

TROISIÈME ANNÉE, N° 14

MARS 1931

# LE BULLETIN RPM

REVUE BIMESTRIELLE

LE NUMÉRO : 2 FRANCS — DISTRIBUTION GRATUITE AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE  
RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 88, RUE S'-LAZARE, PARIS

DRS



# LE BULLETIN P L M

## ABONNEMENTS

France, Colonies et Pays  
de Protectorat } 12 frs  
Étranger, Union postale .. 14 frs  
— Autres pays .... 16 frs  
Les abonnements souscrits prennent effet  
du 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours.

## Le Numéro : 2 francs

(Distribution gratuite au Personnel de la Compagnie)

Pour tout ce qui concerne le Bulletin P.L.M. (Rédaction, Administration, Abonnements, etc.), s'adresser à la Direction de la Compagnie P.L.M., Service du Bulletin, 88, Rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>)

## ABONNEMENTS

Les abonnements doivent être acquittés sous forme de mandat-poste.  
Pour les Agents retraités du P.L.M. les prix sont réduits de moitié.

## SOMMAIRE

	Pages	Pages
Distinctions honorifiques .. .. .	33	En Marge du métier :
Le Maréchal JOFFRE .. .. .	35	Arts. — Sur des pensers nouveaux... .. .
Une grande Foire Commerciale, par M. A. Lecler, Inspecteur Divisionnaire de l'Exploitation à Lyon (Service Commercial) .. .. .	36	Sports. — L'activité sportive sur le Réseau .. .. .
Le désherbage chimique à grand rendement des voies de chemins de fer .. .. .	42	Jardinage — L'arboriculture fruitière (suite) — Pour vous aider à cultiver votre jardin. — Les prochaines manifestations de Louhans. .. .. .
Trafic du Réseau P.L.M. .. .. .	44	Chasse. — Assurances. .. .. .
Revue documentaire : Nouveaux wagons à primeurs. — Fours à réguler "Hering". — Un moyen de protection contre les chutes de rochers (ligne Culoz-Modane). — Les Grands Réseaux à l'Exposition Coloniale qui va s'ouvrir. .. .. .	44	Excursions. — Aux ascensionnistes .. .. .
Figures d'Agents .. .. .	48	T.S.F. — Petites histoires de la télégraphie sans fil (suite). — Quelques conseils aux sans-filistes (suite). — Le traitement des accumulateurs. .. .. .
L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry .. .. .	49	Pour vous, Lectrices : La mode. .. .. .
Lectures .. .. .	51	La table .. .. .
Les gares fleuries .. .. .	53	Principaux Ordres de Service, Instructions et Circulaires parus. .. .. .
		Médailles d'honneur des Chemins de fer. — Distinctions honorifiques diverses .. .. .
		Avancements en grade (février et mars 1931) .. .. .
		Feuilles roses
		Feuilles roses
		Feuilles roses

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES

### LÉGION D'HONNEUR

Ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :  
par décrets en date des 10 septembre et 31 décembre 1930, des 9, 10 et 11 janvier 1931 :  
Commandeur : M. VERLANT Eugène, Directeur de l'Exploitation.

Officier : MM. MARTINET André, Ingénieur en Chef du Service de la Construction.

Chevalier : MM. ARNASSAN Victor, Chef de bureau principal au Service Central de la Voie (Réseau algérien);

DUSSEL Camille, Facteur aux écritures à Nîmes G. V.

FAVIER Francis, Commis principal à Laroche-Migennes.

JACQUIER Auguste, Facteur-chef à Jarric-Vizille;

LAMARTINIÈRE Ferdinand, Ingénieur au Service Central du Matériel et de la Traction;

LEZER Joseph, Inspecteur principal de l'Exploitation à Nîmes;

MALLEY Georges, Facteur mixte à Pont-sur-Yonne;

MOLLION Marcel, Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe au Service de la Voie à Nîmes.

## MÉDAILLE MILITAIRE (\*)

*La Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :*  
par décret du 21 mars 1929 :

MM. CHARPENTIER Maurice, Homme d'équipe à Maisons-Alfort-Alfortville;  
VIGNON Pierre, Homme d'équipe à Roanne.

par décret du 10 octobre 1930 :

MM. BEAUREGARD Jean, Receveur de 2<sup>e</sup> classe à Paris;  
COURBIN Alphonse, Employé à l'Horme;  
MARCHETTI Paul, Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles.

## RÉCOMPENSE HONORIFIQUE POUR ACTES DE COURAGE ET DE DÉVOUEMENT

Par décret en date du 10 octobre 1930, une lettre de félicitations, pour acte de courage et de dévouement, a été adressée à :

M. LACHAVANNE François, Facteur enregistrant à Rognac.

## CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

*Sont cités à l'Ordre du Réseau les Agents dont les noms suivent :*

M. ROUSSET Félix, Aide-ouvrier aux Ateliers d'Oullins.

Le 17 juillet 1930, s'est courageusement porté au secours d'un jeune homme de 20 ans qui se baignait dans le Rhône et que le courant emportait; a réussi à rejoindre l'imprudent, bien qu'il fût à 40 mètres environ de lui, et à le ramener sain et sauf sur la berge.

M. COSTE Honoré, Homme d'équipe à la gare de Lyon-Vaise.

Le 3 août 1930, alors qu'il se trouvait occupé à pêcher dans la Saône, s'est précipité au secours d'une fillette de 10 ans qui venait de tomber à l'eau et a réussi à la sauver.

M. PERREARD Pierre, Chef aiguilleur à la gare d'Amberieu.

Le 31 octobre 1930, a, par sa vigilance et sa présence d'esprit, permis d'éviter une collision entre une locomotive de manœuvres et un train de voyageurs.

M. GIACCOMINI Séraphin, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe à Ternand.

Le 4 novembre 1930, ayant vu une voyageuse âgée perdre l'équilibre en tentant de descendre d'un train en marche, s'est porté courageusement au secours de l'imprudente et a réussi, en s'exposant lui-même à être happé par le convoi, à la saisir et à la retirer avant qu'elle ne fût touchée par les roues.

M. RIVIER Joseph, Garde-signaux à la gare de Champagne-sur-Seine.

Le 9 novembre 1930, s'est rapidement porté au secours d'un mécanicien qu'il venait de voir tomber de sa locomotive dans l'entrevoie et a aidé l'intéressé, quelque peu étourdi par sa chute, à se garer d'un train croiseur imminent.

M. REBOUL Auguste, Cantonnier en résidence à Tourves.

Le 12 novembre 1930 dans la soirée, a courageusement, et au péril de sa vie, prêté main-forte aux gendarmes dans la poursuite d'un dangereux malfaiteur armé qu'il a réussi d'ailleurs à abattre, pendant que le seul gendarme non blessé était allé chercher du secours.

M. VINCENT André, Contrôleur de gare à la gare de Nîmes G. V.

Le 26 novembre 1930 vers 10 h. 20, s'est précipité au secours d'une personne de 70 ans qui, à l'approche d'un train, s'était engagée sur la voie malgré l'avis des agents de la gare et a réussi à saisir l'imprudente pour la ramener sur le trottoir au moment où la machine allait arriver sur elle.

M. MALOCHET René, Homme d'équipe à l'essai à la gare de Charbonnières-les-Bains.

Le 27 novembre 1930, alors qu'il assurait le contrôle des billets au départ et que, ayant vu un train entrant en gare, il venait d'inviter une voyageuse et ses trois enfants à ne pas traverser la voie, s'est courageusement porté au secours d'un des enfants, une fillette de 5 ans, qui avait trompé sa vigilance et s'était engagée sur la voie; a réussi à la ramener à temps sur le trottoir.

M. GELLY Louis, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe à la gare de Lyon-Perrache-1.

Le 17 décembre 1930, alors qu'il se trouvait de service au poste B, s'est courageusement précipité au secours d'un voyageur resté inanimé sur la voie à la suite d'une violente chute et qu'une rame en mouvement allait atteindre; a réussi, au risque d'être lui-même renversé, à le tirer de sa dangereuse position.

M. NIEPPE Jean, Manœuvre au poste d'entretien de Roanne.

Le 18 janvier 1931, a fait preuve de sang-froid et de courage en se précipitant au secours d'une femme qui venait de pénétrer dans l'enceinte du chemin de fer et tentait de se suicider en se jetant sous une rame en mouvement.

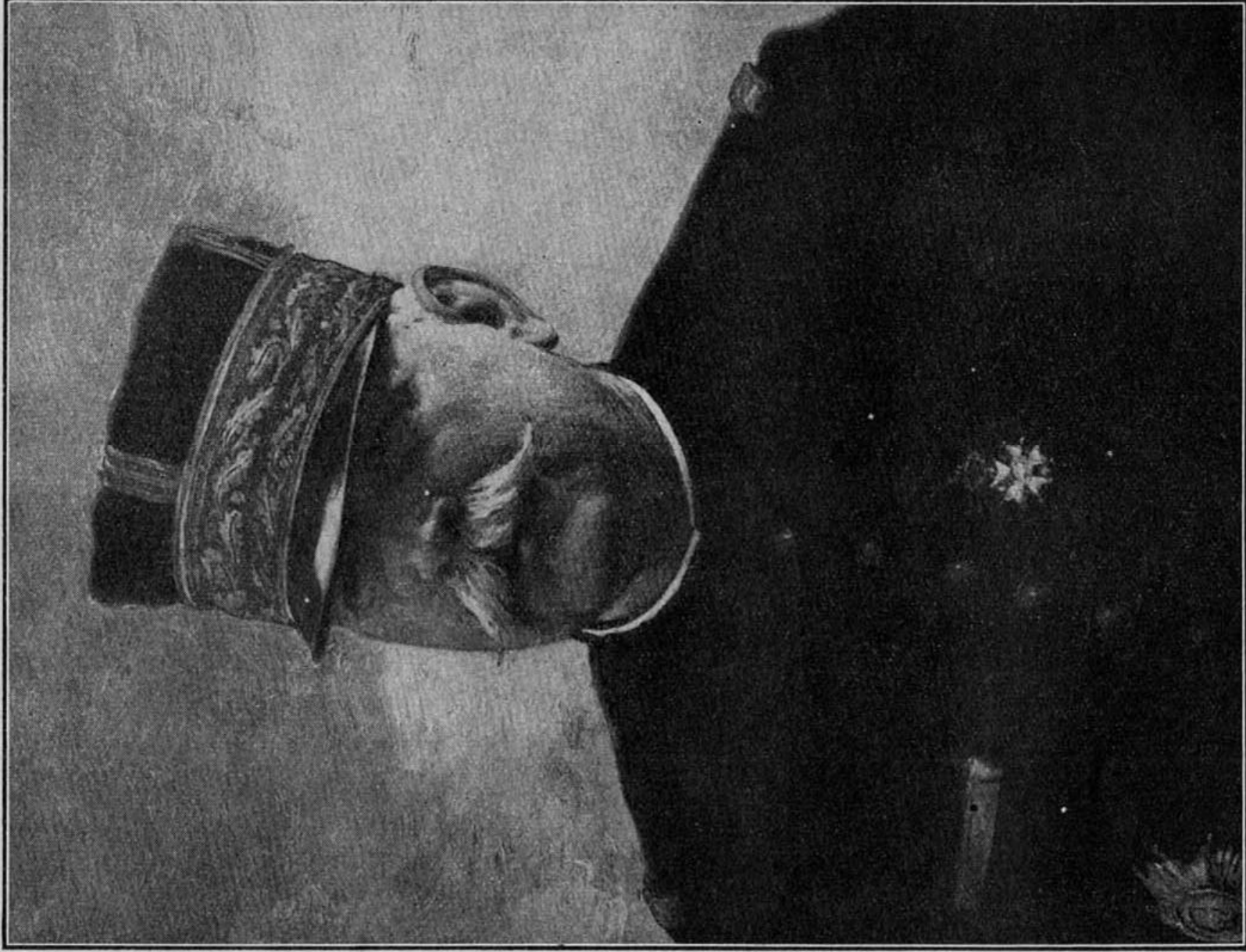
## ACTES DE PROBITÉ

*Se sont signalés par des actes de probité les Agents dont les noms suivent :*

MIM. IMBERT Marius, Cantonnier à Laudun; REBOUILLET Henri, Cantonnier à Chalons-sur-Saône; BERNIN Jean, Cantonnier à Sathonay; LABAUNE Claude, Sous-Chef de canton à Villeneuve-Saint-Georges-Triage; ROY Victor, Surveillant de la Voie à Charenton; GEORGES Joseph, Cantonnier à la 86<sup>e</sup> brigade de la ligne de Paris à Marseille; HERVÉ Auguste, Agent technique principal au Secrétariat de la Compagnie.

(\*) En raison de l'abondance des matières, la publication d'un certain nombre de médailles militaires est reportée au prochain numéro.





Cl. Illustration.

## LE MARÉCHAL JOFFRE

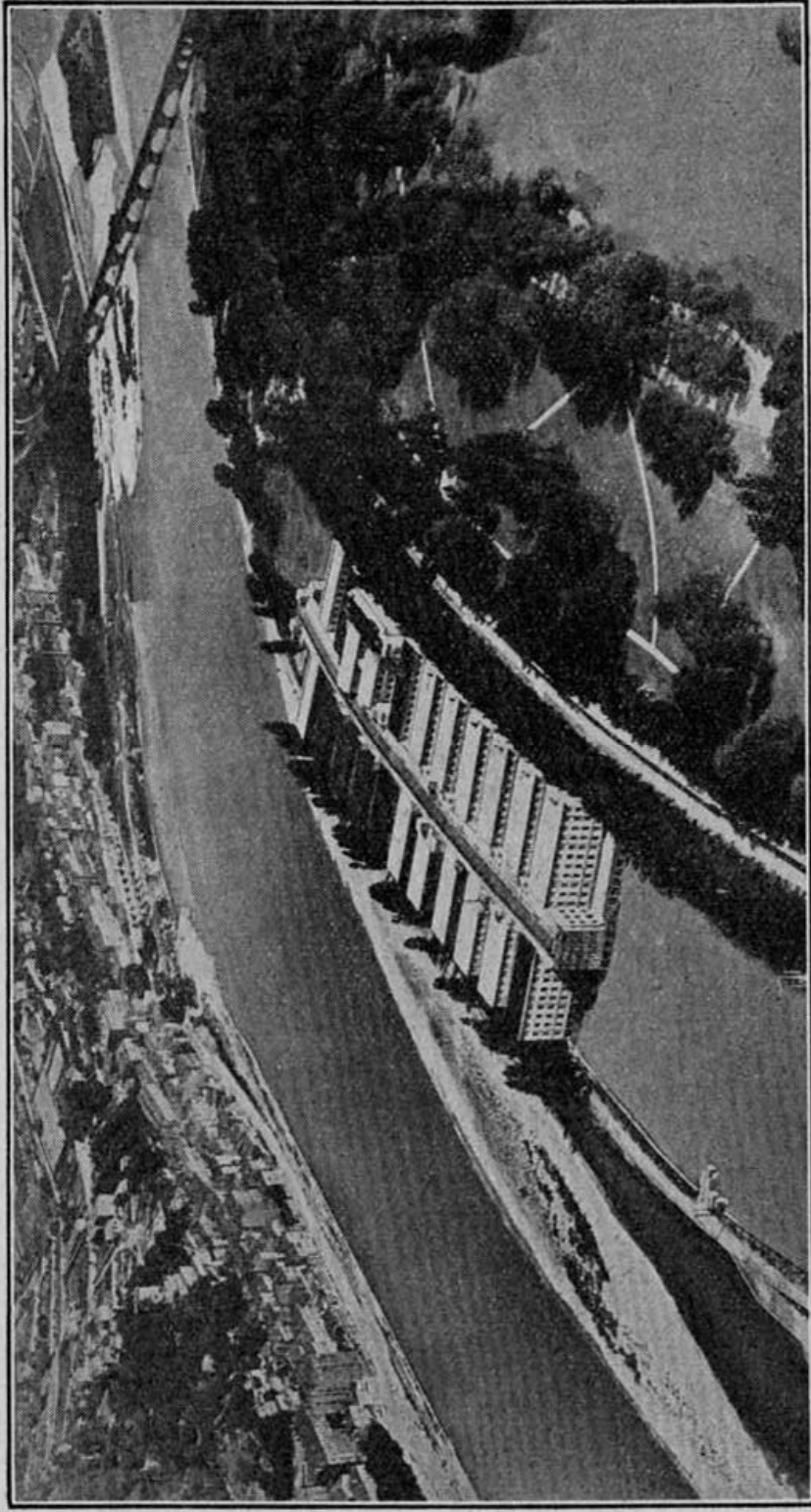
à l'époque de la Marne.

Le Grand Chef à qui le Pays — qu'il sauva en 1914 — a fait de si émouvantes funérailles.

*« Je ne crains pas d'affirmer que le général Joffre a sauvé l'armée française, et je ne sais pas s'il se serait trouvé un autre chef pour prendre, à sa place, une décision à la fois si avisée, si audacieuse, et engageant à un tel degré sa responsabilité. »*

(Discours du Maréchal Pétain à l'Académie, le 21 janvier 1931.)





## UNE GRANDE FOIRE COMMERCIALE

par M. A. LECLER, *Inspecteur Divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe de l'Exploitation, Service Commercial, à Lyon*

L'institution des Foires remonte sans doute aux premiers temps civilisés, à l'époque lointaine du troc, où les besoins vitaux des producteurs les incitent à se rencontrer pour procéder à l'échange de leurs produits.

Le plus souvent longs, leurs voyages étaient par surcroît pénibles et dangereux : l'insécurité des trajets amenait les marchands à s'armer en caravane pour se mettre à l'abri des pillards embusqués aux passages difficiles des routes, ou des pirates écumant les voies maritimes ou fluviales. A ces risques s'ajoutaient les péages ou dîmes perçus, — parfois abusivement mais qu'il valait mieux payer, sans discuter du bien-fondé de la perception...

De tels dangers affrontés par les marchands sont la meilleure preuve de l'intérêt primordial des Foires.

Cet aperçu de la « Légende des Foires » pourrait se compléter par quelques précisions historiques sur les Foires de haute renommée, telles que les Assemblées en pays étranger de Nijni-Novgorod, de Leipzig, de Francfort-sur-le-Mein, de Sinigaglia (anciens Etats pontificaux).

En France, les Foires de Caen, de Châlons-sur-Marne, se tenaient au printemps, aux approches de

Pâques, et celles de Guibray (faubourg de Falaise) et de Beaucaire avaient lieu en été. Cette dernière, créée au XIII<sup>e</sup> siècle par le comte de Toulouse, Raymond VI, a joui longtemps d'une grande vogue et elle se tient encore du 22 juillet au 22 août, par la seule force de la tradition.

Quant aux Foires de Lyon, elles ont brillé d'un vif éclat aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles et l'on attribue leur déclin aux guerres de religion : hypothèse sans doute exacte, à en juger par les traces toujours visibles du passage désastreux des bandes du trop fameux baron des Adrets, en pays rhodanien.

L'invention du chemin de fer aurait contribué — d'aucuns l'affirment — à ce déclin des Foires. A en juger par leur importance actuelle, on peut dire qu'il faut attribuer à d'autres causes leur déconfiture d'antan. Question de mode, peut-être : tout passe...

Jetons un voile sur ce passé, pour parler du présent et de l'avenir des Foires.

Leur renouveau date de mars 1916 et c'est Lyon — métropole industrielle et commerciale à activité décuplée du fait de la guerre mondiale — qui a pris la tête du mouvement, ainsi qu'on va le voir.



La renaissance de la Foire de Lyon, décidée en 1915, en pleine guerre, par un Comité de sommités lyonnaises, était, il faut en convenir, un bel acte de foi dans les destinées du pays. Le promoteur de cette initiative hardie fut M. G.-L. Arlaud, le photographe d'art bien connu, éditeur des *Visions de France*.

L'heure n'était pas aux attermoissements et c'est pourquoi se prenait la décision immédiate d'opposer à la Foire allemande de Leipzig — et aux mêmes dates — une Foire française : on étendait la défense au terrain économique; au moment angoissant de la ruée ennemie sur la citadelle de Verdun, on ouvrait dans la seconde ville de France, Lyon, la première Foire, celle du printemps 1916, alignant 600 stands d'un modèle uniforme sur l'imposante ligne des quais du Rhône.

Essai couronné de succès, donc suffisamment démonstratif des besoins auxquels répondait la création et qui s'est traduit par des foires de 2 400 stands en 1917, de 3 600 stands en 1918 et de 5 000 stands à la première réunion d'après-guerre de mars 1919. Mais cette croissance était évidemment anormale, d'ordre plutôt nuisible au développement rationnel d'une œuvre de grande envergure, et il faut dire que la vie de la Foire s'est ensuite assainie du fait d'un retour progressif aux besoins normaux, et aussi par suite de l'organisation de foires nouvelles se dressant contre la formule de la Foire unique.

Successivement, les Foires internationales de Paris, de Lille, les Foires coloniales de Bordeaux, de Marseille, puis d'autres foires établies dans certains chefs-lieux de département, d'arrondissement, voire de canton, ont occasionné une dispersion, en somme regrettable, des efforts commerciaux.

Sans avoir donc d'idée préconçue sur les quelque quarante foires françaises existantes, on peut penser que pareil individualisme — qui ne s'abrite même pas sous le drapeau du régionalisme, puisque certain département a maintenant quatre foires concurrentes, — ne saurait être favorable à l'intérêt national bien compris.

L'étranger s'est bien gardé de pratiquer un tel individualisme et chaque nation compte une seule foire internationale et parfois une autre foire répondant à un but très particulier.

Il s'agit ici d'un avis personnel et qui ne saurait viser les foires françaises d'un caractère spécial. Se placent dans cette dernière catégorie nos foires

coloniales, dont l'immense intérêt national n'est pas à démontrer, certaines foires très particulières comme celle « des Sauvages » (1) à Chalon-sur-Saône et la magnifique Foire gastronomique de Dijon, assises d'automne de la bonne chère arrosée des grands crus de Bourgogne, foire à laquelle se fussent certainement arrêtés les héros du bon Rabelais, s'ils étaient nés quelques siècles plus tard...

Dans la visite des principales de nos foires on retrouve la pittoresque plantation de baraques, de tentes, d'installations stables ou de fortune que nos vieilles estampes se plaisent à montrer dans la représentation des foires d'antan. C'est une présentation qui, certes, a son côté amusant, bien vivant, et répond sans doute aux besoins de la vente directe du producteur au consommateur, donc de la vente au détail. Mais ce but est-il bien celui auquel doit tendre une grande foire commerciale internationale?

Les dirigeants de la Foire de Lyon ne l'ont pas pensé et leur organisation est limitée strictement aux échanges entre industriels et commerçants, la vente directe au détail étant absolument prohibée. C'est de cette formule nouvelle de la manifestation commerciale lyonnaise que nous ferons ci-après l'exposé sommaire, par comparaison avec l'ancienne organisation foraine.

\* \* \*

En 1920, la vie de la Foire s'étant, si l'on peut dire, assagie, ses dirigeants ont pu entreprendre la réa-lisation méthodique de leur programme définitif d'organisation d'après le plan nouveau qui a permis, en mars 1930, à plus de 3 500 adhérents français et étrangers, de venir offrir à la clientèle les plus récentes applications industrielles de la science, les derniers perfectionnements de la technique, les ultimes créations du goût et de la mode.

Le plan nouveau consistait dans la construction d'un vaste Palais des échanges, immense ruche dont les alvéoles sont autant de stands, comportant une méthode rigide de distribution des productions par groupes professionnels, chaque groupe ayant son unité et son organisation propres.

A l'intérieur du groupe, les vendeurs sont placés dans des conditions identiques de confort et de manière à écarter toute possibilité d'indiscrétion.

Grâce à ce classement sévère, les adhérents sont assurés que l'acheteur intéressé par leur spécialité ne

(1) Ouverte en février au marché des pelleteries.



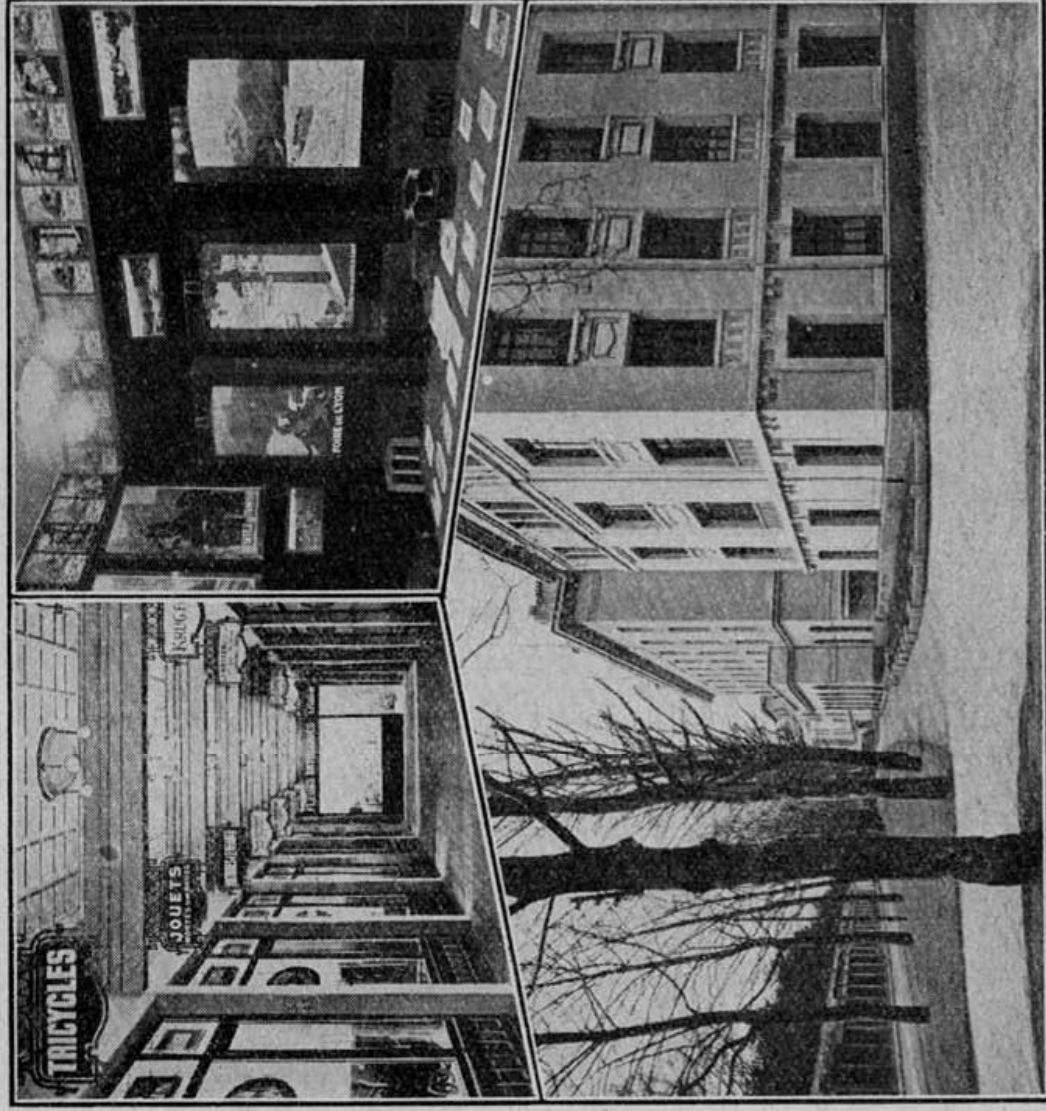
s'égara pas et qu'il sera, au contraire, obligé de visiter le groupe entier avant de passer ses commandes.

A chaque réunion, les fabricants entrent en relations directes avec les négociants de toutes provenances : acheteurs des grands magasins, sociétés à succursales multiples, importateurs, commissionnaires. Signalons que la Fédération des Sociétés coopératives des Réseaux P. L. M. et Est dispose gratuitement d'un stand acheteur pour faire ses achats en toute tranquillité.

En dépit de la cherté de la construction et des difficultés fréquentes de main-d'œuvre, la construction de ce Palais s'est poursuivie si activement qu'on y trouve maintenant 24 pavillons entièrement terminés et de nombreuses salles pour les collectivités. Une fois achevé, ce Palais doit avoir une longueur de 1 100 m et comporter plus de 3 000 stands.

Cet édifice, de conception unique, séduit déjà tous ceux qui l'ont vu, par sa sobre architecture aux lignes simples et harmonieuses, son plan si commode de distribution facilitant l'orientation des visiteurs, ses moyens de réception comportant bureaux de renseignements, buffets et buvette, bureaux de poste, ascenseurs, lavabos, etc., le tout formant un ensemble auquel s'applique vraiment l'adage anglosaxon, de plus en plus recommandé à nos contemporains : *Time is money*.

Le plan général de distribution de la Foire comporte 52 groupes professionnels, dont 30 sont d'ores et déjà logés dans le Palais, notamment le groupe 52 « Transports et Tourisme », formé des Grands Réseaux français, des principales Compagnies de navigation maritime, des Associations nationales de tourisme et de l'Office national du Commerce extérieur. Cette conjugaison d'efforts réalise une exposition générale du tourisme français, métropolitain



Le Palais de la Foire de Lyon. Au-dessus, une des galeries et vue intérieure du stand P. L. M.

et colonial, exposition dans laquelle notre Compagnie réalise une publicité intéressante avec ses beaux dioramas, ses tableaux, cartes et affiches de sites et monuments renommés du P. L. M.

Mais le cadre du Palais, même achevé, ne saurait suffire à la présentation des échantillons amenés à une foire générale, synthèse qui englobe toute la production, toute l'activité commerciale mondiale.

La visite de la Foire de printemps, à son étape actuelle, montre, dans les stands du quai de la Tête d'Or, les groupes importants de la grosse métallurgie, de l'alimentation, des gouvernements étrangers, de nos colonies et protectorats et des industries se rattachant à la construction.

Enfin, le groupe considérable des machines agricoles est installé sur toute l'étendue du cours de Verdun. Des affaires considérables y sont traitées.

\* \* \*

Comme on le pense, la Compagnie P. L. M. ne devait pas attendre que le succès vînt consacrer la réussite.



tion des Foires pour s'intéresser au développement de telles manifestations, susceptibles d'influencer si heureusement la vie économique du Pays.

Des mesures spéciales — à la fois de mouvement et de tarifs — ont été prises pour la Foire de Lyon d'abord, puis étendues aux foires nouvelles.

Pour Lyon, un coup d'œil sur les résultats obtenus grâce aux facilités de transports — voyageurs et marchandises, — allouées à la Foire, permet de se rendre compte de l'ampleur de chaque réunion et partant de l'efficacité des mesures prises.

Voici quelques chiffres éloquents du mouvement de la réunion de printemps 1930 :

#### VOYAGEURS POUR LES PRINCIPALES GARES DE LYON

	Arrivées	Départs	Total
Perrache.....	211 500	213 000	416 500
Brotteaux.....	66 700	58 400	125 100

\* \* \*

Les profanes pourraient croire volontiers que la

Dans les autres gares de Lyon, moins bien situées au point de vue de l'accès aux centres forains, le mouvement des voyageurs a accusé en mars 1930, par rapport au mouvement normal, les augmentations moyennes, toutes directions, de :

- 53 % à Vaise;
- 63 % à Saint-Paul;
- 50 % à Croix-Rousse;
- 20 % à Saint-Clair.

C'est, dans l'ensemble, à quelque 700 000 voyageurs qu'a pu se chiffrer le mouvement des gares de Lyon pour cette réunion de printemps 1930. Que l'on tienne compte des visiteurs arrivés ou partis par d'autres moyens, tels que réseaux secondaires, autobus, cars, voitures particulières et on trouvera que le million a été dépassé.

