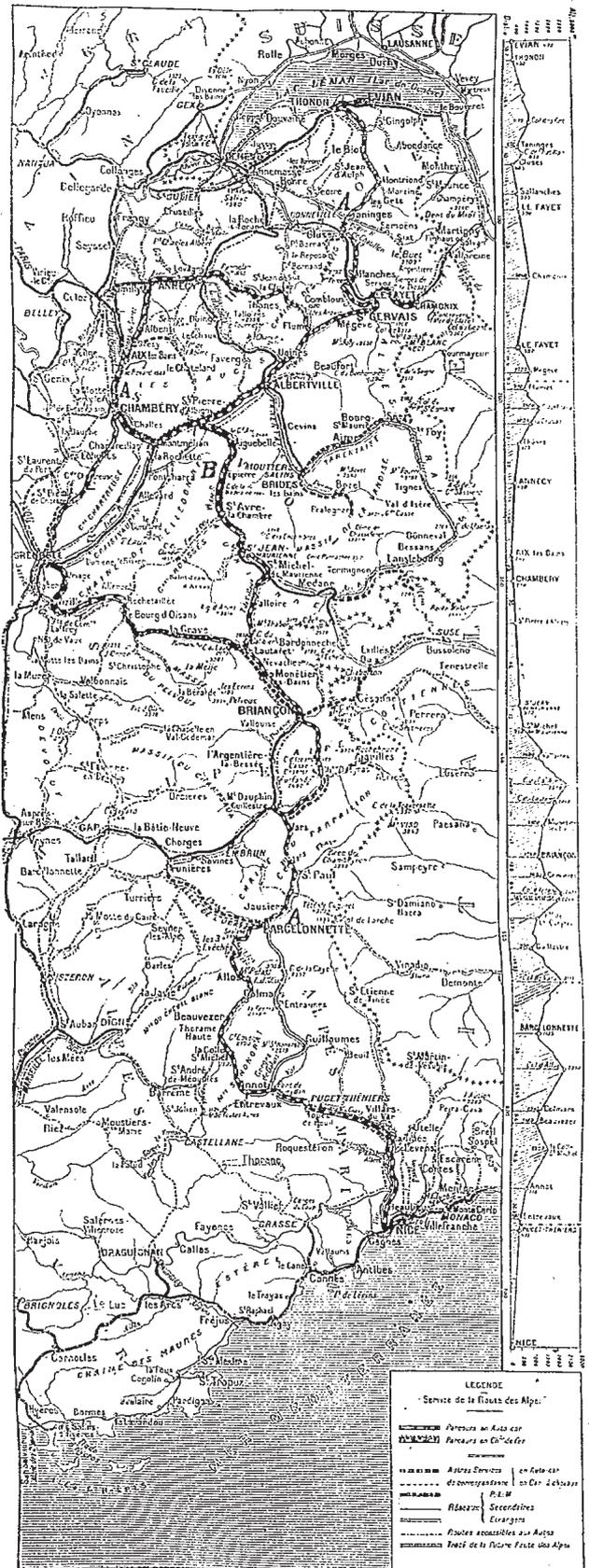
2<sup>e</sup> groupe. Services annexes. — Enfin, suivant l'itinéraire qu'on aura choisi et qu'on pourra modifier à son gré en cours de route, on pourra utiliser, sur différents points du parcours, plusieurs services saisonniers d'automobiles qui peuvent être considérés comme des services annexes aux grands services de la Route des Alpes et qui permettent de rayonner :

De Montdauphin-Guillestre à Abriès, par la Vallée du Queyras, de Briançon à Oulx par le Col du Mont Genève (1,830<sup>m</sup>), de Briançon à Vallouise, de Vizille aux Lacs de Laffrey et à la Mure, de Grenoble à Saint-Jean-de-Maurienne par le Col du Glandon (1,951 mètres), le Col de la Croix de fer et la Vallée des Arves, de Grenoble dans le Vercors et le Massif de la Grande-Chartreuse, de Modane au Mont-Cenis et à Bonneval-sur-Arc, par Lauslebourg vers le Col d'Iseran, de Moutiers-Salins à Pralognan vers le glacier de la Vanoise, de Moutiers-Salins au Petit-Saint-Bernard, par Bourg-Saint-Maurice, de Cluses à la Chartreuse-du-Repasoir, de Bourg-Saint-Maurice à Val-d'Isère, d'Albertville à Beaufort et à Roselend, du Fayet aux Contamines vers le Col du Bonhomme, etc.

