

La technique moderne

Ce que l'on voit dans la cabine d'un aiguilleur

De nombreux accidents, des catastrophes parfois, ont trop souvent mis en relief ce fait que la vie des voyageurs, en chemin de fer, est entre les mains de l'aiguilleur. Un moment d'inattention, un oubli momentané, et aussitôt, à la fin d'une journée de dur labeur, et voilà les monstres d'acier qui se jettent l'un sur l'autre, broyant sous leur masse des centaines d'êtres humains.

Les aiguilleurs ont entre tous les travailleurs du rail une lourde responsabilité. Ces hommes ont une conscience exacte de leur responsabilité et de leur devoir.

Mais nul n'est à l'abri d'une défaillance. Aussi, la technique moderne s'est toujours appliquée à la recherche de procédés mécaniques qui réduisent au minimum le « facteur personnel », c'est-à-dire le risque d'erreur ou d'inattention.

A ce point de vue, la construction des cabines d'aiguillage a fait d'énormes progrès, jour après jour on a pu résoudre le problème de la commande à distance de la force de voies par d'autres procédés que la force humaine.

L'air comprimé, l'eau sous pression, puis l'électricité sont venus successivement remplacer les bras de l'aiguilleur et les installations mécaniques sont devenues de véritables merveilles de précision et d'automatisme.

Pour qui a gardé la conception de l'aiguilleur, leur légendaire, manoeuvrant avec effort de énormes leviers d'acier, aux têtes de cui-tres, qui s'abaissaient et se relevaient avec fracas, l'aspect de la nouvelle cabine est une surprise. On sait, en effet, que pour manoeuvrer à distance, il faut généralement de tiges ou de fils ou de fer courant le long des voies, et que, par conséquent, dans les gares, de véritables câbles sont tendus pour la transmission de la puissance musculaire de l'aiguilleur par celle d'un bras de levier.

Or, ici, leviers et transmissions rigides ou souples ont disparu. La force de l'homme est inutile, c'est l'électricité qui se charge de tout. L'aiguilleur n'est plus que l'intellectuel qui commande à distance la puissance musculaire d'un bras de levier.

Et pour donner ces directions, plus n'est besoin de manoeuvrer l'une après l'autre les commandes d'arrivées de voie ; le déplacement d'un seul bouton forme d'un seul coup l'itinéraire de la machine à vapeur.

Voilà comment l'aiguilleur d'une cabine moderne accomplit sa besogne :

Dans sa rotonde vitrée, d'où il embrasse l'ensemble des voies, il n'a qu'à faire un élément de commande, c'est-à-dire une tige, desquelles se meuvent automatiquement les boutons qui portent un nombre d'arrivées correspondant au nombre des voies en service à la gare.

Chaque une des 500 clavettes est affectée à une voie ou à la suite des transmissions descendant la gare. Ainsi la cabine de Lens reçoit un envoi des trains de Valenciennes, de Valenciennes, de Valenciennes, de Valenciennes, de Valenciennes.

Un bouton de téléphone retient, l'aiguilleur peut pendant le trajet d'un train qu'il travaille à passer à la gare d'Arras. Son ordre de service lui indique que ce train doit venir sur la voie 7. Il saisit le bouton de la clavette « Arrivée Arras », l'aiguilleur dans la cabine « Arrive Arras ».

Une série de défilets qui dure une seconde. C'est fini ; les huit ou dix aiguilles placées sur le chemin du va-et-vient du train sont en place, les aiguilles ont pris leur position définitive et le train « arrive ».

Mais qu'importe la réalisation de cet itinéraire demandant une douzaine d'opérations demandant une grande dépense de force et de temps, si la machine a été dirigée par un seul bouton sans effort et sans erreur possible ? L'aiguilleur n'a qu'à se préoccuper du point de départ et du point d'arrivée ; la machine fait le reste.

Naturellement, c'est l'électricité, serviteur souple et puissant, qui a permis de réaliser ces appareils, qui a permis de faire de la commande à distance à travers un extrême réseau de fils, de relais, de combinaisons, actionnés les moteurs des aiguilles et des signaux.

Grâce à elle, un simple geste déclenche une infinité de mouvements simultanés, met tout en œuvre une puissance considérable. Grâce à elle, la sécurité des mouvements du transit des gares est assurée automatiquement.