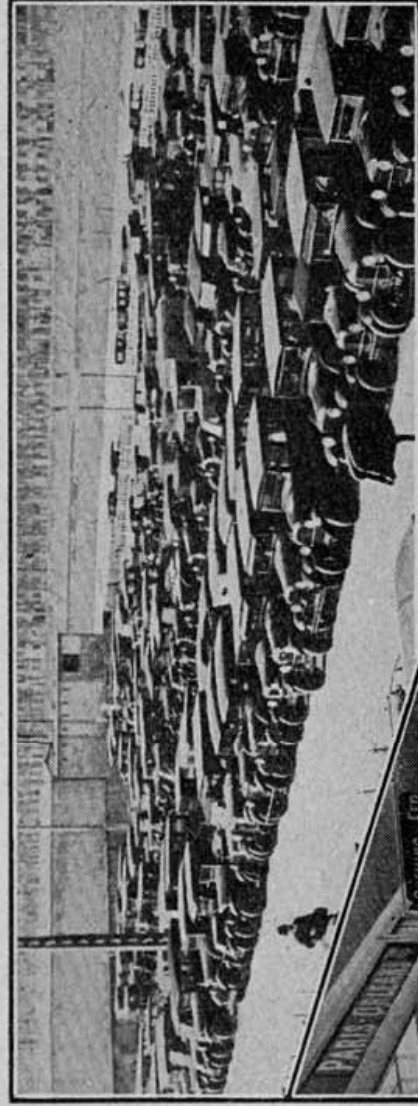
Pour le transport des marchandises, un embranchement particulier relie le Palais de la Foire à la ligne de Lyon à Genève; le mouve-

ment des wagons chargés a dépassé 300 wagons, en mars 1930, sur cet embranchement.

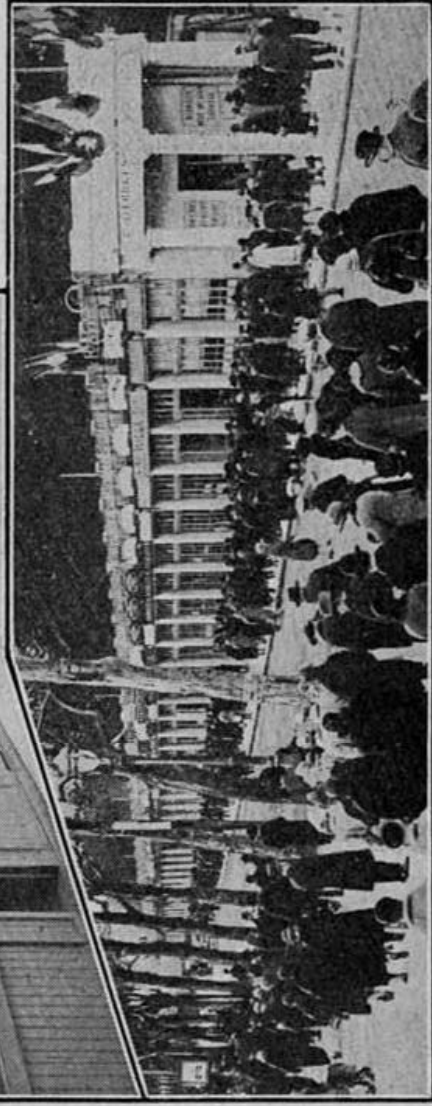
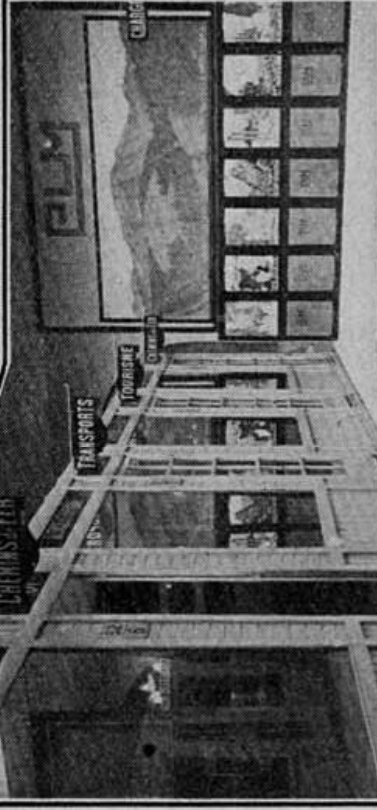
Quant au tonnage transporté par l'ensemble des gares de Lyon, à cette réunion de printemps dernier, il se chiffre par plus de 1 800 tonnes d'arrivages, près de 1 300 tonnes d'expéditions, soit au total à 3 100 tonnes.

Combien plus intéressante serait l'évaluation du mouvement d'échanges que peuvent déterminer des assises commerciales d'aussi vaste étendue que la Foire de Lyon ! Il faudrait pouvoir en chiffrer toutes les répercussions, même très indirectes, sur notre trafic pour faire apparaître en pleine lumière à quel point l'opération peut être fructueuse et, par conséquent, digne d'être encouragée.

Les profanes pourraient croire volontiers que la



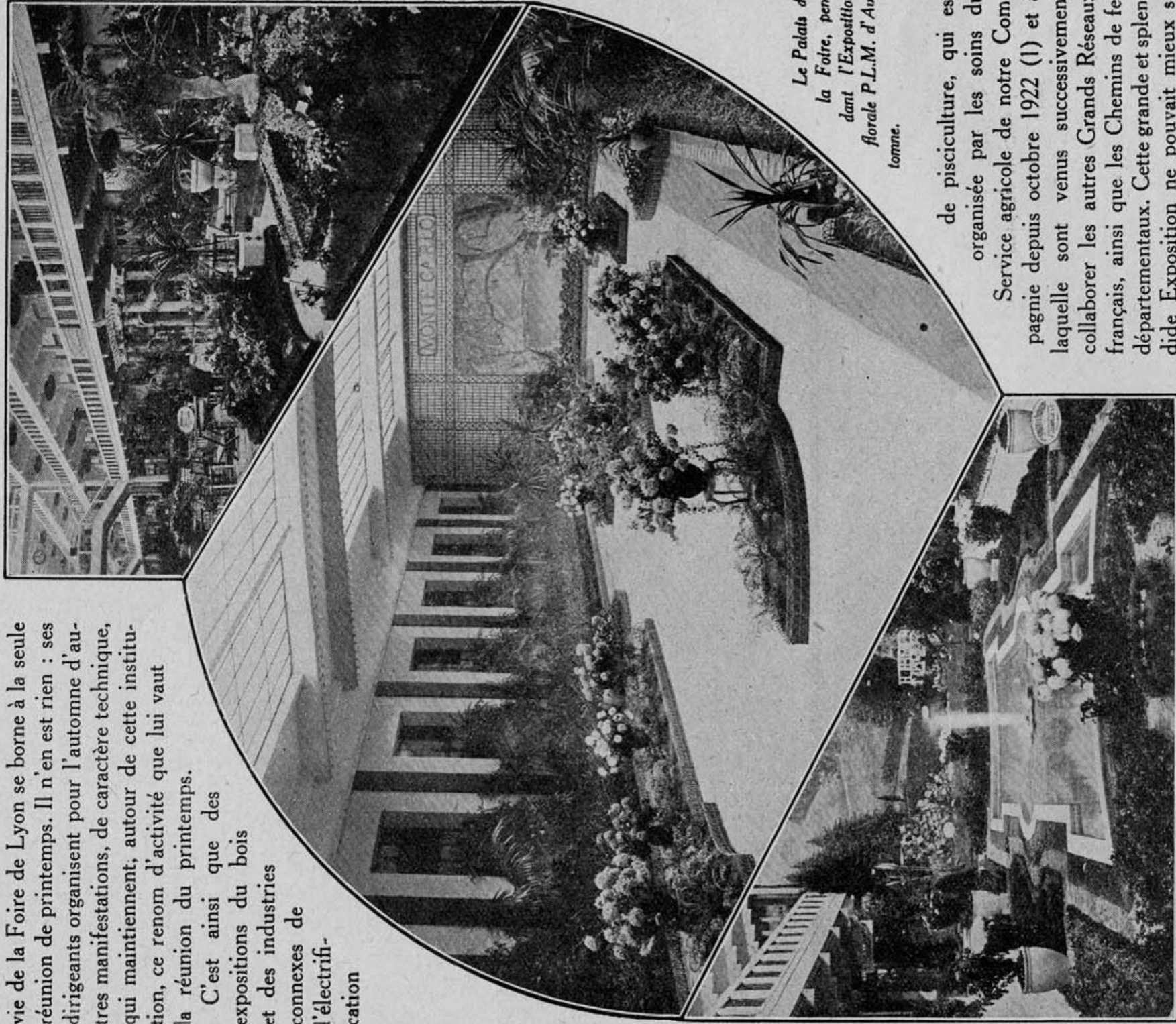
Un des garages du quai de la Tête-d'Or; les stands des Réseaux et ceux de la Métallurgie, en 1930.





vie de la Foire de Lyon se borne à la seule réunion de printemps. Il n'en est rien : ses dirigeants organisent pour l'automne d'autres manifestations, de caractère technique, qui maintiennent, autour de cette institution, ce renom d'activité que lui vaut la réunion du printemps.

C'est ainsi que des expositions du bois et des industries connexes de l'électrification



*Le Palais de la Foire, pendant l'Exposition florale P.L.M. d'Automne.*

de pisciculture, qui est organisée par les soins du Service agricole de notre Compagnie depuis octobre 1922 (1) et à laquelle sont venus successivement collaborer les autres Grands Réseaux français, ainsi que les Chemins de fer départementaux. Cette grande et splendide Exposition ne pouvait mieux se situer qu'à Lyon, centre renommé de tant de productions du sol.

rurale, du lait et de ses dérivés, de T. S. F., de machines parlantes et de cinéma, etc., ont animé, à la saison d'automne, le Palais de la Foire. Et ceci nous amène à évoquer la plus importante de ces manifestations, c'est-à-dire la grande Exposition agricole, florale, d'animaux à fourrure, de la chasse,

L'organisation des grandes Foires serait incomplète si les dirigeants ne se préoccupaient pas d'assurer un abri aux visiteurs, quelles que soient

(1) Voir *Bulletin P.L.M.*, numéro de janvier 1930, p. 29.



les ressources hôtelières d'une grande ville en période ordinaire.

A Lyon, un Office du logement a été créé, installé à la sortie nord de la gare de Perrache, grâce à l'appui effectif de notre Compagnie, et cet Office dispose de chambres dans les hôtels, de chambres tenues à disposition par les particuliers et d'autocars pour la conduite à domicile des voyageurs.

A la Foire de printemps 1930, cet Office a assuré environ 3 750 locations chez les particuliers et 1 500 locations dans les hôtels, soit, en tout, 5 250 locations, portant exclusivement sur les visiteurs n'ayant pas retenu leur chambre d'avance.

\* \* \*

Pour en finir avec cet exposé, on pourrait admettre que le commerce trouve certainement, dans les formules diverses des foires actuelles, de quoi répondre à tous ses besoins. Mais quelle est la formule qui primera ? Il convient de se garder, en ce temps qui a vu la faillite de tant de prophéties, de jouer le rôle de devin, mais on peut, avec raison, marquer une préférence pour le plan des foires réglé par *l'ordre* et une *discipline nationale*.

La formule des affaires dans l'ordre — formule de la Foire de Lyon — entraîne évidemment des charges plutôt lourdes, mais, comme on a pu le voir plus haut, ce serait une politique malavisée que de restreindre l'ampleur de cette opération si fructueuse pour le pays par ses conséquences et ses répercussions indirectes.

D'autre part, l'avenir des foires ne dépend pas

seulement de la valeur de leur organisation, mais aussi de leur réputation du point de vue commercial, qui attire ou éloigne la clientèle. Une bonne réputation ne s'acquiert pas par hasard et, si puissants que soient les avantages naturels qui ont pu contribuer à l'asseoir, il s'agit de la maintenir constamment.

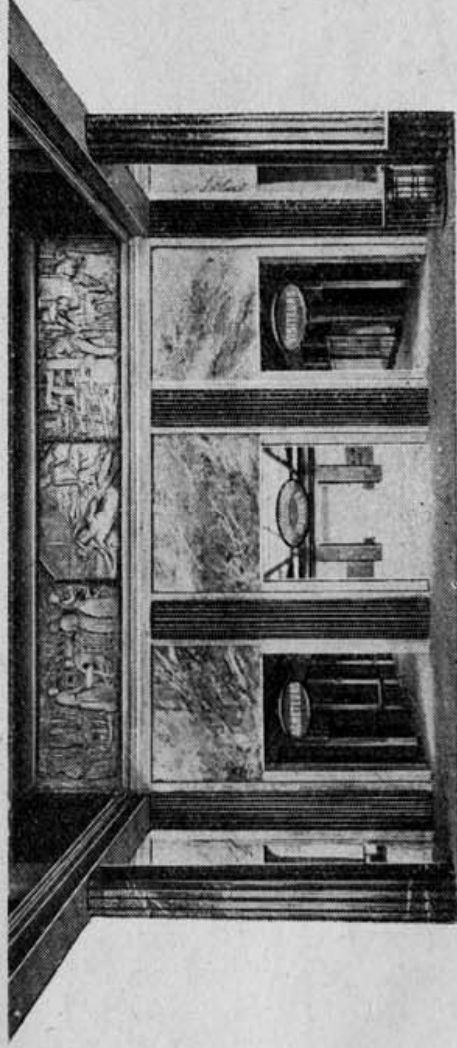
Ce résultat, plusieurs éléments doivent le permettre : ce sont la largeur de vues, la capacité et même l'éducation des dirigeants, les ressources financières dont l'organisation dispose, enfin le renom hôtelier de chaque centre forain, tous facteurs de développement ou de régression selon les circonstances.

C'est par la mise en œuvre judicieuse de ces éléments qu'une grande Foire, comme celle de Lyon, a pu avec bonheur étendre ses antennes et contribuer à augmenter les liens commerciaux entre nations.

\* \* \*

La réunion de printemps 1931 (du 2 au 16 mars) de la Foire Internationale de Lyon s'annonce bien, en dépit de la crise commerciale qui a atteint la France, après avoir touché successivement toutes les nations du continent et d'outre-mer. Tous les stands sont loués ; la venue d'acheteurs nombreux semble assurée, du fait de l'organisation de caravanes groupées par les grandes associations industrielles, commerciales et agricoles.

Aussi l'espoir dans une reprise des affaires est-il partagé par nombre de nos nationaux. Du point de vue français, nous devons souhaiter, en terminant, que cette belle confiance soit couronnée de succès.





## LE DÉSHÉRBAGE CHIMIQUE A GRAND RENDEMENT DES VOIES DE CHEMINS DE FER

Malgré le terrain peu favorable que paraît être le ballast, les voies sont fréquemment envahies par les herbes, et celles-ci sont presque toujours des plantes tenaces à longues racines, lesquelles, sous le ballast, vont chercher leur nourriture dans la plateforme de la voie, plus riche en éléments fertiles.

Les tiges et les racines se renouvellent; celles qui meurent se décomposent, polluent le ballast et le rendent imperméable; l'eau séjourne alors dans les cailloux ou dans le sable, et les traverses, environnées de boue, ne tiennent plus le bourrage; les traverses «danseuses» apparaissent et la voie devient cahotante.

Aussi les cantonniers doivent-ils arracher périodiquement les herbes, soit spécialement sur certaines lignes où la végétation est

abondante, soit au cours des révisions d'entretien qui nécessitent le dégarnissage de la voie, si les herbes sont peu nombreuses.

Le temps passé à ce travail est évidemment variable suivant les cantons; mais le Réseau P. L. M. dessert, avec ses 10 000 km de lignes, maintes contrées riches en germes de plantes herbacées et on pouvait — car cela est le passé — évaluer le nombre de journées de cantonniers nécessaires au désherbage des voies, sur l'ensemble du Réseau, à près de deux cent mille par an. De plus, l'ameublissement du ballast par le travail à la main constitue un véritable binage, qui facilite le développement ultérieur de l'herbe.

Depuis six ou sept ans, le P. L. M. a fait des recherches qui ont abouti à une application de plus en plus étendue du désherbage chimique, auquel il a, le premier, donné un caractère pratique en remplaçant l'épandage d'une solution herbicide diluée (arrosage) par celui d'une solution concentrée

projetée en fine buée (pulvérisation). Ce procédé réduit la consommation d'eau dans la proportion de 90 % : on verra plus loin l'importance de cette innovation.

Nous nous occuperons seulement, dans ce numéro du *Bulletin*, du désherbage à grand rendement des voies principales.

L'appareillage utilisé pour ce travail a été inventé par M. Grattepain, Ingénieur adjoint au Service Central de la Voie. Il s'était rendu compte dès les premiers essais de pulvérisation, exécutés avec des appareils à dos, analogues à ceux employés pour la vigne, que cet outillage, pour intéressant qu'en fût l'usage, était notablement insuffisant pour les désherbages entre les

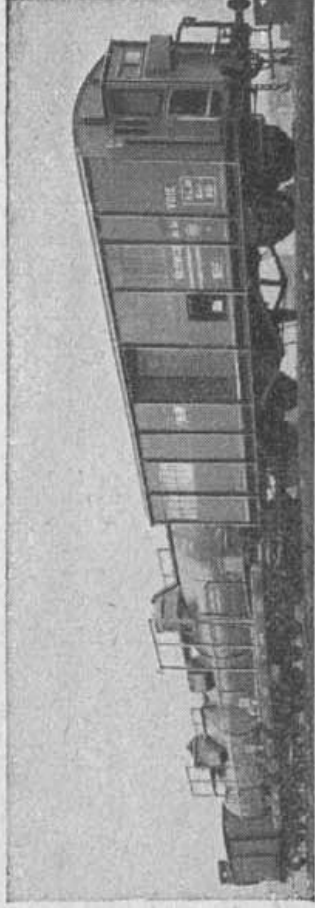


Fig. 1.

gares, car il faut pulvériser 500 litres de liquide pour traiter un km de voie, et le transport à pied d'œuvre des trois à quatre mètres cubes nécessaires entre deux gares se serait traduit par une dépense de main-d'œuvre importante. L'application même aurait nécessité une centaine d'heures de cantonnier par 6 km de voie simple.

M. Grattepain établit alors les plans d'une machine pouvant pulvériser les quantités nécessaires de solution à la vitesse d'un train de marchandises et suivre automatiquement les variations de vitesse du train, afin que la quantité de désherbant appliquée par mètre de voie restât la même, quelle que fût la vitesse du train remorqueur.

L'appareillage est très important, comme le montre la figure 1, car la saison la plus propice au désherbage n'est pas très longue : il faut donc aller vite. Quelques chiffres montreront l'importance des moyens à mettre en œuvre. En 1928, on a désherbé 5 000 km de voie en cinquante-trois jours, soit à une cadence moyenne

journalière de 94 km, qui représentent environ 500 000 mètres carrés désherbés par jour. Le système, qui ne comprenait alors qu'un seul wagon-citerne, a été doté depuis d'un deuxième wagon-citerne pour augmenter son rayon d'action entre deux chargements. Pendant la campagne dernière, on a traité, dans une journée, jusqu'à 206 km de voie, représentant plus d'un million de mètres carrés.

Pour ce parcours d'une seule journée, il a fallu charger dans les citernes près de 17 500 kg de sel herbicide et les mettre en solution dans 70 000 litres d'eau (1).

Voici comment s'effectue l'opération : à l'arrivée dans une gare de ravitaillement, le système passe sous une grue hydraulique et les citernes sont remplies jusqu'au niveau convenable pour ménager la place du sel herbicide. Celui-ci, livré en barils métalliques, est déversé dans un tiroir à hauteur d'appui, placé entre les roues d'un des wagons-citernes. A partir de cette opération, tout se fait mécaniquement : préparation de la solution et chargement dans la citerne, brassage et filtrage.

On attelle alors le système à un train de marchandises — direct autant que possible, pour ne pas perdre de temps dans les gares — et, dès que l'on atteint une partie à désherber, on ouvre les vannes; l'appareil répand alors sur le sol la solution herbicide qui, au bout de quelques heures ou de quelques jours suivant les plantes, dessèche complètement la végétation.

A cet effet, l'appareil d'épandage extrait le liquide des wagons-réservoirs au moyen d'une pompe qui le refoule dans une série de rampes munies de becs pulvérisateurs destinés à transformer ce liquide en une buée afin de tapisser les plantes de très fines gouttelettes, restant bien adhérentes au feuillage. La figure 2 montre la buée liquide projetée sur la voie par les pulvérisateurs.

La pompe est actionnée par l'essieu du wagon; elle donne donc un débit d'autant plus important

que la vitesse du train est plus grande. Simultanément, à l'intérieur des rampes de pulvérisation, glisse un piston qui découvre automatiquement des becs pulvérisateurs en nombre voulu pour distribuer le volume de liquide envoyé par la pompe.

Si le train marche à 16 km à l'heure, la pompe fournit 120 litres à la minute et il y a huit becs pulvérisateurs en fonctionnement sur chaque rampe. Si la vitesse s'accélère et passe à 32 km, puis à 48 km, la pompe débitera 240 litres, puis 360 litres à la minute; seize becs pulvérisateurs seront entrés automatiquement et successivement en action quand la vitesse aura atteint 32 km, et vingt-quatre quand elle sera montée à 48 km. Lorsque la vitesse décroît, les becs pulvérisateurs se ferment automatiquement un à un jusqu'à concordance avec la nouvelle vitesse réalisée.

De cette façon, sans intervention du conducteur dont le rôle se borne à surveiller le fonctionnement des organes, et quelle que soit la vitesse du train auquel est attelée la machine, il y a toujours une même quantité de solution herbicide déposée par mètre courant de voie, c'est-à-dire ni moins ni plus qu'il n'en faut pour détruire les herbes.

L'appareil comporte, en outre, un variateur de débit, qui permet d'augmenter la dose appliquée quand la végétation devient particulièrement importante, et des dispositifs destinés à supprimer la projection du liquide désherbant sur certaines zones qui ne doivent pas être traitées : le volume de liquide qui leur était destiné est alors renvoyé dans le wagon-citerne par un système équilibreur qui évite toute variation instantanée du débit de cellules des rampes pulvérisatrices qui restent en fonction.

Cet ensemble permet une exécution très économique du désherbage chimique, la dépense correspondante étant à peine le quart de celle du désherbage à la main; c'est également un procédé fort efficace, dont les effets se font, d'année en année, sentir plus définitifs.

La désherbeuse à grand rendement décrite ci-dessus est utilisée maintenant sur plusieurs autres réseaux français et étrangers.

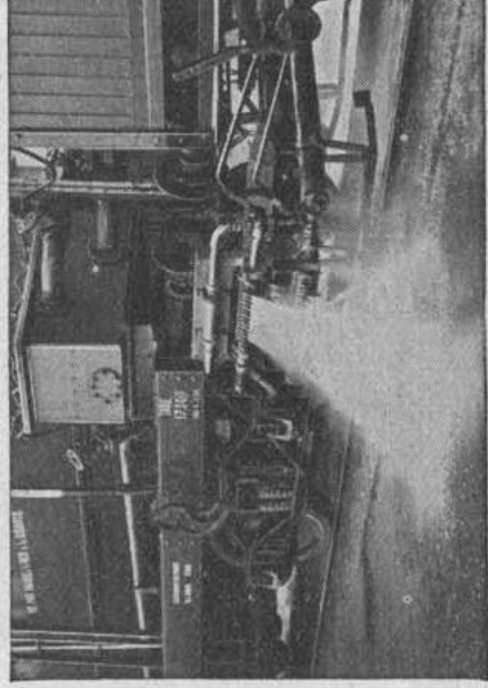


Fig. 2.

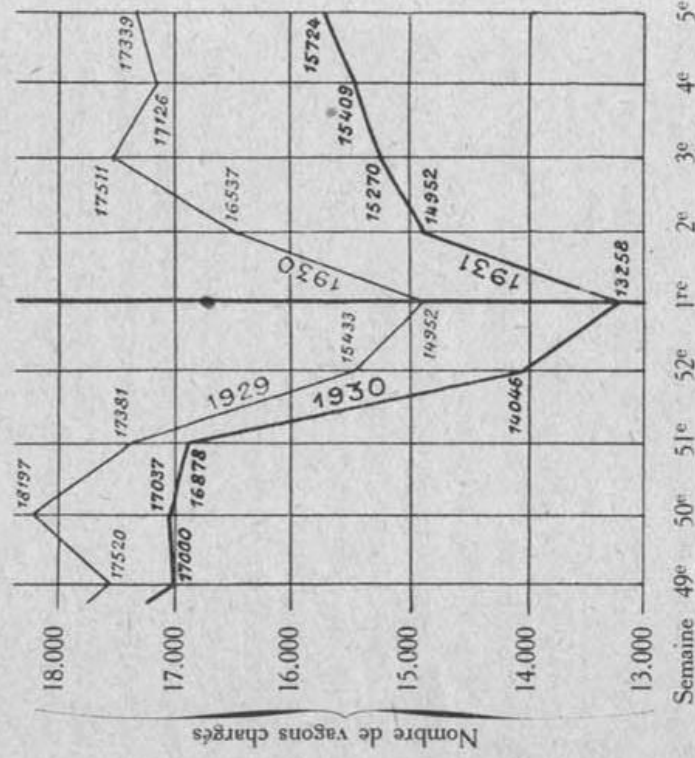
(1) Pour l'application en arrosage, il eût fallu préparer la solution avec 700 000 litres d'eau ce qui correspond au volume de vingt-huit grands wagons-citernes.



## Trafic du Réseau P. L. M.

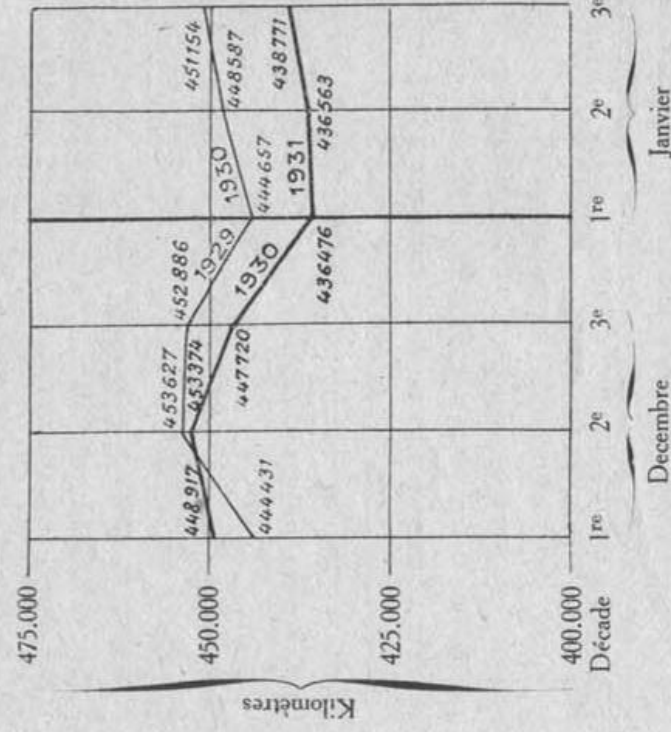
### Nombre moyen journalier

de wagons chargés pendant une semaine,  
du 3 décembre 1930 au 4 février 1931.



### Parcours moyen journalier

des locomotives pendant une décade,  
du 1<sup>er</sup> décembre 1930 au 31 janvier 1931.



### Nouveaux wagons à primeurs.

Le *Bulletin* (1) a déjà eu l'occasion d'entretenir ses lecteurs du commerce des primeurs, qui est l'un des principaux éléments de prospérité de certaines des régions desservies par notre Réseau et notamment de la vallée du Rhône. Ce commerce donne lieu à d'importants courants de trafic, qui nécessitent, pour la bonne conservation des expéditions, un achèvement rapide, des soins tout particuliers, et, par suite, l'emploi d'un matériel spécialement adapté permettant, à volonté, une large aération ou une isolation convenable.

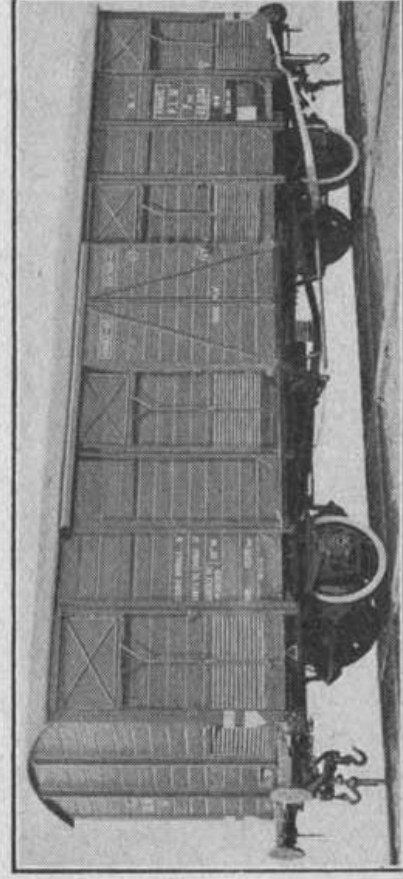


Fig. 1.

Le parc des véhicules P. L. M. affectés à ces transports comprenait, au 1<sup>er</sup> janvier 1928, 4 200 wagons à deux essieux, de 3,700 m ou 3,750 m d'empattement, et 860 wagons à bogies. Il devint, à cette époque, nécessaire de le renforcer, pour faire face à l'extension rapide prise par ce trafic, et il fut décidé de faire construire de nouveaux wagons à deux essieux et de grande capacité, dont la figure 1 montre l'aspect général.

Ces wagons, désignés *Fau*, ont 5,500 m d'empattement et 11,130 m de longueur totale hors tampons.

Aussi légers que les wagons à deux essieux du type précédent (wagons *Fa* et *Faf*), ils offrent une capacité très supérieure, puisque le volume intérieur de leur caisse

## REVUE DOCUMENTAIRE

(1) Numéro de novembre 1929. p. 6.

atteint 61 m<sup>3</sup> contre 47; ce volume est sensiblement de même ordre que celui des wagons à bogies (65 m<sup>3</sup>). Ils réunissent donc les principaux avantages des uns et des autres.

Le tonnage de leur chargement peut atteindre, en C. V., 14 t contre 15 t pour les wagons à bogies.

Bien entendu ces wagons, destinés à être incorporés dans les trains de messageries, sont munis des freins automatique et modérable; ils ont, en outre, un frein à levier agissant sur les huit sabots.

Un certain nombre de ces wagons sont d'ores et déjà en service; leur effectif atteindra 2724 unités quand seront complètement effectuées les commandes en cours.

### Fours à régler « Hering ».

On sait qu'on évite autant que possible l'échauffement et l'usure des pièces en frottement par un graissage judicieux et par l'emploi du métal antifriction. Ce métal, également appelé métal blanc ou régule, est en général un mélange de cuivre, d'antimoine et d'étain en proportions variables suivant la dureté à obtenir. Il sert notamment à revêtir intérieurement les coussinets d'un grand nombre d'essieux de locomotives et de voitures, et cette couche doit être renouvelée assez souvent, car les coussinets sont soumis à des efforts de frottement importants.

Pour faciliter le renouvellement du métal blanc, les ateliers et les dépôts de la Compagnie sont dotés de fours spéciaux, dits fours à régler.

De nouveaux fours perfectionnés fournis par la Société Hering viennent d'être mis en service (fig. 2). Ils sont constitués par un châssis en fer forgé avec revêtement en tôle et garniture intérieure en briques réfractaires.

Ils comportent :

1<sup>o</sup> Un gazogène chauffé au coke, qui permet d'obtenir autour du creuset une température d'environ 800 à 1 000°. Cette température est contrôlée à l'aide d'un pyromètre (thermomètre à couple électrique) que l'on introduit dans

le creuset. La consommation du coke peut ainsi être réglée aisément selon que l'on a besoin d'un service plus ou moins actif du four. Cette consommation varie de 5 à 10 kg de coke pour 100 kg de métal fondu;

2<sup>o</sup> Une chambre pour la récupération du métal blanc des vieux coussinets. Elle est chauffée par les gaz d'échappement du gazogène et sa température peut également être contrôlée par le pyromètre;

3<sup>o</sup> Une table de coulée mobile, disposée devant le four et dont l'élevation peut varier.

Par suite d'un jeu de levier, le creuset peut être rapidement retiré de l'orifice du four et un dispositif de renversement permet de verser le métal directement dans l'entonnoir de coulée du coussinet. Le temps passé pour une coulée est très réduit; il varie de deux à cinq minutes et l'oxydation se trouve ainsi considérablement diminuée par rapport à celle qui se produit avec les anciens fours. La quantité de métal pouvant être fondue en une seule fois est de 35 à 40 kg, ce qui correspond à une utilisation très rationnelle du chauffage.

Une aération produite par un ventilateur adjoit à l'installation permet d'utiliser au mieux le coke, grâce à un apport d'oxygène sur le parcours des gaz, ce qui facilite leur combustion.

On arrive ainsi, grâce à tous ces avantages, à un rendement thermique de 15 à 20 % et à un total de métal coulé, pendant huit heures, pouvant aller jusqu'à 1 300 kg.