Ces trois derniers services et celui de Grenoble à Saint-Jean-de-Maurienne sont des services nouveaux créés en vue de la saison 1913.

Les services annexes complètent très utilement les grands services de la Route des Alpes. Ils sont généralement orientés dans le sens Ouest-Est, pour la visite des hautes vallées ou des cols et constituent un vaste réseau de 1,077 kilomètres.

Organisation matérielle. — Tous les services d'automobiles ont été confiés à des entrepreneurs sérieux,



expérimentés et liés à la Compagnie P.-L.-M. par des contrats précis qui leur assurent, en échange d'une bonne exploitation, et sous forme principalement de garanties de recettes, des subventions très importantes.

Les grands services de la Route des Alpes sont assurés par des voitures de 12 à 15 places en moyenne, très confortables, et permettant une visibilité parfaite. Elles ont une puissance de 25 à 30 chevaux et ont été construites spécialement, en vue des services de montagne, par les meilleures maisons françaises.

Toutes les voitures sont munies d'au moins trois freins, d'un indicateur-enregistreur de vitesse à transmission rigide du type Tel ou d'un type analogue et d'une boîte de pharmacie très bien conditionnée.

Pour être facilement reconnues du public, les voitures sont peintes uniformément en gris et en rouge et portent à l'avant et à gauche un fanion rouge avec les initiales P.-L.-M. et une étoile en blanc.

Les mécaniciens et contrôleurs sont pourvus d'un uniforme seyant et pratique.

La plupart des services annexes sont organisés sur le modèle des services de la Route des Alpes.

C'est dire que les voitures qui assurent les services de la Région des Alpes peuvent être distinguées facilement par les voyageurs, ce qui est particulièrement intéressant pour eux, car ils trouveront dans leur emploi la régularité de marche, le confort et la sécurité qui sont indispensables lorsqu'on voyage en montagne dans des régions accidentées.

En organisant ces services automobiles, le P.-L.-M. a su mettre en valeur d'une façon pratique et avisée les magnifiques beautés naturelles qui jaillissent de tous côtés dans les Alpes Françaises et qui provoquent, à chaque instant, la plus vive admiration. Il peut être fier de son œuvre, car il a rendu par là un éminent service à notre pays.

P.-S. — La Compagnie P.-L.-M. vient d'organiser dans le Haut-Jura un service automobile comprenant quatre lignes qui aboutiront toutes au col de la Faucille en partant respectivement de Gex, Chézery, Saint-Claude et Morez. Ce nouveau service, qui a une étendue de 102 kilomètres, fonctionnera du 20 juin au 15 septembre et comportera la même organisation matérielle que les services de la Route des Alpes.

## VOIES SECONDAIRES ET TRAMWAYS

**Déclaration d'utilité publique.** — *Basses-Pyrénées.* — Par décret en date du 16 avril 1913, — est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville d'Hendaye, d'une ligne de tramway destinée au transport des voyageurs et de leurs bagages entre la gare (réseau du Midi) et la place de cette ville.

Est approuvée la convention passée, le 16 janvier 1913, entre le maire d'Hendaye, au nom de la ville, et M. Martinet, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

(Journal Officiel du 23 avril 1913).

**Services publics d'Automobiles.** (*Drôme*). — Par décret en date du 29 mars 1913. Est approuvée la convention passée le 15 mars 1913 entre le préfet agissant au nom du département et M. Pierre Raoul, propriétaire à la Chapelle-en-Vercors, pour l'organisation et l'exploitation d'un service public de transports

automobiles pour voyageurs, messageries et marchandises entre Buis-les-Baronnies et Sédron.