Mais ces installations modernes ne constituent pas seulement un admirable progrès technique. Elles marquent de l'effort de tous les hommes pour se libérer de la contrainte du labeur pénible et fatigant, une étape considérable. Et la sécurité que donne la machine s'ajoute à la sécurité que donne l'ayant à fournir qu'un travail musculaire relativement faible. L'homme qui la dirige peut consacrer sur les graphiques qu'il doit suivre toute son intelligence et toute son attention.

E. VERMEERSCH.

Le Grand Prix de Paris

LA VICTOIRE EST REVENUE AU « TRES OUTSIDER » TRANSSVAAL

Paris, 29. — Une foule indescriptible s'est trouvée réunie aujourd'hui à l'Hippodrome de Longchamps, où s'est disputé le Grand Prix de Paris.

Parmi les personnalités présentes, on remarquait : MM. Herriot, président du Conseil ; de Selvas, président du Sénat ; le général Dubail, grand chancelier de la Légion d'honneur ; Gouraud, gouverneur militaire de Paris ; les ambassadeurs d'Angleterre, de Belgique, du Japon et du Brésil.

La victoire, après une course très régulière et très rapidement menée, est revenue au « très outsider » Transvaal, qui, d'une course de ses performances n'indiquait comme le gagnant probable.

Le représentant de M. Mantcheff a gagné dans un excellent style. Il a couvert, les 2.000 mètres de parcours en 3'11" 4/5, ce qui constitue un record du Grand Prix de Paris, le meilleur temps ayant été réalisé par « Sardanapale », en 1914, avec 3'11" 3/5.

M. DOUMERGUE AU PADDOCK

Après l'arrivée de la troisième course, le Président de la République, accompagné d'un grand nombre de personnalités, s'était rendu du paddock, où il avait pu constater l'excellent état de préparation dans lequel les candidats au Grand Prix avaient été amenés par leurs entraîneurs respectifs.

COMMENT « TRANSSVAAL » A GAGNÉ 548.450 FRANCS

Vers la fin de l'épreuve, c'était sur presque toute la largeur de la piste que la lutte se développait. Elle restait indécise jusqu'au poteau où « Transvaal », très adroitement monté par R. Ferre, parvenait à assumer une tête sur le « Gros Morne », précédant lui-même de très peu « Uganda » et le cheval anglais « Curamone », « Pol-au-Feu » et « Irismond Vie », tous deux très près de leurs vainqueurs.

Bien qu'imprévue, la victoire de « Transvaal » a été très applaudie.

Elle rapporte à son heureux propriétaire la coquette somme de 548.450 fr.

Le Président de la République, après s'être fait présenter M. Mantcheff, qui a félicité, à quitté l'Hippodrome à 5 heures 15 avec le cérémonial habituel. Le Chef de l'Etat a été très applaudi par les sportsmen présents.

Au Tribunal, un Cambésien tira sur sa femme

Un incident s'est produit samedi au cours de l'audience du tribunal civil de Cambrai. Le nommé Clotaire Pluvinage, marchand-ferrant à Cambrai, en instance de divorce, a tiré deux coups de revolver sur sa femme mais les projectiles se sont perdus dans la salle.

Zaglou Pacha démissionne

Le Caire, 29. — Zaglou Pacha est parti pour Alexandrie en vue de démissionner. Le roi a refusé la démission de Zaglou Pacha.

Une jolie robe de jeune fille

Photo Manuel

Une distinction bien méritée

Hier, à l'occasion du Congrès Mutualiste de Lille, la médaille d'argent de la Prévoyance sociale a été décernée à notre excellent ami et collaborateur Elysée POLVET.

M. Daniel Vincent, député du Nord, ancien ministre, a tenu à épauler lui-même le ruban blanc et orange à la boutonnière de notre ami, en le félicitant vivement de son dévouement aux œuvres de la Mutualité et de la Prévoyance sociale.

Cette distinction, bien méritée, réjouira grandement tous ceux qui connaissent Elysée Polvet, c'est-à-dire tous ses amis, car notre vieil Elysée ne compte que des amis et une multitude de mutualistes, lecteurs du « Réveil du Nord » se joignent à M. Daniel Vincent et à nous-mêmes, pour féliciter chaleureusement l'ami Polvet, à sa première décoration mutualiste. L. L. M.

L'AUTEUR DE « MANON » COMMÉMORÉ

Senlis, 29. — Une cérémonie organisée par le Syndicat mutualiste de Senlis a eu lieu ce matin à Courteuil où s'étaient rendus de nombreuses personnalités. Une plaque commémorative a été posée sur le calvaire près duquel mourut le grand écrivain le 25 novembre 1873. L'auteur de « Manon Lescaut », l'abbé Prévost, moine et professeur de Saint-Benoît.