Ces fours, que l'on commence à installer dans les grands dépôts de la Compagnie, sont appelés à rendre de grands services car, d'un maniement plus facile que les anciens, ils permettent de plus une utilisation meilleure du métal blanc et une grande économie de combustible.

F. JOUGLAS.

### Un moyen de protection contre les chutes de rochers (ligne Culoz-Modane).

Construction d'un bassin de réception au droit du km 225,190 (Prémont). — Des blocs de rochers se sont détachés à plusieurs reprises de la montagne rocheuse qui domine

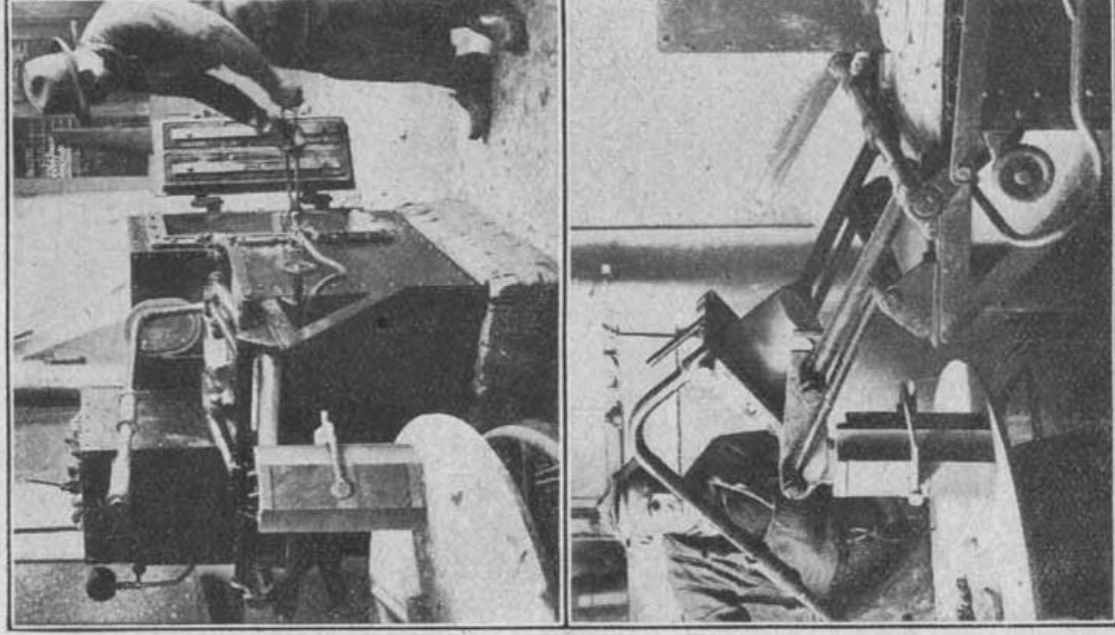


Fig. 2



la ligne de Culoz à Modane entre les gares de Saint-Michel-de-Maurienne et de La Praz. Le 3 septembre 1922, la circulation fut même interrompue par un éboulement plus important provenant d'une paroi verticale située sur la droite de la ligne, au droit du km 225,190. Cette paroi rocheuse, difficile d'accès, haute de 75 m, est située à 500 m environ à droite et à 430 m au-dessus de la voie ferrée.

L'éboulement était important : la plupart des blocs avaient été arrêtés sur une pente boisée située au pied de la paroi rocheuse et quelques-uns, empruntant un couloir préexistant, roulèrent sur les voies.

La nature de la masse rocheuse, constituée par des grès schisteux, avec veines argileuses, qui, sous l'action d'érosions ou d'infiltrations, se désagrègent et se divisent en gros blocs, rendait inefficaces les opérations de purgement exécutées jusque-là. Il était nécessaire d'adopter d'autres mesures.

Le principe de la protection adoptée a été de recevoir les blocs dans un bassin rempli de matières molles empêchant le rebondissement de ces blocs, qui restent ainsi sur place et ne sont plus projetés sur la voie ferrée.

A cet effet, on a commencé par repérer les points de chute des blocs au voisinage de la falaise d'où ils se détachent. Un mur d'enceinte a été tracé en dehors de ces points de chute; l'arrière de ce mur a été garni par un matelas de broussailles destiné à amortir les chutes des blocs et à empêcher les dégradations qui pourraient en résulter pour le mur du bassin. Un aqueduc voûté de 1 m d'ouverture est établi à la base du mur, dans le thalweg, pour assurer l'écoulement des eaux.

L'établissement de cet ouvrage a eu pour conséquence la suppression totale de chutes de blocs sur la voie en cet endroit. L'ouvrage en lui-même ne nécessite pas d'autre entretien qu'une visite annuelle, au cours de laquelle il est procédé au renouvellement ou au renforcement du matelas de broussailles si celui-ci se trouve insuffisant, à l'enlèvement des blocs pour maintenir intacte la capacité du bassin, et au déblaiement de l'aqueduc pour assurer toujours le meilleur passage pour l'écoulement des eaux.

*Construction d'un bassin de réception au droit du km 222,700 (Saint-Michel).* — Les résultats obtenus ont conduit à

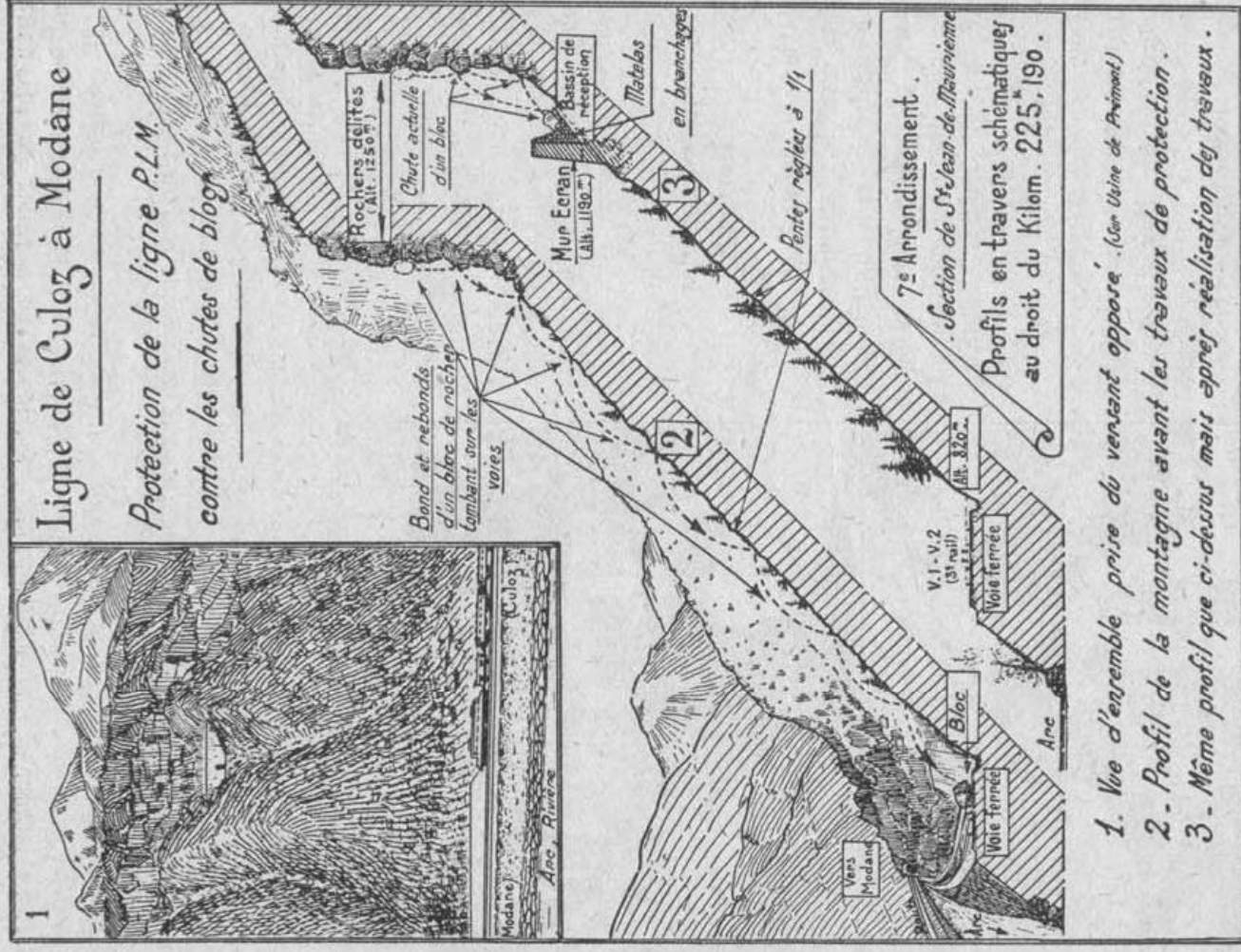


Fig. 3.

appliquer la même méthode au km 222,700, où des chutes de blocs importantes étaient survenues le 14 mai 1927.

Nous nous trouvions, en ce point, en présence d'une situation analogue à celle du km 225,190. Des blocs s'étaient détachés d'une paroi verticale rocheuse située à 600 m environ à droite et à 500 m au-dessus de la voie ferrée. Le volume total s'élevait à plus de 2 000 m<sup>3</sup>.

La plus grande partie de cet éboulement important a été arrêtée au sommet du couloir central par un bloc de 250 m<sup>3</sup> qui a formé un barrage naturel; ce bloc a été consolidé par l'établissement d'un contrefort. Mais pour éviter que des blocs, se détachant à nouveau de la paroi rocheuse, ne viennent augmenter ou ébranler la masse d'ébouillis retenue par ce barrage naturel, un bassin de réception, identique comme dispositions de principe au bassin du km 225,190 dit de Prémont, a été constitué en amont du précédent barrage, et il a donné les mêmes bons résultats.

1. *Vue d'ensemble prise du versant opposé. (Sur Voie de Prémont.)*

2. *Profil de la montagne avant les travaux de protection.*

3. *Même profil que ci-dessus mais après réalisation des travaux.*

On se rendra aisément compte, par les schémas de la figure 3, de l'efficacité du système de protection qui vient d'être décrit.

### Les Grands Réseaux à l'Exposition Coloniale qui va s'ouvrir.

On sait qu'une très importante Exposition Coloniale Internationale va s'ouvrir sous peu aux portes de Paris, dans le remarquable cadre du bois de Vincennes. Mais ce que l'on ne sait peut-être pas encore, c'est la place importante que tiendront dans cette manifestation les chemins de fer en général et surtout, dans la Section métropolitaine, les Grands Réseaux.

Le *Bulletin* aura certainement à revenir sur cette grande manifestation. Il a tenu, dès maintenant, à donner un aperçu de ce que les Réseaux offriront aux yeux des visiteurs lorsqu'au début de mai l'Exposition ouvrira ses portes. L'annexe des Grands Réseaux, vaste hall accolé au Palais de la Section métropolitaine, est une galerie qui a l'aspect d'un quai de gare recouvert d'une marquise de 27 m de largeur sur 175 m de longueur. Là sont aménagées trois voies de chemins de fer destinées à recevoir du matériel roulant des divers Grands Réseaux.

Pour le nôtre, ce matériel se composera d'une locomotive-tender de la série 242 (1), d'une voiture de lits-salons avec compartiments « single » (L<sup>s</sup>S<sup>g</sup>Yfi), d'une voiture de première classe et couchettes (A<sup>c</sup>c<sup>g</sup>Yfi), d'un wagon plat avec cadres (2) (*containers*) et d'un autocar.

Par ailleurs, accolé à l'annexe, mais à l'intérieur du

(1) *Bulletin* de mars 1930, p. 50. (2) *Bulletin* de mars 1930, p. 59.

Palais de la Section métropolitaine, un emplacement de 1200 mètres carrés est occupé par le stand d'Exposition commerciale des Grands Réseaux, véritable pavillon autonome qui, avec l'annexe, constitue la construction la plus importante de l'ensemble du Palais de la Section métropolitaine. En entrant dans ce pavillon, on trouve tout d'abord, dans une salle circulaire, de grandes alvéoles où sont aménagés d'immenses dioramas représentant, avec leur diversité par voie ferrée, les ports français les plus importants — tels que Marseille pour nous P. L. M. — et qui symbolisent la liaison de la Métropole avec ses possessions d'outre-mer. Puis, sur la gauche, un cinéma s'ouvrira aux visiteurs pour leur présenter des films sur l'activité des chemins de fer et notamment sur le tourisme. C'est dire qu'on y fera rapidement le plus agréable des voyages parmi les plus jolis paysages de France...

Disons enfin qu'on trouvera, à droite de l'entrée principale, le long du boulevard Poniatowski, la Cité des Informations, innovation des plus heureuses en matière d'exposition. Conçue par le maréchal Lyautey lui-même, cette Cité des Informations va réunir, dans divers offices, tout ce qu'il faut pour renseigner le public dans *quelque domaine que ce soit* : Agriculture, Commerce, Industrie. C'est dans cette Cité qu'un vaste bureau de renseignements des Compagnies de chemins de fer voisine avec le bureau postal, les Succursales de banques, les Agences de tourisme et les Compagnies de navigation.

On peut voir, par ce très sommaire aperçu du seul côté ferroviaire de l'Exposition, quelle est l'importance de la grande manifestation qui va bientôt avoir lieu.

M. JETIL.

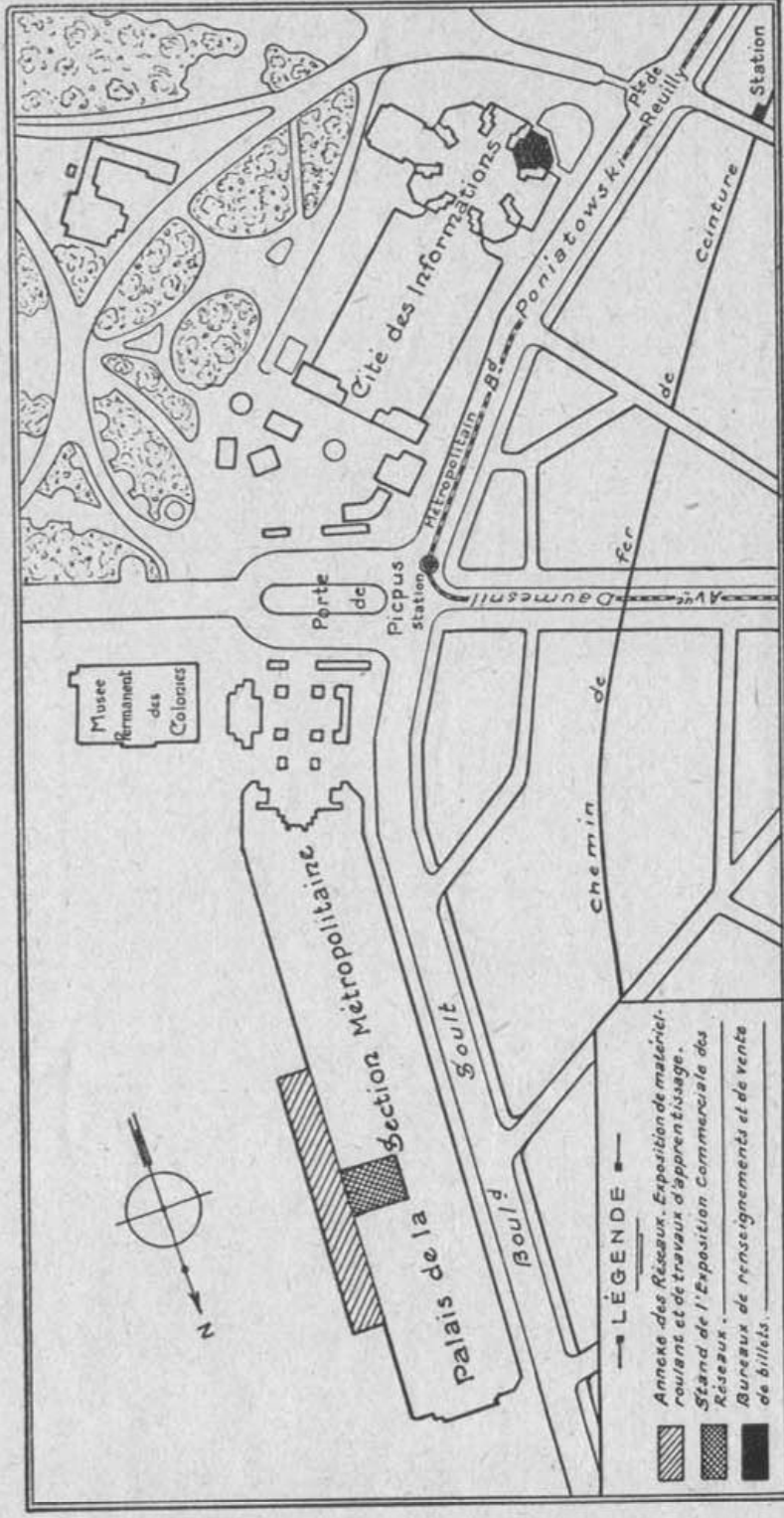


Fig. 4





M. MUZARD,  
Contramaître au dépôt  
de Dijon-Perrigny.

aspire d'abord dans la boîte à vapeur, puis, le tiroir s'étant déplacé vers la droite, dans la colonne d'échappement. Les gaz aspirés sont chargés de poussières qui « grippent » sur les surfaces portantes et ont une action destructive sur le lubrifiant.

Simultanément la partie du cylindre située de l'autre côté du piston et d'où les gaz étaient chassés vers l'échappement, se trouve isolée de ce dernier par le déplacement du tiroir. Les gaz qui restent à ce moment dans le cylindre sont alors comprimés entre ce dernier et le piston, ce qui provoque un important effort de retenue tendant à freiner la locomotive.

Pour diminuer ce travail de résistance et supprimer en même temps l'aspiration des gaz de boîte à fumée, la meilleure solution était de supprimer virtuellement le piston, ce qui revenait à mettre ses deux faces en communication permanente par l'intermédiaire d'un conduit d'équilibre désigné sous le nom anglais de *by-pass*.

Afin d'éviter la mise en communication des deux faces du piston lors de la marche à régulateur ouvert, le *by-pass* est fermé au moyen de soupapes.

Les soupapes de *by-pass* de nos locomotives 141 (Mikado) donnaient lieu à d'assez fréquentes ruptures dont la cause

## FIGURES D'AGENTS

Dans les locomotives, lors de la marche à régulateur fermé, on constate dans les cylindres des phénomènes alternés d'aspiration et de compression.

Pendant le parcours de A vers B du piston (fig. 1), celui-ci

n'apparaissait pas clairement. Ayant remarqué que les guides supérieur et inférieur, portés par deux pièces boulonnées l'une sur l'autre, pouvaient n'être pas toujours parfaitement concentriques, M. Muzard, Contrémaître



M. LELARGE,  
Homme d'équipe à la gare  
de Paris (Lampisterie).

au dépôt de Dijon-Perrigny, a eu l'idée de supprimer le guide inférieur ainsi qu'on peut le voir (fig. 2) ; il a allongé par contre le guide supérieur de sorte que la soupape est aussi bien guidée et ne subit plus d'efforts anormaux.

Cette modification a été étendue à toutes les locomotives possédant des *by-pass* du même genre et les ruptures sont, depuis lors, extrêmement rares.

\* \* \*

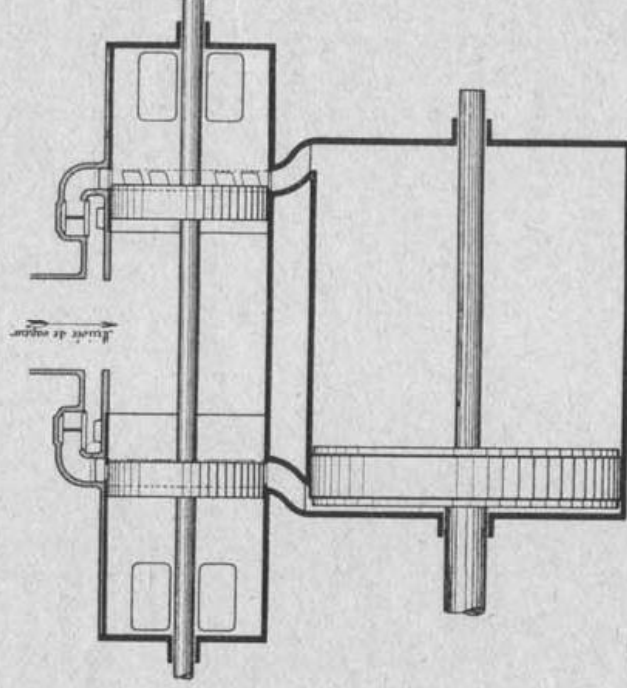
Il arrive parfois que le bec des lanternes à acétylène, dont les agents des trains sont munis, s'enrasse et doit être remplacé par un bec de réserve.

L'expérience a démontré qu'il y avait intérêt à doter individuellement les agents des trains d'une clé leur permettant d'opérer eux-mêmes cette substitution en cours de route.

Or, la pince dont les lampisteries de gare étaient munies ne pouvait pas, en l'espèce, être adoptée, étant donné qu'il s'agissait de réaliser un type de clé, légère, d'un prix peu élevé et susceptible de « mordre » sur un corps cylindrique.

Mis au courant des recherches entreprises par le Service de l'éclairage, M. Lelarge, Homme d'équipe à la gare de Paris (Service de la Lampisterie) a eu l'idée d'adapter pour l'usage en vue,

1<sup>o</sup> MARCHE NORMALE.



2<sup>o</sup> MARCHE A RÉGULATEUR FERMÉ.

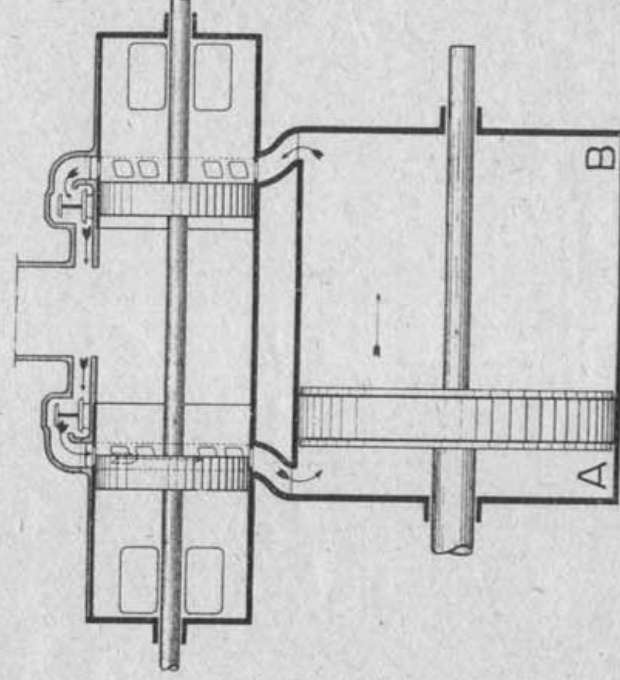


Fig. 1.

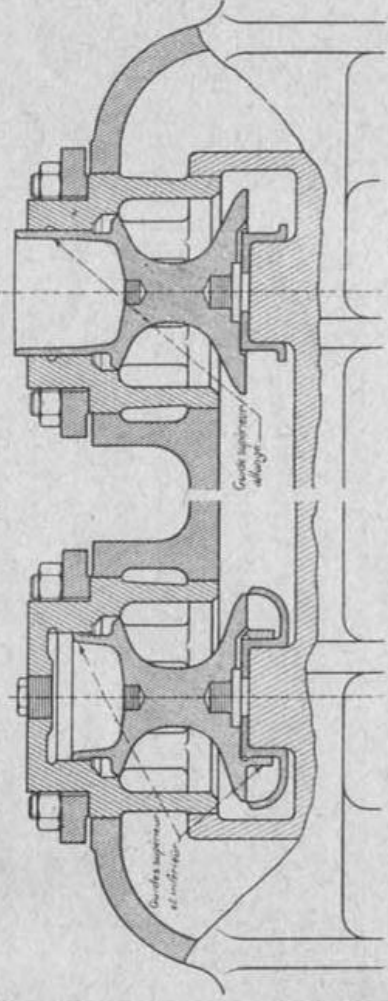


Fig. 2.

la clé connue sous le nom de « crocodile » et il a construit une clé réunissant toutes les qualités requises.

Cette clé, représentée ci-dessous, a donné à l'essai les résultats les plus satisfaisants et il a été décidé d'en munir tous les agents des trains, détenteurs d'une lanterne à acétylène.



Fig. 3.

## L'HYGIÈNE

par M. le Docteur Henry THIERRY, Médecin-Hygiéniste consultant de la Compagnie P.L.M.

### L'ALLAITEMENT MIXTE ET LE SEVRAGE L'ALIMENTATION DE LA 2<sup>e</sup> ANNÉE

#### Allaitement mixte.

On appelle ainsi l'alimentation, et partie avec du lait de vache. Ce régime mixte est préférable à l'allaitement au sein lorsque la nourrice n'a pas assez de lait, ou à l'alimentation faite uniquement avec du lait stérilisé.

*Première manière.* — Pour commencer, donner le sein. Quand l'enfant a pris tout ce qu'il pouvait prendre, compléter avec le biberon.

Cette manière de faire a de gros avantages. Mais elle est un peu compliquée car elle oblige à peser l'enfant avant de le mettre au sein et après la tétée, pour savoir exactement ce qu'il a pris et ce qui reste à lui donner.

*Deuxième manière.* — Donner une tétée au sein, la suivante au biberon et ainsi de suite — une tétée sur deux le sein, une tétée sur deux le biberon.

On emploie l'une ou l'autre de ces méthodes suivant les raisons qui obligent à utiliser l'allaitement mixte.

L'allaitement mixte est pratiqué dès le début, lorsque le lait manque à la mère et il n'est pas rare que la montée du lait se produise peu à peu, de sorte qu'une jeune mère, insuffisante dans les premiers temps, peut devenir bonne nourrice.

L'usage du biberon peut être rendu nécessaire pendant les heures d'absence de la mère quand elle travaille au dehors.

Lorsqu'une maman nourrice se fatigue, le régime mixte

fournit le moyen de sauvegarder le développement de l'enfant en même temps qu'il soulage la nourrice.

\* \* \*

**Sevrage.** Sevrer, c'est supprimer le lait et le remplacer par d'autres aliments.

Le sevrage constitue une période critique pour le nourrisson ; aussi doit-il être entrepris avec prudence et progressivement, en dehors des grosses chaleurs qui prédisposent aux accidents digestifs, et en dehors de la période de percée des dents, si l'état général de l'enfant est troublé.

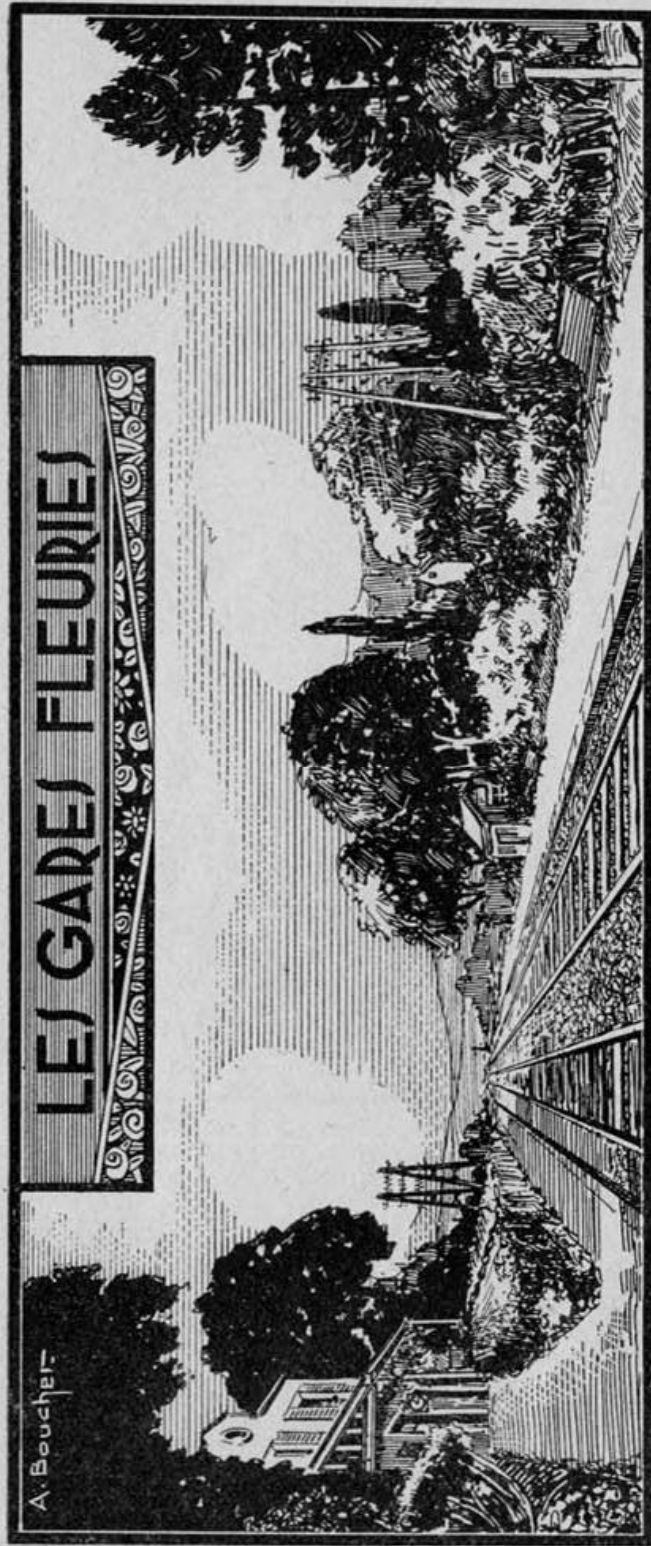
Certaines personnes s'imaginent que les plus beaux enfants sont ceux qu'on maintient au sein très longtemps, jusqu'à 15 à 18 mois. Dans certains pays on a même l'habitude de ne donner que du lait jusqu'à 2 ans. Il n'est pas recommandable de prolonger ainsi l'allaitement, car à partir d'un certain âge l'enfant a besoin pour grandir de substances qui n'existent pas dans le lait.

L'allaitement prolongé peut donner de gros enfants, mais il s'agit là, trop souvent, d'enfants ayant de la mauvaise graisse.

Au septième mois, chez les nourrissons bien portants et particulièrement chez ceux qui sont nourris au sein, on peut essayer de remplacer une tétée ou un biberon par une bouillie, mais au huitième mois on *doit* le tenter, car en attendant plus longtemps on risquerait de nuire à l'enfant. Si certains nourrissons prospèrent jusqu'à



# LES GARES FLEURIES



## LE CONCOURS 1930

Comme les années précédentes, le Touring-Club de France a organisé en 1930 le concours des gares fleuries qui, depuis son rétablissement en 1928, a donné, pour la tenue et la décoration des gares, les meilleurs résultats et a développé une heureuse émulation de plus en plus importante.

