

TROISIÈME ANNÉE, N° 16

JUILLET 1931



LE BULLETIN DE LA P. L. M.

REVUE BIMESTRIELLE



Pris

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

LE BULLETIN LE PLM

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^{er} 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^e)

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
M. Paul Doumer, Président de la République.	103
Distinctions honorifiques	101
Les Chemins de fer d'intérêt général en Tunisie, par M. Pierre Maron, Directeur de la Compagnie Fermière des Chemins de fer tunisiens.	104
Le poste de commandement de Lyon, par M. Morel, Inspecteur de l'Exploitation à Lyon.	112
Trafic du Réseau P.L.M.	114
Revue documentaire : Suppression de la 2 ^e classe dans les trains de voyageurs sur certaines lignes à faible trafic. — Une nouvelle ligne P.L.M. — Raccordement direct entre la ligne de Chasse-Badan et celle de Paray-le-Monial. — Mise en service de locotracteurs mus par moteurs Diesel. — Au stand des Réseaux à l'Exposition Coloniale. — Le Congrès de la Production fruitière et maraîchère de la Métropole et d'Outre-Mer	115
Dans les cités P.L.M. — A Ambérieu. — A Golfe-Juan. L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry	119
Lectures	120
Une Aventure de Cartouche, conte, par André Devens	121
En Marche du métier : Mutualité. — I. Congrès de l'Union-P.L.M. des Anciens Combattants. — II. A l'Orphelinat. — III. Chez les	123

	Pages
Enfants des Chemins de Fer français " — IV. Assemblée Générale de la Protection Mutuelle. — V. Une section féminine au Sanatorium des Cheminots. — VI. Congrès de l'Association Fraternelle des Chemins de Fer français	125
Arts. — Le 21 ^e Salon de la Société Artistique et Littéraire de la Compagnie P.L.M.	127
Sports. — L'activité sportive sur le Réseau	129
Excursions. — Les téléferries de Chamonix. — Visitez la Corse	131
Jardinage. — L'arboriculture (suite). — Pour vous aider à cultiver votre jardin	133
Autour de ma gare. — Pierrelatte.	135
Pêche. — Chasse	136
T.S.F. — Petite histoire de la télégraphie sans fil (suite). — Quelques conseils aux sans-filistes (suite).	138
Pour vous, Lectrices : La table	139
La mode	140
Principaux Ordres de Service, Instructions et Circulaires parus	Feuilles roses
Distinctions honorifiques diverses.	Feuilles roses
Avancements en grade aux 1 ^{er} juin et 1 ^{er} juillet 1931	Feuilles roses

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Par décret du 23 avril 1931, la Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM.
BROSSARD Marie, Sous-Chef de manutention à Lunel.
GROSJEAN Etienne, Homme d'équipe à Albens.
BOUCHON Georges, Conducteur au Teil.
GIRAUDET Pierre, Mécanicien de route à Fraisse-Unieux.
LIOTARD Victor, Conducteur de locotracteur à Bollène-la-Croisnière.
CROZET Antoine, Vagonnier à Roanne.
VOLLAND Marius, Conducteur à Ambérieu.
BOUZIGES Léopold, Conducteur à Alès.

MÉDAILLE MILITAIRE

MM.
ROBERT Etienne, Vagonnier à Villeneuve-Saint-Georges.
GASSER Henri, Facteur enregistrant à Buxy.
FOLCHER Jean, Homme d'équipe à Lyon-Saint-Clair.
DURAND Emile, Facteur-chef à Remoulins.
TRUJAS Joseph, Garde-signaux à Tarascon.
CAFFOZ Jean, Homme d'équipe à Modane.
POUPON Emile, Brigadier de manutention à Bercy.
CARLES Marcel, Brigadier de manutention à Marseille-Abeilles.

MM.

MASSOT Etienne, Facteur aux écritures à Tarascon.
COMTE Gabriel, Facteur mixte à Vandenesse.
DUPRAZ Jean, Chef de train à Chambéry.
TRUCHET Jean, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux.
ROULET Barthélémy, Ouvrier de 2^e classe à Paris.
ANSELME Joseph, Sous-Chef de gare de 3^e classe à Chambéry.
GRAMUSSET Marcel, Conducteur à Ambérieu.
VOILLOT Louis, Vagonnier à Dijon.
FILIO Jean, Intérimaire de 2^e classe à Cluny.
LABROSSE Baldise, Conducteur à Paris.
LAFFONT Victor, Garde-signaux à Saint-Martin-de-Crau.
PORCHEROT Emile, Conducteur à Dôle.
GENEVRIER Jean, Homme d'équipe à Tassin.
POURCHET Aimé, Homme d'équipe à Vallorbe.
CLAPPE Henri, Vagonnier à Valence.
BARRY Claude, Conducteur à Saint-Etienne-Châteaureux.
PRUDHON Ernest, Lampiste-appareilleur à Villeneuve-Saint-Georges-Triage.
CORNILLON Gilbert, Homme d'équipe à St-Etienne-Châteaureux.

MM.

NAYME Joannès, Garde-signaux à Saint-Chamond.
NOIRET Adolphe, Gardien à Bercy.
DOMENY Jean, Sous-Chef de manœuvres à Marseille-Abeilles.
KAIRO Emile, Manœuvre au Magasin général de Villeneuve-Prairie.
GUÉRIN Lucien, Mécanicien de manœuvres à Bercy.
PETIT Gaston, Cantonnier au Péage-de-Roussillon.
MAGNAN Joseph, Aide-ouvrier à Arles-Machines.
TIXERONT Joseph, Aide-ouvrier à Villeneuve-Vagons.
GALISSON Jean, Distributeur au Magasin général de Villeneuve-Prairie.
DEBEURRE Louis, Cantonnier à Nemours.
GRAS Félix, Manœuvre à Nîmes.
LAVERNÉE Jean, Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe à Moulins.
GUINET Claude, Visiteur du Matériel à Villeneuve-Vagons.
LECŒUR Maurice, Aide-ouvrier au Petit Entretien de Villeneuve-Prairie.
ROGER Henri, Employé à Paris.
ZOCOLA Pierre, Chauffeur de route à Alger.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

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

M^{me} CHABOUD Léon, Garde-barrières à Chambéry.

Le 15 juin 1930, a retiré des voies, au péril de sa vie, une femme âgée qui allait être atteinte par un train en s'appêtant à franchir le passage à niveau.

M. CROUZET Joseph, Aide-distributeur à Caronte.

Le 10 janvier 1931, alors qu'il se trouvait en observation à l'Hôtel-Dieu de Marseille, s'est courageusement offert à une transfusion de sang pour sauver un autre Agent.

M. GABERT Jean, Homme d'équipe à la gare de Moirans.

Le 2 février 1931, a fait preuve de sang-froid en se précipitant au secours d'un voyageur inanimé, tombé d'un train quittant la gare.

M. PAYS Gabriel, Facteur mixte à la gare de Seyssel-Corbonod.

Le 5 février 1931, au prix de vigoureux efforts, a réussi à tirer de sa dangereuse position un voyageur en état d'ivresse, qui allait probablement être écrasé par le train 667.

M. DUMAS Louis, Attaché-Contrôleur adjoint du S. E. au Service Central de l'Exploitation.

Le 19 février 1931, se trouvant sur le passage d'une locomotive qui s'était mise en marche seule et circulait à une vitesse de 15 km à l'heure, n'a pas hésité à monter sur la plateforme, réussissant à obtenir presque immédiatement l'arrêt.

M^{me} POUILLEN Etienne, Garde-barrières à Yzeure.

Le 18 mars 1931, a retiré des voies, au péril de sa vie, une femme âgée qui allait être atteinte par un train au moment où elle traversait le passage à niveau.

M. DELDON Eugène, Conducteur de la résidence de Grenoble.

Le 27 mars 1931, a évité par son initiative un accident grave à un Agent qui, ayant voulu monter en marche dans le fourgon du train 6267, avait manqué le marche-pied et restait suspendu au véhicule.

M. REBOUL Elie, Sous-Chef de gare de 3^e classe à Lunel.

Le 27 mars 1931, au départ du train 21, ayant vu le danger que courait une voyageuse qui avait perdu l'équilibre et restait suspendue à la main courante d'une voiture, s'est précipité au secours de l'imprudente et, l'ayant saisie à bras-le-corps, a réussi à la sauver.

M. GAY Antoine, Manœuvre au poste d'Entretien de Lyon-Perrache-I.

Le 29 mars 1931, apercevant du quai où il se trouvait, une voyageuse qui était tombée entre deux voitures en voulant monter en marche dans un train, a eu la présence d'esprit de sauter immédiatement dans une voiture de ce train pour actionner le signal d'alarme, faisant arrêter presque immédiatement le train.

M. SEREN Joseph, Chef de canton à Notre-Dame-de-Briançon.

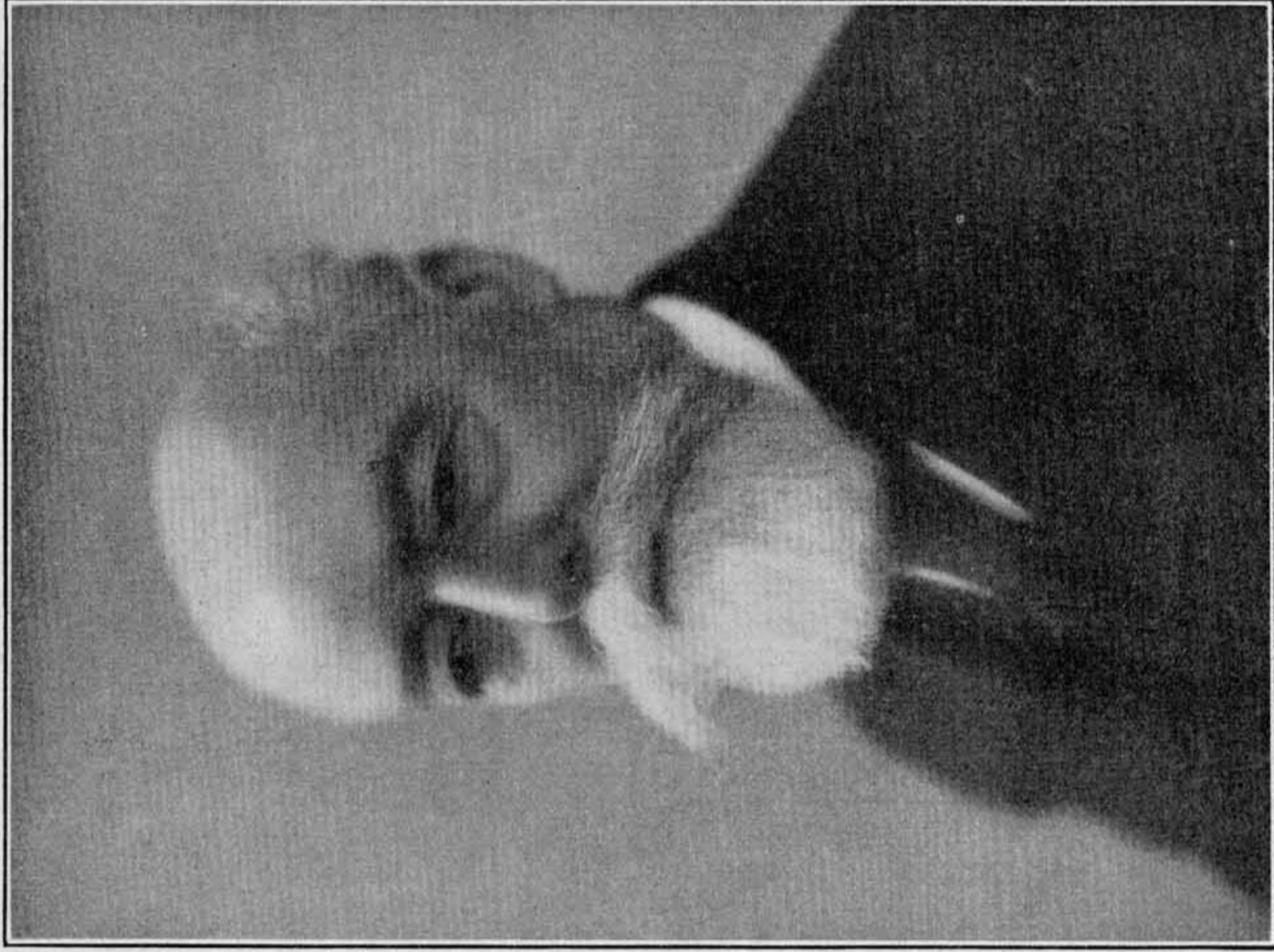
Le 6 avril 1931, au péril de sa vie, s'est précipité en gare de Cevins au secours d'un voyageur, grand mutilé de guerre, tombé d'un train en marche, et a été assez heureux pour réussir à l'empêcher de rouler sur les voies.

M. SEGUIER Serge, Homme d'équipe à la gare de Grenoble.

Le 19 avril 1931, par son intervention rapide, a sauvé son Sous-Chef de manœuvres qui venait d'être heurté à la tête par les tampons d'une rame en mouvement et allait inévitablement se faire écraser.

M. GIRAUD Raphaël, Pointeur-releveur à la gare d'Ambérieu.

Le 24 avril 1931, a fait preuve d'un grand sang-froid en réussissant à sauver d'une mort certaine un ouvrier de l'Entrepise Ferroviaire.



M. PAUL DOUMER
Président de la République

LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL EN TUNISIE

par M. Pierre MARON, Directeur de la Compagnie Ferrière des Chemins de fer tunisiens

L'histoire de la Tunisie, jusqu'à l'occupation française, est caractérisée par une succession de périodes au cours desquelles chaque conquérant semble avoir pris pour but l'anéantissement de la civilisation des derniers occupants.

A la prospérité de Carthage, dont subsiste seul le nom, que les vainqueurs furent impuissants à rayer de la mémoire des peuples, succéda la domination romaine, qui eut toujours à lutter contre les résistances berbères, sans arriver à les annihiler complètement.

Puis les Vandales détruisirent l'œuvre romaine, que la période byzantine ne put faire revivre, bousculée à son tour par une vaste insurrection berbère, prélude de la conquête arabe. Entrepris au commencement du septième siècle, en lutte alternativement avec les Berbères de la Kahena, les Normands et les Espagnols, la domination musulmane s'établit sur la Tunisie pour durer jusqu'à nos jours.

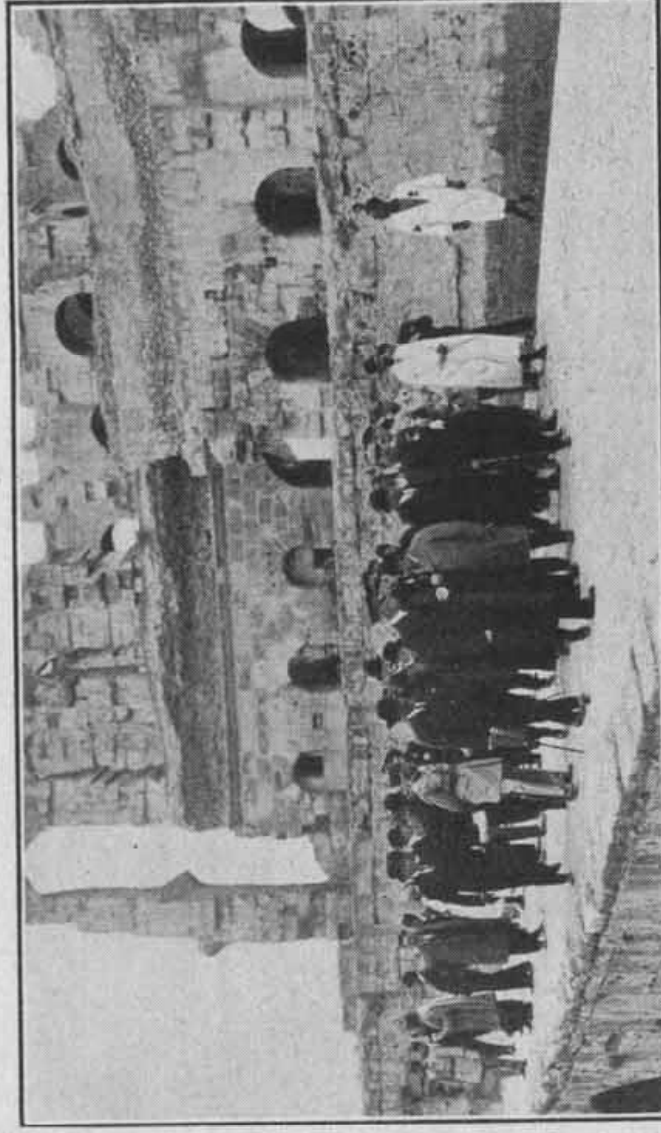
Au cours de cette longue période, les relations déjà anciennes de la France et de la Tunisie, dont Marseille était le centre principal, furent consacrées par l'établisse-

ment d'un Consulat français à Tunis en l'année 1577. Depuis lors, les représentants de notre pays n'ont cessé de jouer un rôle des plus importants dans l'histoire des relations de la Tunisie avec les autres nations méditerranéennes.