LIRE EN 5^e PAGE : LA MODE ; LA TOILETTE DES JEUNES FILLES

LE TEMPS D'AUJOURD'HUI

Nuageux et très nuageux. Rosée le matin ; Tendance orageuse au fin de journée. Vents d'Ouest à Nord-Ouest 1 à 3 mètres Minimum : 13 degrés.

SUR LA PISTE DE LA 1641-D-3

Le garagiste Triquet, "complice" de l'assassin du chauffeur, aurait l'intention de venir sous peu à Lille pour s'expliquer

(DE NOTRE ENVOYÉ SPECIAL)

Bruxelles, 29. — Nous avons entretenu nos lecteurs de l'incompréhensible évocation du sieur Alexis Triquet, lors de la perquisition qui fut opérée à son garage, sis à Bruxelles, rue des Commerçants, 52 par la police belge.

Pourquoi l'inculpé prit-il la fuite, alors qu'il était certain que l'on ne pouvait retrouver chez lui le véhicule du chauffeur Lesueur ? Au cours de notre enquête à Bruxelles, nous avons essayé de connaître les motifs de cette étrange manière de faire et voici les résultats de notre enquête.

Ce qu'on dit dans les environs du garage

Les habitants de la rue des Commerçants, à Bruxelles, ne s'expliquent guère l'inculpation qui pèse sur leur voisin. C'est, disent-ils, un homme très débrouillard et très affable.

Une évocation mystérieuse

Concernant sa fuite, je ne puis vous donner aucun renseignement, attendu que j'étais absent de la maison le jour où ça s'est passé. « Toujours est-il qu'il n'est sûrement pas sorti de derrière de notre habitation. Voyez plutôt ? ». Nous occupons tout le rez-de-chaussée ; notre cour est entourée d'une paroi par des murs dont le plus bas ne mesure pas moins de quatre mètres de hauteur. Il lui fut donc impossible, étant donné son âge, de se livrer à une telle acrobatie, surtout à proximité des policiers de la justice française.

Il est donc certain que mon mari (sic) est sorti par la porte, mais dans des conditions que j'ignore complètement.

Triquet se rendra-t-il à Lille ?

Ce que je puis vous affirmer, ajouta notre interlocutrice, c'est qu'il ne cherchera pas à fuir la justice. Dès qu'il saura qu'il peut, sans risque de se faire reprendre, quitter la Belgique, il se rendra à Lille pour se disculper de l'accusation qui pèse sur lui.

Telle est la déclaration que nous fit le compagnon du maître du garage de la rue des Commerçants.

Le Sénateur remplaçant M. Coty, en Corse

Ajaccio, 29. — Voici les résultats de l'élection sénatoriale en remplacement de M. Coty dont l'élection avait été annulée. Ont obtenu : MM. Girolani, 401 voix, ELU ; Casabianca 342 voix. Bulletins nuls : 12.

Un cataclysme en Amérique

DANS L'OHIO, UNE TORNADE FIT PRES DE DEUX MILLE VICTIMES

Cleveland (Ohio), 29. — Suivant des nouvelles parvenues au directeur de la Croix Rouge, une tornade s'est abattue sur la ville de Lorain. Trois cents personnes auraient été tuées et quinze cents blessées.

Un automobile venant de Lorain, rapporte que la ville est entièrement détruite.

Par suite de l'interruption des communications téléphoniques et télégraphiques, il est impossible d'obtenir confirmation de cette nouvelle.

La brigade de pompiers de Elyria qui a réussi à atteindre Lorain, a envoyé des appels de secours et a fait connaître que plusieurs centaines de personnes ont été blessées par suite de l'effondrement du théâtre.

Le maire de Sanduski a demandé aux autorités de Columbus, d'envoyer d'urgence des troupes et il déclare que la ville est en ruines.

Des contrôleurs trafiquants

DE GROS DÉTOURNEMENTS COMMIS DEPUIS 1920

Paris, 29. — Après une longue enquête, le commissaire spécial de la gare de l'Est vient de procéder à l'arrestation de treize employés de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est sous l'inculpation d'abus de confiance, de corruption et vol au préjudice de leur réseau.