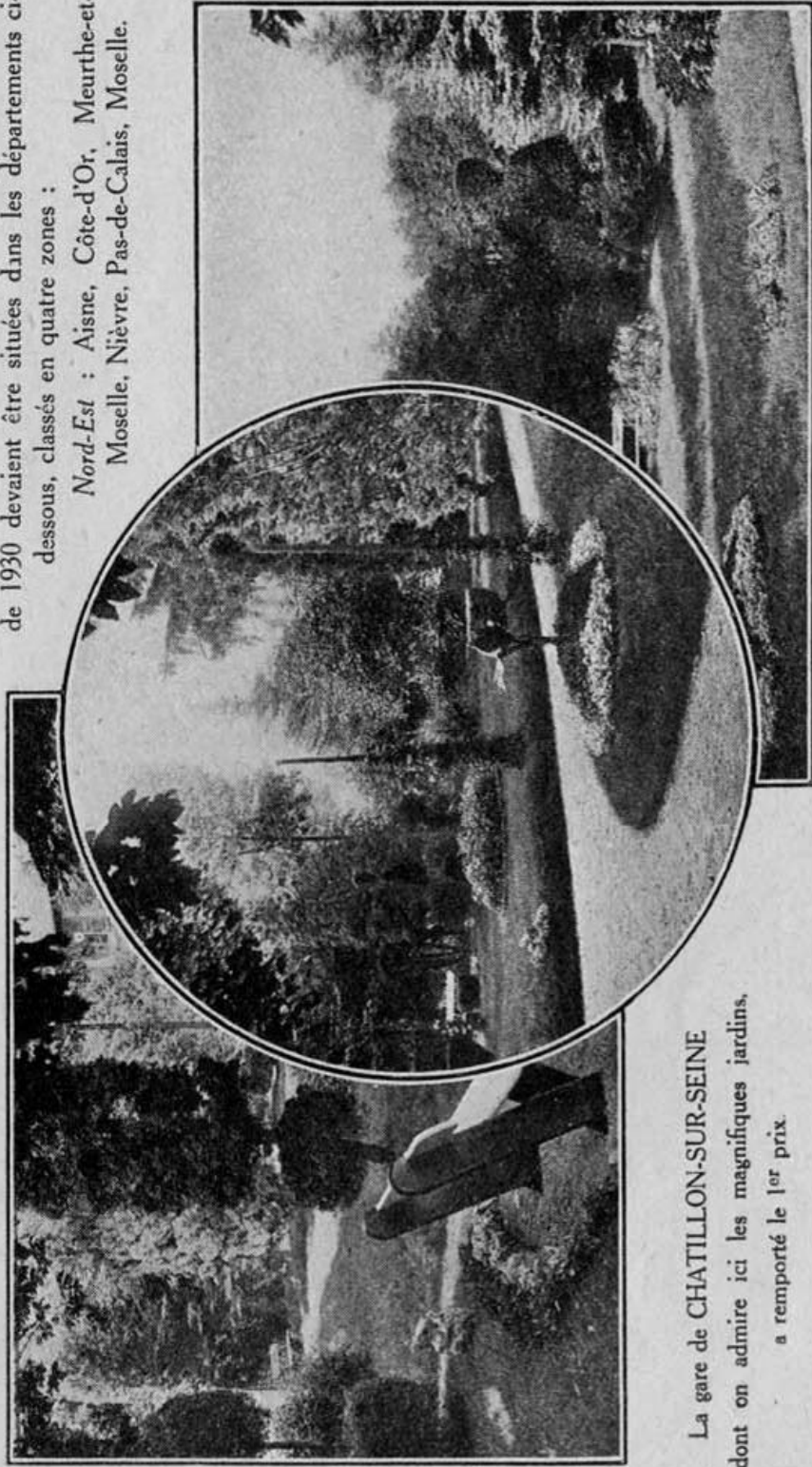
Ce concours était ouvert entre toutes les gares et stations, sans distinction d'importance, et tous les passages à niveau des Grands Réseaux et des Chemins de fer départementaux; on sait qu'il a pour objet la bonne tenue générale et la décoration florale et arbustive des gares et de leurs abords.

Avec la subvention allouée par le Touring-Club de France et l'aide de tous nos Réseaux, de la Société Nationale d'Hor-ticulture et de donateurs généreux, de nombreux prix ont été décernés.

La Commission, chargée de leur distribution et qui comprend un représentant de chacun des Réseaux, s'est réunie en décembre dernier, sous la présidence de M. Auscher, Vice-Président du Touring-Club de France, pour examiner les dossiers des nombreux concurrents qui avaient soumis, à l'appui de leur demande, des croquis et des photographies intéressantes.

Les gares qui avaient droit de prendre part au concours de 1930 devaient être situées dans les départements ci-dessous, classés en quatre zones :

*Nord-Est* : Aisne, Côte-d'Or, Meurthe-et-Moselle, Nièvre, Pas-de-Calais, Moselle.



La gare de CHATILLON-SUR-SEINE dont on admire ici les magnifiques jardins, a remporté le 1<sup>er</sup> prix.

*Nord-Ouest* : Ille-et-Vilaine, Indre-et-Loire, Loiret, Morbihan, Orne, Seine-Inférieure.

*Sud-Est* : Ardèche, Drôme, Hérault, Isère, Loire, Lozère.

*Sud-Ouest* : Aveyron, Corrèze, Creuse, Landes, Pyrénées-Orientales.

•••

Disons tout de suite que le résultat du concours a été cette année particulièrement important, autant par le nombre que par la qualité.

Les candidats n'ont jamais été aussi nombreux et, pour le seul Réseau P. L. M., nous sommes heureux d'avoir eu à examiner soixante-sept dossiers dont la majeure partie fait le plus grand honneur à nos Agents et à notre Compagnie.

Les membres de la Commission ont voté à l'unanimité leurs félicitations aux Agents de tous grades des chemins de fer français, qui ont contribué à l'embellissement de nos gares et donné ainsi un aspect de gaieté et de propreté contribuant à l'agrément de tous.

Dans chaque Réseau, un prix d'honneur de 1 000 francs, des primes de 500, 300, 100 et 50 francs, accompagnées de diplômes, ont été décernés aux gares lauréates pour encourager, autant que les subventions le permettaient, les efforts fournis.

Le premier prix a été accordé, pour notre Réseau, à la gare de Châtillon-sur-Seine, dont le jardin est superbe, non seulement dans la saison des fleurs dont les nuances bien étudiées composent des corbeilles magnifiques, au bord d'allées impeccables, mais aussi

à l'automne où les feuilles rouillées font un contraste heureux avec les arbustes verts bien taillés que l'hiver, avec son givre et sa neige, vient ensuite transformer en autant d'arbres de Noël.

Le mérite de cette présentation revient en grande partie à M. Thirlot, Chef de district, qui se double d'un horticulteur distingué et qui a trouvé, en la personne de M. Vauris, Cantonnier, un collaborateur dévoué.

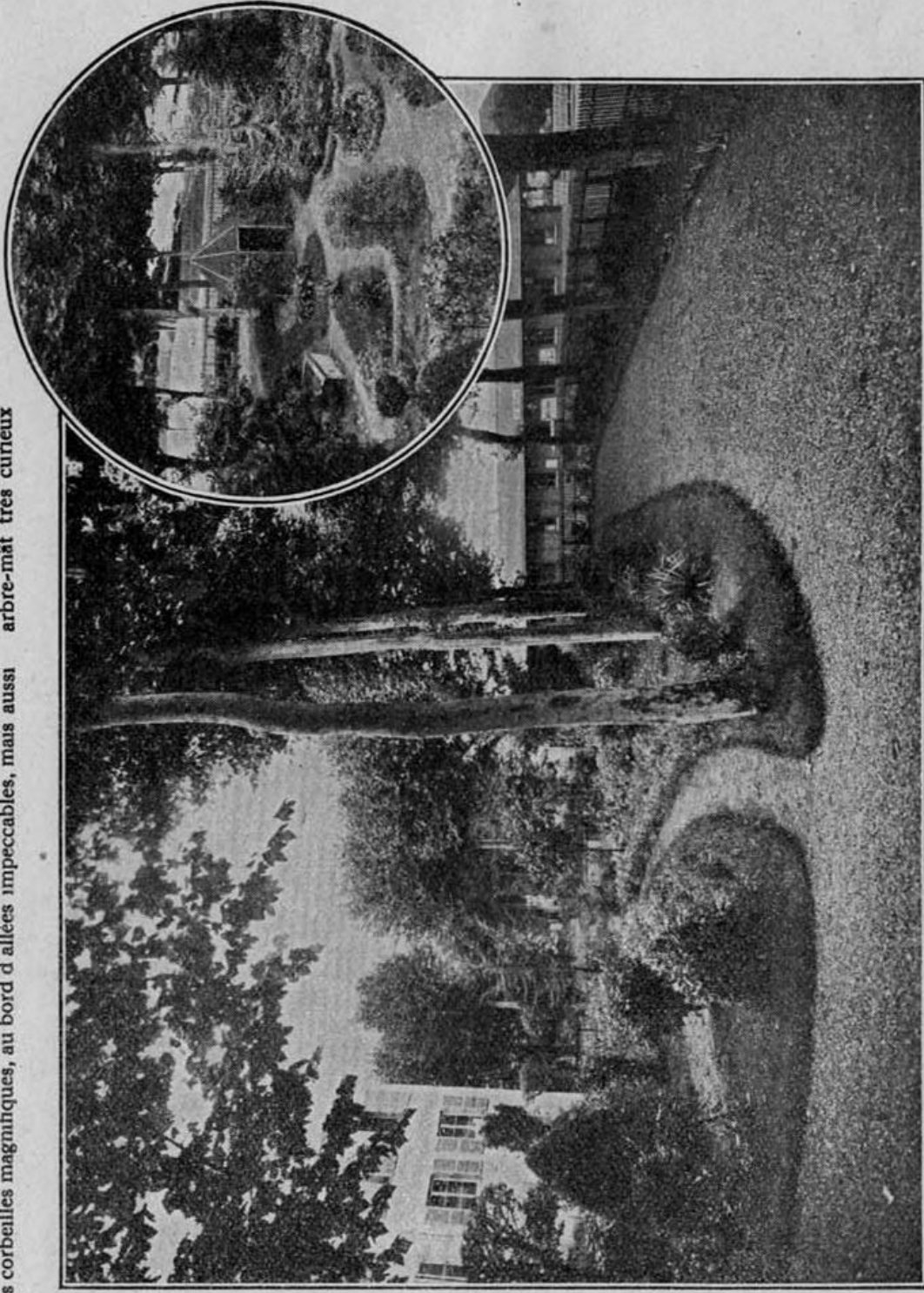
Des premières primes ont été attribuées :

A la gare de Blaisy-Bas (Côte-d'Or) qui, depuis de nombreuses années, se fait remarquer par ses corbeilles et surtout par ses arbres et arbustes faisant une couronne sombre qui annonce l'entrée du long souterrain;

A la gare du Coteau (Loire), dont le jardin est séduisant par la diversité de ses éléments et par ses fleurs, dont les boutures ont été choisies pour égayer le parterre depuis l'annonce du printemps jusqu'à l'approche de l'hiver;

A la gare de Marigny-le-Cahouët (Côte-d'Or), petite station aimable et coquette, avec ses massifs de verdure et de fleurs, ses bordures pittoresques et son bosquet si bien entretenu;

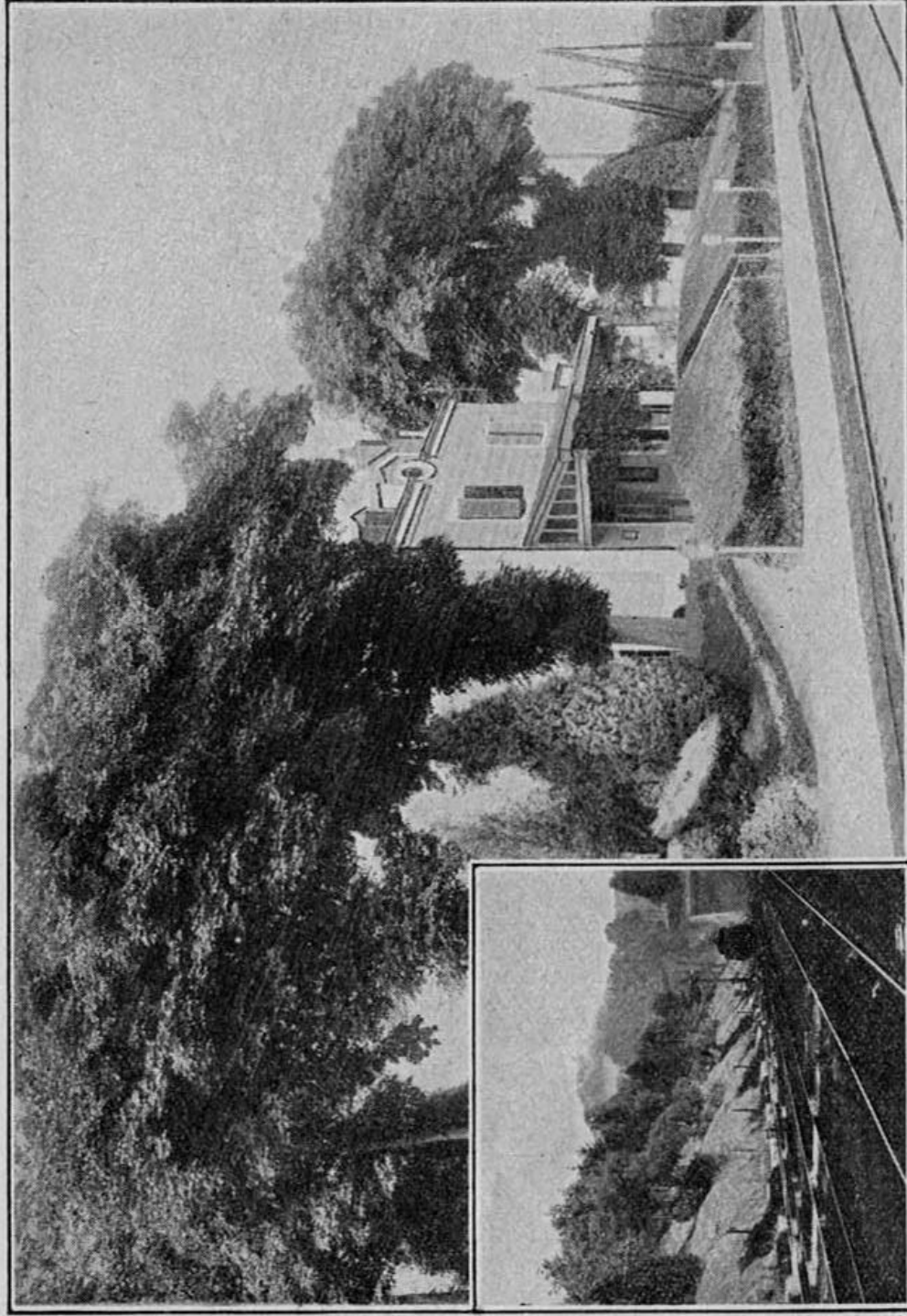
Au passage à niveau n° 71 (ligne de Laroche à Nevers) à Courcelles par Varzy (Nièvre), dont les tiliulaires, M. Duplessis, Cantonnier, et Mme Duplessis, Garde-barrières, ont agrémenté la maisonnette, très remarquée depuis longtemps par tous les voyageurs et touristes pour sa tapisserie de verdure, pour son cadre de fleurs et aussi pour son arbre-mât très curieux



Deux aspects de la gare du COTEAU (Loire) qui a reçu une première prime

Cl. Tronchet, Roanne





La gare de BLAISY-BAS, avec ses élégants bouquets d'arbustes à l'entrée du long souterrain, s'est vu également attribuer une première prime.

Cl. Douard, Pralon.

qui semble indiquer, autant que la barrière, l'obstacle de la voie.

Des diplômes spéciaux ont été décernés à MM. :

- Vidal, Chef de section principal au Coteau (Loire);
  - Leflot, Sous-Ingénieur en retraite à Dijon (Côte-d'Or);
  - Bailly, Chef de section à Avallon (Yonne);
  - Ancelin, Chef de section principal à Nevers (Nièvre),
- pour la direction et la conduite des travaux d'embellissement.

\*\*\*

Nous pourrions facilement nous étendre davantage; mais ce n'est guère possible, tant les concurrents sont nombreux et il nous faudrait signaler tous ces coins de gare délicieux où les quelques minutes de l'attente du train sont non pas des minutes d'impatience, mais des minutes de calme et de délassement au milieu de la verdure et des fleurs. Et l'on se doute qu'il a fallu parfois des efforts soutenus pour faire pousser et vivre des arbres et des fleurs dans beaucoup de ces terrains ingrats qui n'étaient souvent que des amas de pierres.

Parmi les nombreuses gares primées qui, toutes, examinées à part, sont intéressantes, nous nous permettrons toutefois de signaler quelques-unes, prises au hasard du classement :

Dans le département de la Côte-d'Or vermeille : Nuits-Saint-Georges, Arnay-le-Duc, Villers-les-Pots;

Dans la Nièvre fertile : Saint-Pierre-le-Moutier, Cosne et les sœurs jumelles Corvol-l'Orgueilleux et Corvol-d'Embernard;

Dans le riche Loiret : Briare, Châteaurenard et Ferrières-Fontenay;

Dans l'Ardèche : Aubenas, Andance et Tournon;

Dans la Drôme : Crest, Saulce et la Coucourde-Condillac;

Dans l'Hérault : Boisseron, Montpellier et Castrics-d'Hérault;

Dans l'Isère : Saint-Georges-de-Commiers, Voreppe et Monestier-de-Clermont;

Dans la Loire : La Pacaudière, Saint-Martin-Sail-les-Bains, Saint-Etienne-Châteaueux, Montrond-les-Bains,

Et dans la rude Lozère : Prévencières.

\*\*\*

Les plus chaleureux remerciements vont à tous les collaborateurs de ces travaux d'art et de bon goût qui donnent au pays un caractère particulier.

Mais que tous ceux qui veulent bien faire ne se croient pas obligés de mettre des fleurs là où elles ont du mal à s'épanouir. Les efforts ne doivent pas tendre seulement à préparer des massifs et des corbeilles en vue du prochain concours. Il est à désirer que, dans chaque gare, comme cela s'est fait à Blaisy-Bas, par exemple, sous la direction de M. Leflot, Sous-Ingénieur en retraite, — des jardins soient créés, des arbres et arbustes plantés judicieusement pour que, quelques années plus tard, un heureux ensemble fasse sans cesse, en toutes saisons, un cadre agréable et charmant.

Il n'y a plus ensuite qu'à nettoyer, tailler et entretenir les haies bordures et les arbres, suivant leur structure et leur essence, et pater les jardins de fleurs.

Les vergers, qui ne manquent jamais à proximité des petites

gares, comprennent à l'infini des éléments de décoration et d'agrément. Les péchers et les amandiers avec leurs fleurs printanières, les bordures de fraisiers, la tonnelle de vigne ou de roses grimpances, le vieux puits garni de lierre avec, sur la margelle, quelques boutures de géranium sortent d'endroits réunissant l'utile et l'agréable et donnant la meilleure impression au voyageur, du plus artiste jusqu'au plus terre à terre.

Et dans les régions peu favorisées par le climat, il faut tirer parti des verdure sombres et tenaces, des arbres au feuillage immortel et donner ainsi au pays la note qui en fait le charme et la beauté.

Les résultats déjà obtenus et de plus en plus brillants chaque année font bien augurer de l'avenir. Nous félicitons donc bien vivement tous les Agents, petits et grands qui, avec ténacité et dévouement, ont fait honneur au Concours des gares fleuries 1930, organisé par le Touring-Club de France.

## LE PROCHAIN CONCOURS

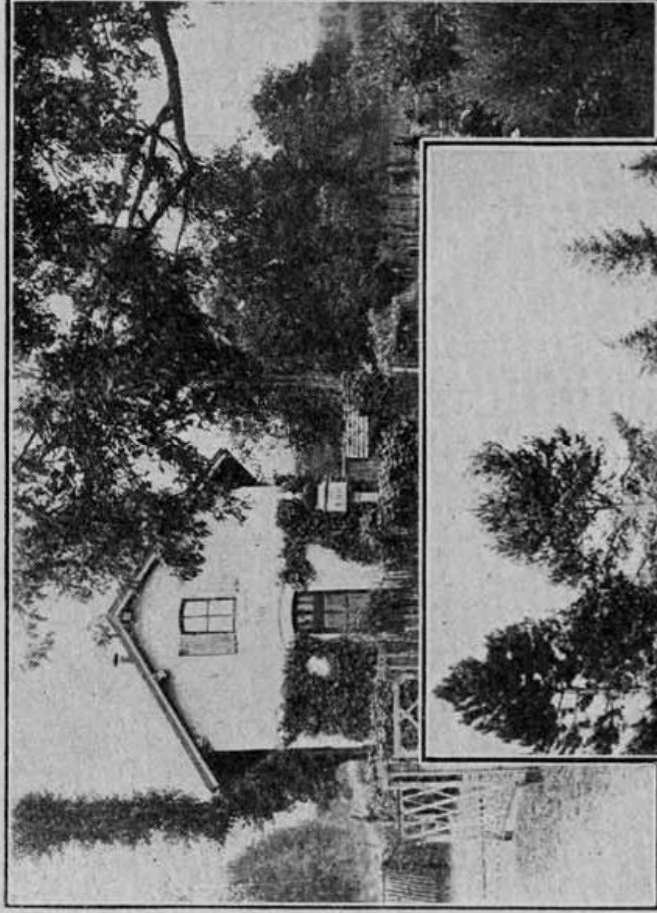
Pour permettre aux futurs concurrents de 1931 de préparer leurs projets et leur terrain, nous avons donné dans notre article de l'an dernier (1) les départements des zones dont les gares pourraient participer à ce prochain concours (2).

Nous pouvons utilement rappeler quels sont ces départements, pour les zones intéressantes: notre Compagnie :

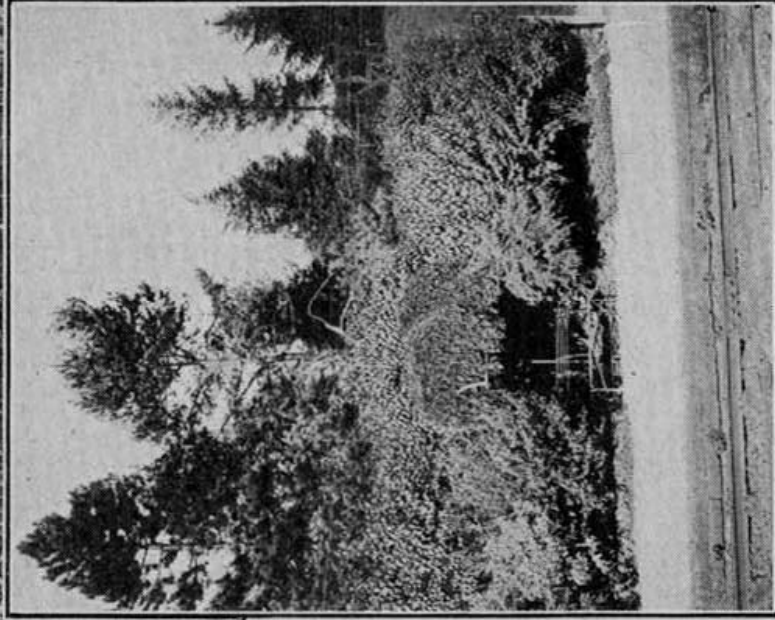
*Nord-Est* : Jura, Marne, Haute-Marne, Nord, Oise;

(1) *Bulletin* de mars 1930, p. 62.

(2) Pour les passages à niveau, suivant la décision de la Commission, il ne sera retenu que ceux bordant les routes nationales.



Cl. Barrat  
fils, Varzy.



Cl. Douard, Pralon.

Le passage à niveau n° 71 à COURCELLES (Nièvre) et, dessous, un charmant aspect du quai à BLAISY-BAS.

*Sud-Est* : Alpes-Maritimes, Basses-Alpes, Gard, Puy-de-Dôme, Var.

Et maintenant souhaitons bon courage aux Agents de tous emplois qui consacreront sagement un peu de leurs loisirs à tracer leurs allées, à bêcher et préparer leurs plantations, à piocher, à tailler, à élaguer, afin qu'à l'approche des beaux jours, nos gares aient un air de fête, avec des fleurs à la boutonnière.

Nous ne terminerons pas sans remercier le Conseil d'administration du Touring-Club de France qui a bien voulu, devant le succès croissant du concours, augmenter généreusement, en 1930, la subvention qu'il allouait précédemment.

Merci également au Conseil d'administration de notre Compagnie qui, de son côté, suit avec grand intérêt le concours, doté par lui de récompenses nouvelles, pour encourager le personnel à embellir ses gares.

\*\*

Pour 1931, le défi est lancé : tout le monde à l'œuvre pour le tournoi qui, selon la tradition, va réunir encore plus de concurrents que l'an dernier.

Les fournisseurs, qui consentent aimablement des remises sur les graines, plantes, arbustes et outils de jardinage, sont appréciés et attendent leur clientèle, tandis que le public, qui commence à s'y habituer, attend ses gares coquettes et fleuries.

Les récompenses sont prêtes : que chacun les mérite, avec toute notre reconnaissance.



Jean MAGNIN,

*Inspecteur Divisionnaire  
au Service Central de la Voie.*





**Sur des penses nouveaux...**

Oui, Bulletin, viens-en. Beaucoup d'Agents riment et rythment d'aimables choses, souvent sans trop d'efforts et quelquefois même avec fougue.

C'est probablement qu'avec le chemin de fer a dû naître, voici cent ans, une dixième muse. Muse moderne de la poésie de nos rails d'acier et de la vapeur stridente, muse que notre siècle de la vitesse amuse et qui hante nos grands rapides d'aujourd'hui, s'arrêtant de-ci, de-là, et faisant

éclore les idées poétiques, au gré de sa fantaisie. Alors, qu'attends-tu Bulletin? Ne garde pas égoïstement pour toi tant d'envois; il en est d'intéressants et... tu n'en livres que très peu!

Par exemple, tu as reçu de M. Rambert, Sous-Chef de gare à Marseille-Arenc, ces *Réflexions de l'Annonciateur*; que disent-elles?

Je suis un débutant, serais-je un imposteur, Parmi tant de signaux implantés sur la ligne, Avec ma teinte verte et mon œil scrutateur ? J'ai sur les grands express, dont l'allure est très digne Autant d'autorité que sur tout autre train. J'évite les dangers en regardant en face Ceux qui sont trop pressés et qui ont trop d'entrain Pour arriver au but. Je calme leur audace. C'est le rôle révé de l'Annonciateur. Je ne dis plus arrêt, mais je dis fermeture. De tout péril réel je suis l'avertisseur Et quand il disparaît, c'est alors l'ouverture Que je dois annoncer. Ma face brusquement Oblique son regard vers les monts et la plaine : C'est la sécurité... Et très rapidement S'éloignent nos beaux trains : Tranquillité certaine !

**Morale.**

Il faut gagner du temps et vaincre l'autobus Prévenir le danger, augmenter la vitesse, Depuis le train Pullman jusqu'à nos omnibus. Je suis le Carré Vert. Bonjour, le temps me presse !

S'il y a de la poésie dans le « Mouvement », nul ne contestera qu'il y en ait aussi chez les sédentaires. La muse du rail est voyageuse, ai-je dit, et nous allons la retrouver, en effet, à Paris, par un matin de décembre en gare de Lyon, en compagnie d'un Chef de groupe du Service Central, M. de Francqueville d'Orthal, assis tant à l'Arrivée du Côte d'Azur :

Il fait froid ! C'est l'hiver. Sous un ciel ténébreux Le brouillard suintant aux carreaux s'agglutine, Et du grand hall vitré que calfeutre la bruine Tombe un linceul glacé sur le pavé boueux.

Soudain, zébrant la nuit d'un halo lumineux, Du train « Côte d'Azur » la puissante machine Vers le butoir final lentement s'achemine Pour s'arrêter enfin, monstre majestueux. Alors subitement, tout s'anime et s'éclaire ! C'est comme un souffle pur embaumant l'atmosphère : Un appel enivrant d'un printemps enchanteur ;

Et l'œil charmé sourit aux belles voyageuses Apportant dans les plis de leurs mantes soyeuses Un rayon de soleil sur des gerbes de fleurs.

Ce sonnet vous plaît-il? Et qu'en pensez-vous, anonyme Madame A. F. *filles et femmes d'agent*, qui voulûtes bien nous adresser, je ne sais plus si c'est d'Arles ou d'Oullins, vos aimables réflexions sur *Le train*. Vous n'êtes pourtant pas Roxane pour avoir recueilli cette confiance du grand Cyrano, mais peut-être teniez-vous ce rôle, en rêve? Et l'homme au panache, ressuscité dans votre compartiment solitaire, vous répliquait alors :

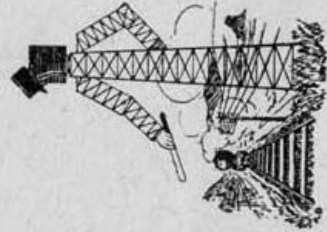
... Un train, mais à tout prendre qu'est-ce ? Du bois, un peu de fer forgé avec adresse Disposé avec soin afin d'être soudé, Un mobile point noir dedans l'immensité; C'est une invention gracieuse et commode Qui double le succès des plages à la mode, Une locomotion qu'on peut prendre à toute heure, Une façon d'un peu se divertir le cœur Et d'un peu s'élever, entre les gares, l'âme !

Certes nous devons, tous, excuser Cyrano de son ignorance apparente des nouvelles voitures métalliques. Ne dit-il pas en effet « du bois, un peu de fer... », mais n'est-ce pas là détail insignifiant pour le poète qui veut « un peu s'élever, entre les gares, l'âme » ?

Et c'est évidemment ce qui importe : poétiser la vie, le travail journalier le plus terre à terre (bien entendu lorsqu'il est terminé), car nous ne nous aviserons pas d'oser, en service, chercher une rime, même si la muse est là qui frappe. Il y a, Homme des gares, quel qu'un qui pourrait de ses foudres impitoyables te frapper : c'est ce voyageur toujours pressé — n'entendant rien à la poésie, me diras-tu — qui, surgissant à ton guichet, te lancerait avec humeur :

Facteur, laisse ton luth et me donne un billet !

L. G.



# SPORTS

## L'activité sportive sur le réseau.

Les sportifs cheminots continuent leurs efforts en vue des résultats à obtenir dans les compétitions officielles où ils sont engagés. En football-association, les équipes de Paris maintiennent leur classement, quoique l'accession à la série supérieure soit un peu compromise.

Les équipes de Marseille, Montargis, Carnoules, Langeac, Saint-Etienne, La Seyne, Sète, Alès, Miramas et Nice, font preuve de la plus louable activité, tant dans les matches amicaux que dans les matches de championnat. Une équipe en formation à Montpellier groupera bientôt les « soccers » cheminots de ce centre réputé.

L'équipe de Sète a fait, le 25 janvier, le voyage de Paris et, bien que le voyage assez long et l'état du terrain aient constitué pour elle un sérieux handicap, la rencontre conclue avec les Cheminots de Paris s'est déroulée, dans le meilleur esprit de camaraderie, sur le terrain de Villeneuve. Le résultat de 6 buts à 0 en faveur des Parisiens ne reflète pas exactement la physionomie du match et une autre rencontre, dans des conditions plus égales, serait des plus intéressantes.

En football-rugby, 4 équipes sont actuellement en action sur le Réseau. En premier lieu le S. O. P. L. M. de Marseille, déjà sur la brèche depuis plusieurs années, fait preuve de réelles qualités, d'autres, en formation à Langeac, Portes-les-Valence et La Seyne, font entrevoir des possibilités d'organisation d'un challenge de Réseau préliminaire à la sélection interréseaux.

En basket-ball, les équipes de Paris continuent leur succès qui vient de se confirmer récemment par le gain du challenge de l'A.S.G.S., pour lequel le P. L. M. pour la finale rencontrait Nogent qu'il battait de 50 à 9.

A Saint-Etienne, Langeac et Nice, de bonnes formations de « bas-ketteurs » se livrent à un entraînement intensif en vue des rencontres ultérieures.

En cross-country, sport essentiellement hivernal, les clubs de Paris et de Saint-Etienne se préparent en vue de la rencontre interréseaux, qui doit opposer prochainement à Tours les meilleures unités des cheminots français. Paris fourmira à ce sujet 4 représentants et Saint-Etienne 2. Le classement à lieu, par réseau, par 4 coureurs seulement sur les 6 autorisés à prendre le départ.

Les boulistes ne restent pas inactifs : les clubs de Nice, Alès, Sète, Saint-Etienne et Paris, qui pratiquent le jeu lyonnais, ont envisagé des rencontres interréseaux et le jeu provençal, qui est pratiqué notamment à La Seyne, a aussi ses fervents adeptes.

L'activité sportive ne s'est pas bornée, sur le Réseau, aux rencontres ci-dessus relatées. Elle s'est manifestée également par la tenue d'une Assemblée générale de l'Amicale Sportive des Cheminots du P. L. M., qui a pu avoir lieu le 2 février à Paris et où les Présidents de 15 clubs étaient présents ou représentés, savoir : MM. Camus et Clary (Paris), Montmayeur (Montargis), Senèze (Saint-Etienne), Rubietto (Annemasse), Vissac (Langeac), Paoligi (Portes-les-Valence), Vernet (Le Teil), Blaye (Alès), Gremer (Miramas), Mingaud (La Seyne), Colomas (Nice), Philibert (Marseille), Bravais (Lyon), Caublot (Carnoules).

Excusés : MM. Pamel (Sète), Beff (Grenoble).

La séance du matin a été consacrée tant à l'examen des rapports moral et financier présentés par le Président et adoptés à l'unanimité, qu'à la ratification des adhésions nouvelles faisant ressortir une progression intéressante, le nombre des sociétés ayant plus que doublé (15 contre 7 l'an dernier) et l'effectif total approchant environ 1 800 membres.