C'est par leur influence que purent se réaliser au dix-neuvième siècle quelques améliorations : télégraphe électrique, chemins de fer d'Algérie, services des postes, relations maritimes régulières, écoles primaires, service des eaux, etc., amorce de cette régénération complète que le pays devait enfin connaître, sous la main bienveillante de la France, lorsque le Traité du 12 mai 1881 rendit officiel et indiscutable notre droit d'intervention et de direction (1).

Comme toujours dans les pays neufs, un des facteurs les plus actifs du développement économique a été l'établissement des voies de communication dans ce pays où existaient seules une route carrossable de 4 km et deux voies ferrées : l'une de 34 km reliant Tunis à La Goulette

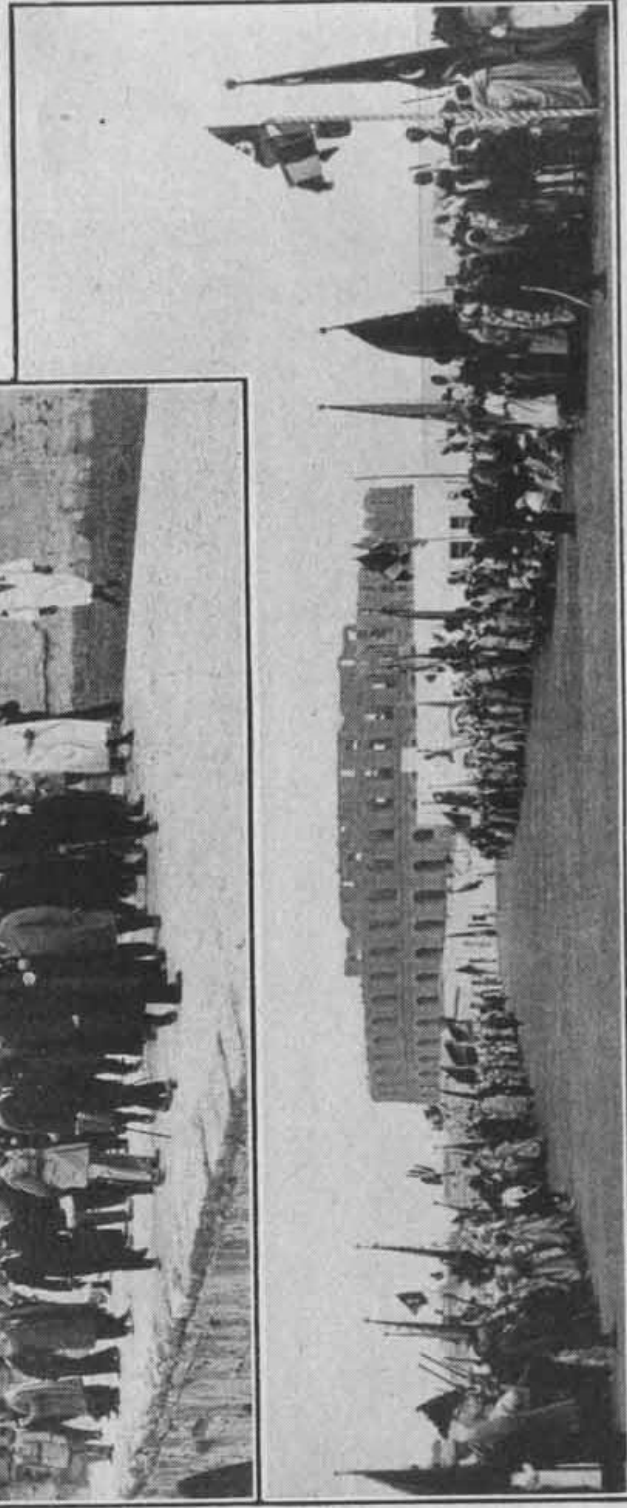
(1) *Histoire de Tunisie*, M. Gandolphe, Professeur au Lycée de Tunis.



EL-DJEM

Ci-contre,
M. le Président Doumergue
et sa suite visitant le Colisée.

Ci-dessous, vue générale
du Colisée.



Cl. Soler, Tunis.

et l'autre de 192 km partant de Tunis et rejoignant à la frontière algérienne le réseau ferré algérien de la Compagnie du Chemin de fer de Bône-Guelma et prolongements.

Ce fut cette Société qui, se substituant à la Compagnie des Chemins de fer de la Medjerdah, devint concessionnaire des lignes tunisiennes au fur et à mesure de leur création.

Toutes ces lignes, à voie normale ou à voie étroite, furent successivement ouvertes à l'exploitation de 1882 à 1912.

Tout récemment, la construction du tronçon de ligne d'environ 35 km de longueur, dont 26,400 km en territoire tunisien, reliant la voie métrique de Tunis à Kalaa Djerda à la ligne algérienne du Kouif à Tebessa, a été terminée en 1929 et l'ouverture à l'exploitation a eu lieu en 1931.

Ainsi, lorsque seront achevés les travaux de la nouvelle gare de Tunis, dont les plans ont été arrêtés définitivement, les voies ferrées tunisiennes pourront être considérées comme répondant d'une façon très complète aux besoins économiques de la Régence.

Disons, en effet, que le Réseau tunisien, actuellement exploité par la Compagnie Fermière, comprend une longueur totale de 1 609 km, dont 508 km environ situés au nord de Tunis sont équipés en voie normale de 1,44 m; les 1 101 km qui desservent toute la partie sud de la Régence ont été construits par raison d'économie en voie étroite de 1 m d'écartement.

En dehors de la Compagnie Fermière, la Compagnie des Phosphates et du Chemin de fer de Gafsa exploite un Réseau de plus de 450 km, comprenant les lignes de Sfax à Metlaoui, Graiba à Gabès, Metlaoui à Tozeur et à Henchir-Souatir. Ouvrons ici une parenthèse pour dire que ce Réseau, surtout industriel, a

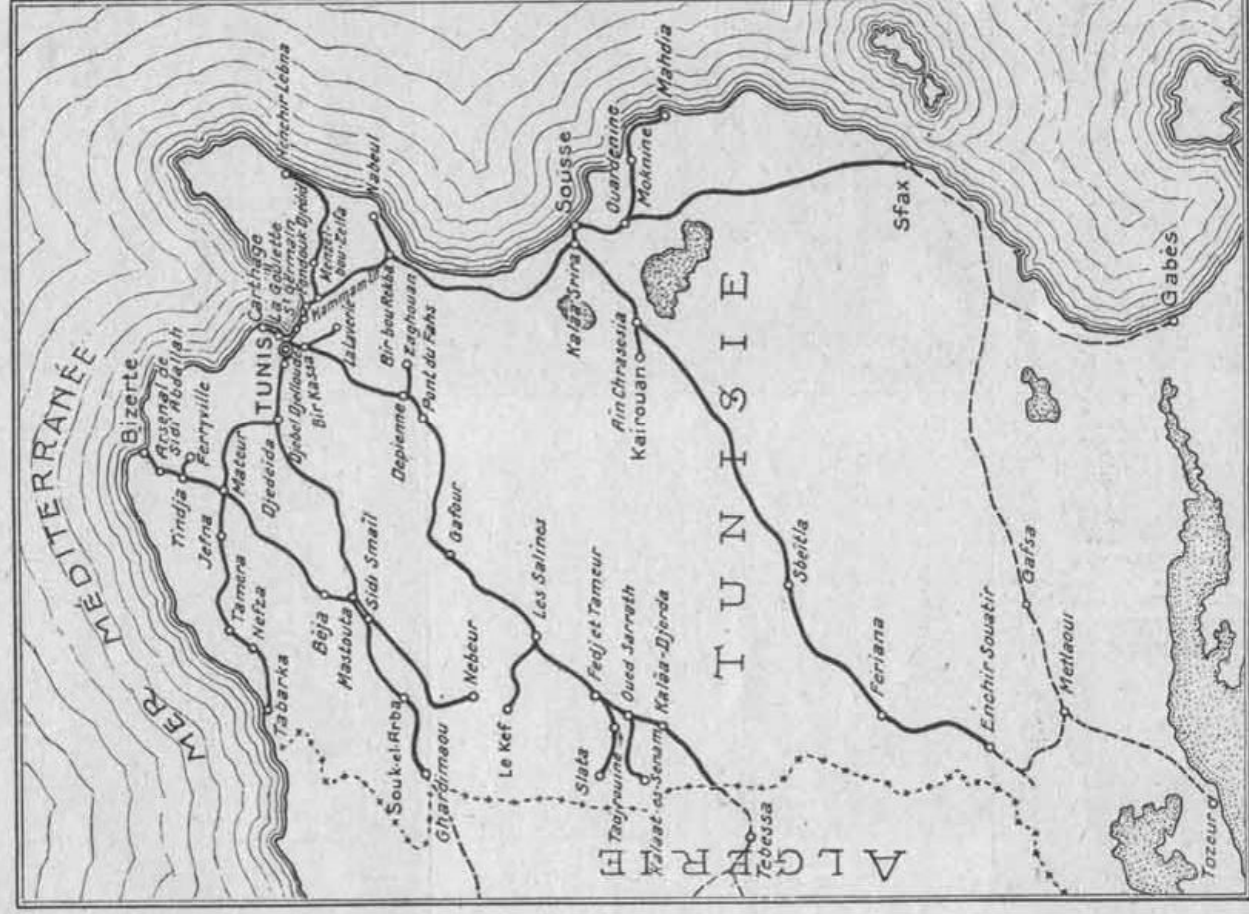
transporté en 1930 plus de 1 700 000 t de phosphates, plus de 700 000 t de marchandises diverses et près de 200 000 voyageurs. Ses recettes totales — sur les transports effectués pour le public — se sont élevées à plus de 20 500 000 francs.

C'est de 1922 que date la constitution de la Compagnie Fermière des Chemins de fer tunisiens. Auparavant, une convention avait concédé l'exploitation du Réseau tunisien à la Compagnie de Bône-Guelma, sous le régime de la garantie d'intérêt, mais le Gouvernement tunisien s'était réservé la faculté de racheter les lignes ainsi concédées. Une convention en date du 22 juin 1922 consacra donc d'une part le rachat des concessions accordées antérieurement à la Compagnie des Chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, d'autre part l'affermage de l'exploitation du Réseau des Chemins de fer de l'Etat tunisien à la dite Compagnie, qui prit de ce jour le nom de *Compagnie Fermière des Chemins de fer tunisiens*.

La durée de cet affermage, primitivement fixée à six années, a été prorogée finalement jusqu'au 31 décembre 1948 par un avenant en date du 24 avril 1929.

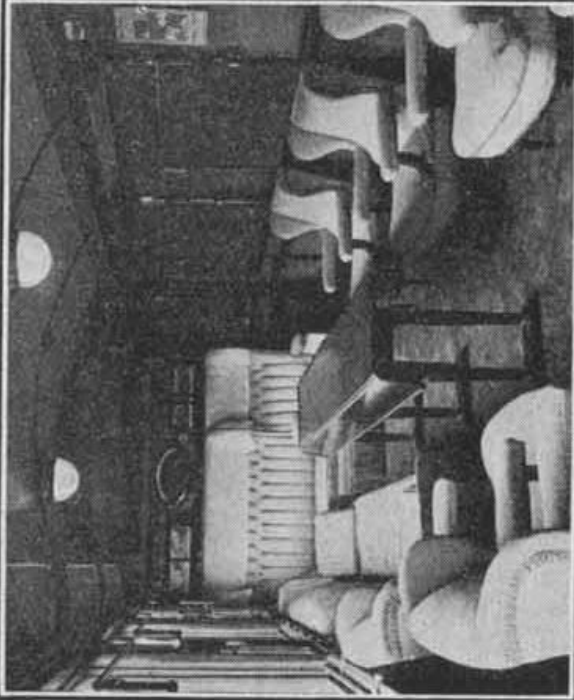
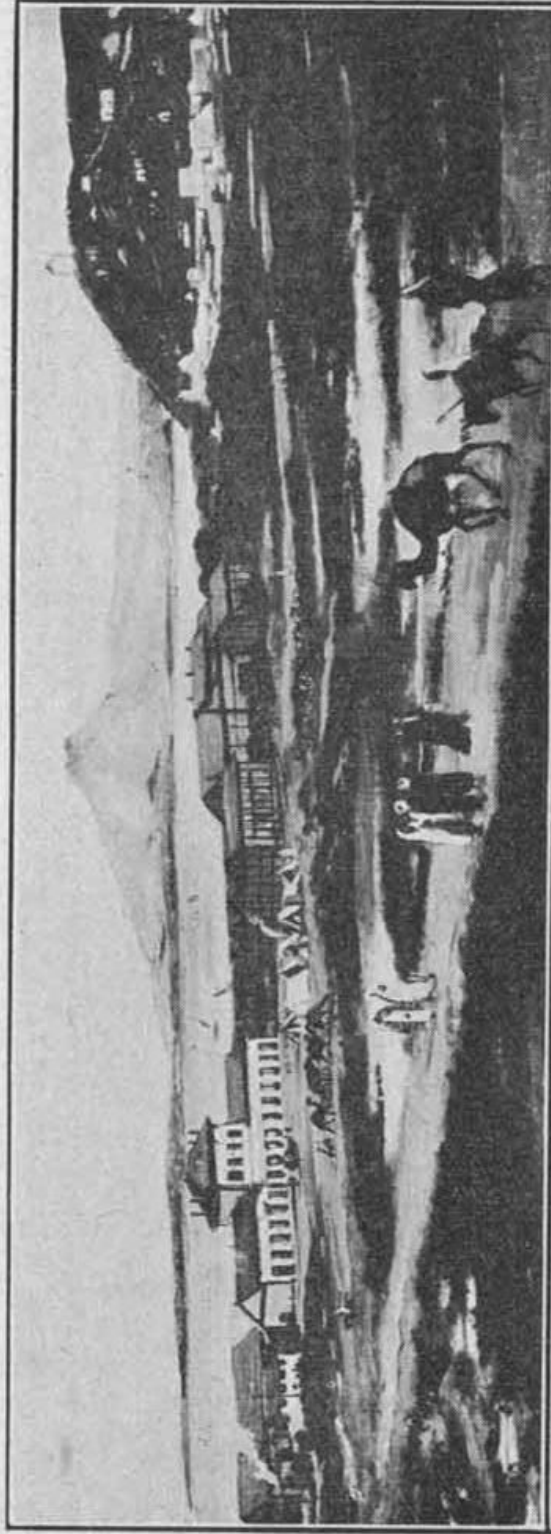
MATÉRIEL ROULANT

Au début de l'exploitation du Réseau, le matériel à voyageurs se composait, comme dans la Métropole d'ailleurs, de petites voitures ne présentant, même en 1^{re} classe, que des commodités très limitées; les compartiments étaient isolés et le poids par place, qui est un indice assez précis du confort donné aux voyageurs, n'atteignait pas 250 kg. Peu à peu, suivant l'exemple donné par les grandes Compagnies