L'enquête semble établir que, depuis 1920 au moins, ces agents se livraient au trafic d'après : chargés parallèlement aux contrôleurs de routes, de délivrer aux voyageurs se trouvant en situation irrégulière des tickets de supplément ou les tickets tenant lieu de billets, falsifiant les talons de ces tickets en indiquant des sommes de beaucoup inférieures aux perceptions faites. Le montant des détournements ainsi commis par eux semble être très important mais il ne peut encore être établi ; les recherches effectuées à ce sujet étant très laborieuses. Ajoutons que les perquisitions effectuées à leur domicile ont révélé que certains d'entre eux s'étaient appropriés des fournitures appartenant à la Compagnie.

Tous ces agents ont été laissés en liberté provisoire, conformément aux instructions de M. Berlaud, juge d'instruction de la Seine qui poursuit activement son enquête.

Des mitrailleuses anglaises pour la Russie

Londres, 29. — L'« Evening Standard » apprend que la police a mis le main sur un complet organisé pour faire passer en Russie, à l'insu des autorités douannières britanniques, 1.200 mitrailleuses soviétiques en Angleterre.

Un premier chargement de 56 mitrailleuses est déjà parvenu à Petrograd.

Le 18^e Tour de France Cycliste

Anjourd'hui la plus longue étape de parcours : LES SABLES-BAYONNE

482 kilomètres

(DE NOTRE ENVOYÉ SPECIAL)

Les Sables d'Olonne, 29 juin. — Quatre sur quinze des étapes ont constitué le Tour de France, se sont disputées. En cette belle journée dominicale, les vaillants routiers journaliers aux Sables, la plage de production des Parisiens, la reine des stations balnéaires du grand Océan.

Justiciable, il faut le reconnaître, l'épreuve n'a pas présenté l'intérêt passionnant de certains « Tours » précédents, dont on n'a pas perdu le souvenir. On ne doit pas oublier cependant que les choses définitives ne se déroulent guère en général dans cette partie de la grande croisée.

Le maire de Sanduski a demandé aux autorités de Columbus, d'envoyer d'urgence des troupes et il déclare que la ville est en ruines.

APRES L'ETAPE : L'HÉGATOMBE DES BOYAUX

On se contentait de se surveiller. Cela passera néanmoins. Déjà, sans vouloir bien le reconnaître, le résultat final, on peut tirer quelque enseignement de la position des coureurs.

Sur les 43 routiers de première catégorie qui prirent le départ, tour à tour abandonnés : les frères Pellissier, Maurice Ville, Souchart, Debats, Ferrario, Benoit, Bachelier, Curlet, Van Brunnens, Dejonghe et hier encore à Valenciennes, Lemaire et Baric. Le groupe des leaders fond dans le jour, et un peu sans égalité, à aller affirmer que parmi les « échecs » il y avait beaucoup de vainqueurs potentiels.

En deuxième catégorie le déchet est de près de moitié. Sept coureurs sur douze inscrits restent en ligne. Le lot des favoris, considérablement réduit dans l'ensemble, à la veille de la 5^e étape. Sur 150 concurrents, 55 ont abandonné, 107 coureurs restent qualifiés.

En résumé, la course est plus ouverte qu'elle ne l'a jamais été. Peut-être même va-t-elle nous valoir des surprises et des révélations.

Ce soir, à 22 heures, les gens de peu de laine de boloniens, aux yeux brûlés par la poussière, des routes, aux membres durcis par les fatigues, vont reprendre leur vol le long de l'Océan, s'élancant à la plus longue étape du parcours. Les 482 kilomètres à couvrir la nuit entière passée à pédaler, donneront certes aux concurrents l'occasion de se signaler. Il n'y a pas lieu de croire cependant que l'effort sera au-dessus de la moyenne. Le grand épouvantail, les Pyrénées approchent. Le moins évertu des hommes en ligne ne se fatiguera pas, et s'efforcera tout au plus, de terminer dans le lot de tête, dans les meilleures conditions possibles.

Les épreuves de ce genre sont si bizarres pourtant, que bien des hommes qui ont croisé de nombreux invincibles pourraient bien cette fois encore « lâcher la rampe ». 500 kilomètres, c'est si long !

Il faut une telle somme de courage et de résistance pour rester 20 heures sinon plus, sur la selle du léger cheval d'acier !

Au lendemain de notre Critérium cycliste international, GOETHALS, le vainqueur, nous disait parlant du Tour de France prochain : « L'homme qui termine les six premières étapes a toutes les chances d'être le plus fort du Tour ». Combien per contre ne vont pas jusque là !

Cet avertissement donné par un vétéran du Grand Tour, résultat d'une longue expérience, est significatif.