La discussion s'est poursuivie sur les homologations des matches de football-association comptant pour le challenge du Réseau.

Les clubs demi-finalistes sont les suivants : Paris-Marseille-Saint-Etienne. Le tirage au sort ayant exempté Paris, Marseille et Saint-Etienne se rencontreront à Langeac, puis le gagnant de ce match jouera contre Paris.

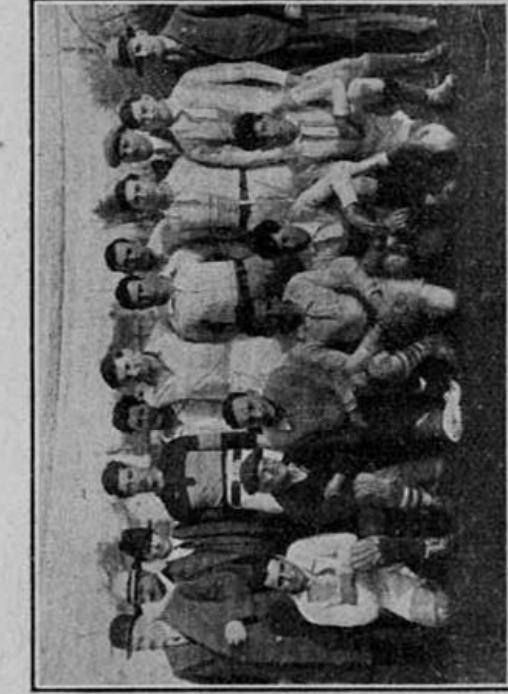
L'équipe représentative du P. L. M. rencontrera d'ailleurs prochainement les formations cheminotes des autres Réseaux.

Quelques modifications aux Statuts, visant la gestion de l'A.S.C. P. L. M., ont été ensuite adoptées et, après avoir abordé l'étude d'un programme sportif pour 1931, les questions diverses ont pu trouver place dans les travaux de la séance de l'après-midi.

Ces questions diverses sont nombreuses mais le cadre réservé à ce bref exposé ne me permet pas de les développer.

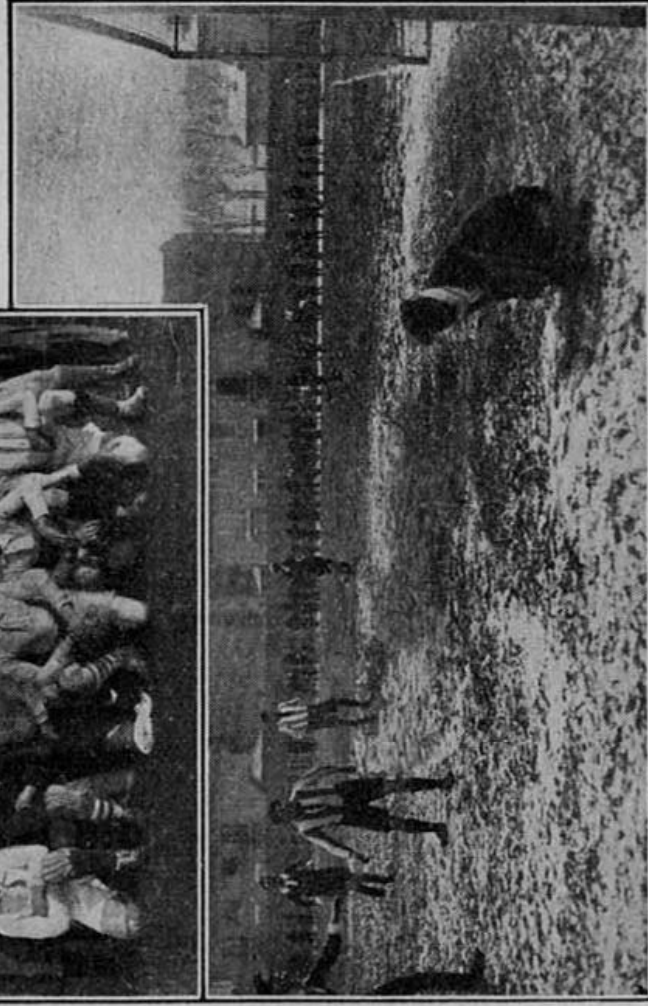
Citons cependant la question des terrains de jeux qui fait l'objet de la préoccupation bien légitime des Présidents de sociétés sportives. La Direction Générale a déjà fait des efforts dans ce sens ; nul doute qu'ils se poursuivront malgré les difficultés, de plus en plus grandes, notamment pour trouver les emplacements adéquats. Un intéressant projet de caisse spéciale pour couvrir les risques d'accidents a été adopté et les Présidents ont regagné leurs centres respectifs avec l'impression que le mouvement sportif, chez les cheminots, est appelé à produire d'intéressants résultats, offrant ainsi une juste récompense aux nombreux efforts désintéressés tentés dans ce sens.

E. CAMUS.



*Ci-contre, notre équipe première de Saint-Etienne qui a battu Langeac, par 3 buts à 0.*

*Ci-dessous, notre équipe de Paris rentre un but contre Montargis, qui succombe par 3 à 0 (Saison 1930-1931)*



Cl. Bienvenu, Paris



# PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS

du 15 décembre 1930 au 14 février 1931

DOCUMENTS	DATES	OBJET
<b>DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION</b>		
Ordre de Service n° 28 (1930) .....	31 décembre 1930	Nomenclature des bifurcations (enclenchées ou non) munies, au 1 <sup>er</sup> janvier 1931 des signaux prévus aux articles 13 et 14 du Règlement général d'Exploitation.
Ordre de Service n° 29 (1930) .....	31 décembre 1930	Sections de lignes à voie unique munies de signaux à cloches au 1 <sup>er</sup> janvier 1931 et sur lesquelles le Règlement pour l'usage de ces signaux est en vigueur.
Ordre de Service n° 1 (1931) .....	1 <sup>er</sup> janvier 1931	Table chronologique des Ordres de Service et Instructions en vigueur au 1 <sup>er</sup> janvier 1931.
1 <sup>re</sup> Annexe à l'Ordre de Service du 14 février 1930 .....	13 janvier 1931	Modification de la compétence de la Commission de réforme.
Ordre de Service .....	29 janvier 1931	Représentation du Personnel auprès de la Conférence des Directeurs et dans les Commissions de Réforme et des Retraites.
Ordre de Service .....	1 <sup>er</sup> février 1931	Nomenclature par ordre alphabétique des gares, stations et haltes du Réseau auxquelles il est attribué une indemnité de résidence et taux de cette indemnité.
<b>DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES</b>		
Ordre de Service à 8 <sup>e</sup> Annexe	5 janvier 1931	Substitution du block avec circuits de voie à courant permanent au block avec circuits de voie à courant intermittent sur certaines sections de lignes.
à de l'Exploitation (édition de 1931) .....	25 décembre 1930	Ecritures des trains
à l'Instruction n° 839 du Matériel et de la Traction .....	31 décembre 1930	Vitesse maximum des trains renforcés par l'arrière entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane.
à la Circulaire n° 25 (1900) de l'Exploitation (édition de 1931) .....	31 décembre 1930	Instructions relatives au mode de traction et aux surcharges des trains;
à l'Instruction n° 462 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction .....	31 décembre 1930	
à la Circulaire n° 6 (1899) de l'Exploitation (édition de 1925) .....	31 décembre 1930	
<b>DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION</b>		
Ordre de Service n° 7 (1926) (édition de 1930) .....	18 décembre 1930	Dispositions spéciales aux lignes ou sections de lignes où fonctionne le dispatching-system.
Circulaire n° 37 (1930) .....	22 décembre 1930	Comptabilité des gares. — Colis postaux. Mise en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 1931 de nouvelles dispositions dans le service des colis postaux du régime international.
Circulaire n° 38 (1930) .....	22 décembre 1930	Comptabilité des gares. — Dispositions comptables à observer au sujet : 1 <sup>o</sup> des majorations et impôts applicables aux prix de transport des voyageurs, bagages et chiens et des envois G. V. et P. V. ; 2 <sup>o</sup> des exonérations d'impôt concernant certains transports ; 3 <sup>o</sup> de différentes catégories de perceptions, de décomptes, etc.

DOCUMENTS	DATES	OBJET
10 <sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 14 (1899) (édition de 1910).....	23 décembre 1930	Instructions relatives au service intérieur des gares.
22 <sup>e</sup> Annexe au Règlement du 12 novembre 1897.....	26 décembre 1930	Transport par chemin de fer des matières dangereuses (explosibles, inflammables, venéneuses, etc.) et des matières infectées.
11 <sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 10 (1913).	26 décembre 1930	Application du Règlement du 12 novembre 1897 pour le transport par chemin de fer de matières dangereuses et de matières infectées.
Circulaire n° 39 (1930).....	26 décembre 1930	Comptabilité des gares. — Suppression des Caisses Centrales de Paris Lyon et Marseille.
1 <sup>re</sup> Annexe à la Circulaire n° 35 (1927).	30 décembre 1930	Comptabilité des gares. — G. V., P. V. et colis postaux. Consistance du service des bureaux de ville de Paris.
4 <sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 2 (1928)..	31 décembre 1930	Comptabilité des gares. — Voyageurs et chiens avec billets.
3 <sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 3 (1928)..	31 décembre 1930	Comptabilité des gares. — Bagages et chiens enregistrés.
3 <sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 7 (1899) (édition de 1930).....	31 décembre 1930	Instructions relatives au Service des Agents des trains.
Circulaire n° 40 (1930).....	31 décembre 1930	Comptabilité des gares. — Services G. V. et P. V. Dispositions à observer pour les transports soumis à des prescriptions douanières.
Circulaire n° 9 (1928).....	31 décembre 1930	Comptabilité des gares. — Transports administratifs.
Circulaire n° 1 (1931).....	1 <sup>er</sup> janvier 1931	Table chronologique des circulaires (Service des gares et des trains) en vigueur au 1 <sup>er</sup> janvier 1931.
Note-Circulaire.....	1 <sup>er</sup> janvier 1931	Notes-circulaires adressées par les Services Techniques (Télégraphie-Eclairage) antérieures au 1 <sup>er</sup> janvier 1931 et restant en vigueur à cette date.
Note.....	1 <sup>er</sup> janvier 1931	Services G. V. et P. V. — Tableau chronologique des notes de caractère permanent antérieures au 1 <sup>er</sup> janvier 1931 et restant en vigueur à cette date.
Circulaire n° 1 (1931).....	1 <sup>er</sup> janvier 1931	Table chronologique des circulaires « Application des tarifs » antérieures au 1 <sup>er</sup> janvier 1931 et qui restent en vigueur à cette date.
Note-Circulaire.....	1 <sup>er</sup> janvier 1931	Table chronologique des Notes-Circulaires adressées à MM. les Chefs de gare, antérieures au 1 <sup>er</sup> janvier 1931 et qui restent en vigueur à cette date.
Circulaire n° 11 (1899) (édition de 1931)..	1 <sup>er</sup> janvier 1931	Service des gares et des trains. Instructions relatives aux transports de Bagages et de Messageries.
Ordre de Service n° 2 (1931).....	17 janvier 1931	Dérégularisations et régularisations de trains (messageries, marchandises et machines isolées).
Ordre de Service n° 3 (1931).....	20 janvier 1931	Modifications à la marche des trains applicables à dater du 1 <sup>er</sup> février 1931.
3 <sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 4 (1899) (édition de 1927).....	21 janvier 1931	Service des gares et des trains. Instructions relatives à la composition des trains (nouvelles règles à suivre pour l'utilisation des chaînes de sûreté dans les trains).
Circulaire n° 2 (1931).....	26 janvier 1931	Comptabilité des gares. — Voyageurs en groupes entre la France et l'Italie.
3 <sup>e</sup> Annexe.....	1 <sup>er</sup> février 1931	3 <sup>e</sup> Annexe au Tableau des itinéraires déterminés pour certaines marchandises P. V. expédiées par wagons complets.

## DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

Ordre de Service n° 1 460.....	26 décembre 1930	Modifications de l'Instruction n° 809 relative aux dépenses d'entretien et de réparation des locomotives et tenders.
Ordre de Service n° 1 461.....	29 décembre 1930	Répartition entre les Ateliers de Voitures, des véhicules G. V. autres que les Fa (HP), Faf (HP), Fau, Kzwwf (HF), Kzww (J), Kwwf (J), KKwwf (J), KKww, KKwwf, Seyw (Z), EEsw, réformés pour grande réparation.
	Janvier 1931	Tableau des Instructions et Ordres de Service en vigueur au 1 <sup>er</sup> janvier 1931.



## MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER (1)

La médaille d'honneur en vermeil des chemins de fer a été décernée, par arrêté ministériel du 21 janvier 1931, aux Agents dont les noms suivent :

MM.

BORNET Joachim, Chef de bureau au Contrôle commun.  
CHARLOT Charles, Sous-Ingénieur, Chef de section, Montbard.  
SALVA Emile, Sous-Ingénieur, Chef de section, Lyon.  
BAUDMONT Henry, ex-Commis principal (1<sup>re</sup> Division du Service Central d'Exploitation).  
BONNIN François, ex-Employé principal (4<sup>e</sup> Division d'Exploitation) Paris.  
BRUN François, ex-Employé principal.

La médaille d'honneur en argent des chemins de fer a été décernée, par arrêté ministériel du 21 janvier 1931, aux Agents dont les noms suivent :

### SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

MM.

ASSENAT Marie, Chef de groupe.  
DELERUF Maurice, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe  
LAURENT Albert, Chef de groupe.  
LEGROS Elie, Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe.  
  
BOUDOUILLE Edouard, Inspecteur Divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe.  
JACQUOT Gustave, Employé principal.  
LEBLOND César, ex-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe.

### COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

BERNOT DE CHARANT Charles, Chef de bureau principal Paris.

### CONTENTIEUX

### EXPLOITATION

AILLAUD Joseph, Homme d'équipe, Grasse.  
AILLAUD Octave, Contrôleur de gare, Nice.  
ALBANEL Etienne, Surveillant (Contrôle), Dijon-Ville.  
ALIZER Pierre, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Sathonay-Rillieux.  
ALLARD François, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Ris-Orangis.  
ALLOIN Eugène, Sous-Chef de manutention, Lyon-Perrache-1.  
AMBROGELLY Jean, Chef de manutention, Lyon-Guillotière.  
M<sup>me</sup> ANDRÉ Léonie, Employée à la 4<sup>e</sup> Division.  
ANDRIEUX Jules, Chef-aiguilleur principal, Lyon-Guillotière.  
ANGELI Jean, Homme d'équipe, Marseille-Abeilles.  
ANGELI Noël, Facteur de Ville, Marseille-Saint-Charles.  
ANNELOT Emile, Sous-Inspecteur aux Services techniques T. E., Valence.  
ANSADE Fernand, Chef de manœuvres, Tarascon.  
ANTONINI Antoine, Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe, Vintimille.  
ARNAUD Jean, Sous-Agent technique, Saint-Etienne-Centre.  
ARNAUD Jean-Marie, Sous-Chef de manœuvres, Civors.  
ARNAUD Joseph, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Saint-Just-sur-Loire.  
ARPIN François, Sous-Chef de manutention, Nice.  
ARTIGUES Paul, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Solliès-Pont.  
ASTIER Prosper, Chef aiguilleur, Paray-le-Monial.  
AUBAILLE Philippe, Sous-Chef de bureau de gare, Paris.  
AUBRAN Paul, Employé principal, Marseille-Centre.

(1) Les nouveaux promus peuvent, dès maintenant, porter le ruban que leur contre cette distinction: les insignes (médaille et diplôme) leur seront remis par leur Service respectif, dès que le Ministre des Travaux publics les aura fait parvenir à la Direction de notre Compagnie.  
Il est rappelé, à cette occasion, qu'il est accordé aux bénéficiaires de ces distinctions un jour de congé supplémentaire avec solde, indépendamment du jour de la remise des insignes et diplômes.

Cette mesure est d'ailleurs applicable également aux Agents décorés de la médaille militaire.

MM.

CHABERT Marius, ex-Sous-Chef de Division, Paris (Exploitation).  
DUMAS Félix, ex-Contrôleur de l'Exploitation, Marseille.  
GUILLON Némond, ex-Contrôleur du Service Central de l'Exploitation, Paris.  
LEGROS Jean, ex-Chef de groupe, Clermont-Ferrand.  
NOUGARET Auguste, ex-Sous-Ingénieur, Chef de section, Marseille.  
RACLE Jules, ex-Chef de groupe (5<sup>e</sup> Division d'Exploitation).

La médaille d'honneur en argent des chemins de fer a été décernée, par arrêté ministériel du 21 janvier 1931, aux Agents dont les noms suivent :

## RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

MM.

AUFRANT Antoine, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Sainte-Cécile-la-Valouze.  
AUGAGNEUR Pierre, Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Melun.  
AVENAS Louis, Chef de train, La Voultre-sur-Rhône.  
AYME Maurice, Contrôleur de gare, Toulon.  
  
BACHELARD Louis, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Limonest.  
BADEY Marie, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Saint-Colombe-les-Vienne.  
BALANDRAU Paul, Sous-Chef de manutention, Annonay.  
BALIVET Alexandre, Chef de train, Bourg.  
BALME Ernest, Sous-Chef de manutention, Cavaillon.  
BANCEL Jean, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Tarascon.  
BANIVELLO Jean, Chef de manutention, Toulon.  
BARD Henri, Chef de train, Saint-Etienne-Châteaureux.  
BARDET Louis, Sous-Chef de manœuvres, Chalons-sur-Saône.  
BARGOIN Gilbert, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Varennes-sur-Allier.  
BARON Louis, Contrôleur technique principal, Nevers-Centre.  
BAROT Jean, Garde-signaux, Serrigny.  
BARRAN Jules, Chef de train, Grenoble.  
BARRIÈRE Julien, Sous-Chef de manutention, Lyon-Perrache-1.  
BAUGRAND Adolphe, Garde-signaux, Champigny-sur-Yonne.  
BAUME Odilon, Contrôleur de route à la 4<sup>e</sup> Division, Marseille.  
BAUQUEREY Henri, Chef de manutention, Dôle-Ville.  
BAURES Jean-Baptiste, Contrôleur adjoint des trains, Marseille.  
BEAUGIRAUD Jules, Sous-Chef de manutention, Valence.  
BEAUNAT Paul, Commis principal, Laroche-Migennes.  
BEC Jean, Homme d'équipe, Paris.  
BEGUIGNOT Jean, Contrôleur de l'Exploitation, Paris.  
BELLIER Augustin, Chef de train, Paris.  
BELLUT Michel, Chef de train, Le Puy.  
BENTZ Michel, Chef de manutention, Bercy.  
BENY Michel, Chef de bureau de gare principal P. V., Saint-Etienne-Châteaureux.  
BERENGUIER Etienne, Sous-Chef de bureau de gare, Marseille-Prado.  
BERGER Léon, Sous-Chef de gare principal, Perrigny.  
BERGOGNON Pierre, Sous-Chef de manutention, Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc.  
BERLAND François, Conducteur, Lyon-Guillotière.  
BERNARD Pierre, Conducteur, Grenoble.  
BERTHIER François, Chef de station, Arras-sur-Rhône (Arctèche).

## MM.

BERTHON Jérémie, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Saint-Priest.  
 BESANCON Dronisse, Chef de train, Dijon.  
 BESNIER Léon, Sous-Chef de manutention, Marseille-Joliette-Arenc.  
 BESSON Michel, Conducteur, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 BIGUON Jean, Brigadier de manutention, Dôle-Ville.  
 BIONDI Charles, Sous-Chef de manutention, Marseille-Saint-Charles.  
 BLANC François, Chef de train, Culoz.  
 BLANC Jacques, Facteur aux écritures, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 BLANC Philippe, Gardien (concerge), Sète.  
 BLONDET Jean-Baptiste, Chef-aiguilleur, Bellegarde (Ain).  
 BLOT Octave, Chef de train, Laroche-Migennes.  
 BOBILLIER Alexandre, Chef de train, Dijon.  
 BOCOQUET Clodius, Sous-Chef de manutention, Lyon-Brotteaux.  
 BOCOQUET Frédéric, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Annemasse.  
 BOUILLEY Emile, Brigadier, Saint-Claude.  
 BOISSIN Félix, Chef de train, Valence.  
 BOISSON François, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Roanne.  
 BOIZOT Louis, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe Semur-en-Auxois.  
 BONNARD Henri, Conducteur, Valence.  
 BONNAUD Albert, Brigadier-Chef, Aix.  
 BONNEFOIS Etienne, Brigadier-Chef, Arles.  
 BONNESON Théophile, Homme d'équipe, Fontainebleau-Avon.  
 Mme BONNET Marie, Commise de 2<sup>e</sup> classe, Paris.  
 BONNIEU Jean, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Sète.  
 BORIES Jean-Baptiste, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Châtel-Cuyon.  
 BORROMEI Henri, Contrôleur principal du Service Electrique, Valence-Centre.  
 Bos Jules, Employé, Chambéry-Centre.  
 BOSSY Paul, Chef de manutention, Villefranche-sur-Saône.  
 BOTTI Emile, Sous-Chef de manœuvres, Toulon.  
 BOUCHER Joannes, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Amplepuis.  
 BOUDIER Fernand, Sous-Chef de manutention, Paris-Sainte-Anne B. V.  
 BOULET Jean, Chef aiguilleur principal, Lyon-Perrache-I.  
 BOUNDELLE Louis, Sous-facteur, Paris.  
 BOURGEOIS Louis, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Grand-Contour.  
 BOURGEOIGNON Louis, Chef de gare principal de 2<sup>e</sup> classe, Paris.  
 BOURRAT Benoit, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Miserey.  
 BOUTIER Charles, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Paris.  
 BOVET Marie, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Saint-Vallier-sur-Rhône.  
 BREMOND François, Chef de train, Marseille-Arenc.  
 BREMOND Marius, Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Paray-le-Monial.  
 BRES Emile, Brigadier de manutention, Lyon-Saint-Paul.  
 BRESLE Gilbert, Conducteur, Clermont-Ferrand.  
 BREUIL Jean-Louis, Brigadier-Chef, Lorette.  
 BRIAND Marius, Chef de train, Marseille.  
 BRIAS Mary, Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe, Corbeil-Essonnes.  
 BRIGET Louis, Chef de train, Dijon.  
 BRISSET Anselme, Employé principal, Valence-Centre.  
 BRONNER Louis, Conducteur, Besançon.  
 BROUSSE Etienne, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Clermont-Ferrand.  
 BROUZES Germain, Homme d'équipe, Alès.  
 BRUN Eugene, Facteur de ville, Marseille-Saint-Charles.  
 BURTIN Jean-Marie, Chef de train, Lyon-Perrache-I.  
 BUTAVAND Félix, Facteur enregistreur, Annecy.  
 CABESSUT Benjamin, Sous-Chef de manœuvres, Marseille-Joliette-Arenc.  
 CADET Marie, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Pressins.  
 CAILLOL Auguste, Sous-Chef de manutention, Marseille-Joliette-Arenc.  
 CARGACNO Elisée, Sous-Chef de manutention, Marseille-Prado.  
 CARILLAT Félix, Sous-Chef de manutention, Annecy.  
 CARRE Justin, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Grand-Croix.  
 CARRÉ Louis, Conducteur, Bellegarde (Ain).  
 CARRICHON Eugene, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Athen-les-Paluds.  
 CASANOVA Alexis, Employé principal, Lyon-Centre.  
 CELSE Elie, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Monestier-de-Clermont.  
 CHABALIER Joseph, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Marseille B. V.  
 CHACOT Emmanuel, Commis principal (C. S. 1<sup>re</sup>), Moulins.  
 CHADELAS Claude, Chef de groupe, Paris-Centre.  
 CHALAN Lucien, Brigadier de manutention, Marseille-Abeilles.

## MM.

CHAIX Martin, Sous-Chef de manutention, Montpellier.  
 CHAIZE Jean-Baptiste, Chef de manœuvres principal, Lyon-Perrache-I.  
 CHALMETON Louis, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Perrigny.  
 CHAMPELAY Joseph, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Marcillolès.  
 CHANUT Jean, Chef de train, Paris.  
 CHANYLLARD Joseph, Sous-Chef de manœuvres, Aix-les-Bains.  
 CHAPUIS Auguste, Sous-Chef de manutention, Perrigny.  
 CHAPUIS Firmin, Chef de train, Langeac.  
 CHAREYRE Louis, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, La Voulte-sur-Rhône.  
 CHARLES, Garde-signaux, Saint-Bonnet-en-Bresse.  
 CHARPILLENNE Nicolas, Commis principal, Paris.  
 CHARREYRE Antoine, Sous-Chef de manutention, Marseille-Abeilles.  
 CHARRIERE Cyrien, Chef de train, Le Puy.  
 CHASSAGNON Henri, Sous-Chef de manœuvres, Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc.  
 CHATAGNER Moise, Chef de train, Lyon-Perrache-I.  
 CHATEL Pierre, Facteur enregistreur, Annecy.  
 CHATILLON Paul, Chef de train, Ambérieu.  
 CHAUMARTIN Pierre, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Mâcon.  
 CHAVANON Pierre-Marie, Chef de train, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 CHAY Martin, Conducteur, Nîmes.  
 Mme CHAZOT Berthe, Receveuse de 1<sup>re</sup> classe aux billets, Fontainebleau-Avon.  
 CHOLET Joseph, Chef de train, Roanne.  
 CHOLLIER Henri, Sous-Chef de gare principal, Lyon-Brotteaux.  
 CHOPINEAU Achille, Chef de manœuvres, Montargis.  
 CHOQUET Edme, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Chagny.  
 CHOURGNOZ Louis, Chef de train, Ambérieu.  
 M<sup>lle</sup> CHUARD Cécile, Chef de halte, Frambourg.  
 CURBEAU Jules, Chef de train, Laroche-Migennes.  
 CLAIRFOND Leon, Chef de manutention principal, Marseille-Abeilles.  
 CLAVELLY Charles, Chef de train, Marseille-Saint-Charles.  
 CLÉMENT François, Homme d'équipe, Marseille-Joliette-Arenc.  
 CLÉMENT Louis, Chef de train, Fontarlier.  
 CLERT Joseph, Facteur de ville, Lyon-Perrache-I.  
 CLOT Marius, Homme d'équipe, Saint-Kamibert-d'Albon.  
 COCHET Francisque, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Saint-Germain-du-Bois-Devrouze.  
 COUOL Scipion, Facteur de ville, Lyon-Perrache-I.  
 COLAS Edouard, Sous-Chef de bureau de gare, Perrigny.  
 COLIN Bernard, Sous-Chef de manœuvres, Chagny.  
 COLIN Edmond, Chef de train, Dijon.  
 COLLOMB Antoine, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Saint-André-le-Gaz.  
 COLOMBET Claude, Sous-Chef de manutention, Paris.  
 COLOMBIER François, Lampiste-appareilleur, Givors.  
 COMBET Victor, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Marseille-Prado.  
 CONSOLIN Henri, Chef de train, Valence.  
 COQUAND Charles, Sous-Chef de bureau de gare, Marseille-Joliette-Arenc.  
 CORDAS Alexandre, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Dôle-Ville.  
 CORDIER Basile, Chef de manutention, Bercy.  
 CORDILLOT Charles, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Marseille-Joliette-Arenc.  
 CORION Alphonse, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Maligny-Lacauche.  
 CORNU Georges, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Annecy.  
 COSTE Louis, Facteur-Chef, Annonay.  
 COTTENET Auguste, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Perrigny.  
 COULET Edouard, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Marseille-Abeilles.  
 COULON Charles, Employé à la 5<sup>e</sup> Division.  
 COURCIAT Maurice, Homme d'équipe, Dijon-Ville.  
 COURGEY Arthur, Commis principal, Paris.  
 COURTOIS Pierre, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Lyon-Guillotière.  
 COURTY Etienne, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Brignais.  
 COURTY Jean, Chef aiguilleur, Nîmes P. V.  
 CRESPIN Magloire, Sous-Chef de manutention, Marseille-Abeilles.  
 CREVEAUX Lucien, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Guillon.  
 CUCUMEL Joseph, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Peyrieu.  
 CUINET Louis, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Dijon-Centre.  
 CUSSEY Claude, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Liesle.  
 DAHON Gilbert, Homme d'équipe, Carmaux.



## MM.

DALMET Eugène, Contrôleur de route à la 4<sup>e</sup> Division, Avignon.  
 DAMBRUN François, Sous-Chef de manutention, Chagny.  
 DAMET Théophile, Contrôleur adjoint du Service Electrique, Auxerre-Saint-Gervais.  
 DANJAUME Marius, Homme d'équipe, Valence.  
 DANJEAN Antoine, Chef de train, Laroche-Migennes.  
 DARCE Narcisse, Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe, Autun.  
 DARDALHON Clémin, Sous-Chef de manutention, Nîmes G. V.  
 DAVAUULT Hubert, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Vertolaye.  
 DEBAT Félix, Contrôleur des trains, Chambéry-Challes-les-Eaux.  
 DEBAYEUX Adolphe, Contrôleur adjoint du Service Electrique, Saint-Jean-de-Maurienne.  
 DEBREUIL Eugène, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Saint-Georges-de-Reneins.  
 DECHANDOL Antoine, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Saint-Pierre-de-Bœuf.  
 DEGEORGES Benoit, Sous-Facteur, Paris.  
 DELAGRE Victor, Chef de train, Marseille-Arenc.  
 DELAIRE Arthur, Surveillant (Contrôle), Paris.  
 DELAVIS Firmin, Chef de train, Lyon-Perrache-I.  
 DELAYE François, Brigadier-lampiste, Mâcon.  
 DELHOMME Mathieu, Contrôleur technique, 5<sup>e</sup> Division.  
 DELHORME Antoine, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Lyon-Perrache-I.  
 DELIN Louis, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Ciez-Couloutre.  
 DELPRAT Antoine, Conducteur, Alès.  
 DEMURGER Claudius, Chef de train, Lyon-Perrache-I.  
 DEPALLE Nicolas, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, La Palisse-Saint-Prix.  
 DEPARROIS Louis, Sous-Chef de bureau de gare, Paris.  
 DEREPAS Edmond, Chef de train, Dijon.  
 DERYNCK Charles, Employé principal Nîmes-Centre.  
 DESPRÉS François, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Saint-Germain-des-Prés (Loiret).  
 DESSEUX Claude, Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Terrenoire.  
 DEVAUX Emile, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Grésy-sur-Aix.  
 DEVAUX Frédéric, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Mont-sous-Vaudrey.  
 DEVOUCOUX Antoine, Sous-Chef de manutention, Bercy.  
 DOIZE Alexandre, Commis principal (C. S. 1<sup>re</sup>), Villeneuve-sur-Yonne.  
 DOREAU Jean, Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe, Dijon-Ville.  
 DROUHIN Jean-Baptiste, Chef de train, Dijon.  
 DRUT Michel, Facteur mixte, Montluel.  
 Duc Hypolite, Chef de train, La Voulte-sur-Rhône.  
 DUCREUX Antoine, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Badan-Triage.  
 DUCROUX Louis, Sous-Chef de manutention, Sète.  
 DUCROUX Emile, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Mâcon.  
 DUMAS Pierre, Chef de train, Moulins.  
 DUMONET Jean, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, La Tour-de-Salvagny.  
 DUMONET Laurent, Facteur aux écritures, Chalons-sur-Saône.  
 DUMONT Antoine, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Ranchot.  
 DUPON Jean, Brigadier-Chef, Tournon.  
 DUPONT Henry, Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Lyon-Vaise.  
 DUPRÉ Marius, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Valence.  
 DUPRILLOT Jean-Baptiste, Chef de gare principal de 2<sup>e</sup> classe, Roanne.  
 DURAND Claude, Sous-Chef de manutention, Lyon-Perrache-I.  
 DURAND Jean-Baptiste, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Toulon.  
 DURET Eugène, Brigadier-Chef, Annemasse.  
 DURET François, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Lyon-Vaise.  
 DUROURE Charles, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Meursault.  
 DYE Jules, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Pont-de-Claix.  
 EGELEY Emile, Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Cosne.  
 ESCALLON Antonin, Sous-Chef de manutention, Marseille-Arenc.  
 ESNAULT Charles, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Tonnerre.  
 ESPINASSE Charles, Facteur-mixte aux Mazes-le-Crès.  
 ETHIEVANT Louis, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Dijon-Ville.  
 EYRAUD Charles, Facteur aux écritures, Nîmes G. V.  
 FABRÈGE Charles, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Pontanevaux.  
 FABRÈGE Jacques, Sous-Chef de manutention, Alès.  
 FALGON Léon, Chef de train, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 FAURE Ambroise, Conducteur, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 FAURE Antoine, Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe, Montereau.  
 FAURE Ernest, Sous-Chef de manutention, Marseille-Saint-Charles.