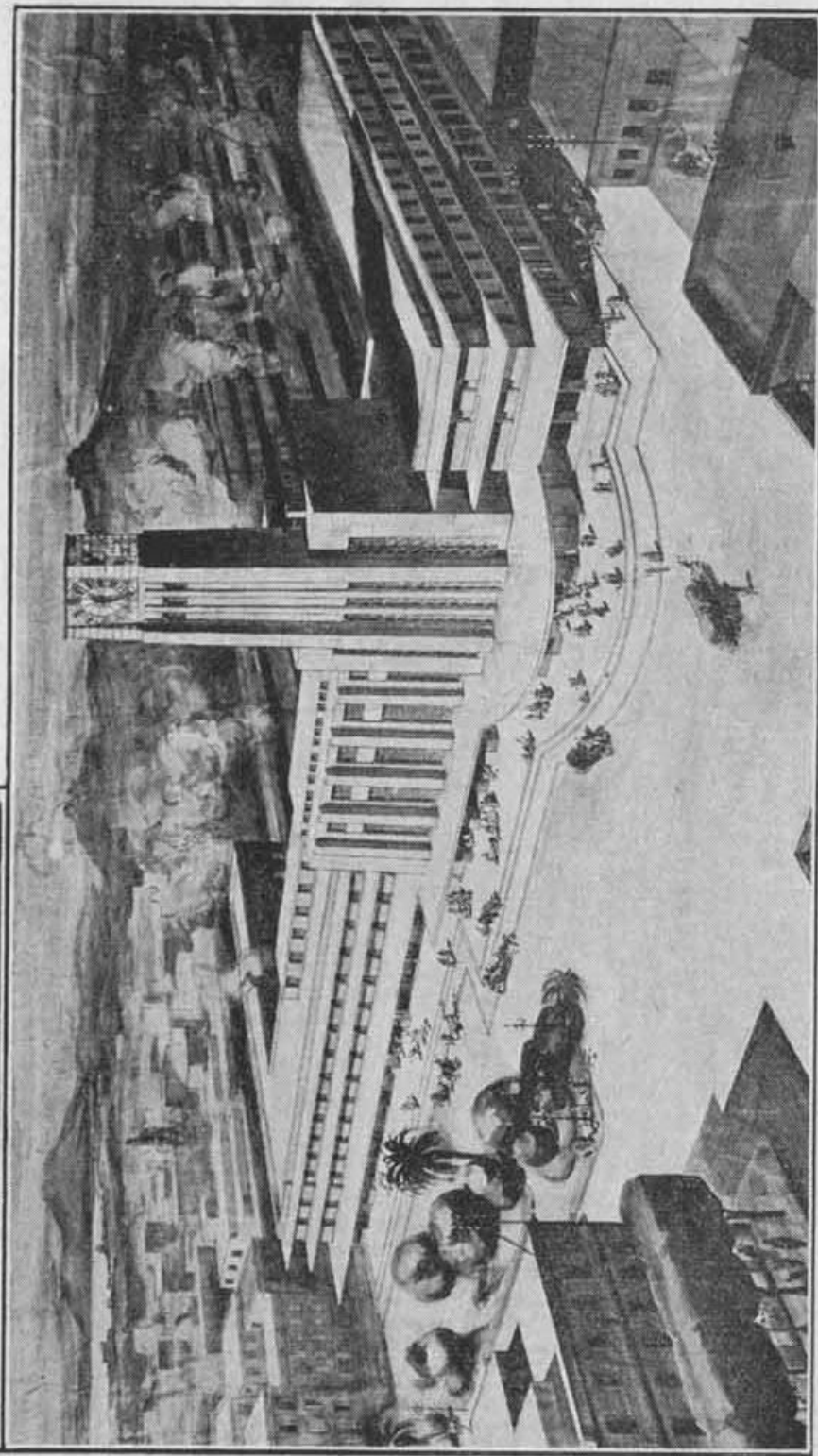
CARTE DU RÉSEAU FERRÉ TUNISIEN
Lignes de la Compagnie Fermière (—). Autres Réseaux (---)





françaises, les voitures se sont allongées, offrant ainsi une stabilité plus grande, et des améliorations ont été apportées par l'application du frein automatique et celle du chauffage à vapeur, par la substitution à l'éclairage à l'huile, d'abord de l'éclairage au gaz, puis de l'éclairage électrique, par l'augmentation des dimensions des compartiments, en particulier de la hauteur sous plafond, par l'installation de l'intercirculation, de l'intercommunication pneumatique, par celle de W.-C., de toilettes, lavabos. Certaines voitures attelées à des trains de nuit, ont été munies de couchettes. Enfin la décoration intérieure et le garnissage ont été très particulièrement soignés.

Les voitures de 3^e classe n'ont pas été oubliées et elles



Cl. Soler.

Ci-dessus, la gare de Tunis en 1880 (cliché dû à l'obligeance de M. Proust).
Au milieu, intérieur d'une voiture de 1^{re} classe de la Compagnie Ferrière des Chemins de fer tunisiens.
En bas, une anticipation : ce que sera la gare de Tunis, d'après la maquette de G.-F. Lévêque.

ont bénéficié de quelques-unes des améliorations signalées plus haut, notamment de celles relatives à l'éclairage, à l'intercirculation, à l'intercommunication pneumatique et à l'établissement de W.-C.-lavabos.

Il en est résulté une augmentation notable du poids du matériel par place offerte. Par place de 1^{re} ou de 2^e classe, le poids dans les voitures à voie normale a atteint 710 kg et dans celles de la voie étroite 720 kg. Quant aux anciennes voitures de 3^e classe, elles ont vu leur poids par place offerte monter de 170 kg à 400 kg en voie normale et à 295 kg en voie étroite.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler à ce propos que les maxima adoptés par les Réseaux métropolitains sont de 850 kg par place de 1^{re} classe et 550 kg pour celles de 2^e classe.

LA TRACTION

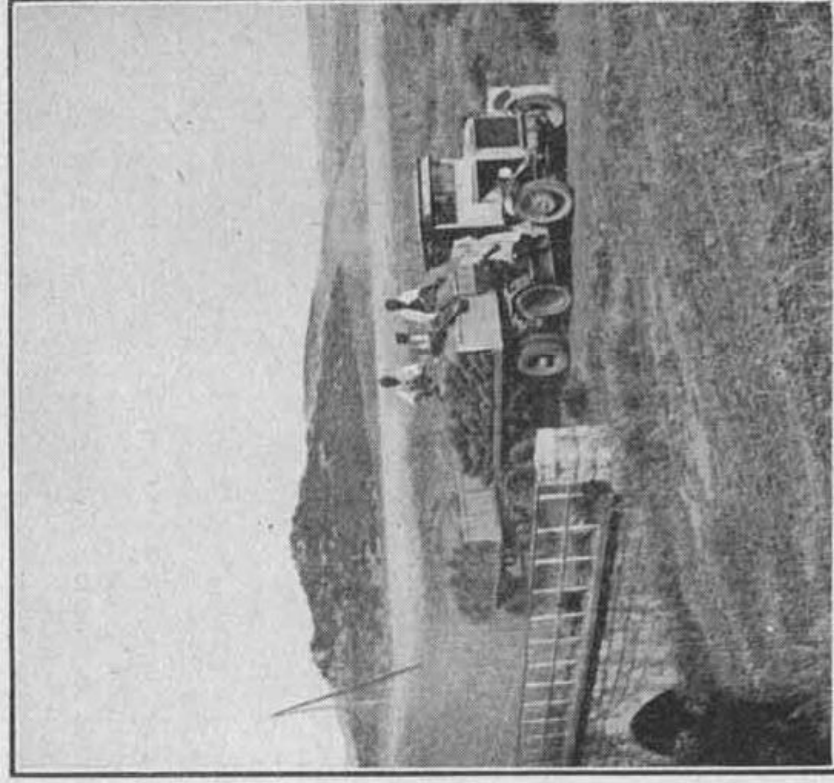
En ce qui concerne le matériel de traction, le Réseau a suivi les progrès réalisés, en France et à l'étranger, en appliquant successivement à ses locomotives neuves le compoundage, la surchauffe de la vapeur, le réchauffage de l'eau d'alimentation, etc., toutes améliorations qui avaient donné ailleurs de bons résultats. Ainsi en 1930 ne trouvait-on plus, sur l'ensemble du parc de locomotives, qu'environ 33 % de locomotives à simple expansion. Par contre, 48 % environ étaient « compound », près de 25 % étaient munies de la surchauffe et plus de 10 % du réchauffage d'eau d'alimentation.

Entre temps, le trafic a pris des proportions nouvelles, les unités anciennes se sont révélées insuffisantes pour assurer un trafic constamment en progression, qui exigeait la mise en route de trains toujours plus lourds. Les machines nouvelles commandées ont donc été de plus en plus puissantes. C'est ainsi qu'en 1930 la valeur moyenne de leur effort de traction a dépassé 8 t, tant pour les unités à voie normale que pour celles à voie étroite, alors que cette valeur restait encore, au début du siècle, inférieure à 5 t pour la voie normale et à 3 t pour la voie étroite.

L'importance du matériel roulant s'est également accrue en quantité : de 1880 à 1931, le matériel locomoteur est passé de 20 à 236 unités, le nombre total de places

offertes par le matériel à voyageurs est monté de 1 412 à 11 781, enfin le tonnage utile du matériel à marchandises est monté de 1 590 t à 47 953 t.

Signalons pour terminer que, dès 1922, le Réseau a mis en circulation sur ses voies des locomotives Diesel électriques, dont l'intérêt s'affirme de jour en jour, dans un pays où les chaudières des locomotives ont à souffrir de la mauvaise qualité de l'eau d'alimentation.



Transports de céréales par la T.A.T.
(Service auxiliaire de la Compagnie Fermière.)

LA VOIE

Les premières lignes construites ont été équipées en rails de 25 kg au mètre courant sur la voie normale et de 20 kg sur la voie étroite, avec traverses en bois.

A la suite de l'augmentation des vitesses d'une part, de la charge par essieu d'autre part, on dut envisager l'emploi d'un rail plus robuste pour la construction des lignes. Il fallut également en venir à renforcer certaines lignes construites depuis longtemps et dont l'armement ne correspondait plus aux besoins du moment.

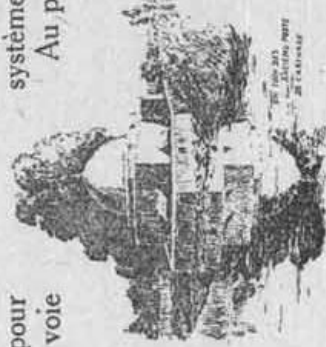
Dans cet ordre d'idées, il faut citer le renforcement de la ligne d'Algérie en rails de 38,200 kg — et même de 46 kg « Standard » sur une partie de cette ligne —; le renforcement de la ligne d'Hammam Lif à Sfax en rails de 30 kg; enfin, tout récemment, le renforcement de la section Djebel Djelloud-Pont du Fahs en rails Standard de 36 kg.

D'autres renforcements sont actuellement à l'étude. Certaines lignes du Réseau sont armées en traverses métalliques qui donnent de très bons résultats : lignes de Mateur-Nefza et Mateur-Nebeur; ligne de Soussa à Henchir Souatir, ainsi que certaines sections de la ligne de Kalaa Djerda et de ses embranchements.

Par ailleurs, depuis 1927, des traverses en béton armé système Vagneux sont en cours d'essai.

Au point de vue de l'entretien des voies et des installations fixes, le Réseau est divisé en sept Inspections ayant à leur tête un Inspecteur secondé par un Conducteur de la Voie.

La longueur moyenne d'une Inspection est de 230 km de voie principale répartis en secteurs d'une longueur moyenne de 45 à 50 km, qui sont dirigés chacun par un Surveillant principal de 1^{re}, 2^e ou



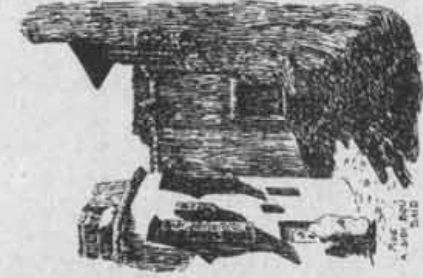
3^e classe, suivant l'importance du poste. Chaque secteur est lui-même divisé en cantons de longueurs variant entre 5 et 11 km, suivant les difficultés rencontrées pour l'entretien des lignes ou des gares, et ayant à leur tête un Chef de canton assisté, dans certains cas, d'un Sous-chef de canton.

Il a été créé, après une période d'essais très satisfaisants au point de vue des économies réalisées, deux équipes spéciales — une pour la voie normale, l'autre pour la voie étroite — chargées d'assurer chacune l'entretien d'un parcours de 40 km, avec transport du personnel, de l'outillage et du matériel au moyen de draine automobile, type Campagne et remorque du même type. La Compagnie pense étendre ce mode d'entretien à d'autres parcours de même longueur sur des embranchements à faible trafic.

Jusqu'en 1914, la seule méthode d'entretien des voies était celle d'entretien en recherche ou en voltige.

La méthode d'entretien méthodique ou révision générale a été appliquée d'abord partiellement, et à titre d'essai dès 1914, sur certains parcours du Réseau, puis a été étendue progressivement à toutes les lignes et embranchements à voie normale et à voie étroite. Depuis 1920, c'est la seule méthode employée.

Elle comprend une révision générale périodique annuelle (durée six mois, cycle de trois ou quatre ans selon l'importance des lignes) et une période d'entretien suivie; indépendamment de ces travaux il est procédé, entre temps, à des réparations partielles



en voltige nécessitées par l'état de la voie. Afin de réduire la main-d'œuvre employée au graphitage et de diminuer, par suite, les dépenses ainsi occasionnées, il a été procédé à des essais de graisseurs appliqués aux rails et dérivant du système Derrick et à des essais de graisseurs à condensation et de graisseurs système Buclon. Le Réseau étudie actuellement le graphitage des rails à l'aide d'un dispositif spécial monté sur la locomotive elle-même.

Toujours dans le but de réaliser des économies de main-d'œuvre dans l'entretien des lignes, on a étudié les possibilités d'emploi de wagons à ballast à déchargement latéral automatique pour remplacer les anciens wagons plats des trains de matériaux. Il a été mis, en outre, à l'étude, l'utilisation de wagons système Talbot qui donnent toute satisfaction sur le Réseau P. L. M.

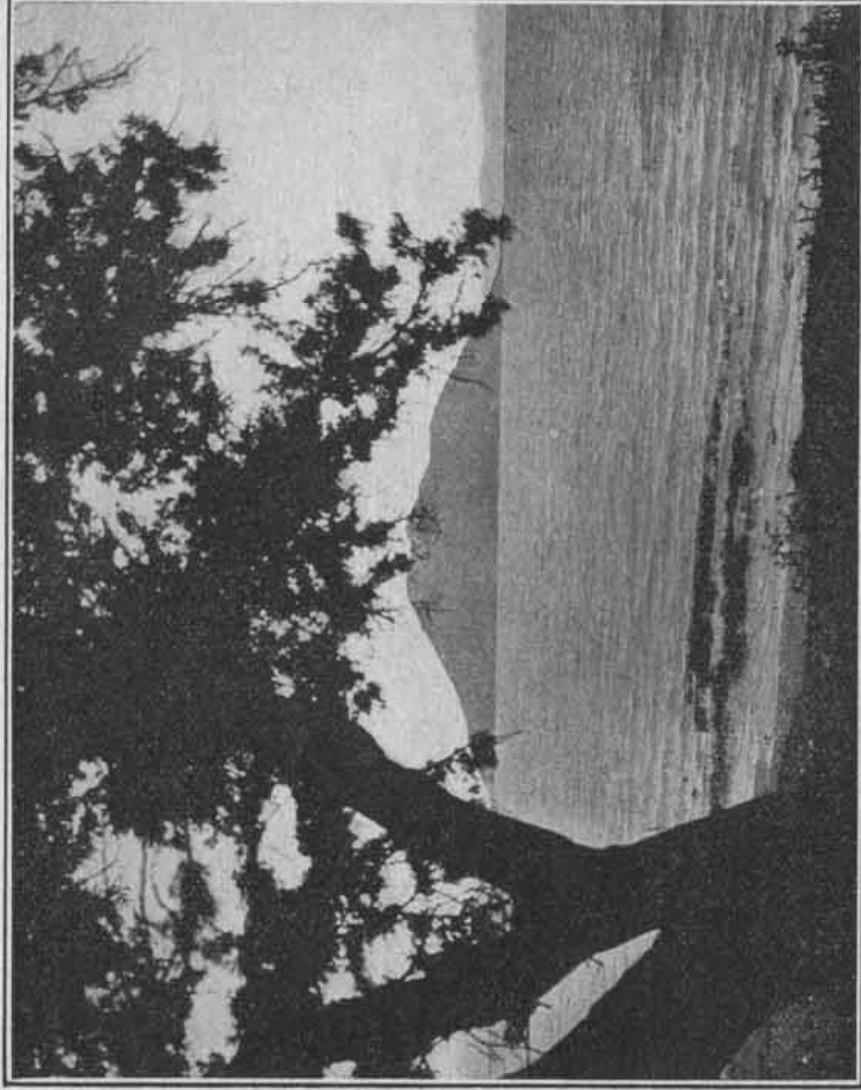
Enfin la Compagnie est entrée dans la voie du désherbage chimique, traitant ainsi certaines sections de lignes au moyen de la désherbeuse à grand rendement, qu'emploie depuis quelques années le Réseau P. L. M. (1).

Des drainées perfectionnées ont fait aussi leur apparition : nous voulons parler des deux drainées « Freund » — une pour voie normale, l'autre pour voie étroite — à moteur, légères et pouvant facilement être enlevées des voies, engins qui faciliteront les tournées des Inspecteurs, lesquels n'ont actuellement à leur disposition que des drainées à bras, lourdes et encombrantes, exigeant pour leurs manœuvres l'utilisation de quatre cantonniers.

En ce qui concerne la protection des passages à niveau non gardés, le Réseau a étudié l'application d'appareils de signalisation automatiques, destinés à prévenir les usagers de la route de l'approche d'un train. Des appareils avertisseurs Thomson-Houston et des appareils Signum vont être mis à l'essai sur les P. N. des routes les plus fréquentées des environs de Tunis. Des appareils d'autres types sont également à l'étude.