Attendons demain, et l'étape de MERCRETI pour juger !

Jean DEMARET.

Le classement général

A la veille de la 5^e étape le classement général s'établit comme suit :

1. Bottechia, 61 h. 43 m 00 s.
2. Beekmann, même temps ; 3. Sclieur, 61 51 00 ; 3. Brunero, même temps ; 3. Hutot, même temps ; 3. Thezen, même temps ; 7. Bellenger, 61 51 15 ; 8. Buisse, 61 51 37 ; 9. Frenck, 61 51 41 ; 10. Sollier, 61 51 51 ; 11. Fontan, 61 54 30 ; 12. Arno, 62 06 15 ; 13. Standaert, 62 06 20 ; 14. Cuvelier, 62 06 47 ; 15. Jaquinet, 62 07 53 ; 16. Valazza, 62 08 19 ; 17. Tuys, 62 10 10 ; 18. Lambé, 62 15 21 ; 21. Barthélemy, 62 16 02 ; 22. Alavoine, 62 16 47 ; 23. Dhers, 62 17 12 ; 24. Rich, 62 18 22 ; 25. Colle, 62 18 49 ; 26. Fralet, 62 19 01 ; 27. Houshem, 62 23 32 ; 28. Dery, 62 31 23 ; 29. Englebert, 62 32 16 ; 30. Defraye, 62 34 32 ; 31. Huyse, 62 36 10 ; 32. Masson, 62 42 38 ; 33. Madi, 62 47 49 ; 34. Touzard, 62 50 22 ; 35. Canova, 63 00 32 ; 36. Gérard, 63 06 29 ; 37. Alan-court, 63 07 50 ; 38. Archelais, 63 12 58 ; 39. Rogaignol, 63 16 51 ; 40. Hardy, 63 30 46 ; 41. Leterrier, 63 36 42 ; 42. Ferrara, 63 42 33 ; 43. Lemaire, 64 12 31 ; 44. Wendels, 64 13 05 ; 45. Fasoli, 64 17 10 ; 46. Botte, 64 33 56 ; 47. Arnoult, 65 04 27 ; 48. Parel, 65 05 19 ; 49. Buisson, 65 09 10 ; 50. Martini, 65 32 02 ; 51. Aubry, 65 36 18 ; 52. Ugaglia, 65 37 27 ; 53. Di Pietro, 66 17 16 ; 54. Pheffer, 66 17 22 ; 55. Nempon, 66 19 19 ; 56. Calagna, 66 22 57 ; 57. Buisson, 67 23 37 ; 58. Bianchi, 66 30 54 ; 59. Sala, 66 53 29 ; 60. Denis, 67 08 00.

Charles SAINT-VENANT, Député du Nord.



C'est la troisième fois que vous venez à Lille pour s'expliquer

Des indemnités aux fonctionnaires

Il n'est pas sans intérêt de comparer, au sujet des indemnités à accorder aux fonctionnaires, les observations de certains représentants des services financiers avec celles de la G. T. de la Production (organisation patronale).

Ouvriers et employés sont toujours taxés d'être les auteurs de la vie odieuse ! Si les salaires subissent une augmentation normale, comparativement au coût de la vie, les bordereaux établis au compte des consommateurs, sont suffisamment majorés cependant pour que nous puissions sans crainte d'être démentis accuser nos délateurs de mauvaise foi.

Comment comptent procéder nos adversaires pour déterminer l'indice servant de base au prochain coefficient du coût de la vie ? En constituant des commissions régionales d'enquête composées d'éléments choisis en dehors de la région !

Un membre de la commission supérieure d'examen des indemnités à accorder aux fonctionnaires des Régions libérées déclare en effet, que pour établir exactement le rapport au budget des familles les variations des indices, il ne doit pas être fait appel aux personnes de la localité, trop intéressées. Selon lui, cette mission devrait être confiée, à des membres désignés dans d'autres régions.

Cette ridicule prétention se dégage d'un rapport présenté à la C. G. T. patronale nécessaire d'intervenir auprès de M. Poincaré, alors président du Conseil, pour signaler les conditions discutables dans lesquelles la commission du coût de la vie de Lille s'est constituée à appliquer.

Nous avons appelé son attention sur l'inconvénient de l'établissement des indices par des commissions aux réunions desquelles s'affrontent les intérêts opposés alors que le coefficient devrait résulter d'enquêtes impartiales menées sous le contrôle de l'autorité centrale.