## MM.

FAURE Jean, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Cagnes-sur-Mer.  
 FAVET Louis, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Saint-Bel.  
 FAVIER Georges, Chef de manœuvres, Montereau.  
 FELIX Adrien, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Nice.  
 FENIER Joseph, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Baume-les-Dames.  
 FÉRAUD Auguste, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Carnoules.  
 FÉRAUD Marcelin, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Marseille-Centre.  
 FÉRET Léon, Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe, Paris.  
 FEUCHOT Louis, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Dijon-Centre.  
 FEUVRIER Augustin, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Marnay.  
 FIGY Claude, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Emagny.  
 FITY Etienne, Chef de manœuvres, Montchanin.  
 FLAMAND Albert, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Hôtel-Gérard.  
 FLATOT Antoine, Brigadier de manutention, Lyon-Guillotière.  
 FLEURY Aimé, Sous-Chef de manutention, Paris.  
 FLOCARD Charles, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Clerval.  
 FLORI Joseph, Sous-Chef de manutention, Nice.  
 FOLLEA Claude, Facteur de ville, Lyon-Perrache-I.  
 FONTAINE Jean, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Saint-Cyr-sur-Mer-la-Cadière.  
 FOREST Claudius, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Vernaison.  
 FORNI Jean-Baptiste, Chef de manutention, Marseille-Saint-Charles.  
 FRACHON Joseph, Conducteur, Annonay.  
 FRAISSE Maximin, Chef de train, Valence.  
 FRANÇON Prosper, Conducteur, Alès.  
 FRANÇOIS Jacques, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Marseille-Prado.  
 Mme FRIANT Louise, Commise de 2<sup>e</sup> classe, Paris.  
 FRÛSCH Charles, Chef de manutention principal, Nevers.  
 FRÛSCH Jean, Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Modane.  
 FRESSARD Alphonse, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, La Praz.  
 FROMENT Géraud, Sous-Chef de manœuvres, Lyon-Perrache-I.  
 FUCIER Gilbert, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Clamecy.  
 FUNEL Jean-Baptiste, Contrôleur de l'Exploitation, Marseille-Abeilles.  
 GABRIEL Louis, Expéditionnaire, Valence-Centre.  
 GAGNON Germain, Chef de train, Paris.  
 GAGUIN Jean-Marie, Chef de train, Nevers.  
 GAILLARD Louis, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Montpellier.  
 GAIN François, Conducteur, Clamecy.  
 GALLARD Paul, Chef aiguilleur, Nice.  
 GALLIOZ Joseph, Chef de train, Dôle.  
 GARAPON Jules, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Lyon-Perrache-I.  
 GARÇON Hypolite, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Modane.  
 GATUING Jean, Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Lyon-Guillotière.  
 GAU Philémon, Sous-Chef de manutention, Marseille-Joliette-Arenc.  
 GAUDARD Francis, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Andelot (Jura).  
 GAUDIBERT Dominique, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Marseille-Joliette-Arenc.  
 GAUTHERON François, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Saint-Martin-de-Crau.  
 GAUTHERON Joseph, Chef aiguilleur, Chalons-sur-Saône.  
 GAUTHIER Jules, Chef de manutention, Bercy.  
 GAUTHIER Etienne, Chef de train, Arles.  
 GAYARD Léopold, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Nantua.  
 GAYMARD Joseph, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Albens.  
 GAZUIT Jean, Brigadier de manutention, Dijon-Ville.  
 GENEST Charles, Chef de train, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 GENEVRAJ Jean-Marie, Chef de manutention, Lyon-Vaise.  
 GEORGEON Bernard, Brigadier de manutention, Saincaize.  
 GÉRARD Albert, Garde-signaux, Montbard.  
 GERSANT Léon, Homme d'équipe, Paris.  
 GEVAUDAN Alexis, Brigadier, Frontignan.  
 GEVAUDAN Louis, Chef de manutention principal, Lyon-Vaise.  
 GIELLY Paul, Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe, Grenoble.  
 GIGNAC François, Sous-Facteur, Paris.  
 GIGONZAC André, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Montpellier.  
 GILLARD Antoine, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, La Clayette-Baude-mont.  
 GILLET Marcel, Employé au Contrôle Commun.  
 GILLOT Joseph, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Bourg.

## MM.

GIRARD Armand, Chef de train Auxerre-Saint-Gervais.  
 GIRARD Érienne, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Pouilly-sous-Charlieux.  
 GIRARD Jules, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Sorgues.  
 GIRARD Rémi, Chef de train, Marseille-Saint-Charles.  
 GIRAUD François, Conducteur, Roanne.  
 GIREY Firmin, Chef de train, Marseille-Saint-Charles.  
 GLEZOT Auguste, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, La Levade.  
 GODARD Auguste, Sous-Facteur, Paris.  
 GOIRAN Jean, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Nice.  
 GOUDARD Antonin, Inspecteur Divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe, Sens.  
 GOUJON Pierre, Brigadier de manutention, Paris.  
 GOYET Amédée, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Ambérieu.  
 GRAND Narcisse, Commis principal, Bercy.  
 GRANIER Auguste, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Nîmes-Centre.  
 GRANJON Maurice, Sous-Facteur, Paris.  
 GRAVIER Marie, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Mouchard.  
 GREUSARD Léon, Chef aiguilleur Besançon-Viotte.  
 GRIFFON Benoît, Chef de train, Bédan-Triage.  
 GRIMAUD Louis, Brigadier de manutention, Marseille-Abeilles.  
 GROUÉE Louis, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Tain-l'Hermitage.  
 GROS Louis, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Grenoble.  
 GUERITTE Jacques, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Fraisans.  
 GUIBAUD Louis, Caissier de 3<sup>e</sup> classe, Marseille-Abeilles.  
 GUILLARD Adolphe, Chef de train, Roanne.  
 GUILLARD Hippolyte, Chef de manutention Jarric-Vizille.  
 GUILLAUMONT Pierre, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe Aimargues.  
 GUILLEPAIN Valentin, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Chagny.  
 GUILLON Gustave, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Tain-l'Hermitage.  
 GUILLOT Joseph, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Saint-Etienne-Centre.  
 GUILLOT Louis, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Villeneuve-sur-Yonne.  
 GUINAULT Auguste, Commis principal, Villeneuve-Saint-Georges-Triage.  
 GUYAT Hippolyte, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Demigny.  
 GUYOTTE Eugène, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Besançon-Viotte.  
 HENOT Louis, Chef de train, Dijon.  
 HONOR Jean-Baptiste, Chef de groupe, Saint-Etienne-Centre.  
 HUGON Jean, Chef de train, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 HUGUES Armand, Commis principal, Toulon.  
 M<sup>me</sup> HUOT Marie-Louise, Employée à la 3<sup>e</sup> Division  
 JACOB Germain, Caissier de 3<sup>e</sup> classe, Toulon.  
 JACOUTOT Léon, Chef de train, Montbéliard.  
 JACQUELINET Marcel, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Perrigny.  
 JACQUET François, Conducteur, Ambérieu.  
 JALIFIER Justin, Chef de train, Le Teil.  
 JANNIN Alexandre, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Saint-Thibault.  
 JANNOY Joseph, Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe, Vichy.  
 JANNY Michel, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Poinçon.  
 M<sup>lle</sup> JAVANT Marie, Employée principale, Clermont-Centre.  
 JAYS Edmond, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Montreuil.  
 JEANDET Jean-Baptiste, Chef de train, Lyon-Perrache-1.  
 JUDY Antoine, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Aulnat.  
 JEUVEY François, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Perrigny.  
 JOLLIN Victor, Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe, Bercy.  
 JOLY Jean-Baptiste, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Montreuil.  
 JOMAIN Jean, Chef aiguilleur, Marseille-Joliette-Arency.  
 JOUBERT Jean, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Lyon-Vaise.  
 JOUBERT Joseph, Chef de manœuvres, Marseille-Joliette-Arency.  
 JOUFFREY Pierre, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Poncharra-sur-Breda.  
 JOURDAN Julien, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Châteaureux.  
 JOUVE Casimir, Brigadier-Chef, Saint-Chamond.  
 JOUVE Jean, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Saint-Germain-Lespinnasse.  
 JOUVE Victor, Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Nevers.  
 JUIEN Philippe, Chef de train, Nîmes.  
 JULLIEN Jean-Marie, Contrôleur de gare, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 JUSTE Louis, Chef de train, Lunel.

KÉISER Maurice, Contrôleur principal du Service Electrique, Lyon-Centre.  
 KÉHLI Augustin, Chef de manutention, Perrigny.

## MM.

LABET François, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Besançon-Viotte.  
 LACROIX Emile, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Sennecey-le-Grand.  
 LATHIER Joseph, Chef de train, Dôle.  
 LAGIER Pierre, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Embrun.  
 LAMAGAT Michel, Chef de train, Lyon-Croix-Rousse.  
 LAMIRAND Amable, Chef de train, Lyon-Perrache-1.  
 LAMOISELÉE Philibert, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Dijon-Ville.  
 LANRI Pierre, Sous-Chef de gare principal, Clermont-Ferrand.  
 LAPLACE François, Chef de manœuvres, Bellegarde (Ain).  
 LAPLACE Louis, Commis principal, Bellegarde (Ain).  
 LAQUET Jules, Sous-Chef de manutention, Lyon-Perrache-1.  
 LARGERON François, Sous-Chef de manutention, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 LAURENT Abel, Facteur enregistrant, Monaco.  
 LAURENT Antoine, Commis principal (C. S. 1<sup>re</sup>), Paris.  
 LAUTIER Joseph, Commis principal (C. S. 1<sup>re</sup>), La Voultre-sur-Rhône.  
 LAVANDIER André, Contrôleur technique au Contrôle Commun.  
 LEBRE Jean, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Borne.  
 LEBRETON François, Sous-Chef de manutention, Thiers.  
 LEGAL Albin, Chef de manœuvres, Nîmes P. V.  
 LEGER Marie, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Modane.  
 LELONG Jules, Commis principal, Paris.  
 LEMANE Oswald, Sous-Chef de manœuvres, Roanne.  
 LEMOINE Joseph, Employé principal, Dijon-Centre.  
 LENOBLE Lucien, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Dijon Ville.  
 LÉON Armand, Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Le Puy.  
 LEOUZON Louis, Chef de train, Le Teil.  
 LEPINAY Jules, Contrôleur de gare, Paris.  
 LESAINCE Brain, Facteur mixte, Chuelles.  
 LÉVESQUE Urbain, Receveur de 1<sup>re</sup> classe aux billets, Nice.  
 LEYNYA de LA JARRIGE Marie, Commis principal, Toulon.  
 M<sup>me</sup> LRUSSIER Augustine, G. B. Chef de station de 3<sup>e</sup> classe, Les Flachères.  
 LIÈVREMONT Jules, Facteur enregistrant, Dijon-Porte-Neuve.  
 LOBY Marius, Inspecteur principal adjoint de 1<sup>re</sup> classe, 1<sup>re</sup> Division, détaché à la T P. L. M.  
 LOISON François, Chef aiguilleur, Villeneuve-Saint-Georges.  
 LOMBARD Clovis, Chef de train, Grenoble.  
 LOUIS Auguste, Chef de train, Sète.  
 LUCAS Pierre, Employé, 6<sup>e</sup> Division.  
 LUCET Auguste, Sous-Facteur, Paris.  
 MAISONNEUVE Emile, Chef de train, Saint-Rambert-d'Albon.  
 MAITRE Joseph, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Lyon-Part-Dieu.  
 MALBOS Eugène, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Nîmes P. V.  
 MALDANT Pierre, Chef de train, Lyon-Perrache-1.  
 MALFRAIT François, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, La Chapelle-sous-Dun.  
 MALLIE Jules, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Sommières.  
 MALSERET Louis, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Carpentras.  
 MARCOMBES François, Vagonnier, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 MARIN Claude, Chef de train, Mâcon.  
 MARQUANT Paul, Commis principal, Monaco.  
 MARQUIS Joseph, Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Carpentras.  
 MARTEAU Jean-Baptiste, Contrôleur adjoint des trains, Montargis.  
 MARTEL Albert, Chef de train, La Voultre-sur-Rhône.  
 MARTIN Régis, Brigadier de manutention, Lyon-Perrache-1.  
 MARTIN Casimir, Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe, Miramas.  
 MARTIN Cyrien, Brigadier de manutention, Alès.  
 MARTIN Ernest, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Saint-Césaire.  
 MARTIN François, Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe, Vallorbe.  
 MARTIN Octave, Brigadier-Chef, Lyon-Guillotière.  
 MARTINON Auguste, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Grandis-Allières.  
 MAS Jean, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Lyon-Guillotière.  
 MATHIEU Adrien, Employé principal, 2<sup>e</sup> Division.  
 MATHIEU Louis, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Marseille-Joliette-Arency.  
 MATTIER Eugène, Chef de train, Montbéliard.  
 MAUCLAIR Joseph, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Besançon-Viotte.  
 MAUDRIT Célestin, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Voujaucourt.  
 MAURIN Charles, Chef de train, Alès.  
 MECHIN Lucien, Chef aiguilleur, Chalon-sur-Saône.  
 MEIFFRET Jean, Chef de train, Nice.  
 MELA Vincent, Chef de train, Marseille-Saint-Charles.



## MM.

MÉNARD Paul, Inspecteur Divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe Villeneuve-Saint-Georges-Triage.

MENEROD Paul, Chef de manutention principal, Lyon-Guillotière.

MÉNÉTRIER Charles, Facteur aux écritures, Besançon-Viotte.

MERCET Emile, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Franois.

MERCUR Joseph, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Pontcharra-Saint-Forgeux.

MERGER Albert, Chef de train, Dôle.

MERMET Jean-Marie, Chef de train, Saint-Etienne-Châteaucreux.

MERO Jean-Baptiste, Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe, Marseille-Saint-Charles.

MEUNIER Maxcel, Chef de train, Besançon.

MICHALLET Claudius, Facteur aux écritures, Lyon-Guillotière.

MICHEL Joseph, Sous-Chef de manutention, Paris.

MICHEL Marius, Employé principal, Marseille-Centre.

MICHEL Marius-Eugène, Sous-Chef de manutention, Marseille-Joliette-Arenc.

MICHELIN Albert, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Lorcy.

MIDIÈRE Eugène, Chef de train, Malesherbes.

MIBÈGE Camille, Facteur enregistreur, Annecy.

MIGNOT Louis, Homme d'équipe, Paris.

MILAN Albert, Contrôleur adjoint du Service Electrique, Cosne.

MISTRE Victor, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Nice.

MOLINES Camille, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Saint-Gilles.

MONCELON Jules, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Meximieux-Pérouges.

MONIN Lucien, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Saint-Marcel-les-Valence.

MONNIOT Victor, Employé principal, 3<sup>e</sup> Division.

MONVENEUR Benoît, Chef de train, La Clayette-Baudemont.

MORAND Joseph, Sous-Chef de manœuvres, Vichy.

MORANGE Pierre, Contrôleur de résidence, Clermont-Ferrand.

MOREL Germain, Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Culoz.

MORIZOT Paul, Sous-Chef de manutention, Dijon-Ville.

MORNET Louis, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Avignon.

MOULIGNAT François, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Feurs.

MOURRE Osval, Homme d'équipe, Marseille-Joliette-Arenc.

MOURZELAS Venant, Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Portes-Triage.

MOZZICONACCI Antoine, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Calissanne.

MUSO Pierre, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Toulon.

MUTIN Emile, Commis principal (C. S. 2<sup>e</sup>), Dijon-Ville.

NABONNAND Pierre, Sous-Chef de manutention, Le Coteau.

NALLET Prosper, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Cize-Bolozon.

NEVEU Pierre, Sous-Chef de manutention, Bercy.

NICOLAS Auguste, Chef aiguilleur, Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

NICOLLE Gaston, Sous-Facteur, Paris.

NIGON Edmond, Homme d'équipe, Montargis.

NIGON François, Chef de train, Moulins.

NISOLE Alphonse, Chef aiguilleur, Paris.

NOËL Théophile, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Laroche-Migennes.

NOTRAULT Hippolyte, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Héricy.

NOTIN Henri, Chef de train, Nevers.

NOUAT Jean, Brigadier de manutention, Paris.

ODE Charles, Sous-Chef de gare principal, Marseille-Joliette-Arenc.

ODE Jean, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Sérézin.

OURGAUD Barthelemy, Facteur aux écritures, Montpellier.

PACHIAUDI Pierre, Chef de manutention, Marseille-Saint-Charles.

PAIN Fernand, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Bessèges.

PALMIER Clément, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, La Bastide-Saint-Laur-les-Bains.

PANAPIEU Clodomir, Brigadier de manœuvres, Le Vigan.

PAQUET Jean, Facteur-Chef, Fontainebleau-Avon.

PARAVY Emile, Chef de train, Chambéry-Challes-les-Eaux.

PARIS Henri, Chef de train, Dijon.

PASCAL Marius, Sous-Chef de manutention, Marseille-Saint-Charles.

PASCALIN Alexandre, Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe (Dispatcher), Paris.

PASDELOUP Jules, Chef de train, Nevers.

PAVAILLET Etienne, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Moulin-Galant.

PATY Anne, Sous-Chef de manutention, Marseille-Saint-Charles.

PAUL Ernest, Sous-Chef de manutention, Orange.

PAURON Alexandre, Chef de train, Paris.

## MM.

PAVON Louis, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Marseille-Abcilles.

PAYER Jules, Brigadier, Delle.

PAYS Joseph, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Rougeac.

PELLEGRIN Albert, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Pas-des-Lanciers.

PELLEGRIN Jules, Brigadier de manutention, Marseille-Saint-Charles.

PELLETIER Charles, Chef de station, Villars-sous-Dampjoux.

PELLETIER Emmanuel, Sous-Chef de manutention, Dijon-Ville.

PÉPIN Jean, Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Lons-le-Saunier.

PEQUET Claude, Conducteur, Bourg.

PERRAUD Alfred, Commis principal, Dijon-Ville.

PERRET Anihelme, Rédacteur principal, Dijon-Centre.

PERRET Casimir, Chef de train, Dijon.

PERRIER Jean, Chef de train, Lyon-Guillotière.

PERRIN Emile, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Bourg-Saint-Andéol.

PERROT Jean, Brigadier de manutention, Dijon-Ville.

PERRUCAT Albert, Sous-Chef de manutention, Ugines.

PERSATRE Louis, Conducteur, Badan-Triage.

PESTY Célestin, Chef de manutention, Montargis.

PETILLOT Denis, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Nolay.

PETITBOULANGER Victor, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Villers-le-Lac.

PETITGONNET Jean-Marie, Conducteur, Lyon-Perrache-1.

PEYROL Henri, Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe, Clermont-Ferrand.

PHILIBERT Gilbert, Homme d'équipe, Clermont-Ferrand.

Mme PICAULE Marie, Employée, 4<sup>e</sup> Division.

Mlle PICAULE Marie, Employée principale, 3<sup>e</sup> Division.

PIGEAT Louis, Sous-Chef de manutention, Corbeil-Essonnes.

PITHON Marius, Sous-Chef de manœuvres, Robiac.

PIZE Théodore, Chef aiguilleur, Besançon-Viotte.

PLAIT Edouard, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Paris.

PLAGNE Jean-Baptiste, Facteur enregistreur, Aubenas.

PLANTAZ Alfred, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Bellegarde (Ain).

PLATEL Jean, Chef de train, Paris.

POCHON Alphonse, Caissier de 3<sup>e</sup> classe, Dijon-Ville.

POINSOT Charles, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Chalons-sur-Saône.

POIROUX Albert, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Rives.

POIX Louis, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Delle.

POUMEROL Antoine, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Montchanin.

POUPON Pierre, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Pontaillier-sur-Saône.

PRÊTRE Léon, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Darsac.

PRÉVOST Paul, Aide-Contrôleur technique, 4<sup>e</sup> Division.

PRIEU Léon, Conducteur, Lunel.

PUTELAT Claudius, Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe, 2<sup>e</sup> Division.

RAROUT Louis, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Pleure.

RAFFIN Antoine, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Saint-Marcellin (Loire).

RAFFY Jean, Homme d'équipe, Sète.

RAIMON Aubert, Sous-Chef de manutention, Monaco.

RAMBAUD Marius, Facteur aux écritures, Volx.

RAMES Théodore, Homme d'équipe, Miramas.

RANC Louis, Chef de train, Valence.

RAPATRON Claudius, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Rumilly.

RAVIER Louis, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Lépin-La Bauche.

RAYMOND Auguste, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Bourg-Saint-Andéol.

RAZOUX Jean, Brigadier de manutention, Montpellier.

REBOUIL Marius, Chef de train, Alès.

REBOULET François, Conducteur, Valence.

REMONDAZ Victor, Employé principal, Chambéry-Centre.

RENAUD Joseph, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Saint-Gingolph.

RIBARD Paul, Chef de train, Alès.

RIBIÈRE Etienne, Lampiste-appareilleur, Sète.

RICHARD Etienne, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, La Calade-Eguilles.

RICHARD Hippolyte, Chef aiguilleur, Montereau.

RICHARD Michel, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, L'Argentière-La Bessède.

RICROCH Emile, Contrôleur de gare, Paris.

RIGAULT Théodule, Commis principal (C. S. 1<sup>re</sup>), Paris.

RIGOIR Louis, Inspecteur Divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe, Paris.

ROBE Auguste, Chef de train, Dijon.

ROBERT Adolphe, Expéditionnaire, Lyon-Centre.

ROCAZZI Thomas, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Paris.

ROCHE Charles, Sous-Chef de manutention, Grenoble.

RODOT Paul, Homme d'équipe, Saint-Florentin-Vergigny.

ROGER Adrien, Employé principal, 4<sup>e</sup> Division.

MM.

ROLLAND Claude, Surveillant (Contrôle), Paris.  
 ROLLAND Silvin, Sous-Chef de manutention, Marseille-Joliette-Arcis.  
 ROMAGNY Claudius, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Pont-Salomon.  
 ROMAGOUX Charles, Conducteur, Saint-Etienne-Châteaureux.  
 ROMARY Auguste, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Coulanges-sur-Yonne.  
 ROMÉY Lucien, Chef de train, Toulon.  
 ROMIEU Emile, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Gap.  
 RONDY Jean-Marie, Commis principal à l'Agence P. L. M. de renseignements, 88, rue Saint-Lazare, à Paris.  
 ROQUE Hippolyte, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Baillargues.  
 ROSIER Jean-Baptiste, Chef aiguilleur, Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc.  
 ROSSET Jean, Chef de train, Bellegarde (Ain).  
 ROUGEOT Auguste, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Auxonne.  
 ROUHER Jules, Contrôleur adjoint des trains, Ambérieu.  
 ROQUIER Eugène, Sous-Chef de manutention, Toulon.  
 ROUSSEAU Jules, Sous-Chef de gare principal, Dijon-Ville.  
 ROUSSELLE René, Contrôleur adjoint des trains, 4<sup>e</sup> Division (Paris).  
 ROUSSET Emile, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Avignon.  
 ROUSSILLON Gabriel, Sous-Chef de manutention, Lyon-Perrache-I.  
 ROUSSON Jean-Louis, Chef de train, Valence.  
 ROUX François, Sous-Chef de manutention Lyon-Vaise.  
 ROUX François-Jean, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Aubagne.  
 ROUX Marius, Conducteur, Alès.  
 ROY Claude, Sous-Chef de manœuvres, Besançon-Viotte.  
 RUF Jean, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Alixan.

SAILLANT Michel, Chef aiguilleur, Givors-Canal.  
 SANCERRE Noël, Sous-Chef de manutention, Bercy.  
 SAUJOT Jean, Chef de train, Clamecy.  
 SAVOYE Jean, Facteur aux écritures, Dôle-Ville.  
 SCARBECK Edmond, Sous-Chef de manutention, Paris.  
 SCHULTZ Louis, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Lyon-Perrache-I.  
 SERCOURT Jean, Chef de manœuvres, Marseille-Prado.  
 SERENIS Paul, Employé principal, 2<sup>e</sup> Division.  
 SERPOLLET Auguste, Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Vienne.  
 SERVES Louis, Chef de train, Le Teil.  
 SEVENIER Maurice, Chef de station, Les Mages.  
 SIGAUD Joseph, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Draguignan.  
 SIGONNEY Edouard, Conducteur, Pontarlier.  
 SILVestre Pierre, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Arles.  
 SIMON Maurice, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Aoste.  
 SOLFIL Emile, Chef de train, Alès.  
 SONNAG Emile, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Paris.  
 SOUBERON Louis, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Valence.  
 SOUBRA Pierre, Homme d'équipe, Marseille-Joliette-Arcis.  
 SOURD Jean-Baptiste, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Arles.  
 SUCHARD Alexis, Sous-Inspecteur (Trains), Chambéry-Challes-les-Eaux.  
 SUCHET Jean, Commis principal, Saint-Etienne-Châteaureux.

TABOURDEAU Jean, Sous-Chef de manœuvres, Cosne.  
 TABUTIN Jean, Chef de train, Dôle.  
 TAUPIN Pierre, Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Héry.  
 TEISEIRE Auguste, Brigadier, Draguignan.  
 TÊTE Georges, Commis principal, Paris.  
 TÈVENARD Jules, Chef de train, Valence.  
 THIVIND Joseph, Chef de train, Badan-Triage.  
 THOMAS Georges, Chef aiguilleur, Montereau.  
 THOMAS Ignace, Chef de train, Le Teil.  
 TOQUEBEUF Eugène, Expéditionnaire, Nîmes-Centre.  
 TORDO François, Chef aiguilleur, Nice.  
 TOURTEL Virgile, Contrôleur principal des trains, Marseille.  
 TOUTANT Louis, Employé, Paris Centre.  
 TRAMIER Firmin, Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Saint-Raphaël-Valescure.  
 TRAVERSIER Elie, Chef de manœuvres, Valence.  
 TREAND Anatole, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Pontanevaux.  
 TREILLE Marie, Sous-Chef de manutention, Lyon-Perrache-I.  
 TREMBLAY Maurice, Chef de groupe, 2<sup>e</sup> Division.

VACHER Bonnet, Homme d'équipe, Clermont-Ferrand.  
 VALASTER Charles, Chef de train, Besançon.  
 VALLA Jean, Chef de train, Badan-Triage.

MM.

VAILLOT Jules, Inspecteur Divisionnaire de 1<sup>re</sup> classe, Saint-Etienne.  
 VANNEREAU Emile, Sous-Chef de bureau de gare, Paris.  
 VAPILLON Antoine, Commis de 1<sup>re</sup> classe, Villefranche-sur-Saône.  
 VARAIGNE Henri, Commis principal, Montargis.  
 VENNETIER Eugène, Chef de station, Souvans.  
 VERGIER Jean, Chef de train, Marseille.  
 VERGOIN Benoit, Conducteur, Lyon-Vaise.  
 VERGONNET Albert, Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe, Bercy.  
 VERNE Paul, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Gilly-sur-Loire.  
 VERNIN Pierre, Homme d'équipe, Lyon-Perrache-I.  
 VEZIAN Henri, Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Crèches-sur-Saône.  
 VEZON Marius, Chef de manutention, Lyon-Guillotière.  
 VIAL Claude, Chef de gare principal de 2<sup>e</sup> classe, Badan-Triage.  
 VIALAY Eugène, Chef de train, Dijon.  
 VIGNESOULE Auguste, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, Rossillon.  
 VIGNOT Emile, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Brunoy.  
 VILLARD Noël, Brigadier de manutention, Nîmes P. V.  
 VILLARD Pierre, Sous-Chef de manœuvres, Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc.  
 VILLE Emile, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Moirans.  
 VILLETARD Adrien, Chef de train, Paris.  
 VINCENT André, Contrôleur de gare, Nîmes G. V.  
 VINCENT Jean, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe, L'Isle-Angély.  
 VINCENT Pierre, Commis de 2<sup>e</sup> classe, Lyon-Vaise.  
 V RONDELET Alphonse, Sous-Chef de manutention, Chambéry-Challes-les-Eaux.  
 V RGLIE Alfred, Caissier de 2<sup>e</sup> classe, Nîmes G. V.  
 VUILLEMIN Marie, Chef de train, Dôle.

ALLE Pierre, ex-Chef de train, Clermont-Ferrand.  
 ARNAUD Prudent, ex-Chef de train, Bellegarde (Ain).  
 AUJAY Claude, ex-Chef d'équipe, Fourchambault.

BARRAL Joseph, ex-Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe Les Mazes-le-Crès.  
 BENEDETTI Dominique, ex-Préposé à la manutention, Modane.  
 BLANVILLAIN Marie, ex-Facteur aux écritures, Besançon-Viotte.  
 BOSNE Eugène, ex-Chef de train, Pontarlier.  
 BRESON Claude, ex-Sous-Chef de manœuvres, Besançon-Viotte.  
 BROUTY Léon, ex-Facteur aux écritures, Chalons-sur-Saône.  
 BRUNEL Alfred, ex-Homme d'équipe, Nîmes P. V.

CARDINAUX Paul, ex-Lampiste appareilleur, Besançon-Viotte.  
 CHARRIER Laurent, ex-Chef de manœuvres, Saint-Germain-des-Franchés.  
 CHATEL Joseph, ex-Conducteur, Besançon.  
 CHOPINE Charles, ex-Commis principal, Dijon-Porte-Neuve.  
 CORON Edmond, ex-Surveillant (Contrôle), Paris.

DAHON Marie, ex-Commis de 2<sup>e</sup> classe, Marseille-Abeilles.  
 DEGAY Pierre, ex-Facteur de ville, Paris.

FARGIER Louis, ex-Homme d'équipe, Aubenas.  
 FLEURY Victor, ex-Facteur aux écritures, Besançon-Viotte.

GAGNIER Florentin, ex-Brigadier de manutention, Modane.  
 GAGNIER Jean-Baptiste, ex-Chef de train, Annecy.  
 GASSAND Louis, ex-Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe, Marseille-Saint-Charles.  
 GLAS Joseph, ex-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Bourron-Marlotte-Grez.

GRANDJEAN Joseph, ex-Conducteur, Besançon.  
 GROS Jules, ex-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe, Saint-Bonnet-en-Bresse.  
 GUIN Nicolas, ex-Chef de train, Besançon.

HENRY Eugène, ex-Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe, Bellegarde (Ain).  
 HULLY Georges, ex-Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe, Monte-Carlo.  
 HUMBERT Charles, ex-Vagonnier, Besançon.

JEANNIN Edouard, ex-Conducteur, Besançon.

LAPIERRE Jules, ex-Chef de train, Besançon.  
 LORRAIN Jean-Baptiste, ex-Sous-Chef de manutention, Lyon-Guillotière.



## MM.

MAIRET Marie, ex-Brigadier de manutention, Besançon-Viotte.  
 MANIFICAT Lucien, ex-Gardien, Chambéry.  
 MOISY Julien, ex-Sous-Chef de manutention, Paris.  
 MOUSSEL François, ex-Vagonnier, Besançon.  
 PECCLET Just, ex-Préposé à la manutention, Besançon-Mouillère.  
 PELLERIN Louis, ex-Commis de 2<sup>e</sup> classe, Paris.  
 PETIT Edouard, ex-Chef de train, Besançon.  
 PEYRE Paul, ex-Commis principal, Sète.  
 PLAGNES Pierre, ex-Agent de manœuvres, Sète.  
 PLUMIER Louis, ex-Contrôleur de résidence, Lyon-Vaise.  
 POINT Alexis, ex-Chef de train, Dijon.  
 PONTIER Eugène, ex-Sous-Chef de manutention, Lyon-Perrache-1.  
 POURCILLOT Louis, ex-Conducteur-Chef, Besançon.  
 RICHARD Marcelin, ex-Commis de 2<sup>e</sup> classe, Besançon-Viotte.  
 RONGICONI François, ex-Commis principal (C. S. 1<sup>re</sup>), Nice.  
 SAILLARD Gustave, ex-Homme d'équipe, Besançon-Viotte.  
 SELONIER François, ex-Chef de train, Besançon.  
 SESTER Pierre, ex-Conducteur-Chef hors classe, Besançon.  
 TAVERON Jean, ex-Brigadier de manutention, Lyon-Perrache-1.  
 THUNOT Charles, ex-Chef de train, Besançon.  
 TROUVILLAS Louis, ex-Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe, Ribaute-les-Tavernes.  
 VIENET Jean, ex-Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe, Besançon-Viotte.  
 VINCENT Joseph, ex-Conducteur-Chef hors classe, Besançon.