L'EXPLOITATION

En 1878, les recettes du trafic de la Compagnie Bône-Guelma et prolongements atteignaient modestement la somme de 615 000 f. Ce chiffre s'éleva à 1 200 000 f en 1879 par suite de la marche rapide des travaux, qui avait permis l'ouverture à l'exploitation de 400 km de lignes.



Lac de TINDJA.

Cl. Fucillier.

(1) Voir Bulletin de mars 1931, p. 42.

Les années suivantes virent constamment augmenter les recettes d'exploitation, qui, en 1889, atteignaient 3 millions de francs pour un réseau de 700 km.

Par la suite, l'ouverture de nouvelles lignes contribuait chaque fois à une progression de toutes les branches du trafic. En 1895, les recettes avaient presque décuplé, atteignant près de 6 millions de francs pour tout le Réseau. Le nombre des voyageurs transportés avait quadruplé : 800 000 unités contre 200 000 en 1878.

Dix ans plus tard, la longueur des lignes exploitées était doublée; l'augmentation des recettes portait surtout sur les transports des minerais et des phosphates; elles se montaient, pour le Réseau tunisien seulement, à plus de 7 millions de francs et à 13 millions pour le Réseau entier.

Elles n'ont pas cessé depuis lors de progresser annuellement et au 1^{er} avril 1915, date du rachat des lignes algériennes par la Colonie, les recettes du Réseau tunisien se sont élevées à plus de 16 millions de francs et le nombre de voyageurs transportés dépassait 2 millions.

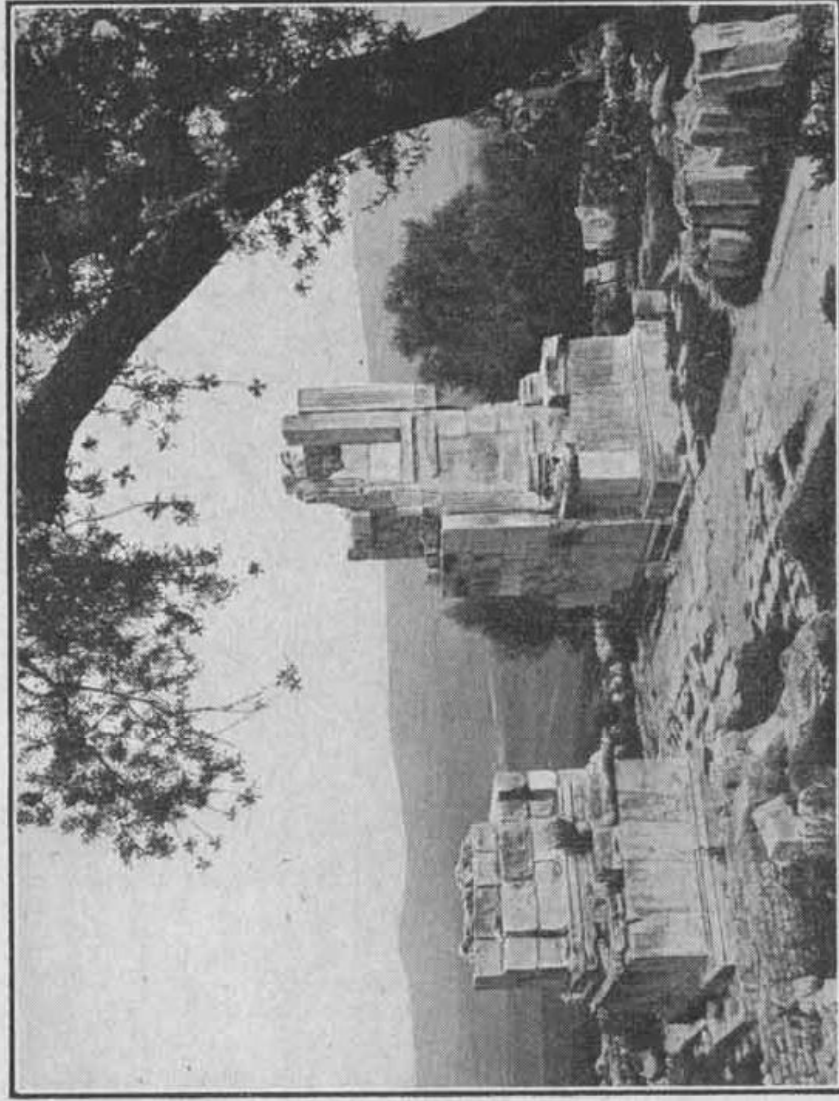
Après la guerre, qui avait marqué l'arrêt de tout progrès, la Compagnie Bône-Guelma et prolongements dut fournir un effort considérable pour, à la fois, remettre en état le Réseau dont l'entretien avait été rendu presque impossible plusieurs années consécutives et assurer néanmoins un trafic d'une importance considérablement accrue.

Les recettes totales passaient en 1919 à 27 millions de francs contre 25 millions l'année précédente. Elles atteignaient 40 millions en 1920, 46 millions en 1921 et 45 millions en 1922, date à laquelle, comme nous l'avons dit plus haut, l'Etat tunisien a racheté son réseau.

Depuis cette époque, le trafic n'a cessé de s'accroître, les recettes s'élevant successivement à 55 millions en 1924, 62 millions en 1925, 81 millions en 1926, 100 millions en 1927, 101 millions en 1928. Le dernier exercice dont les résultats soient connus, 1929, a fait ressortir un chiffre global de 113 millions pour 1 583 km de lignes exploitées, soit une recette kilométrique de près de 71 400 f, au lieu de 2 605 f en 1878.

La Tunisie, pays agricole et minier, au développement industriel très réduit, tire uniquement sa richesse de produits vendus sous forme de matière première.

Il en résulte pour les voies ferrées des transports orientés en deux courants bien distincts : l'un, exportateur, a son



DOUGGA. — Arc de Septimé-Sévère.

Cl. Soler.

origine aux points de production plus ou moins éloignés pour déverser sur les centres commerciaux de la côte les produits du sol : céréales, huiles, alfas, vins, etc., et les produits du sous-sol : phosphates, minerais de fer, plomb, cuivre, zinc, manganèse, etc.; l'autre, importateur, amène dans l'intérieur tous les produits nécessaires à la mise en œuvre des exploitations de toutes natures : machine, combustibles, carburants, matériaux de construction, etc., ainsi que les denrées de consommation nécessaires.

Le tonnage dans ce dernier sens étant très inférieur, le mouvement se trouve fortement alourdi par l'obligation de remonter à vide les rames de wagons spécialisés.

Si nous prenons les chiffres du dernier exercice, le tonnage total transporté, qui atteint environ 2 900 000 t, est constitué de 34 % de minerais de fer, de 27 % de phosphates, de 26 % de marchandises diverses et de 13 % de céréales.

L'importance de la recette correspondante a été de 85 500 000 f et chacune des catégories ci-dessus y a contribué : les marchandises diverses pour 40 %, les phosphates pour 22 %; les minerais pour 21 % et les céréales pour 17 %.

La recette voyageurs, au cours de cette même année, atteint 27 500 000 f, représentant 24 % de la recette totale; elle correspond à un mouvement de 4 200 000 voyageurs; ce mouvement est fonction de l'importance des

récoltes, qui peuvent varier du simple au quadruple suivant les conditions climatiques essentiellement instables dans la Régence, et qui sont aussi, en grande partie, fonction de la prospérité générale.



LE PERSONNEL

La Compagnie Fermière emploie actuellement plus de 6 000 Agents, dont un peu plus de la moitié sont de nationalité française, les autres étant indigènes ou algériens.

Le personnel commissionné, qui comprend les Agents français et les indigènes lettrés, reçoit les mêmes salaires que le personnel des Réseaux métropolitains. Quant au personnel embrigadé, composé des indigènes tunisiens et algériens, il reçoit un salaire un peu inférieur.

Tous bénéficient en fin d'année d'une gratification en rapport avec leur traitement et d'une part proportionnelle de prime sur les recettes. Disons encore qu'il existe, comme dans la Métropole, des indemnités de résidence et des indemnités pour charges de famille.

Les Agents comptant au moins deux années révolues de commissionnement et désirant voir de leur congé en France peuvent obtenir, tous les deux ans, la gratuité de la traversée aller et retour. S'ils sont mariés, cet avantage est étendu à leur femme et à ceux de leurs enfants ouvrant le droit aux indemnités familiales.

On voit, par tout ce qui précède, que les Agents sont dotés d'un statut à peu près identique à celui du personnel métropolitain. Les conditions d'avancement, tant en grade qu'en traitement dans le même emploi, sont également basées sur celles des Réseaux métropolitains, comme aussi les conditions d'octroi de la retraite. Le Réseau a été amené à construire un grand nombre de logements pour les Agents. Le type choisi a été le pavillon composé de deux, trois ou quatre pièces avec cuisine et buanderie.

Dans le but de faciliter aux Agents la construction d'habitations à bon marché, le Réseau consent des avances sans intérêt.

Il assure à tous les Agents la gratuité des soins médicaux. Au-dessous d'un certain taux de traitement, il accorde également la gratuité des médicaments et l'hospitalisation, si celle-ci est reconnue nécessaire.

Enfin, le Réseau vient en aide à ses Agents dans des

cas reconnus intéressants, soit par l'octroi de secours, soit au moyen d'avances sans intérêt. Il accorde également des bourses dans les écoles primaires, supérieures, collèges et lycées. Il a créé à Tunis, Sousse et Gafour, des écoles d'apprentis, dont les résultats sont des plus encourageants.

LA CONCURRENCE AUTOMOBILE

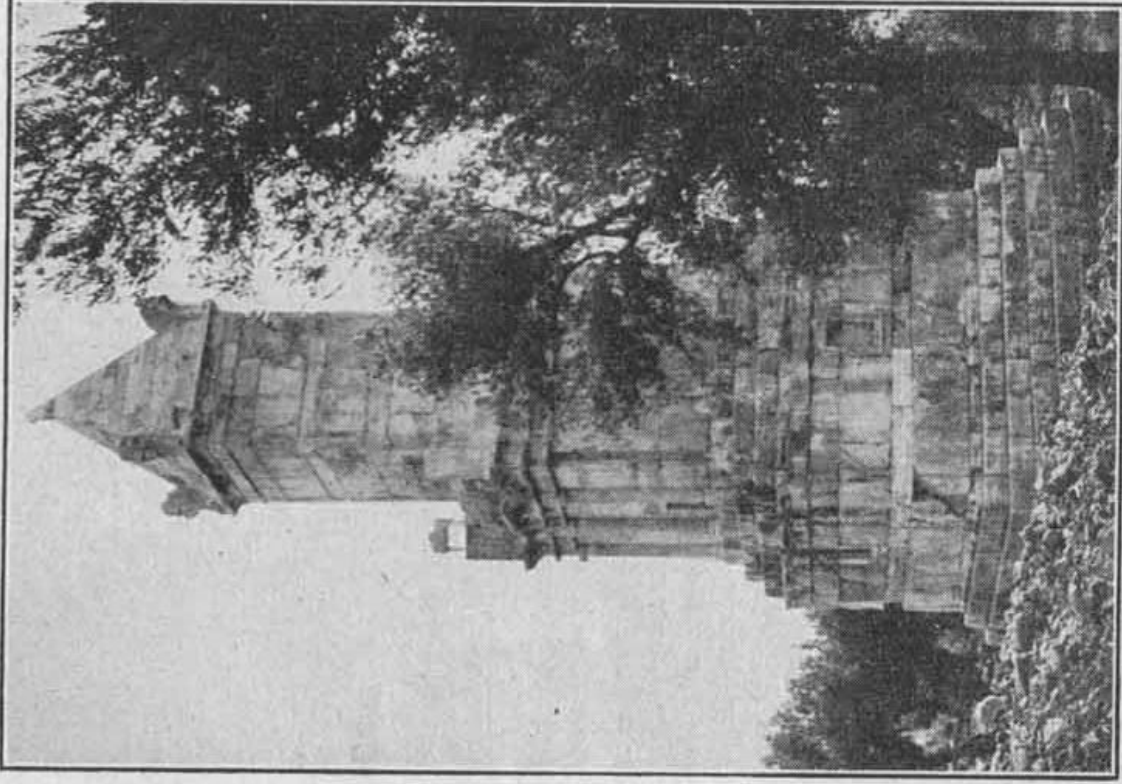
Parmi les différentes questions d'actualité concernant les transports en Tunisie, celle de la concurrence automobile a dû retenir spécialement l'attention des dirigeants de la Compagnie Fermière au cours de ces dernières années.

S'adressant à toutes les branches de trafic qui intéressaient le chemin de fer — matières pondéreuses exceptées —, offrant dans les régions dépourvues de services de camionnage réguliers le gros avantage du transport porte à porte, libre de ses tarifs et n'étant pas assujettie à l'impôt de 25 % qui grève tous les transports par fer en Tunisie, la concurrence automobile atteignit rapidement une intensité dangereuse.

Dans certaines régions, les voyageurs avaient déserté presque complètement la voie ferrée; dans d'autres, c'étaient les transports de vins, d'huiles, de céréales, dans d'autres encore, le trafic de détail; une réaction s'imposait d'autant plus qu'attirée par l'appât de bénéfices, aléatoires cependant dans bien des cas, les services de camions se multipliaient avec une rapidité inquiétante.

Des expériences sagement menées, l'étude réfléchie des solutions diverses envisagées dans la Métropole et de leur adaptation possible en Tunisie aboutirent, en complet accord avec la Direction Générale des Travaux publics, à la création d'une Société filiale des Chemins de fer, mais néanmoins entièrement autonome.

Les conventions intervenues à ce sujet reconnaissaient à la nouvelle Société « Tunisienne Automobile Transports » le droit d'exploiter les lignes de services publics par autobus dont était déjà concessionnaire la vieille Société « Tunisienne Automobile », ainsi que la faculté



DOUGGA. — Le mausolée.

Cl. Soler.

d'exécuter tous transports automobiles ne faisant pas concurrence au chemin de fer; la « Tunisienne Automobile Transports » s'engageait en outre à organiser des services, soit de voyageurs, soit de marchandises, pour compléter ou prolonger l'action du chemin de fer partout où le besoin s'en ferait sentir.

Ainsi furent créés dans les principaux centres céréalistes, au fur et à mesure des disponibilités de la Tunisienne Automobile Transports, des services de ramassage de céréales qui connaissent un grand succès car, enlevant les marchandises à la ferme et les prenant en charge, ils libèrent les agriculteurs de toutes les formalités obligatoires de demande de wagons et d'expédition.

Des études approfondies sont actuellement en cours dans le but de réaliser le remplacement de certains trains déficitaires par des services d'autobus mieux adaptés et moins coûteux.

Il est par ailleurs vraisemblable que la prolongation du rail par des services automobiles annexes permettra d'ici peu la desserte pratique et rémunératrice de régions jusqu'ici peu favorisées au point de vue des transports.

Le Réseau tunisien, dont le développement a été fonction de la mise en valeur progressive des nombreux gisements miniers, se trouve être par surcroît un réseau touristique par excellence, car il dessert à peu près tous les

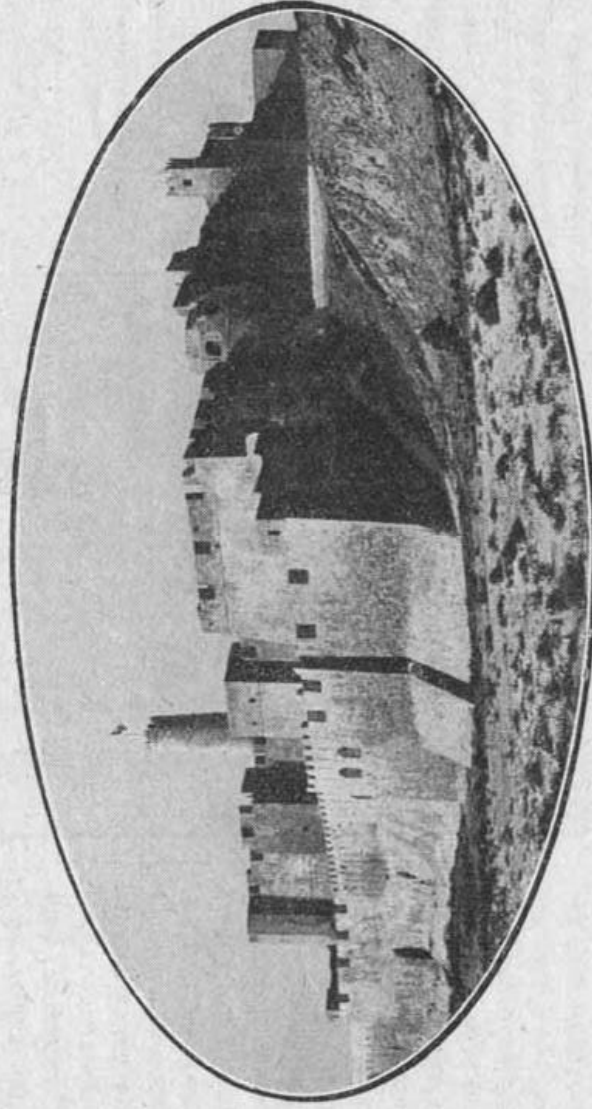


points dont la visite s'impose en Tunisie. Aucun mode de locomotion ne peut être comparé au chemin de fer lorsqu'il s'agit de parcourir de très longues étapes dénuées d'intérêt, au cours desquelles le seul souci du voyageur ne peut être que de s'assurer le maximum de confort et le minimum de fatigue; et plus que partout ailleurs la véritable formule du voyage en Tunisie est l'utilisation du chemin de fer pour se transporter d'un point à l'autre et celle de l'auto pour les visites locales.