Il est accordé au département de la Drôme, sur les fonds du Trésor, une subvention dont le maximum annuel est fixé à 9,900 francs, et qui sera égale aux trois cinquièmes de la subvention totale versée par le département en exécution de la convention ci-dessus visée.

Cette subvention sera payée, pendant une période de huit années.

Par décret en date du 29 mars 1913. Sont approuvées les conventions passées le 13 mars 1913 entre le préfet agissant au nom du département et M. Pierre Raoul, propriétaire à la Chapelle-en-Vercors, pour l'organisation et l'exploitation, de services publics de transports automobiles pour voyageurs, messageries et marchandises :

1° Entre la Chapelle-en-Vercors et Die ;

2° Entre la Chapelle-en-Vercors et Sainte-Eulalie-en-Royans.

Il est accordé au département de la Drôme, sur les fonds du Trésor, pour l'exploitation des services précités, une subvention dont le maximum annuel est fixé à 9,600 francs pour la ligne de la Chapelle-en-Vercors à Die et à 3,780 francs pour la ligne de la Chapelle-en-Vercors à Sainte-Eulalie-en-Royans, et qui sera égale aux trois cinquièmes de la subvention totale versée respectivement par le département aux deux lignes susvisées, en exécution des conventions précitées.

Cette subvention sera payée pendant une période de huit années.

(Journal Officiel du 4 avril 1913).

## CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN SUISSE

Le tableau suivant, emprunté à l'*Archiv für Eisenbahnwesen*, indique la progression des dépenses sur les chemins de fer suisses, depuis qu'ils sont exploités par l'État :

| ANNÉE | DÉPENSES<br>générales<br>d'administration | ENTRETIEN<br>des<br>LIGNES | TRACTION<br>MOUVEMENT<br>ET TRAFIC | DÉPENSES<br>DIVERSES | TOTAUX      |
|-------|---|----------------------------|------------------------------------|----------------------|-------------|
| 1902  | 1.704.644                                 | 7.028.828                  | 30.478.428                         | 4.044.819            | 43.256.716  |
| 1903  | 2.709.269                                 | 13.379.258                 | 50.443.188                         | 6.141.690            | 72.843.405  |
| 1904  | 2.569.637                                 | 14.295.607                 | 54.513.718                         | 6.208.091            | 77.587.053  |
| 1905  | 2.739.914                                 | 15.067.315                 | 55.924.233                         | 6.425.486            | 80.156.948  |
| 1906  | 2.916.557                                 | 15.908.418                 | 60.780.897                         | 7.742.034            | 87.407.906  |
| 1907  | 2.984.387                                 | 17.269.746                 | 66.626.606                         | 9.569.649            | 96.450.388  |
| 1908  | 3.071.038                                 | 17.496.866                 | 70.892.358                         | 9.498.684            | 100.958.946 |
| 1909  | 3.582.639                                 | 16.971.648                 | 79.202.039                         | 11.702.945           | 111.559.271 |
| 1910  | 3.788.617                                 | 18.473.538                 | 83.782.539                         | 11.086.178           | 117.130.672 |
| 1911  | 3.840.724                                 | 19.071.334                 | 88.135.398                         | 13.600.319           | 124.647.775 |

On voit que de 1903 à 1908, c'est-à-dire avant l'incorporation de la ligne du Gothard au réseau fédéral, les dépenses ont passé de 72.843.405 fr. à 100.958.946 fr. La dépense par kilomètre a progressé de 29.910 fr. à 40.990 fr. ; par kilomètre-train, de 3,19 à 3,37.

L'accroissement des recettes est resté fort en arrière de cette progression ; voici, en effet, la marche du coefficient d'exploitation :

|               |         |               |         |
|---------------|---------|---------------|---------|
| 1902. . . . . | 61,11 % | 1906. . . . . | 67,49 % |
| 1903. . . . . | 65,53 % | 1907. . . . . | 69,22 % |
| 1904. . . . . | 67,68 % | 1908. . . . . | 72,82 % |
| 1905. . . . . | 66,42 % |               |         |

Dans les derniers temps, grâce à l'augmentation du