## MATÉRIEL ET TRACTION

ANDRÉ Marius, Chef de brigade d'ouvriers, Arles-Machines.  
 ANGLADE Henri, Mécanicien de route, Langeac.  
 ANRIOT Emile, Manœuvre spécialisé, Besançon.  
 ARCHERAUD Jean, Manœuvre, Lyon-Vaise.  
 ARNAUD Jules, Mécanicien de manœuvres, Saint-Germain-des-Fossés.  
 ARNOUX Léopold, Visiteur, Robiac (poste d'entretien).  
 ARQUOJET Pierre, Mécanicien de route, Clermont-Ferrand.  
 ARRIBOT Marcel, Chef-Mécanicien, Marseille (B. I.).  
 ASTIER Pierre, Mécanicien de route, Avignon.  
 AUDIBERT Antoine, Sous-Chef de dépôt, Montargis.  
 AUDIBERT Auguste, Manœuvre spécialisé, Arles-Machines.  
 BACHELIER Charles, Aide-ouvrier, Villeneuve (P. E.).  
 BARBARIN Louis, Sous-Chef de bureau, Ambérieu.  
 BARNIER Clodius, Mécanicien de route, Saint-Etienne.  
 BARNAIN Louis, Aide-ouvrier, Nice (dépôt).  
 BARRAGÉ Paul, Mécanicien de route, Nevers.  
 BARTHOMIEUF Auguste, Mécanicien de route, Langeac.  
 BASTARD Adrien, Mécanicien de route, Arenc.  
 BASTIDE Henri, Mécanicien de route, Nîmes.  
 BASTIE Emmanuel, Mécanicien de route, Fraise-Unieux.  
 BAZENET Paulin, Mécanicien de route, Dôle.  
 BEAUFRÈRE François, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 BELADEN Marius, Aide-ouvrier, Arles-Machines.  
 BELLEMAIN Victor, Aide-distributeur, Oullins-Machines.  
 BELLON Joseph, Chef de brigade d'ouvriers, Vénissieux.  
 BELLOT-MAUROZ Joseph, Manœuvre, Marseille (dépôt).  
 BENOIT Jules, Visiteur, Ambérieu (poste d'entretien).  
 BERNARD Albert, Mécanicien de route, Montargis.  
 BERTSET Isidore, Mécanicien de route, Ambérieu.  
 BERTHIER Georges, Mécanicien de route, Clamecy.  
 BERTHOUX Etienne, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 BERTIN Adolphe, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 BEUNE Baptiste, Mécanicien de route, Avignon.  
 BIANCO Joseph, Manœuvre spécialisé, Marseille (dépôt).  
 BIDAN Albert, Mécanicien de route, Clermont-Ferrand.  
 BIGUET Claude, Ouvrier, Chambéry.  
 BLANC Antoine, Ouvrier spécialiste, Arles-Machines.  
 BLANC Louis, Mécanicien de route, Cergy-la-Tour.  
 BLANC Rosé, Mécanicien de route, Nice.

## MM.

BLISSON Auguste, Mécanicien de route, Alès.  
 BOCQUET Charles, Mécanicien de manœuvres, Dijon-Perrigny.  
 BOICHE François, Brigadier des garçons de bureau, Paris (Secrétaire).  
 BOISSY Amable, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Villeneuve (Magasin général).  
 BOLLLET Louis, Mécanicien de route, Dijon-Perrigny.  
 BONDIL Hilaire, Manœuvre spécialisé, Marseille (dépôt).  
 BONDIOUX Gaëtan, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 BONIFACE Joseph, Mécanicien de route, Lunel.  
 BONNEFOY Claude, Manœuvre spécialisé, Clermont-Ferrand.  
 BONNET Etienne, Mécanicien de route, Miramas.  
 BONNET Léopold, Mécanicien de route, Alès.  
 BONNET Pierre, Chef mécanicien, Ambérieu.  
 BOREL Aimé, Mécanicien de route, Nice.  
 BOURDIAUX Louis, Aide-ouvrier, Nevers.  
 BOURGADE Marie, Conducteur de machines-outils, Le Teil.  
 BOURGERON Pierre, Manœuvre, Montargis.  
 BOURSIER Auguste, Mécanicien de route, Villeneuve.  
 BOUTAVIN Hippolyte, Mécanicien de route, Lunel.  
 BOUVET Marcel, Mécanicien de route, Dijon-Perrigny.  
 BRETILLOT Louis, Mécanicien de route, Dôle.  
 BRETON Nicolas, Mécanicien de route, Saint-Germain-des-Fossés.  
 BRÉULLER Georges, Mécanicien de manœuvres, Bercy.  
 BRINGEAND Jacques, Contremaître adjoint, Dijon-Perrigny (ateliers Brun Pierre, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Chambéry).  
 BRUNET Joseph, Sous-Chef de bureau, Avignon.  
 BUCHAILLOT François, Chauffeur de manœuvres, Dôle.  
 BUFFET Jean, Mécanicien de route, Paray-le-Monial.  
 BURNICHON Eugène, Mécanicien de manœuvres, Lyon-Perrache.  
 CABRIEL Auguste, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Marseille-Prado (P. E.).  
 CADE Albert, Mécanicien de route, Robiac.  
 CAGNIN François, Aide-ouvrier, Oullins-Machines.  
 CALESZOL Henri, Chef mécanicien, Le Teil.  
 CAILLAT Etienne, Manœuvre spécialisé, Saint-Etienne.  
 CARADÉC Edouard, Mécanicien de manœuvres, Paris.  
 CARRÉ Gustave, Contremaître adjoint, Avignon.  
 CARTALLIER Claude, Mécanicien de route, Paris.  
 CHAILLON René, Mécanicien de route, Villeneuve.  
 CHAMBOREDON Gaston, Mécanicien de route, Alès.  
 CHAMPALBERT Auguste, Mécanicien de route, Vénissieux.  
 CHANTELOUBE Joseph, Mécanicien de route, Châtel-Cuyon.  
 CHAPET Germain, Mécanicien de route, La Blancarde.  
 CHAPUS Camille, Mécanicien de route, Le Teil.  
 CHARDON Joseph, Mécanicien de route, Saint-Etienne.  
 CHARLES Prosper, Chef-Mécanicien, Grenoble.  
 CHARPENTIER Joseph, Aide-ouvrier, Villeneuve-Vagons.  
 CHARRONDIÈRE Pierre, Mécanicien de route, Roanne.  
 CHASSAING Pierre, Contremaître adjoint, Saint-Etienne.  
 CHATARD Louis, Surveillant de dépôt, Clermont-Ferrand.  
 CHAUMERAS Louis, Chef de brigade d'ouvriers, Arles-Machines.  
 CHAUMETTE Pierre, Mécanicien de route, Nevers.  
 CHAUTANT Pierre, Manœuvre spécialisé, Saint-Rambert-d'Albon.  
 CLERGÉ Fernand, Mécanicien de route, Sens.  
 COLLARD Jules, Manœuvre spécialisé, Villeneuve-Voitures.  
 COLLÉON Paul, Gardien, Lyon-Perrache.  
 COLLINET Gilbert, Mécanicien de route, Laroche.  
 COMTE Henri, Mécanicien de route, Langeac.  
 CONTIER Jules, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Arenc.  
 COQUILLAT Jean, Mécanicien de route, Chagny.  
 CORBESSAS Georges, Mécanicien de route, Avignon.  
 CORDOLA Jean-Baptiste, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 CORON Jean, Mécanicien de route, Chagny.  
 COURRAUX François, Manœuvre spécialisé, Clermont (poste d'entretien).  
 COURTOIS Charles, Surveillant de dépôt, Paris.  
 CROUZET Auguste, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers, Arles-Machines.  
 CUER Gaston, Mécanicien de manœuvres, La Voulte.  
 CURTELIN Ernest, Aide-ouvrier, Oullins-Machines.  
 DAIM Claude, Mécanicien de route, Paray-le-Monial.

## MM.

DANCETTE Adrien, Aide-ouvrier, Villeneuve-Vagons.  
 DANTON Etienne, Ouvrier, Arles-Machines.  
 DARNEAU Toussaint, Aide-ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 DAVER Eugène, Mécanicien de route, Nîmes.  
 DEJEAN Jules, Mécanicien de route, Paris.  
 DELAGOUTTE Victor, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 DELEUZE Emile, Manœuvre, Alès.  
 DEPIERRE Paul, Mécanicien de route, Dijon-Perrigny.  
 DEPRALON Charles, Mécanicien de route, Dijon-Perrigny.  
 DERBESY Hector, Chef-Mécanicien, Paris (B. I.).  
 DESCOURAND Antoine, Mécanicien de route, Nevers.  
 DESPÈRE Laurent, Aide-ouvrier, Lunel (poste d'entretien).  
 DESHONS Fortuné, Mécanicien de route, Miramas.  
 DESHOURS Henri, Mécanicien de route, Alès.  
 DESMERO Stefano, Mécanicien de manœuvres, Marseille-Prado.  
 DESORGES Jean, Mécanicien de manœuvres, Dijon-Perrigny.  
 DONADIEU Jules, Ouvrier, Arles-Machines.  
 DORNIER Charles, Manœuvre spécialisé, Dôle.  
 DUGOURD Charles, Mécanicien de route, Besançon.  
 DUGUA Louis, Sous-Brigadier des garçons de bureau, Saint-Etienne (B. I.).  
 DUPART Charles, Manœuvre, Nevers.  
 DUPOUX Désiré, Mécanicien de route, Avignon.  
 DURAND Cyprien, Ouvrier, Nîmes.  
 ENFER Ernest, Ouvrier, Laroche.  
 ESCALLIER Emile, Mécanicien de route, Lyon-Mouche.  
 ESCARRAT Louis, Contremaître adjoint, Avignon.  
 EYMARD Léopold, Mécanicien de route, Nîmes.  
 FABRE Eugène, Ouvrier, Arles-Machines.  
 FABRE Germain, Mécanicien de manœuvres, Miramas.  
 FABRE Victorin, Mécanicien de route, Miramas.  
 FABRÈGES Marié, Mécanicien de route, Paris.  
 FAYARD François, Mécanicien de route, Paray-le-Monial.  
 FAYE Marc, Mécanicien de route, Clermont.  
 FAYOLLE Louis, Mécanicien de route Nîmes.  
 FÉLIX Joseph, Conducteur de machines-outils, Arles-Machines.  
 FERRIER Louis, Ouvrier, Nîmes.  
 FICAJA Jean, Mécanicien de manœuvres, Toulon.  
 FOUILHET Henri, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 FOURNIER Célestin, Ouvrier, Arles-Machines.  
 FOURNIER Emile, Mécanicien de route, Paris.  
 FOURNIER Hippolyte, Mécanicien de route, Nice.  
 FRAISSE Joseph, Chauffeur de manœuvres, Marseille.  
 FRANÇOIS Auguste, Mécanicien de route, Chalon-sur-Saône.  
 FRÉAUD Jean, Mécanicien de route, Clermont.  
 FRECHURET Louis, Ouvrier Lyon-Vaise.  
 FROIDFOND Louis, Aide-ouvrier, Oullins-Machines.  
 GAILLARD Louis, Mécanicien de route, Portes.  
 GARDIOL Charles, Ouvrier, Arles-Machines.  
 GARNERO Pierre, Mécanicien de manœuvres, Lyon-Perrache.  
 GAUDRIOT François, Mécanicien de route, Dijon-Perrigny.  
 GAUTHIER Frédéric, Mécanicien de route, Besançon.  
 GAUTHIER Jean, Contremaître adjoint, Hautmont (Nord).  
 GAUTHIER Louis, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 GENEST Jean, Mécanicien de route, Paris.  
 GENIN Alphonse, Mécanicien de route, Avignon.  
 GEOFFROY Jean, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Nice (dépot).  
 GERMAIN Maurice, Mécanicien de route, Laroche.  
 GIACOBI Joseph, Chauffeur de manœuvres, Lyon-Mouche.  
 GIANESINI Antoine, Visiteur, Bercy (poste d'entretien).  
 GILLES-JOSEPH Etienne, Manœuvre, Laroche.  
 GIRAUD Eugène, Mécanicien de route, Cannes-la-Bocca.  
 GIRAUD François, Mécanicien de manœuvres, Arenc.  
 GIRY Henri, Aide-ouvrier, Nice (I. P. Voit.).  
 GUGF Joseph, Mécanicien de route, Nice.  
 GIVAUDAN Jean-Baptiste, Ouvrier, Arles-Machines.  
 GOUGOU Joseph, Mécanicien de route, Nevers.  
 GOUTIROL Louis, Ouvrier Marseille (dépot).  
 GOUSSET Georges, Employé principal, Paris (Service Central Matériel, Bureau des Etudes).  
 GOUTAREL Jean, Mécanicien de route, Badan.

## MM.

GRANDJEAN André, Mécanicien de route, Dôle.  
 GRANGE Jean, Manœuvre spécialisé, Marseille (dépot).  
 GRATUZE Adolphe, Mécanicien de route, Langoac.  
 GRÉGOIRE Camille, Ouvrier, Arles-Machines.  
 GROTTIER Roch, Mécanicien de route, Nevers.  
 GROUSSON Claudius, Mécanicien de route, Badan.  
 GRUER Paul, Mécanicien de route, Laroche.  
 GRUET Georges, Mécanicien de route, Paray-le-Monial.  
 GUÉNOT Eugène, Mécanicien de route, Villeneuve.  
 GUEYLE Frédéric, Manœuvre spécialisé, Avignon.  
 GUIDEL Gustave, Mécanicien de route, Dijon-Perrigny.  
 GUIDI Etienne, Mécanicien de route, Avignon.  
 GUIGLARIS Charles, Manœuvre spécialisé, Nice (dépot).  
 GUILLAUMAIN Pierre, Mécanicien de manœuvres, Montereau.  
 GUILLERMINOT Gustave, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 GUILLERMIN Paul, Mécanicien de route, Lunel.  
 GUY Claude, Chef de brigade d'ouvriers, Oullins Machines.  
 GUY Paul, Chef de station électrique, Chambéry.  
 HÉRARD Joseph, Inspecteur des Services actifs, Paris (Service Central Trachon).  
 HOMS Etienne, Mécanicien de manœuvres, Nîmes.  
 HUET Edouard, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 HUGON Vielfrid, Mécanicien de route, Alès.  
 IMBERT Emile, Mécanicien de route, Saint-Etienne.  
 JACQUAZ Jean, Aide-distributeur, Lyon (Magasin général).  
 JACQUEMONT Paul, Mécanicien de route, Ambérieu.  
 JACQUET Henri, Manœuvre spécialisé, Bourgoin (poste d'entretien).  
 JALBERT Marius, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Marseille-Prado (ateliers).  
 JOUAULT Alphonse, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 JOURDAN Alphonse, Mécanicien de route, Lyon-Croix-Rousse.  
 JOUTEUR Louis, Mécanicien de route, Ambérieu.  
 JOUVE Jacques, Ouvrier, Arles-Machines.  
 JOUVE Jean, Chef de brigade de manœuvres, Oullins-Machines.  
 LABAUNE Joseph, Mécanicien de route, Besançon.  
 LABILLE Laurent, Mécanicien de manœuvres, Laroche.  
 LANDAZ Séverin, Visiteur, Paris (poste d'entretien).  
 LANGUETIN René, Mécanicien de route, Paris.  
 LAPIERRE Cazimir, Surveillant de dépôt, Alès.  
 LAPINCE Antoine, Manœuvre spécialisé, Saint-Etienne (dépot).  
 LARGOT Léopold, Mécanicien de manœuvres, Avignon.  
 LASVALADAS Etienne, Mécanicien de route, La Blanche.  
 LAUBÉPIN Joseph, Mécanicien de route, Paris.  
 LAUDoyer Charles, Elève-mécanicien, Paris.  
 LAUMOND Pierre, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Clermont (dépot).  
 LAURENÇOT Emile, Aide-ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 LAURON Ulysse, Mécanicien de route, Nîmes.  
 LAVAL Claude, Mécanicien de route, Saint-Etienne.  
 LAVERGNE Louis, Aide-ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 LEBEAU Louis, Mécanicien de route, Montchanin.  
 LECLERC Albert, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 LEFÈVRE Maurice, Mécanicien de route, Laroche.  
 LEGRAND Camille, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 LE LAPOUIS Yves, Surveillant de route, Villeneuve (Magasin général).  
 LEMAIRE Jules, Ouvrier, La Râpée.  
 LEPELLETIER Fernand, Mécanicien de route, Paray-le-Monial.  
 LEPIDE Louis, Mécanicien de manœuvres, Arenc.  
 LESCURE Jean, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Chasse (atelier d'aggl.).  
 LÉYAN Lazare, Mécanicien de route, Miramas.  
 LEYRAUD Emile, Manœuvre, Tarascon (poste d'entretien).  
 LHÉRITIER François, Surveillant de dépôt, Chagny.  
 LIEUTAUD Jules, Mécanicien de manœuvres, Arenc.  
 LOCARDEL Pierre, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Villeneuve (dépot).  
 LOMBARD Eugène, Mécanicien de route, Dôle.  
 LOUVAT Jean, Gardien, Vénissieux.  
 LYONNET François, Manœuvre, Pont-de-l'An.



## MM.

MACHARD Louis, Mécanicien de route, Avignon.  
 MALACHANNE Fernand, Mécanicien de route, Alès.  
 MALAMAIRE Félix, Manœuvre spécialisé, Carnoules.  
 MALATIER Elie Ouvrier, Oullins-Machines.  
 MANDET Guillaume, Mécanicien de manœuvres, Roanne.  
 MANSUÉTI Louis, Mécanicien de route, Avignon.  
 MARCHAND Charles, Ouvrier, Marseille-Prado (P. E.).  
 MARCHAND Louis, Mécanicien de route, Lyon-Mouche.  
 MARMORAT Evariste, Employé principal, Lyon (Magasin général).  
 MARSEILLE Adrien, Chef mécanicien, Nîmes.  
 MARSEILLE Louis, Visiteur, La Grand Combe (poste d'entretien).  
 MARTIN Baptiste, Chef de brigade d'ouvriers, Oullins-Machines.  
 MARTIN Jean, Contremaître adjoint, Oullins-Machines.  
 MASSON Etienne, Mécanicien de route, Dôle.  
 MATHIEU Emmanuel, Ouvrier, Arles-Machines.  
 MAURICE Albin, Visiteur, Dôle (poste d'entretien).  
 MAYNIER François, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Oullins-Machines.  
 MAZOTY Joseph, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Sète.  
 MAZOUYER François, Chauffeur de manœuvres, Saint-Etienne.  
 MENET Jean, Mécanicien de route, Nevers.  
 MERLE Jean, Mécanicien de route, Le Puy.  
 MERMET Marius, Manœuvre, Saint-Etienne (dépot).  
 MESSY Auguste, Ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 METENIER Jean, Gardien, Dijon-Perrigny (dépot).  
 MEUNIER Marius, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 MICHEL Eugène, Mécanicien de route, Nîmes.  
 MICHEL Eugène, Mécanicien de route, Lunel.  
 MICHEL Fernand, Mécanicien de route, Marseille.  
 MIGNON Auguste, Manœuvre spécialisé, Nevers.  
 MILHE Augustin, Ouvrier, Arles-Machines.  
 MINNE Lucien, Ouvrier, Oullins-Voitures.  
 MONTEIL Régis, Aide-ouvrier Oullins-Machines.  
 MOREL Antoine, Manœuvre, Besançon (entretien).  
 MOREL Eugène, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Nevers (dépot).  
 MOREUX Michel, Manœuvre, Nevers (dépot).  
 MOULIN Gaston, Aide-ouvrier, Nîmes.  
 MOURIER Emile, Mécanicien de route, Sommières.  
 MULLER Jules, Ouvrier, Besançon (dépot).  
 NADAL Etienne, Mécanicien de route, Nîmes.  
 NICOLAI Antoine, Mécanicien de route, Toulon.  
 NOELLET Félix, Distributeur, Clermont-Ferrand.  
 NOGARÈDE Alphonse, Mécanicien de route, Nîmes.  
 NOTTIN Pierre, Employé principal, Paris (Approvisionnement).  
 OLLIER Antoine, Mécanicien de route, Roanne.  
 ORSINI Paul, Manœuvre, Arenc.  
 OUDET Louis, Visiteur, Dijon-Perrigny (poste d'entretien).  
 OUILLOU Emile, Mécanicien de route, Saint-Etienne.  
 PACALY Francisque, Employé principal, Lyon (Magasin général).  
 PAILLÈS Rémi, Mécanicien de manœuvres, Saint-Etienne.  
 PALLANDRE Claude, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Oullins-Machines.  
 PELLETIER Emile, Mécanicien de route, Chagny.  
 PELOUX Achille, Mécanicien de manœuvres, Chagny.  
 PERNET Henri, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers, Oullins-Machines.  
 PERREAU Georges Mécanicien de route, Sens.  
 PERRER François, Mécanicien de manœuvres, Lyon-Mouche.  
 PETIT Jean, Mécanicien de manœuvres, Villeneuve.  
 PETIT Pierre, Sous-Chef de dépot, Mâcon  
 PEYLIGRIN Pancrace, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 PEYRON Louis, Mécanicien de route, Vénissieux.  
 PÉDALET Lucien, Manœuvre spécialisé, Villeneuve-Voitures.  
 PINÈDE Jean, Mécanicien de route, Lunel.  
 PLANCHON Louis, Aide-distributeur, Villeneuve-Vagons.  
 POMPANON François, Chef-visitieur Montchanin.  
 PONCIN Pierre, Mécanicien de route, Dijon-Perrigny.  
 PONT Claude, Mécanicien de route, Bourg.  
 PUPIER Jean, Ouvrier, Badan.

## MM.

RABEAU Louis, Mécanicien de route, Montargis.  
 RAMBAUD Louis, Ouvrier, Arles-Machines.  
 RAMBAUD-CHANOZ, Joseph Mécanicien de route, Grenoble.  
 RENOUILLEARD Pierre, Aide-contrôleur technique, Nantes.  
 RÉVEGNAUD Georges, Mécanicien de route, Saint-Germain-des-Fossés.  
 REY Félix, Contrôleur technique principal, Paris (approvisionnement),  
 REY Joseph, Mécanicien de manœuvres, Bellegarde.  
 REYDON Aristide, Mécanicien de route, Alès.  
 RIBES Edmond, Surveillant de dépot, Marseille.  
 RICHARD François, Mécanicien de route, Annemasse.  
 RIGNAULT Louis, Ouvrier, Villeneuve (P. E.).  
 RIGOLET Armand, Mécanicien de route, Paris.  
 RINGAL Auguste, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Villeneuve (P. E.).  
 ROBERT Auguste, Mécanicien de manœuvres, Bercy.  
 ROCH Auguste, Mécanicien de manœuvres, Nîmes.  
 ROCHE Henri, Mécanicien de route, Roanne.  
 ROCHEGUEDE Casimir, Ouvrier, Le Teil.  
 ROCQUE Emile, Aide-ouvrier, Arles-Machines.  
 RODELLAT Louis, Mécanicien de route, Toulon.  
 ROGER Jean, Mécanicien de route, Nîmes.  
 ROMAN Pierre, Mécanicien de manœuvres, Miramas.  
 ROSIER Eugène, Ouvrier, Arles-Machines.  
 ROSIER Joseph, Mécanicien de route, Nevers.  
 ROSSEL Henri, Mécanicien de route, Alès.  
 ROUBAUD Pierre, Ouvrier, Arles-Machines.  
 ROUDÈS Jean, Conducteur de machines-outils, Oullins-Machines.  
 ROURE François, Manœuvre, Alès.  
 ROURE Jean, Aide-ouvrier, Oullins-Machines.  
 ROUSSEAU Louis, Mécanicien de route, Nevers.  
 ROUX Auguste, Mécanicien de route, Alès.  
 ROYER Venant, Mécanicien de manœuvres, Le Teil.  
 RUQUET Joseph, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers, Oullins-Machines.  
 SABRAN Ernest, Rédacteur principal, Avignon.  
 SAINT-SERNIN Jean, Surveillant de dépot, Arenc.  
 SANDRE Jean, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 SAROUL Joseph, Aide-ouvrier, Oullins-Voitures.  
 SAULE Alexis, Mécanicien de route, Nîmes.  
 SERRES Joseph, Chef de magasin principal, Oullins-Machines.  
 S' BON Jean, Ouvrier, Arles-Machines.  
 SICARD André, Mécanicien de route, Langeac.  
 SIMON Maurice, Mécanicien de route, Laroche.  
 SOUCHON Auguste, Ouvrier, Arles-Machines.  
 STRING Charles, Ouvrier, Laroche.  
 SUTY Charles, Mécanicien de manœuvres, Chagny.  
 TARASCON Eugène, Conducteur de machines-outils, Arles-Machines  
 TARDY Antoine, Visiteur, Saint-Etienne (poste d'entretien).  
 TEISSEIRE Philippe, Aide-ouvrier, Nice (dépot).  
 TEISSIER Benjamin, Ouvrier, Nîmes (P. E.).  
 TERRIER François, Visiteur, Mâcon (poste d'entretien).  
 TESSORE Henri, Mécanicien de manœuvres, Arenc.  
 TESTUD Jean, Mécanicien de route, Avignon.  
 THÉVENIN Emile, Aide-ouvrier, Villeneuve-Voitures.  
 THÉVOT Joseph, Mécanicien de route, Pertuis.  
 THIOLLIER Jean, Manœuvre spécialisé, Saint-Etienne (poste d'entretien).  
 THIR'AT Paul, Mécanicien de route, Laroche.  
 THOMAS Barthélemy, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Chasse (atelier d'agglomérat).  
 THOMAS DE MONTPRÉVILLE Gaston, Ouvrier, La Râpée.  
 TRAMEÇON Claude, Mécanicien de route, Nevers.  
 TROUILLOUD Pierre, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 VAILLIER Louis, Visiteur, Avignon (poste d'entretien).  
 VALETTE Camille, Mécanicien de manœuvres, Nîmes.  
 VAIDENAY Athanas, Mécanicien de manœuvres, Villeneuve.  
 VELTEN Chrétien, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Villeneuve-Voitures.  
 VERDUN Félix, Chef-Mécanicien, Vénissieux.

## MM.

VERNOUX Edouard, Mécanicien de route, Nice.  
 VIDALENCHE Félixien, Ouvrier, Oullins-Machines.  
 VILLIN Ernest, Ouvrier, Villeneuve Voitures  
 VINCENT Placide, Mécanicien de manœuvres, Marseille.  
 WIËSE Marius, Mécanicien de route, Saint-Etienne.

ASTIER François, Ex-Mécanicien de manœuvres, Grigny.

BARDY Pierre, ex-Visiteur, Besançon.  
 BARRIER Jean, ex-Ouvrier, Lyon.  
 BAVOUX Jules, ex-Mécanicien, Besançon.  
 BELIN Jean-Baptiste, ex-Chef de brigade d'ouvriers, Marseille.  
 BERTRAND Marcellin, ex-Mécanicien de route, Alès.  
 BIGOTTE Augustin, ex-Employé principal, Dijon.  
 BILLIAT Marie, ex-Mécanicien, Subligny.  
 BOUVIER Alexandre, ex-Mécanicien de route, Arles.  
 BRENDEL Georges, ex-Mécanicien, Besançon.  
 BRETEGNIER Charles, ex-Mécanicien, Besançon.  
 BROCARD Louis, ex-Mécanicien, Besançon.

CACHARD Marius, ex-Mécanicien, Vincennes.  
 CARBILLET Henri, ex-Mécanicien, Besançon.  
 CHALIEUX Gabriel, ex-Manœuvre spécialisé, Grigny  
 CHARRET Louis, ex-Mécanicien, Aubenas.  
 COUTURAT Albert, ex-Ouvrier, Villeneuve-Saint-Georges.

DARTEVELLE Marie, ex-Mécanicien, Besançon.  
 DEBROIS Jean, ex-Ouvrier, Villeneuve-Saint-Georges.  
 DOUSSOT Charles, ex-Mécanicien, Besançon.  
 DUCOULOUX Claude, ex-Mécanicien, Besançon

GAIDOT Joseph, ex-Mécanicien, Besançon.  
 GRATTE Jean, ex-Aide-ouvrier, Combs-la-Ville.  
 GILLOT François, ex-Mécanicien, Besançon.  
 GILOT Charles, ex-Employé principal, Nevers.  
 GOUDIER Aunet, ex-Mécanicien de route, Dijon.  
 GUÉRIN Eugène, ex-Mécanicien de route, La Guerche-sur-Aubois.  
 GUIDEL Gustave, ex-Mécanicien de route, Dijon.  
 GUYOT-JEANNIN Léon, ex-Mécanicien de route, Besançon.

JANSANETAS Félix, ex-Ouvrier, Oullins.  
 JOURDAIN Martin, ex-Ouvrier, Oullins.  
 JULIEN Benoît, ex-Ouvrier, Arles.

LANCERON André, ex-Aide-ouvrier, Lyon-Perrache.  
 LANDY Louis, ex-Visiteur, Villeneuve-Saint-Georges.  
 LANFUMEY Charles, ex-Peintre, Besançon.  
 LANNE Antoine, ex-Mécanicien, Clermont-Ferrand.  
 LEGROS Antoine, ex-Mécanicien, Roanne.

MAISONNEUVE Marie, ex-Mécanicien, Besançon.  
 MARANDAT François, ex-Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Maisons-Alfort.  
 MEIGNAL François, Manœuvre, Chalette.  
 MEUNIER Pierre, ex-Ouvrier, Paris.

NICLET Jean, ex-Manœuvre, Grigny.

OPERIOU Hubert, ex-Mécanicien, Besançon.

PAUL Antoine, ex-Mécanicien, Saint-Hippolyte.  
 PELLETEY Eugène, ex-Mécanicien, Besançon.  
 PELLETIER Jean-Baptiste, ex-Mécanicien, Dijon.  
 PERNOT Eugène, ex-Mécanicien, Besançon.  
 PERRIER Auguste, ex-Mécanicien, Nevers.  
 PIERREZ Antoine, ex-Mécanicien, Besançon.  
 PINEAU Anatole, ex-Aide-ouvrier, Corbeil.

REUILLE Francis, ex-Sous-Chef de brigade de manœuvres, Besançon.  
 RIEUDOZ Adolphe, ex-Mécanicien, Besançon.  
 RIEUBON Auguste, ex-Ouvrier, Marseille.

SALON Pierre, ex-Ouvrier, Arles.

## MM.

SAPÈDE Jean, ex-Manœuvre, Le Puy.  
 SAVARIN Auguste, ex-Mécanicien, Besançon.  
 SOURIN Alphonse, ex-Mécanicien de route, Beaune.

TAXIL Léon, ex-Ouvrier, Barjols.  
 TORILHON Mathieu, ex-Aide-ouvrier, Paris.

ULPAT Marius, ex-Manœuvre spécialisé, Arles.

VICTOR Pierre, ex-Mécanicien, Saint-Etienne.

**VOIE**

ALAMARTINE François, Surveillant principal de la Voie, Paray-le-Monial.  
 ALLARD Eugène, Cantonnier principal, Savigny.  
 ANDRÉ Denis, Garde, Arles  
 ANNELOT Albert, Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe, Saint-Maurice.  
 APPRIN Henri, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Lyon.  
 ARBEY Joseph, Cantonnier, Darcey.  
 ARNAUD Pierre, Cantonnier, Arles.  
 ASTIC Emile, Cantonnier, Venelles.

BACHFRON Joseph, Cantonnier, Crès.  
 BADARD Jean, Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe, Dijon.  
 BALLET Jules, Surveillant principal de travaux, Marseille.  
 BALLEZ Julien, Chef de canton, Avallon.  
 BALMES Marius, Chef de canton, Saint-Hippolyte-du-Fort.  
 BARDIN Paulin, Chef de canton, Gien.  
 BÉCHET Pierre, Cantonnier, Seynod.  
 BERNARD Gustave, Chef de district principal (P), Lons-le-Saunier.  
 BERNARD Pierre, Cantonnier de cour, Aix.  
 BERTRAND Auguste, Cantonnier Veynes.  
 BONAVENT Frédéric, Garde, Culoz.  
 BONIFASSI Edouard, Cantonnier, Cagnes.  
 BONPOIS Albert, Employé principal, Villeneuve-Saint-Georges.  
 BOVET Angelin, Garde, La Garde près Toulon.  
 BRES Louis, Chef de canton, Canaules et Argentières.  
 BUFT Séraphin, Garde, Aiguebelle.  
 Mme veuve BUFFAZ Jules, Garde-barrières, Chevry.