La jonction à Henchir Souatir et à Sfax du Réseau de la Compagnie Fermière avec celui de la Compagnie Sfax-Gafsa a permis en outre l'établissement de circuits touristiques du plus haut intérêt, qui, effectués avec un matériel très moderne, remarquablement adapté aux exigences des longs parcours, et offerts à des prix extrêmement modérés, ont rapidement connu la faveur du grand public.

Ouvriers de la première heure et pouvant se classer à ce titre parmi les plus anciennes entreprises de la Régence, les Chemins de fer tunisiens n'en font pas moins preuve, on peut le voir, de la jeune énergie et de l'intelligente initiative dont l'apanage est quelquefois revendiqué par les derniers nés du monde des affaires.

Ils ont été et continueront à être au nombre des facteurs les plus actifs de la prospérité croissante de la Tunisie.



Remparts de MONASTIR.

Cl. Fusillier.

LE POSTE DE COMMANDEMENT DE LYON

par M. MOREL, Inspecteur de l'Exploitation à Lyon

Dans un article consacré au dispatching-system et paru dans le *Bulletin P. L. M.* de janvier 1930, il a déjà été donné un aperçu des attributions du Poste de Commandement de Lyon.

Ces attributions ont été par la suite précisées et élargies, plus particulièrement par la commande des trains facultatifs de marchandises au départ des gares de la Section de Lyon.

D'autre part, des aménagements nouveaux ont été réalisés dans les locaux du P.C. de Lyon, tandis que d'autres P. C. étaient créés à Marseille et à Dijon.

Le moment est donc venu de donner quelques indications complémentaires sur ce nouvel organisme.

LA RÉGION DE LYON

La région lyonnaise se présente comme une importante agglomération industrielle et, de plus, du fait de sa situation géographique, elle constitue en quelque sorte la plaque tournante de notre Réseau : presque tous les grands courants de trafic du Réseau la traversent ou s'y rencontrent et s'y reforment. Aussi, pour faire face à un mouvement de trains toujours plus actif, a-t-on dû, après avoir augmenté la capacité des établissements existants dans la limite des espaces disponibles, en créer de nouveaux.

Ainsi s'explique que l'on rencontre, dans une zone restreinte, un grand nombre d'établissements importants.

En dehors des gares à voyageurs bien connues, l'on peut citer :

Saint-Germain-au-Mont-d'Or-triage, *Lyon-Vaise*-dépôt de machines, gare locale et triage, *Lyon-Guillotière*-gare locale et relais, *Lyon-Mouche*-dépôt de machines, petit

entretien et magasin général, *Lyon-Part-Dieu*-gare de débords, *Lyon-Perrache-2*-gare locale et de douane, *Oullins*-ateliers de machines et de voitures, *Venissieux*-dépôt de machines, triage et gare locale, *Badan*-dépôt de machines et triage, *Chasse-triage* des trains de messageries.

Si l'on tient compte, en outre, du fait que la disposition des lignes permet de nombreuses combinaisons de circulation, on conçoit aisément l'utilité d'un organe de liaison.

ORIGINES DU POSTE DE COMMANDEMENT

Le premier essai de Poste de Commandement remonte au début de 1924, période au cours de laquelle la circulation fut particulièrement difficile dans la région lyonnaise.

La recherche des causes de cette situation fit apparaître qu'une meilleure coordination des moyens d'action des Services de la Traction et de l'Exploitation serait susceptible d'atténuer dans une mesure appréciable les difficultés rencontrées. Il fut donc décidé que, chaque jour, un Ingénieur adjoint de la Traction se rencontrerait avec l'Inspecteur Principal adjoint chargé du Mouvement et que ces deux Agents supérieurs, renseignés sur les besoins et sur les moyens des gares et des dépôts de la région, décideraient sur-le-champ des meilleures dispositions à appliquer.

Comme on le voit, il s'agissait de réaliser la mise en œuvre commune des ressources des divers établissements de la région et de répartir ces ressources suivant les besoins qui pouvaient se manifester plus ou moins impérieusement sur certains points.

Les résultats obtenus par ce premier essai furent des plus satisfaisants.

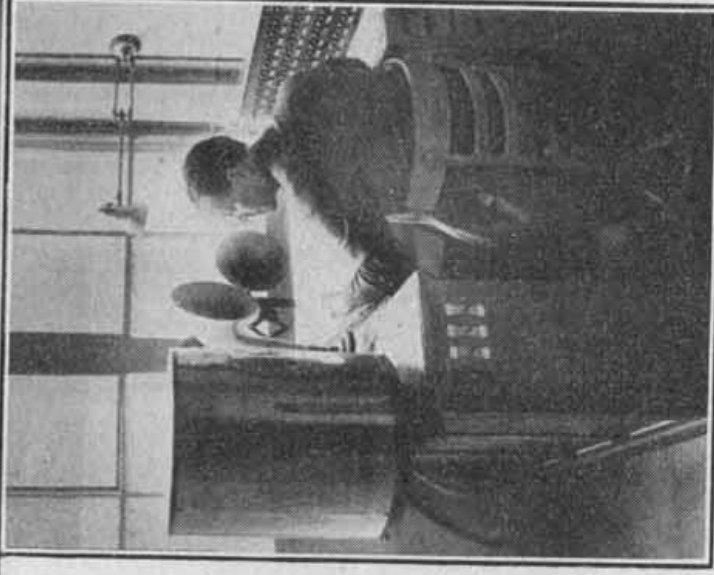
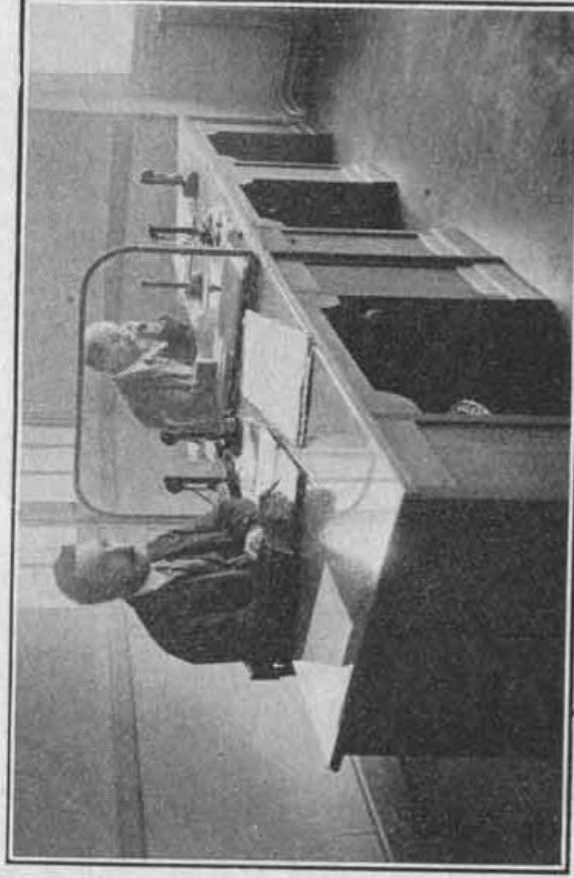


Fig. 1.

Aussi, lorsque, au cours de l'hiver 1924-1925, les mêmes difficultés se produisirent, fut-il décidé de faire une application plus complète de la méthode, en créant un organisme spécial dans lequel collaboreraient, à demeure, des Inspecteurs de la Traction et de l'Exploitation.

Ce nouvel organisme prit le nom de Poste de Commandement. Il fut mis en service en février 1925, dans un bureau contigu aux deux postes centraux de dispatching-system.

LES AMÉNAGEMENTS

Installé à l'origine dans des conditions assez modestes, le Poste de Commandement a rapidement justifié son utilité. Deux nouveaux circuits de dispatching-system ont, en outre, été créés. Dans ces conditions, il a été jugé utile d'organiser rationnellement l'ensemble de ce service et voici les mesures prises à cet égard :

Les locaux restaurés qui ont été affectés au P. C. comportent une salle centrale dans laquelle se tiennent les Inspecteurs en service (partie supérieure de la figure 1).

De cette salle, on accède directement dans chacune des quatre cabines occupées par les dispatchers et aménagées de façon identique.

Chaque cabine (fig. 1) est pourvue d'un meuble-bureau spécialement étudié pour rassembler, dans un espace minimum, tous les appareils et objets nécessaires au dispatcher et lui permettre d'effectuer son service dans les meilleures conditions possibles.

Contre les bruits du voisinage, un isolement très satisfaisant a été assuré par des doubles cloisons. Les cabines sont largement éclairées et aérées par des baies vitrées comportant un système de stores pouvant être disposés en auvent.

L'éclairage électrique est obtenu par des diffuseurs. En outre, dans chaque bureau on dispose d'une lampe montée sur un bras va-et-vient et pouvant prendre telle position jugée convenable par le dispatcher.

Pour la nuit, le chauffage par la vapeur est renforcé par des radiateurs électriques.

Enfin, les Agents ont à leur disposition un vestiaire comprenant des placards à vêtements et des casiers individuels.

Toutes ces installations ont été réalisées de la façon la plus heureuse par le Service de la Voie, avec le concours du Service Electrique de l'Exploitation. Leurs dispositions générales sont représentées sur le croquis de la figure 2.

LES MOYENS D'ACTION

Pour pouvoir prendre en temps voulu les mesures nécessitées par les circonstances, il faut que le P. C. dispose de moyens d'information rapides et complets.

Ces moyens sont donnés, d'une part, par les quatre postes centraux du dispatching placés à proximité et sous la surveillance du P. C., et, d'autre part, par un système de relations téléphoniques. Ce sont ces dernières relations qu'utilisent, en principe, les dirigeants du P. C. pour leurs communications particulières, afin de ne pas détourner les circuits du dispatching de leur affectation. Par des dispositifs spéciaux, ils peuvent se porter sur l'un quelconque des circuits bifilaires aboutissant à Lyon et appeler directement le poste avec lequel ils désirent entrer en conversation.

Par l'intermédiaire des quatre dispatchers, le P. C. de Lyon contrôle la circulation sur 545 km de lignes, toutes à double voie. Il est en liaison avec plus de 200 postes — gares, dépôts, postes de signaux, etc. — placés dans sa zone d'action ou même appartenant à des Sections voisines. Ainsi outillé, il constitue un observatoire de premier ordre.

LE ROLE DU POSTE

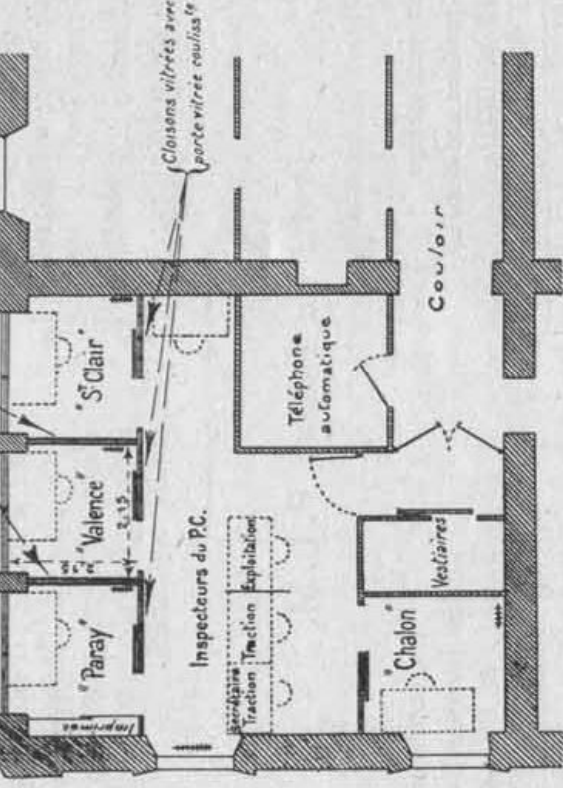


Fig. 2

Par l'organe de leur représentant respectif, les Services de la Traction et de l'Exploitation réalisent une première collaboration qui, pratiquement, s'exerce à tout instant à l'occasion du service.

L'Inspecteur de la Traction établit la liaison entre les divers dépôts de machines. Il suit plus particulièrement, au moyen d'un graphique de service, l'utilisation des machines à retourner sur leur cantonnement, en les signalant à l'avance à son collègue de l'Exploitation chargé de la commande des trains facultatifs.

Il s'applique ainsi à éviter, ou à réduire, les parcours parasites. Si un parcours haut-le-pied ne peut être éliminé, il recherche avec son collègue de l'Exploitation la combinaison permettant le rapatriement le plus rapide de la machine.

S'il survient un incident (interception de voies, désheurement, etc.), l'Inspecteur de la Traction alerte les dépôts intéressés en signalant les machines qu'il y aura lieu de remplacer dans leur roulement, en raison du retard ou pour toute autre cause.

D'une façon générale, il fait bénéficier les établissements de son Service des nombreux renseignements de fait qui lui parviennent par l'intermédiaire des dispatchers.

L'Inspecteur de l'Exploitation règle et surveille le service des dispatchers. Il n'intervient dans la circulation qu'en cas d'accident ou d'incident grave. Il se tient alors en contact avec les gares intéressées et leur transmet ses instructions d'après les directives qu'il reçoit de l'Inspecteur Principal ou de ses adjoints. Au besoin, il prend l'initiative des mesures qu'il juge nécessaires (rétention de trains, détournement, etc.) et les fait appliquer immédiatement.

La commande des trains facultatifs de marchandises est faite dans les gares de relais et de formation, avec la collaboration de l'Inspecteur de l'Exploitation, qui, pour chaque train, désigne la marche à emprunter. La consultation du P. C. par les gares se fait à intervalles réguliers, fixés par une instruction de l'Inspecteur Principal.

Préalablement à chaque commande, l'Inspecteur de l'Exploitation rassemble les indications fournies par son collègue de la Traction, ainsi que les divers renseignements qu'il a pu recueillir auprès des gares et des dispatchers. Les marches à emprunter sont alors désignées en ayant plus spécialement en vue les objectifs suivants :

- 1° assurer l'utilisation des machines disponibles;
- 2° dégager les voies des gares, pour permettre la réception des trains attendus et la continuation normale des opérations de triage;
- 3° éviter, dans les gares de triage ou de relais, les arrivées de trains en groupes trop compacts;
- 4° répartir au mieux la circulation des trains sur les divers itinéraires, compte tenu des possibilités;

5° amener les trains au relai suivant, de façon à y trouver une correspondance dans un délai convenable.

L'Inspecteur de l'Exploitation est encore chargé des fournitures de matériel vide par trains complets, soit qu'elles concernent les prestations aux autres Réseaux, ou aux Sections voisines, soit qu'il s'agisse seulement de répartition à l'intérieur de la Section. Étant donné que le P. C. est en relations suivies avec les gares de triage et qu'il connaît à tout moment la situation en matériel disponible, cette partie du service s'incorpore très bien dans ses attributions et se conjugue parfaitement avec la commande des trains facultatifs.

Enfin, l'Inspecteur de l'Exploitation collabore avec les groupes Mouvement et Matériel de l'Inspection Principale pour différentes questions, telles que lotissement, régularisations, semi-régularisations, interdictions de trains, etc.

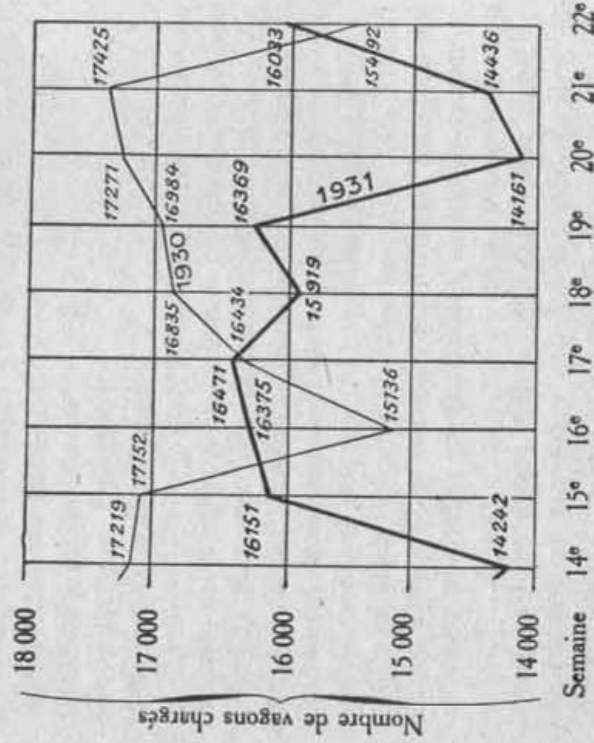
CONCLUSION

La nouvelle organisation du Poste de Commandement de Lyon a déjà donné des résultats très intéressants. Chaque jour, des combinaisons sont élaborées et mises à exécution pour obtenir une utilisation aussi complète que possible des ressources de la Traction et de l'Exploitation, pour hâter la fourniture du matériel demandé et pour accélérer l'acheminement des transports.