CARON Henri, Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe, Villeneuve-Saint-Georges.  
 CATTIN Fernand, Chef de groupe, Draveil.  
 CHALANCON André, Chef de canton, Burdigne.  
 CHAMPLONG Philippe, Chef de canton, Cruet.  
 CHANY Joseph, Chef de groupe, Langeac.  
 CHATAUD Louis, Surveillant de la Voie, Châlette.  
 CHEVILLARD Louis, Garde, Plessis-Chenet par Essonnes.  
 CHOMETTE Marius, Cantonnier, Montélimar.  
 CORDILHAC Adolphe, Sous-Chef d'équipe, Entressen.  
 COTTE Amédée, Cantonnier, Nantua.

DACLIN Joseph, Sous-Chef de canton, Saint-Martin-du-Mont.  
 DELANCRAY Eugène, Employé principal, Montrouge.  
 DUBOIS Louis, Employé principal, Lyon.  
 DURAND Antoine, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Chambéry.  
 DUTTO Jean-Baptiste, Sous-Ingénieur Chef de Section H. C., Dijon.

EYGNONNET Gabriel, Chef de groupe, Nîmes  
 EYRIES Léon, Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe, Paris.

FAGES Marius, Chef de canton, Sainte-Cécile-d'Andorge.  
 FENERON Gabriel, Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe, Marseille  
 FIGERE Joseph, Cantonnier principal, Concoules.  
 FOUILLAT Pierre, Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe, Lyon.

GALLICE Pierre, Chef de canton, L'Argentière.  
 GARDIES Louis, Surveillant de la Voie, Nîmes.  
 GARNIER Gaston, Employé principal, Nice.  
 GARNIER Rémy, Contrôleur technique artoint, Oullins.  
 GAU Léon, Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe, Valence.  
 GAUTHIER Eloi, Cantonnier, Pernes.  
 GAY Louis, Cantonnier, Aubagne.  
 GENTY Louis, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Paris.



## MM.

GEORGES Clément, Cantonnier Rumilly.  
GOYET Benoît, Surveillant principal de la Voie, Givors-Canal.  
GRANIER Jules, Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe, Bourg-les-Valence.  
GREY Henn, Chef de district principal (P), Dôle.  
GRIFFET Claudius, Garde, Creuzier-le-Vieux.  
HENRIQUET Jean, Cantonnier, Aix-les-Bains.  
ISAAC Léon, Sous-Chef de canton, Tarascon.  
ISNARD Léon, Cantonnier, Nice.  
JACQUÈME Louis, Employé principal, Marseille.  
JARNAJON Louis, Surveillant de la Voie, Montereau.  
JEAN Jules, Cantonnier, Sorgues.  
JOUILLE Léon, Chef de canton, Frasnay.  
JOURNET Jean, Surveillant principal de la Voie, Nevers.

LAURENT François, Chef d'équipe, Saulon.

MALLERET Eugène, Ss-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> cl., Clermont-Ferrand.  
MARCELLIN Jean, Chef de canton, Laragne.  
MARSEILLE Auguste, Chef de canton, Peymier.  
MATHERON Marius, Surveillant principal de la Voie, Aix.  
M<sup>me</sup> MIDOUX Louis, Garde-barrières, Moutiers par Saint-Sauveur.  
MILLIEN Joseph, Employé principal, Charenton.  
MILLOT Abel, Chef de district principal (P), Avallon.  
MOULOISE Philippe, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, Vichy.  
MOURNE Auguste, Ouvrier de la Voie de 1<sup>re</sup> classe, Lyon.

M<sup>me</sup> veuve NERVIEUX Claude, Garde-barrières, Lagnieu.

M<sup>me</sup> veuve NOIR Maurice, Garde-barrières Chef de halte, Néronde.  
NOZE Louis, Cantonnier, Essonnes.

ORARD Léon, Chef de canton, Saint-Chamas.

PAIRE Louis, Employé principal, Montgeron.  
PARIS Raoul, Chef de district principal (P), Courtenay.  
PERRET François, Cantonnier, Saint-Rambert.  
PERSONNE Maurice, Sous-Inspecteur, Dijon.  
PEYRONNARD-PERROT Joseph, Chef de district principal, Belley.  
M<sup>me</sup> veuve PLISONNIER J., Garde-barrières, Ste-Marie-la-Blanche.

## MM.

POINT François, Chef de canton, Tarascon.  
PONNELLE Joseph, Ingénieur Chef d'arrondissement, Nîmes.  
POUJOL Paul, Sous-Chef de canton, Boisseron.  
POUZARD Joseph, Garde, Roquemaure.  
PRORIOL Antoine, Chef d'équipe, Saulon.  
PUEL Antoine, Garde, Villeneuve-les-Maguelonne.

RAPIN Louis, Cantonnier, Marignier.

REBOUL Antoine, Cantonnier, Saint-Laurent-la-Vernède.

REVEST Louis, Cantonnier, La Blancarde.

REYNAUD Julien, Chef de district principal (P), Cornin par Aix-l-Bains.

RIGODON Jules, Surveillant principal de la Voie, Saint-Amour.

ROUSSEAU Jean, Chef de canton, Busy.

M<sup>me</sup> veuve ROZIER François, Garde-barrières, Beaubery.

RUE Jean, Cantonnier, Arlanc.

M<sup>me</sup> veuve SABATIER Jean, Garde-barrières, Manosque.

SAUJET Charles, Contrôleur technique principal, Paris.

TEILLAS Louis, Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe, Maisons-Alfort.

M<sup>me</sup> THÉVENIN Ernest, Garde-barrières, Chivres.

VILLIERS Alfred, Surveillant de la Voie, Villeneuve-Triage.

VIROT Jacques, Chef de canton, Champdôtre.

ARMAND Fernand, ex-Garde-barrières, Viviers.

COMPAGNON Jean, ex-Chef de canton, Lozanne.

LAYMOND François, ex-Brigadier-poseur, Hermillon.

M<sup>me</sup> LAYMOND François, ex-Garde-barrières, Hermillon.

VERNAY Antoine, ex-Cantonnier, Lozanne.

**CONSTRUCTION**

BLIN Léon, Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe, Lyon.

BOISSELET Victor, Sous-Chef de section, L'Escarène.

PRIZY Joseph, Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe, Lyon.

SOULIÉ Charles, Chef de section, L'Escarène.

**DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES**

*Les distinctions honorifiques suivantes sont venues à la connaissance du Bulletin :*

**PALMES ACADEMIQUES**

Ont été nommés *Officiers de l'Instruction publique :*

MM. VIEILLE Henri, Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe à Sens.  
THONIER Claude, Employé principal à la 5<sup>e</sup> Division à Paris.  
VILLERET Joseph, Inspecteur principal de l'Exploitation à Oran.  
BOUCOIRAN Célestin, Chef de train à Alès.

Ont été nommés *Officiers d'Académie :*

MIM. PLANCHER Léon, Conducteur à Saint-Etienne-Châteaucreux.  
GUILLOT Joseph, Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe à Saint-Etienne-Centre.  
LOVISI Paul, Sous-Chef de bureau de gare à Marseille-Joliette-Arenc.  
COLLARD Olivier, Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe à Saint-Etienne-Centre.  
GONNARD Léon, Brigadier des Garçons de bureau à Saint-Etienne-Centre.  
DUFAY Marcelin, Sous-Chef de bureau de gare à Marseille-Prado.  
BLANC Charles, Employé principal à Annecy.  
BRYÈRE Maxime, Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe au Service Central de la Voie à Paris.

**MÉRITE AGRICOLE**

Ont été nommés au grade de *Chevalier :*

MIM. BERTHILLOT Eugène, Facteur enregistrant à Chedde.  
BOSC Samuel, Chef de bureau principal à la 3<sup>e</sup> Division à Paris.  
CASTANIER Hippolyte, Inspecteur principal adjoint à la 3<sup>e</sup> Division à Paris.  
FERRÉ Jean, Inspecteur principal adjoint (Tourisme-Publicité) à Paris.  
FOUCHÉ Joseph, Inspecteur divisionnaire chargé de la gare de Lyon-Guillotière.  
LALETTE Alphonse, Chef de division adjoint (3<sup>e</sup> Division) à Paris.  
PICCOT François, Chef de bureau principal à Lyon-Centre.  
PUJET Louis, Chef de gare à Tournon.  
THUBIER Ernest, Chef de bureau de gare à Bercy.  
VALLET François, Brigadier de manutention à Modane.

# AVANCEMENTS EN GRADE (1)

(Personnel relevant directement du Conseil d'Administration.)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 23 avril 1931, ont été nommés ou promus :

## RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

### EXPLOITATION

#### Service central.

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, MM. *Pujalat-Plâa* Jean; *Mennechet* Jean.

Sous-Inspecteur : à Paris, M. *Lecointre* Philippe.

Contrôleur du Service Electrique : à Paris, M. *Bassereau* Charles (Laroche-Migennes).

Employé : à Paris, M. *Fruget* Paul.  
Dessinateur-calqueur : à Paris, M. *Fauquet* Roger.

Surveillant principal du Service Electrique : à Paris, MM. *Bernier* Roger (Nevers-Centre); *Magnin* Louis (Laroche-Migennes).

Expéditionnaire : à Paris, M. *Rouvière* Emile (Maisons-Alfort-Alfortville).

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à l'Agence de Casablanca, M. *Vrinat* Jean.

#### Services régionaux.

Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe (Service Electrique) : à Paris-Centre, M. *Dassieu* Louis.

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Dijon-Centre (Service Electrique), M. *Passaret* Jean; à Saint-Etienne, M. *Delaunay* François (Dijon).

Sous-Inspecteur : à Clermont-Ferrand-Centre (Service Electrique), M. *Belon* Louis.

Contrôleur principal du Service Electrique : à Nevers-Centre, M. *Clutier* Gaston (Migramas); à Marseille-Centre, M. *Grillière* Alphonse.

Rédacteur principal : à Chambéry-Centre, M. *Botzot* Arsène.

Contrôleur du Service Electrique : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Menut* Jules (Firminy).

Contrôleur des trains : à Nîmes, M. *Vallet-Marcoret* Henry (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Employé principal : à Valence-Centre, M. *Guillaumont* Omer (Dijon-Centre); à Chambéry-Centre, M. *Collin* Jean.

Contrôleur adjoint du Service Electrique : à Roanne, M. *Besson* Louis.

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Aix-les-Bains, M. *Georges* Joanny (La Fouillouse).  
Employé : à Dijon-Centre, M. *Denizot* François.

Facteur-Chef : à Melun, M. *Lacroix* Claude (Joigny); à Dijon-Ville, M. *Martin* Joseph; à Lons-le-Saunier, M. *Chalopin* Claude (Semur-en-Auxois); au Vigan, M. *Nivolas* Emile (Baillargues).

Commis principal : à Lyon-Perrache-1, M. *Villard* Antoine (Lyon-Brotteaux); à Bourg, M. *Gondrand* Adolphe (Bellegarde-Ain).

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Rossillon, M. *Martinet* Aimé (Charix-Lalleyriat).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Paris, M. *Duchemin* Claude; au Creusot, M. *Roze* Edmond (Saint-Léger-sur-d'Heune); à Frasne, M. *Guichard* Louis (Saint-Aubin-Jura); à La Fouillouse, M. *Dumas* Jean; à Alès, M. *Genin* Olivier (Remoulins).

Contrôleur adjoint des trains : à Bellegarde (Ain), M. *Gouttequillet* Claude (Langeac); à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Pellin* Elisé.

Chef de manœuvres principal; à Ambérieu, M. *Vittoz* Louis.

Chef aiguilleur principal : à Lyon-Perrache-1, M. *Vicard* Jean (Lyon-Vaise).

Receveur de 1<sup>re</sup> classe aux billets : à Paris, M. *Meunier* Joanny (Lyon-Perrache-1); à Marseille-Saint-Charles, M. *Perrot* Gustave (Toulon); à Cannes, MM. *Verlague* Louis; *Lemoine* Etienne.

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. *Felon* Jules (Agence de la rue Saint-Lazare); à Lyon-Brotteaux, M. *Chenail* Jules (Lyon-Croix-Rousse); à Sommières, M. *Périer* Henri (Salindres).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Entressen, M. *Galeron* Marius (Fuveau); à Charix-Lalleyriat, M. *Vidal* Marcel (Lavans-Saint-Lupicin).

Surveillant principal du Service Electrique : à Bourg (4<sup>e</sup> Section), M. *Michel* Joseph (Paris); à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Barbier* Pierre (Paris).

Surveillant du Service Electrique : à Laroche-Migennes, M. *André* Louis (Dijon); à Nevers-Centre, M. *Collon* André (Paris); à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Malbosc* Léonce (Lyon-Centre); à Saint-Etienne-Centre, M. *Dulac* Reymond (Valence).

Chef de manutention : à Bercy, M. *Launois* André (Montereau); à Marseille-Saint-Charles, M. *Landraud* Eugene.

Chef de manœuvres : à Ambérieu, M. *Gonin* Aimé.

Chef aiguilleur : à Laroche-Migennes, M. *Belin* Edouard; à Lyon-Perrache-1, M. *Pontier* Jules.

Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets : à Paris, M. *Lacour* Paul; à Lyon-Brotteaux, M. *Coilot* Alexis; à Toulon, M. *Joubert* Marcel (Aix); à Marseille-Saint-Charles, M. *Salen* Maxime (Aix).

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, MM. *Rodier* Jean (Bureau de ville de Paris-Sainte-Anne); *Janvier* Jean; à Marseille-Saint-Charles, M. *Buffet* Romain; à Salindres, M. *Chauzal* Cyprien (Quissac).

Commise de 2<sup>e</sup> classe : à Marseille-Joliette-Arenc, Mlle *Jouvet* Marcelle (Marseille-Saint-Charles); à Romans-Bourg-de-Peage M<sup>me</sup> *Laumain* Marie.

Facteur enregistrant : aux Hôpitaux-Neuvis-Jougne, M. *Lautaret* Marcel (La Cluse-

Mijoux); à Saint-Aubin (Jura), M. *Balme* Léon (Besancon-Viotte); à Saint-Germain-du-Bois-Devrouse, M. *Lehmann* Georges (Lons-le-Saunier); à Lentilly, M. *Bard* Louis (Chaufailles); à Pontaneveaux, M. *Foutillet* Marcel (Lyon-Croix-Rousse); à Saint-Just-sur-Loire, M. *Boyer* Rémy (Civors); à Pont-d'Avignon, M. *Darasse* René (Villeneuve-Pujaut); à La Levade-d'Ardeche-Prades, M. *Rigaud* Jules (Le Teil); à Meyragues, M. *Chauran* Jules (La Couronne-Carro); à Remoulins, M. *Larivière* Eugene (Ners); à Baillargues, M. *Valladier* Léopold (Tamaris); à Lavans-Saint-Lupicin, M. *Jausaud* Raoul (Notre-Dame-de-Briançon).

Chef de train : à Langeac, M. *Gréban* Alphonse; à Thiers, M. *Lavatllotte* Jean (Moulins); aux Arcs, M. *Pinaud* Léon (La Seyne-Tamaris-sur-Mer); à Chambéry-Challes-les-Eaux, MM. *Déconfin* Albert; *Carrel* Jean.

## MATÉRIEL ET TRACTION

### MATÉRIEL

#### Services centraux.

Contremaître de 1<sup>re</sup> catégorie : à Vichy, M. *Pelletier* Albert (Oullins).

Contremaître-adjoint : à Nevers, M. *Marcha* Joseph.

#### Services régionaux.

Contremaître principal : à Oullins, MM. *Laborret* André; *Nonidé* Maurice; *Challaboud* André.

Contremaître adjoint : à Oullins, M. *Lardry* Jean; à Nice, M. *Charrie* Georges (Villeneuve-Saint-Georges).

Employé principal : à Villeneuve-St-Georges, M. *Robert* Jean; à Oullins, M. *Laurent* René.

Employé : à Oullins, M. *Bonfils* Paul.

Distributeur : à Arles, M. *Lombrail* Lucien.

### APPROVISIONNEMENTS

Contrôleur technique principal : à Lyon, M. *Paire* Claude.

Chef de magasin de 2<sup>e</sup> classe : à Bercy-Râpée, M. *Dufour* Edmond.

Employé principal : à Paris, M. *Gilbert* Louis; à Villeneuve-Saint-Georges, M<sup>me</sup> *Auriolle* Emile; *Nicol* Jean; à Lyon, M. *Amblard* Emile.

Employé : à Paris, MM. *Daniel* Jean; *Valette* Jean-Baptiste (Chambéry).  
Expéditionnaire : à Lyon-Perrache, M. *Paulignan* Louis (Lyon-Guillotière).

(1) Le seul grade indiqué est le grade nouveau. L'ancienne résidence (entre parenthèses), n'est donnée que dans le cas où elle diffère de la nouvelle.



## TRACTION

## Services régionaux.

Sous-Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> catégorie : à Dijon, M. *Grimaldi* Louis; à Dôle, M. *Epalle* Claude; à Miramas, M. *Genet* Charles. Sous-Chef d'entretien : à Marseille, M. *Horry* Charles (Saint-Etienne). Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Marseille, M. *Domergue* Emile (Nîmes). Sous-Chef de dépôt de 3<sup>e</sup> catégorie : à Dijon, M. *Durand* Félix (Auxonne); à Ambérieu, M. *Girard* Louis (Rives); *Cuzant* Claude (Bellegarde); à Avignon, M. *Dubois* Marie (Les Arcs).

Intérimaire de la traction : à Saint-Etienne, M. *Gazan* Marius (Marseille).

Contremaître : à Lyon, M. *Moreau* Pierre; à Saint-Etienne, M. *Valenzasca* Auguste (Sète).

Chef de réserve : à Malesherbes, M. *Boyer* Lucien (Villeneuve); à Dijon, M. *Toesca* François (Miramas); au Puy, M. *Emein* Henri (Moullins); à Miramas, M. *Reynaud* Auguste (Avignon). Chef de groupe : à Nîmes, M. *Guis* Gabriel (Avignon).

Contremaître adjoint à Sète, M. *Girerd-Potin* Pétrus (Genève).

Garde-magasin des combustibles : à Vénissieux, M. *Marius* Félix (Alès).

Employé principal : à Lyon, M. *Clément* Gaston.

Employé : aux Laumes, M. *Buisson* Paul (Paray-le-Monial).

Expéditionnaire : à Dijon, M. *Vaugiroux* Emile. Mécanicien de route : à Paris, M. *Gibert* Jean; à Corbeil, M. *Lhermitte* Marcel (Sens); à Rive-de-Gier, M. *Nejme* Adolphe (Montbrison); à Langesac, M. *Montagnier* Henri; à Tarascon, M. *Bourgon* Marie.

Conducteur électrique : à Chambéry, MM. *Michelon* Marius; *Couégnoux* Alfred; *Monod* Paul; à Saint-Jean-de-Maurienne, MM. *Favter* Marcel, *Bourret* Marcel.

Elève-mécanicien : à Montargis, M. *Caillotte* Raymond; à Dôle, MM. *Meschier* Marcel; *Langlois* Camille; *Ury* Jules (Mouchard); à Montbrison, M. *Allignon* Gaston (Langeac).

Mécanicien de manœuvres : à Bercy, MM. *Gonnet* Louis; *Benoit* Charles (Paris); à Villeneuve, M. *Viviant* Emile (Moret).

## VOIE

## Service central.

Ingénieur en Chef de 3<sup>e</sup> classe attaché au Service central : à Paris, M. *Desateux* Maurice.

Ingénieur de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. *Martin* Louis-Emilien.

Ingénieur adjoint de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. *Sorgues* Charles.

Ingénieur adjoint de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. *Lorinet* Félix.

Chef d'études principal : à Paris, M. *Vernizy* Lucien.

Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. *Chornette* Alphonse.

Contrôleur technique principal : à Paris, M. *Cognon* Emile.

Géomètre : à Valence, M. *Pilloix* Pierre.

Contrôleur technique adjoint : à Dijon, M. *Blanchon* Ernest.

Dessinateur-calqueur : à Paris, MM. *Burty* Raymond; *Girard* Georges.

Expéditionnaire : à Paris, M. *Jollois* Jean; à Saulon, M. *Robert* André.

## Services régionaux.

Ingénieur Chef d'arrondissement de 2<sup>e</sup> classe : à Valence, M. *Querou* Léon.

Sous-Ingénieur Chef de section H. C. : à Paris, M. *Létain* Léon (Roanne).

Chef de section principal : à Montargis, M. *Sandoz* Jean (Chalon-sur-Saône).

Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. *Pinjon* Jean.

Chef de section : à Langesac, M. *Coussy* Georges (Saint-Etienne-Bellevue). Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Brunoy, M. *Vincent* Louis; à Mâcon, M. *Terrillon* André (Monistrol-d'Allier); à Montélimar, M. *Sabet* Julien (Saint-Amour); à Albertville, M. *Casset* François (Aurec); à La Charité, M. *Fourney* Albert (Montbrison). Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Chambéry, M. *Chiron* Auguste (Lyon).

Chef de groupe : à Lyon, M. *Bonnet* Etienne; à Marseille, MM. *Blache* Roger; *Boiron* Joseph; à Clermont-Ferrand, M. *Muyard* Marcel; à Lyon, MM. *Rolland* Paul (Grenoble); *Barrou* Gaston.

Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. *Pignatel* François (Nice); à Marseille, M. *Brouchier* Raoul.

Attaché (Echelle 10) : à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Marcel* Lucien.

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Toulon, M. *Garron* Marius; à Marseille, M. *Comte* Ferdinand.

Employé principal : à Lyon, M. *Arlès* Charles (Valence).

Dessinateur-calqueur : à Lons-le-Saunier, M. *Cusey* Jean; à Grenoble, M. *David* Denis.

Attaché (Echelle 7) : à Lyon, M. *Dez* Félix. Surveillant principal de la voie : à Montbéliard, M. *Clotilde* Albert (Dijon).

Expéditionnaire : à Montbéliard, M. *Grand-guillaume* René; à Lyon, MM. *Villard* Michel; *Gard* Emile; à Valence, MM. *Barbe* Léon; *Valancony* Pierre.

Surveillant du Service Electrique : à Dijon, M. *Pascualdo* Antoine.

Chef de canton principal : à Nevers, M. *Portrat* Joseph (Saincaize).

## SERVICE DE LA CONSTRUCTION

Expéditionnaire au Lauzet : M. *Micoulaz* Pierre.

## RÉSEAU ALGÉRIEN

Facteur enregistreur : aux Attafs-Carnot, M. *Mahon* Alfred (Oran); à Perrégaux, M. *Tourou* André; à Orléansville, M. *de Haro* Miguel (Taffaman).

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Alger, MM. *Layrou* Louis (Agha); *Bajorn* Jean-Baptiste; *Gazel* Raoul; *Rouet* Julien; *Doria* Henri; *Dodo* Fernand; *Imbert* Emile; à Agha, MM. *Girard* Edmond; *Beck* Maurice; à Oran, M. *Mas* Eugène; à Oran-Marine, M. *Harcau* Henri; à Sidi-bel-Abbès, MM. *Berges* Séraphin (Oran); *Pedagna* Antoine (El-Affroun).

Surveillant du Service Electrique : à Alger, M. *Tarau* Jean.

## EXPLOITATION

## Services régionaux.

Employé principal : à l'Inspection principale d'Alger, M. *Salles* Léon.

Employé : à l'Inspection principale d'Alger, M. *Sokolover* Gaston.

Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Agha, M. *Merle* Ernest.

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Oran-Marine, M. *Gines* Antoine (Orléansville).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : au Merdja, M. *Gall* Paul (Affreville).

## EXPLOITATION

## Service Central.

Rédacteur principal : à Paris, MM. *Cassin* Henri (Villeneuve-Saint-Georges-Tragny); *Lembege* Roger (Lunel); *Bories* Célestin (Roanne); *Aubert* Paul (Arles).

## MATÉRIEL ET TRACTION

## Service central.

Contrôleur technique principal : à Alger, M. *Bagur* Barthelemy.

## Services régionaux.

Contremaître de 1<sup>re</sup> catégorie : à Blida, M. *Benoist* Charles.

Distributeur : à Alger, M. *Justafre* Raoul.

## VOIE

## Services régionaux.

Chef de canton principal : à Boghari, M. *Gomez* Vincent (Hussein-Dey).

Par décision du Conseil d'Administration en date du 20 février 1931 ont été nommés ou promus :

## RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

Contrôleur du Service Electrique : à Paris, M. *Léva* Georges (Lyon).

## Services régionaux

Contrôleur principal du Service Electrique : à Paris-Centre, M. *Cucannel* Claudius.

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Lozanne, M. *Lannier* Alfred (Valence); à Cap, M. *Boirel* Félix (Saint-Cessaire).

Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Toulon, M. *Bertrand* Emile (Alès).

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe (Chef Dispatchet) : à Valence, M. *Montabat* André

Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Alès, M. Favand Camille (Nîmes P. V.).  
Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe (Dispatchcher) : à Valence, M. Daver Georges.

Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Poligny, M. Gilloz Germain (Montbozon), à Saint-Césaire, M. Artigue Némorin (Sauve).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Montbéliard, M. Cheval Paul (Le Puy); à Arles, M. Chevalier Henri (Le Teil); à Veynes, M. Adobatti Paul (Romans-Bourg-de-Péage).

Facteur-Chef : à Romans-Bourg-de-Péage, M. Porcheret Charles (Sisteron).

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à L'Argentière-la-Bessée, M. Pellegrin Joseph (Lus-la-Croix-Haute; à Sauve, M. Exbrayat Auguste (Montaren).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Chasse, M. Chaze Pierre; à Paray-le-Monial, M. Détaud Jean; au Puy, M. Cortenberg Gustave (Terrenoire); au Teil, M. Navatel Félix (Avignon).

Chef de manœuvre principal : à Marseille-Joliette-Arenc, M. Roustan Jules (Arles).  
Commiss de 1<sup>re</sup> classe : à Dôle-Ville, M. Boud Claude (Pontarlier); à Montélimar, M. Vergne Léon.

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : aux Longuevilles-Rochejean, M. Buisson Laurent (Alleray); à Vernejoles-Annony, M. Delorme Henri (Villeneuve-de-Berg); à Lus-la-Croix-Haute, M. Poudetigne Hippolyte (Villefort).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Sisteron, M. Richard Marcel (Peyruis-les-Mées).

Surveillant principal du Service Electrique : à Montbozon, M. Got Paul (Paris); à l'Isle-Fontaine-de-Vauchuse, M. Fouque Frédéric (Paris).

Chef de station : à Saint-Hilaire-Fontaine, M. Robert Marcel (Coulanges-sur-Yonne).  
Calqueur : à Chambéry-Centre, M. Jourdes Lucien.

Surveillant du Service Electrique : à Valence-Centre, M. Tissandier Louis (Lyon-Centre).

Chef de manutention : à Marseille-Saint-Charles, M. Janson Fernand.

Chef de manœuvres : à Montereau, M. Champenois Edouard; à Arles, M. Guigou Louis.

Chef aiguilleur : à Givors-Canal, M. Jambon Marius; à Clermont-Ferrand, MM. Clermontel Joannès; Lombardy Joseph; Poyet Claude; Liotard Baptiste.

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Poligny, M. Bouhélier Léandre (Audincoourt); à Pontarlier, M. Buisson Fernand; à Pont-de-Roide, M. Paillard Claude; à Baume-les-Dames, M. Sage Camille; à Montélimar, M. Misse Henri.

Facteur entregistrant : à Alleray, M. Chambon Pierre; à Blaisy-Bas, MM. Boucher Auguste (Lons-le-Saunier); Demoulin Gabriel (Voujaucourt); à Cevrey-Chambertin, M. Legrand Louis; à Meursault, MM. Dupard Bernard; Laquin Louis; à Verrey, M. Pelletier Aimé (Arbois); à Gilly-sur-Loire, M. Silbain Adrien; à Vertaizon, M. Descreaux Gabriel; à Terrenoire, M. Bruyassier Joannès (Saint-Germain-l'Espinasse); à Courthézon, M. André Victor (La Palud); à Villeneuve-de-Berg, M. Veyrenc Pierre (La Levade-d'Ardeche-Prades); à Villefort, M. Barlagou Auguste; à Verrepe, M. Boyer Cyrien (Tullins-Fures); à Jarnie-Vizille, M. Claret Fernand (Vif); à Seyssel-Corbonod, M. Jacquemet Arsène (Genève-Eaux-Vives).

Chef de train : à Annecy, M. Laplace Claude.

## MATÉRIEL ET TRACTION

### MATÉRIEL

#### Service central.

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Nevers, M. Bellier Jean.

Attaché du Matériel (E. 12) : à Paris, M. Castinel André (E. 10).

#### Services régionaux.

Contremaître de 1<sup>re</sup> catégorie : à Arles, M. Bigonnet Marcel.

Garde-magasin : à Vichy, M. Mollaret Régis.  
Employé : à Oullins, M. Pacaud Antoine.

### APPROVISIONNEMENTS

Garde-magasin : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. Savant Emile (Langeac).

### TRACTION

#### Services régionaux.

Contremaître : à Paris, M. Beurlogey Marius (Dôle).

Chef de réserve : à Pontarlier, M. Boltraud Joseph (Dôle); à Sembadel, M. Fournier Hippolyte (Nice).

Sous-Chef de magasin : à Besançon, M. Goutrand Léopold; à Avignon, M. Démoly Louis.

Chef de groupe : à Chambéry, M. Héritier Joseph.

Employé principal : à Avignon, M. Faraut César (Marseille).

Employé : à Lyon, M. Mazel Louis (Nice); à Marseille, M. Crouzet Raymond.

## VOIE

### Service central.

Chef dessinateur : à Paris, M. Pointelet Marcel; Bigot Edouard

Dessinateur principal : à Paris, MM. Brissot Maurice; Frétière Marcel.

Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, MM. Palay Pierre; Dogimont Georges.

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. Vallard Robert.

### Services régionaux.

Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : à Chambéry, M. Pulicani Alfred; à Nevers, M. Hornung Roger.

Chef dessinateur : à Paris, M. Jung Louis.  
Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Voiron, M. Revol Léon (Ambert).

Attaché (Echelle 12) : à Clermont-Ferrand, M. Martel André.

Dessinateur principal : à Marseille, M. Blanc Ludovic; à Moulins, M. Duthion Pierre.

Chef de district de 2<sup>e</sup> classe : à Corbeil, M. Billon Roger; à Gray, M. Buffet Paul (Montbéliard); à Vémissieux, M. Huvet Charles (Lyon); à Saint-Amour, M. Charnard Maurice (Joigny); à Clamecy, M. Monnin Henri (Nevers); à Clermont-Ferrand, M. Folcher Marcel (Ales); à Ambert, M. Durand René (Tonnerre); à Monistrol-d'Allier, M. Bretagnol Augustave (Vichy); à Aurec, M. Leau Julien (Joigny); à Montbrison, M. Gateau Louis (Le Coteau).

Employé : à Nîmes, M. Rebaul Jean.

Attaché (Echelle 7) : à Grenoble, M. Féraud Paul.

Expéditionnaire : à Montbard, M. Flattot Henri.

Chef de canton principal : à La Seyne, M. Isnard Michel (Aubagne).

## SERVICE DE LA CONSTRUCTION

### Services régionaux.

Chef de section : détaché au Maroc, M. Lapeau Victor.

Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : à Marseille, M. Badier Antoine.

Conducteur de travaux de 1<sup>re</sup> classe : détaché au Maroc, M. Vigne Léon.

Dessinateur principal : à Lyon, M. Flandrin Paul.

Chef de groupe : à Riom, M. Guichon Jean (Gannat).

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : détaché au Maroc, M. Rousseau François.

## RÉSEAU ALGÉRIEN

### MATÉRIEL ET TRACTION

#### Service Central.

Expéditionnaire : à Alger, MM. Thialet Roger; Guérin Ernest; Mue Welsch Madeleine.

#### Services régionaux.

Contremaître principal : à Bliida, M. Kohler Charles.

## VOIE

### Services régionaux.

Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Orléansville, M. Crozat Georges.

Surveillant de la Voie : à Orléansville, M. Arnold Fernand (Alger).



# LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPOM