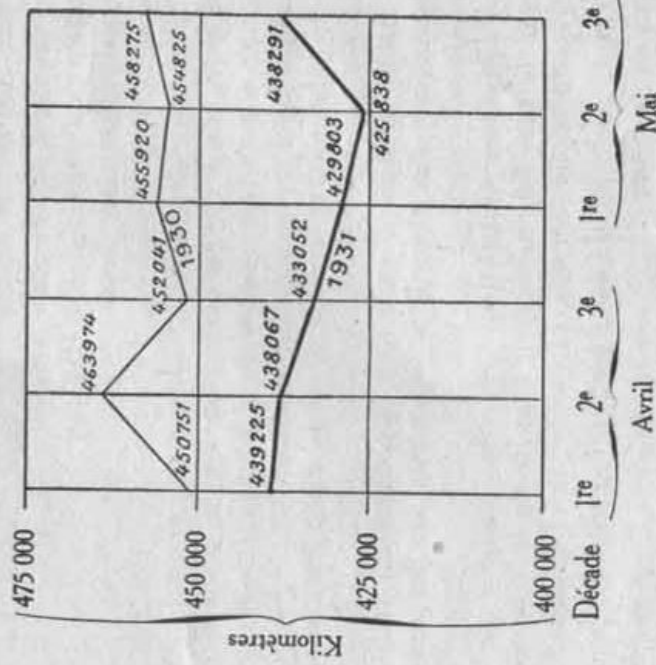
On peut donc augurer que, bénéficiant de l'expérience d'une pratique continue, de nouveaux perfectionnements pourront être apportés dans l'avenir aux méthodes actuellement appliquées.

Trafic du Réseau P. L. M.

Nombre moyen journalier de wagons chargés pendant une semaine, du 2 avril au 3 juin 1931



Parcours moyen journalier des locomotives pendant une décade, du 1^{er} avril au 31 mai 1931



REVUE DOCUMENTAIRE

Suppression de la 2^e classe dans les trains de voyageurs sur certaines lignes à faible trafic.

La moindre fréquentation des 1^{re} et des 2^e classes sur certaines lignes à faible trafic permettant de grouper sans inconvénient ces deux catégories de voyageurs en une classe unique, nous avons proposé à l'Administration supérieure, dans un but d'économie, de supprimer la 2^e classe dans les trains de voyageurs circulant sur ces lignes.

L'Administration a autorisé la Compagnie à réaliser cette mesure, qui est appliquée depuis le 15 mai.

Depuis cette date, les trains de voyageurs circulant sur les lignes ci-après ne comportent plus que des voitures de 1^{re} et de 3^e classes :

Alès à l'Ardoise.	L'Hôpital-du-Gros-Bois à Lods.
Arles à Lunel.	Nuits-sous-Ravières à Châtillon-sur-Seine.
Auxerre à Gien.	Pierrelatte à Nyons.
Avallon aux Laumes-Alésia.	Pontarlier à Gilley.
Avallon à Nuits-sous-Ravières.	Pontarlier à Vallorbe.
Beaune à Allerey.	Robiac à La Valette.
Belleville à Beaujeu.	Rognac à Aix.
Bessèges à Robiac.	Saint-Auban à Digne.
Cavaillon à Volx.	Salon à Aix.
Clamecy à Cosne.	Tamney-Châtillon à Château-Chinon.
Dijon à Epinac-les-Mines.	Triquières à Clamecy.
Dôle à Poligny.	Volx à Forcalquier.
Epinac-les-Mines aux Laumes-Alésia.	
Le Martinet à Tarascon.	

Sur ces lignes, il est fait application des dispositions suivantes :

— Pour le trafic à l'intérieur de ces lignes, il n'est plus délivré de billets de 1^{re} classe; les voyageurs munis de billets de 2^e classe sont admis, sans avoir à payer de supplément, dans les compartiments de 1^{re} classe.

— Pour le trafic en provenance ou à destination des lignes à trois classes, tous les voyageurs munis de titres de parcours de 1^{re} ou de 2^e classe sont transportés en 1^{re} classe. Les voyageurs porteurs de titres de parcours de 2^e classe n'ont à payer aucun supplément.

Ce mode d'exploitation à deux classes, également adopté par d'autres Réseaux, permet de réduire le tonnage rémorqué journalièrement, de récupérer un certain nombre de voitures et de diminuer les frais d'entretien du matériel à voyageurs. Dans la modernisation de l'exploitation des lignes secondaires, il fait d'ailleurs partie d'un plan plus vaste sur lequel le *Bulletin* aura l'occasion de revenir.

Une nouvelle ligne P. L. M.

Notre Compagnie vient d'ouvrir à l'exploitation une nouvelle ligne, celle de Vichy à Riom, inaugurée le 1^{er} courant.

Cette ligne, longue de 41 km, qui crée un raccourci intéressant entre Vichy et Riom — en évitant désormais le passage et le changement de train à Saint-Germain-des-Fossés — rapproche Vichy des stations thermales d'Auvergne et de Clermont-Ferrand.

Le *Bulletin* se propose d'y revenir dans un prochain numéro.

Raccordement direct entre la ligne de Chasse-Badan et celle de Paray-le-Monial.

La Compagnie P. L. M. a réalisé, depuis 1920, d'importantes améliorations dans la région lyonnaise.

Elle a notamment mis en service, en 1930, un raccordement direct à deux voies, entre la ligne de Chasse-Badan et celle de Paray-le-Monial, dont l'intérêt, au point de vue de la circulation, a été très marqué.

Ce raccordement a permis aux trains de la rive gauche du Rhône, en direction de Paray-le-Monial, de ne plus pénétrer dans la gare de Badan et d'accélérer leur écoulement. La gare de Badan joue, en effet, un rôle important dans l'acheminement des marchandises de petite vitesse. C'est la gare d'entrée de la région de Saint-Etienne pour tout le trafic en provenance de l'Est et du Sud; c'est aussi le point de transit du trafic échangé entre le Nord et le Sud par la ligne de Paray-le-Monial et la rive droite du Rhône.

Jusqu'au mois de mai 1930, la disposition des lignes, dans cette région, était telle que les trains passant de la rive gauche du Rhône à la ligne de Paray-le-Monial et réciproquement, par les raccordements de Chasse, devaient opérer un rebroussement en gare de Badan, en changeant de machine. C'était tout particulièrement le cas des nombreux trains de primeurs expédiés de Chasse dans la direction de Paris, par le Bourbonnais.

Il en résultait une gêne considérable pour la gare en même temps qu'une perte de temps appréciable pour les trains.

Bien que la gare de Badan ait été agrandie en 1920 par l'établissement d'un faisceau de réception, côté Lyon, et plus tard dans ses installations de transbordement des marchandises et au dépôt des machines, elle était encore insuffisante au moment du fort trafic et le raccordement direct l'a très sensiblement déchargée.

La figure 1 nous montre ce raccordement dans l'ensemble des lignes de la région Givors-Chasse-Badan (tracé en pointillé).

Commencés en mars 1929, les travaux à exécuter comportaient :

— L'établissement d'un remblai de 1 km environ de longueur, dont la hauteur atteint 10 m vers la traversée de la rivière « Le Garon ».

— La construction de six ponts par dessous et l'élargissement de deux ponts par dessus existants.

— La pose et le ballastage de 1 km de double voie.

— Le remaniement des bifurcations entraînant la construction d'un nouveau poste d'enclenchements en remplacement du poste IV de Civoirs-Canal et l'agrandissement du Poste III de cette même gare.

— La construction de murs de soutènement et la déviation de deux chemins.

Mise en service de locotracteurs mus par moteurs Diesel.

La Compagnie P. L. M. vient de mettre en service six locotracteurs de 70 ch et deux locotracteurs de 100 ch mus par moteurs Diesel.

Rappelons que les locotracteurs sont utilisés dans les gares lorsque les manœuvres de wagons ne peuvent pas être exécutées commodément, à bras, par chevaux, par machines de manœuvre ou par les locomotives des trains de passage.

L'augmentation de l'emplacement du matériel, qui entraînera la disparition progressive des plaques tournantes, et l'accroissement du tonnage des véhicules conduisent à renoncer de plus en plus aux manœuvres à bras d'homme ou par chevaux. Les besoins de la circulation s'opposent, d'autre part, fréquemment, aux arrêts prolongés des trains de passage pour l'exécution des manœuvres dans les gares.

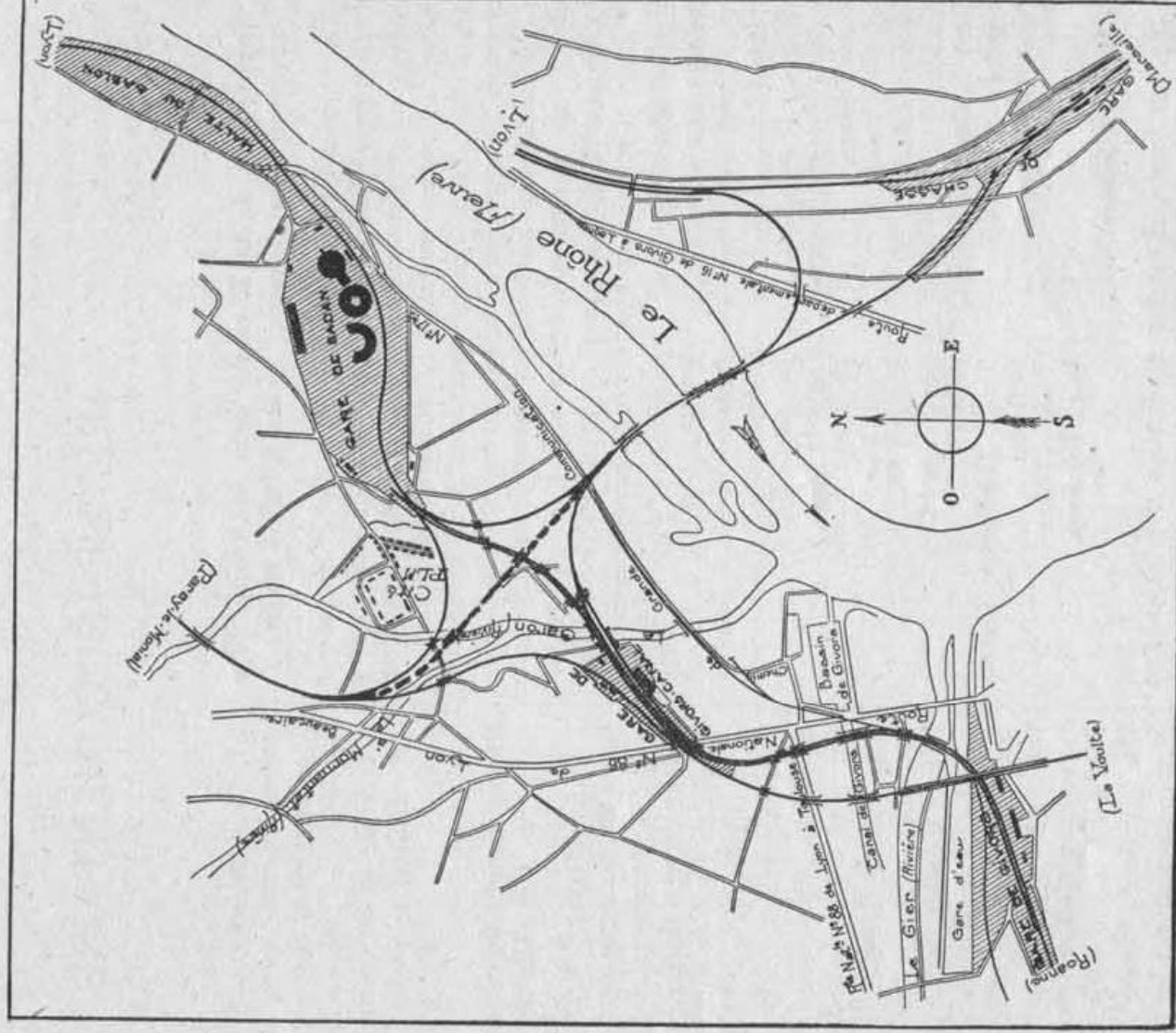


Fig. 1.

Aussi l'emploi des locotracteurs, déjà assez large sur le Réseau P. L. M., semble-t-il appelé à un développement notable dans l'avenir.

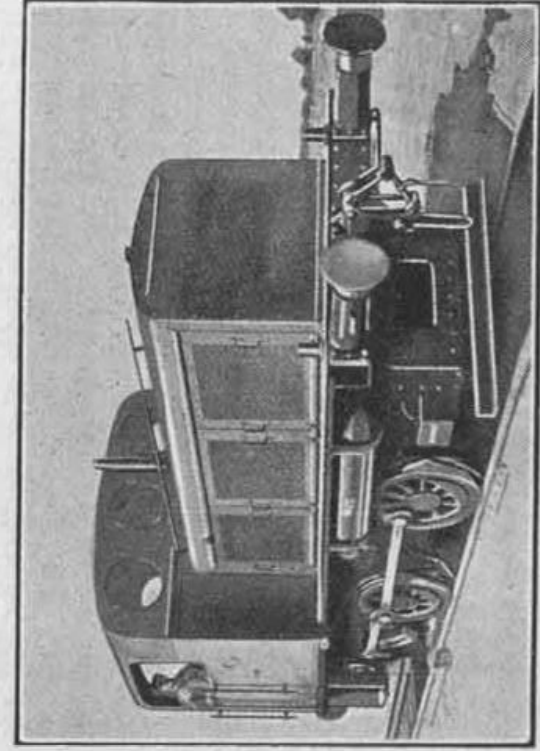


Fig. 2.

Ces appareils, conduits et entretenus par des Agents de l'Exploitation, offrent pour le service des gares le très grand intérêt d'être toujours à leur disposition et présentent, sur les locomotives à vapeur, l'avantage de ne rien consommer lorsqu'ils ne travaillent pas.

Les locotracteurs utilisés jusqu'à ce jour sur le Réseau P. L. M. étaient actionnés par des moteurs à explosion (simples moteurs d'automobile) qui présentent l'inconvénient de consommer de l'essence, carburant coûteux et importé de l'étranger.

Les huit nouveaux locotracteurs qui viennent d'être mis en service sont mus par des moteurs Diesel, qui consomment des huiles lourdes minérales, beaucoup moins coûteuses que l'essence, ou même des huiles végétales qui peuvent être tirées de nos colonies.

Ces derniers locotracteurs sont du type Deutz; leurs moteurs présentent les caractéristiques suivantes :

deux cylindres pour les 70 ch; quatre cylindres pour les 100 ch;

alésage 200 mm;

course 300 mm;

vitesse de régime : 450 tours par minute.

Ces locotracteurs, dont le type de 100 ch est représenté par la figure 2, permettent de remorquer, en palier, des charges de 500 tonnes pour celui de 70 ch et de 700 tonnes pour celui de 100 ch.

Le conducteur de ces engins peut, à son gré, faire varier leur vitesse de circulation de 0 à 15 km à l'heure, aussi bien en marche avant qu'en marche arrière.

Au Stand des Réseaux de chemins de fer à l'Exposition Coloniale.

Le 2 juin dernier, les Réseaux ont été à l'honneur à l'Exposition Coloniale.

M. Deligne, Ministre des Travaux publics, a visité en effet, ce jour-là, avec le Maréchal Lyautey, l'Exposition des Chemins de fer.

M. Deligne était accompagné de M. Grimpret, Directeur Général des Chemins de fer au Ministère et MM. les Directeurs des grandes Compagnies assistaient à la visite.

Notre Directeur Général, M. Margot fit, avec ses collègues des autres Réseaux, les honneurs du stand. Après avoir fait admirer les magnifiques dioramas aux couleurs changeantes qui se profilent dans la rotonde du pavillon des Réseaux, il présenta au cortège officiel le cinéma « d'invitation au voyage ».

La visite se poursuivit par l'exposition de matériel roulant, présentant comme on le sait, de remarquables types de locomotives et de voitures.

On admira le car P. L. M., confortable et élégant, ainsi que les « cadres » que notre Compagnie utilise pour les transports de primeurs.

Après avoir visité cet ensemble de matériel, le cortège officiel a parcouru les stands de travaux d'apprentissage. Il convient de s'arrêter quelque peu ici à celui du P. L. M., qui est particulièrement remarquable.

Il y a là notamment tout un matériel en réduction, fonctionnant comme dans la réalité et qui semble échappé d'un Lilliput ultra-moderne : voici d'abord une reproduction intégrale au 1/10^e d'une voiture A³C²L³ exécutée par les apprentis des Ateliers de voitures de Villeneuve. Le souci de l'exactitude a été poussé à un tel point que l'on voit dans les divers compartiments des réductions photographiques au 1/10^e des photochromes existant dans les voitures, ainsi qu'une carte du Réseau P. L. M. réduite dans les mêmes proportions.

Examinons ensuite la reproduction au 1/10^e, non moins exacte que la précédente, d'une locomotive Mountain 241-C, exécutée par les apprentis des Ateliers d'Oullins-Machines. On peut en ouvrir la porte de foyer. Une ampoule électrique nous découvrira l'intérieur et nous montrera que le moindre détail n'a pas été oublié.

C'est encore, exécutée par les apprentis des Ateliers d'Arles-Machines, une reproduction fidèle, au 1/10^e également, de l'installation de manutention mécanique des combustibles du dépôt de Nevers, reproduction où tout

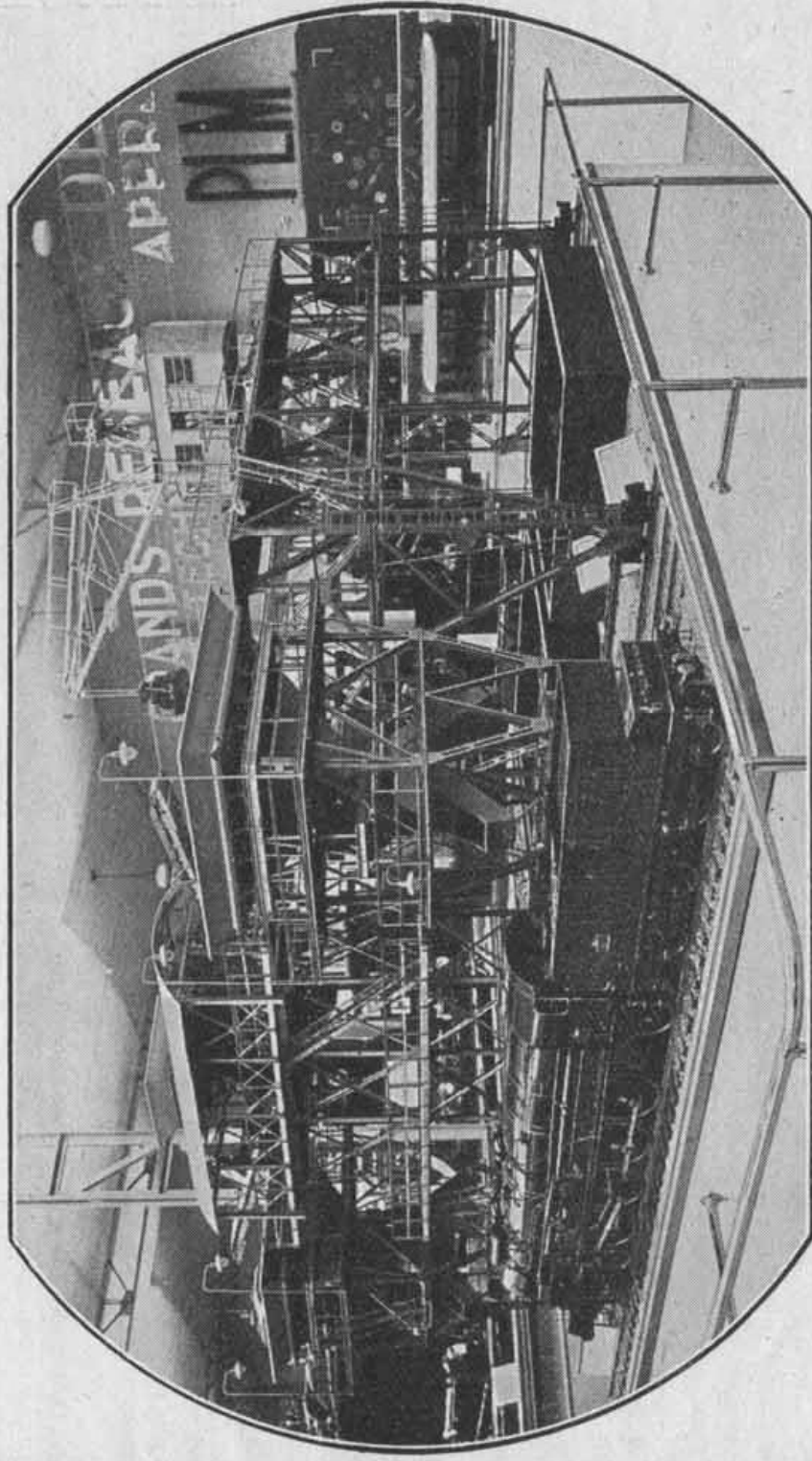


Fig. 3. — Au premier plan à gauche, la Mountain exécutée par les Apprentis d'Oullins; au milieu, l'installation de manutention mécanique des combustibles du dépôt de Nevers, œuvre réalisée par les Apprentis d'Arles; enfin, au fond et à droite, la voiture A³C²L³ des Apprentis de Villeneuve.

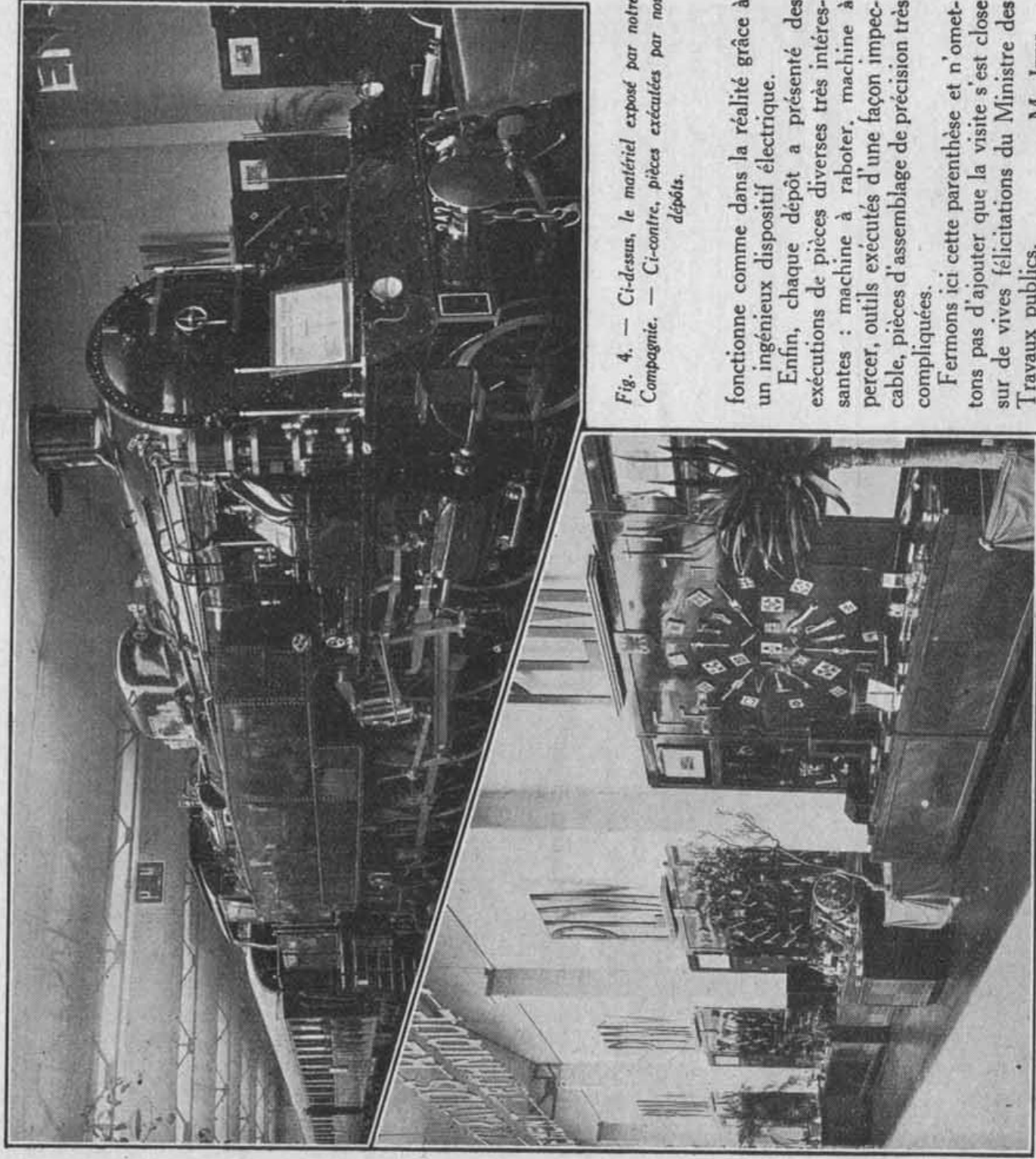


Fig. 4. — Ci-dessus, le matériel exposé par notre Compagnie. — Ci-contre, pièces exécutées par nos dépôts.

fonctionne comme dans la réalité grâce à un ingénieux dispositif électrique.

Enfin, chaque dépôt a présenté des exécutions de pièces diverses très intéressantes : machine à raboter, machine à percer, outils exécutés d'une façon impeccable, pièces d'assemblage de précision très compliquées.

Fermons ici cette parenthèse et n'omettons pas d'ajouter que la visite s'est close sur de vives félicitations du Ministre des Travaux publics.

M. JETIL.

Le Congrès de la Production fruitière et maraîchère de la Métropole et d'Outre-Mer.

Le Congrès de la Production fruitière et maraîchère de la Métropole et d'Outre-Mer, organisé à l'occasion de l'Exposition Coloniale Internationale de Paris, s'est tenu les 7, 8, 9 et 10 mai, dans la grande salle du Musée permanent des Colonies et la Cité des Informations.

Les services intéressés des Grands Réseaux y étaient représentés et leurs délégués y prirent une part très active.

De nombreuses questions du plus haut intérêt, furent étudiées, parmi lesquelles on peut citer :

— Centres de production d'outre-mer, leurs conditions actuelles, leurs possibilités de développement dans l'avenir ;

— Recherche et adaptation des variétés des principales espèces alimentaires tropicales ;

— Outillage, méthodes de culture, engrais, champs d'expérience, pépinières dans les colonies ;

— Utilisation, conservation, transformation, emploi in-

dustriel des fruits et légumes, meilleurs modes d'emballage, transport, standardisation des produits, exportation et tarifs de douane ;

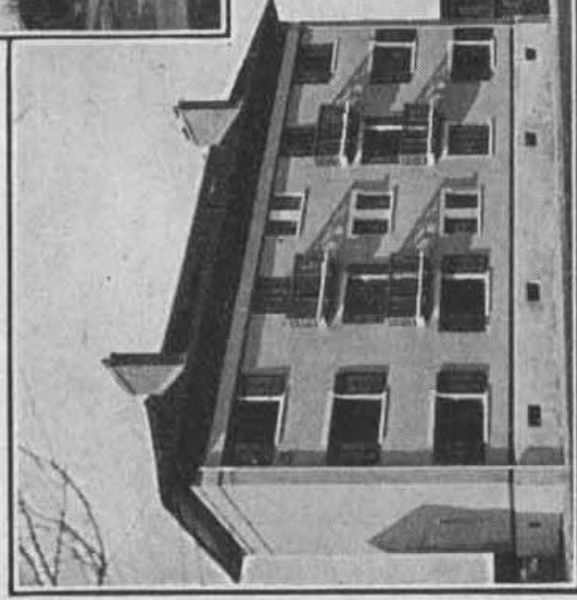
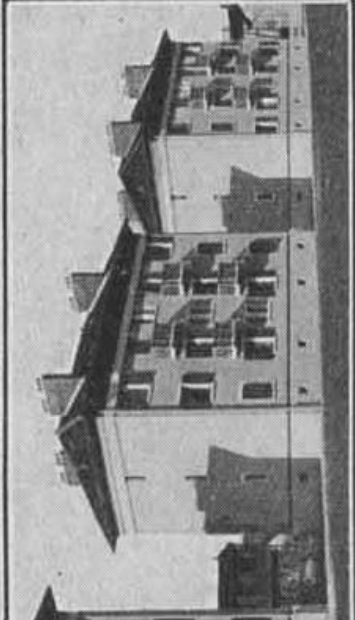
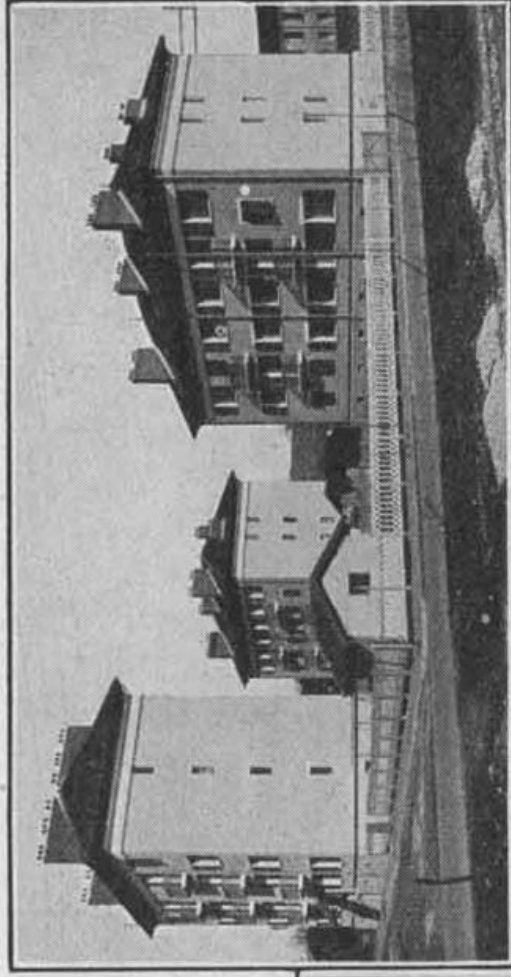
— Insectes nuisibles et maladies des plantes potagères et ornementales ainsi que des arbres et arbustes fruitiers ; lutte contre les ennemis des cultures.

A propos de ces dernières questions et dans le but de documenter aussi parfaitement que possible les Congressistes, les Grands Réseaux de Chemins de fer français avaient organisé aux portes mêmes de l'Exposition Coloniale, dans les jardins-vergers de l'École d'Horticulture de Saint-Mandé, une exposition et des démonstrations pratiques d'outillage employé pour les traitements antiparasitaires.

Les Constructeurs ont répondu nombreux à l'appel des Compagnies qui ont, une fois de plus, travaillé des plus utilement en la circonstance.

DANS NOS CITÉS

A Ambérieu. — Jusqu'en 1928, les trois cités P.L.M. d'Ambérieu offraient un total de 107 logements. Ces installations se trouvant insuffisantes, la Compagnie

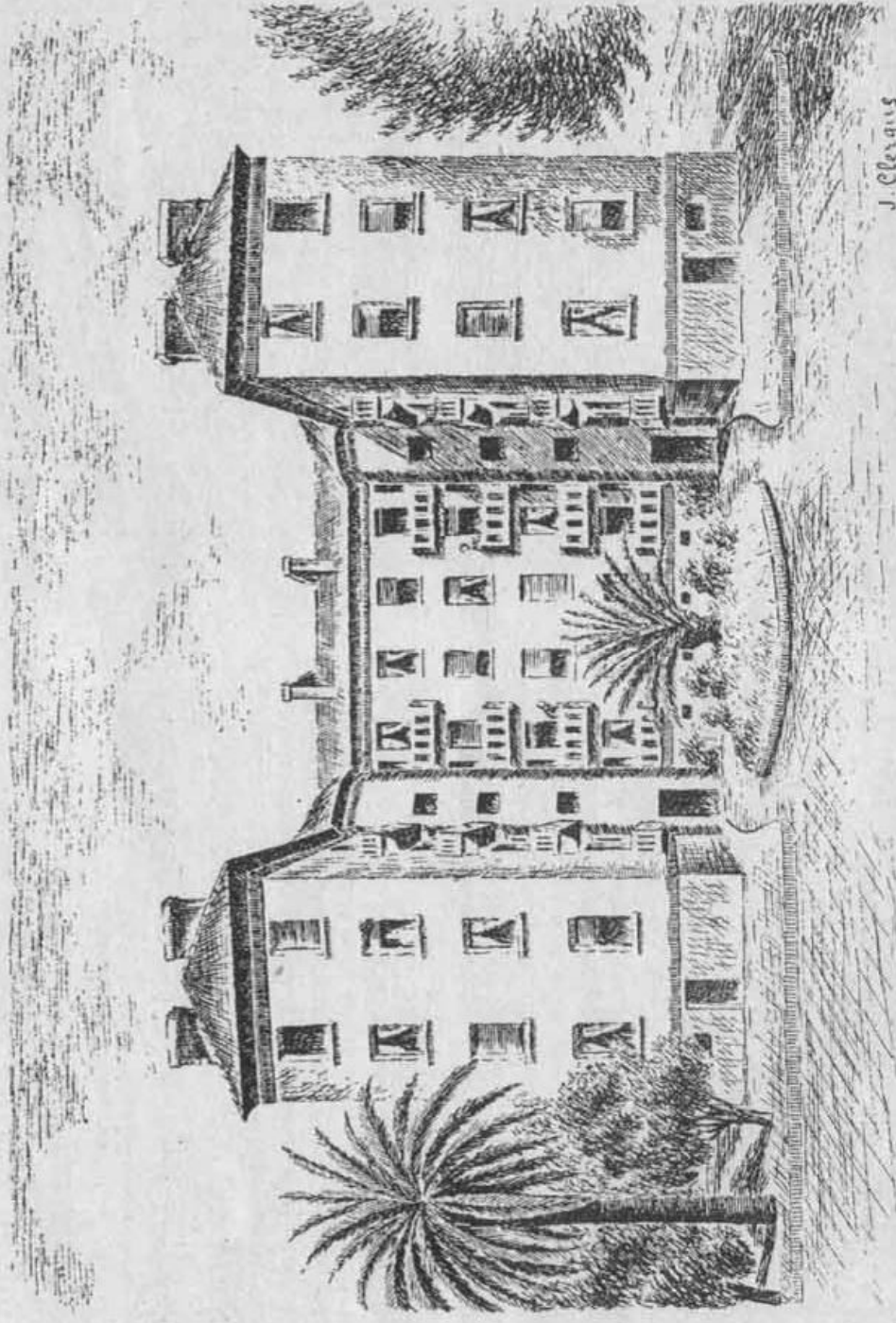


décida d'ajouter de nouveaux bâtiments aux deux cités définitives "Traction" et "Avenue de la Gare", ainsi qu'à la cité provisoire "Exploitation".

La première étape de cette extension, complètement terminée depuis le début de cette année, comporte :

3 logements de 6 pièces, 17 logements de 5 pièces, 22 logements de 4 pièces, 5 logements de 3 pièces, soit un total de 47 logements nouveaux, répartis en 8 maisons dont le *Bulletin* donne ci-dessus la photographie.

A Golfe-Juan-Vallauris. — L'anticipation ci-dessous, due au talent de M. J. CLERGUE, Homme d'équipe à la gare de Golfe-Juan-Vallauris, donne une idée de ce que pourra être bientôt, une fois terminée, la cité P.L.M. de Golfe-Juan, qui doit offrir, en deux maisons d'angle accolées, un total de 24 logements de 4 pièces.



J. Clergue

EN MARGE DU MÉTIER



Les institutions de solidarité sociale ne sont nulle part aussi développées que dans votre grande et belle corporation...

*(Extrait d'un récent discours
du Ministre des Travaux Publics.)*

Congrès de l'Union des Anciens Combattants.

L'Union des Anciens Combattants, Mutiles et Victimes de guerre du Réseau a tenu son Congrès annuel à Paris les 10, 11 et 12 avril dernier, congrès dont il faut noter l'organisation parfaite, tout à l'honneur de la section parisienne qui en avait assumé la charge.

En dehors des séances d'étude, les congressistes ont participé à plusieurs cérémonies, à commencer par celle du vendredi 10 avril, qui les vit, groupés en une importante délégation, encadrés de leurs drapeaux, se rendre à l'Arc de Triomphe, et ranimer la Flamme du Souvenir. Le lendemain, ils étaient les hôtes de la municipalité au cours d'une brillante réception à l'Hôtel de Ville.

Le samedi soir 11 avril, ce fut le banquet de clôture, suivi d'un bal, qui réunissait salle Wagram plus de 250 délégués de toutes les sections du Réseau. On notait à la table d'honneur la présence de M. Gaston Gérard, Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux publics, représentant le Gouvernement, et de M. Mugniot,

Ingénieur en Chef de l'Exploitation, remplaçant M. le Directeur Général, empêché, entourés de nombreux représentants de la Compagnie, des Pouvoirs publics et de l'Armée.

Enfin, le dimanche, après un pieux pèlerinage au monument aux morts de la gare de Paris et une visite à l'Exposition Coloniale dans ses derniers préparatifs, les congressistes furent conviés à la matinée artistique de gala qui leur était offerte, sous la direction de M. Max Reyor, dans la salle des Fêtes de la rue Traversière, gracieusement mise à leur disposition par la Compagnie.

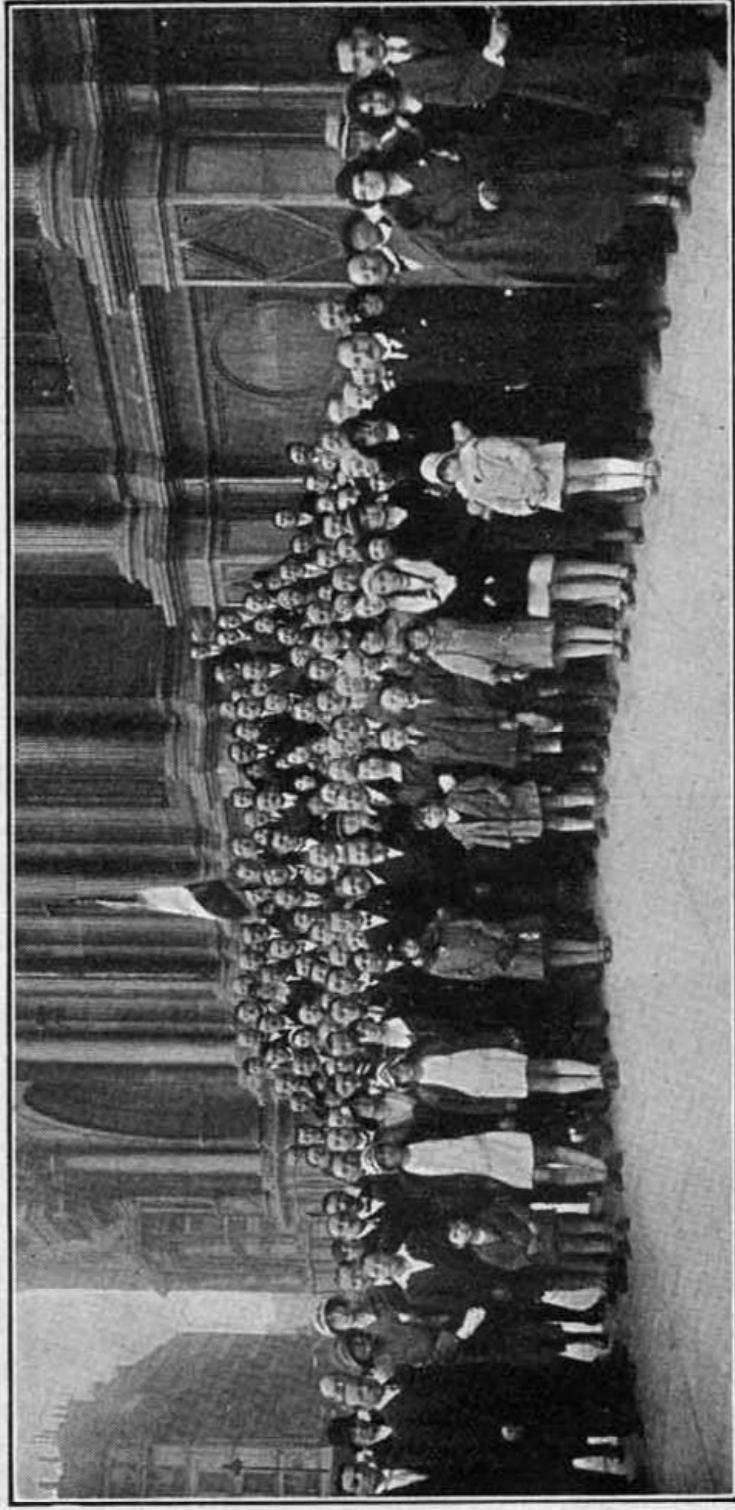
Après ces courts moments de divertissement et de réconfort, tous se sont séparés, non sans avoir fixé le lieu du rendez-vous de l'an prochain : Toulon.

A l'Orphelinat.

L'Orphelinat des Chemins de Fer français, 132, rue du Faubourg-Saint-Denis, à Paris, qui faisait cette année le 40^e anniversaire de sa fondation, a tenu son Assemblée générale en mai dernier.

A cette occasion, cette Association, dont on sait les grands bienfaits au sein de la Corporation, a institué, entre ses pupilles, un concours destiné à récompenser les orphelins qui, par l'aide et les soins apportés au ménage, ont le mieux suppléé, dans le milieu familial, le père ou la mère disparu.

Les lauréats de ce concours, qui comportait l'attribution de prix en espèces d'une valeur de 500 à 1 500 f., ont été reçus et fêtés à Paris et la distribution des récompenses a eu lieu devant l'Assemblée générale et les dirigeants de l'Orphelinat, qui tous



La réception de nos Anciens Combattants à l'Hôtel de Ville.

Cl. Nobécourt Paris.

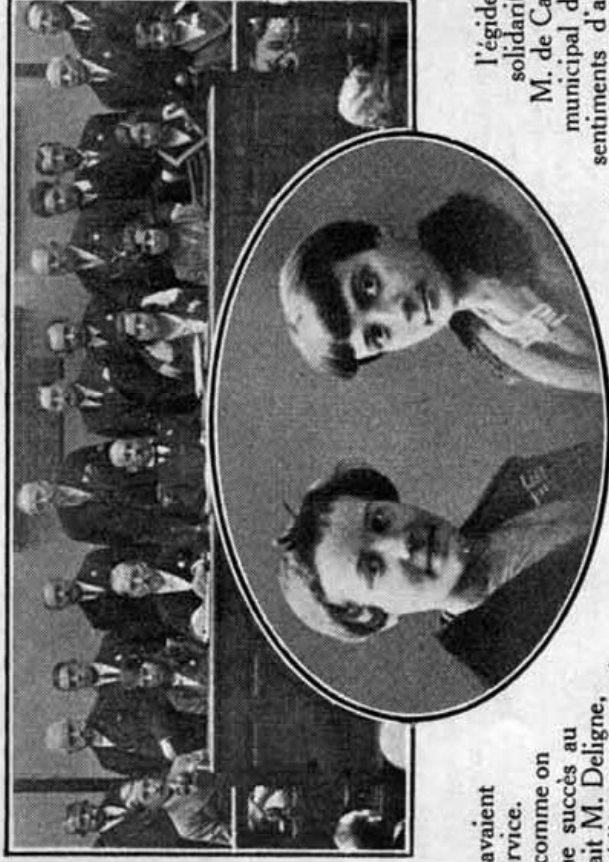
collaborent si généreusement à cette belle œuvre de mutualité. Les enfants récompensés — qui figurent sur le groupe ci-dessous — étaient les suivants : M^{lles} Rogier Madeleine, de la Section de Saint-Omer; Corroyer Geneviève, de la Section de Beauvais; Gabarre Etienne, de la Section de Nantes; Richard Léa, de la Section d'Auray; M. Morisot André, de la Section de Vesoul; enfin M^{lles} Charrie Yvonne et Madeleine, de la Section de Nevers.

Le *Bulletin* donne en médaillon la photographie de ces deux sœurs jumelles qui intéressent plus spécialement ses lecteurs P. L. M. Le chef de famille étant resté seul avec huit enfants, ce sont elles qui, malgré leur jeune âge, animent le foyer et élèvent leurs six frères et sœurs, remplissant au mieux leur rôle de petites mamans.

Empressons-nous d'ailleurs d'ajouter que les autres lauréats du concours avaient d'aussi élogieux états de service.

Cette heureuse création a, comme on le pense, obtenu un légitime succès au banquet du 9 mai que présidait M. Deligne, Ministre des Travaux publics, assisté de M. Camille Blaisot, Ministre de la Santé publique et d'un grand nombre de personnalités des milieux ferroviaires.

On ne saurait trop féliciter les organisateurs de cette belle manifestation qui se renouvellera désormais chaque année.



l'égide aimantée et captivante de la solidarité.

M. de Castellane, Président du Conseil municipal de Paris, se faisant l'écho des sentiments d'admiration de ses collègues à l'égard de l'Œuvre et de son Président, remit alors à M. Olivier la médaille d'or de la Ville de Paris. Puis, le Ministre des Travaux publics voulut bien féliciter en ces termes les dirigeants de la Protection Mutuelle :

« Je n'ignorais pas combien prospère est votre Association, ni quelles détresses vous savez soulager, mieux encore, prévenir avec vos dispensaires nombreux, sanatoria, préventoria, centres de consultations médicales et, pour couronner votre œuvre, le magnifique établissement de rééducation professionnelle et de récupération sociale d'Extremières.

« Vos efforts continus, vos initiatives heureuses, votre altruisme intelligent et méthodique, les magnifiques résultats obtenus par vos sections, par vos dirigeants, par tous les hommes de bien qui vous guident, les Pouvoirs publics ne les ignorent pas, je tiens à le proclamer, en vous en exprimant toute notre admiration et toute notre reconnaissance. »

Une Section Féminine du «Sanatorium des Cheminots».

Après avoir réuni, en un Congrès, le samedi 6 juin, les délégués de ses 175 Comités, et donné le soir, sous la présidence du Ministre des Travaux publics, un banquet commémoratif du dixième anniversaire de son fonction-

Chez « Les Enfants des Chemins de Fer français ».

Les Enfants des Chemins de Fer français, l'œuvre bien connue de préservation antituberculeuse de l'enfance, a tenu son Assemblée générale le samedi 16 mai dernier dans la salle du Musée social, 5, rue Las-Cases, à Paris, devant les délégués de ses 112 sections. Le soir, à l'occasion du 25^e anniversaire de l'Œuvre, avait lieu un grand concert de propagande, au Trocadero, sous la présidence de M. Blaisot, Ministre de la Santé publique, et des Directeurs des Grands Réseaux, avec le concours d'artistes de l'Opéra-Comique, des principaux théâtres de Paris et de l'Orchestre symphonique du P. L. M. réunissant 75 exécutants sous la direction de M. Pizay.

Le lendemain dimanche 17, à la suite des représentants du Ministre des Travaux publics et des Réseaux, les congressistes ont visité leur Etablissement d'Asnelles (Calvados), qui comprend le Préventorium des garçons, les services généraux et le Préventorium des filles.

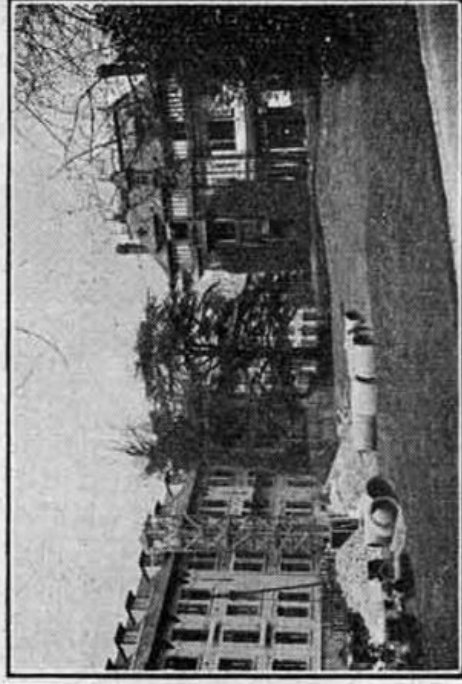
Le Dr Bouraille, Président du Conseil d'administration, exposa les progrès réalisés par l'Œuvre, qui totalise plus de 36 000 adhérents sur tous les Réseaux y compris ceux d'Algérie, du Maroc et de Tunisie et qui offrira, lorsque les travaux seront achevés, plus de 200 lits.

Puis le général Delcambre, Inspecteur Général de l'Aéronautique, Directeur de l'Office National Météorologique, procéda à l'inauguration des appareils de météorologie installés au Préventorium, appareils que les infirmières consulteront avec le plus grand profit et qui les renseigneront sur le soleil, l'humidité de l'air, la température, la direction des vents.

La visite se termina sur la présentation des petits pensionnaires, présentation accompagnée d'exercices de chant et de gymnastique, qui constitueront la plus éloquente démonstration des bienfaits de l'Œuvre.

Assemblée générale de la Protection Mutuelle.

Le 30 mai dernier, à l'issue de son Assemblée générale annuelle, la Protection Mutuelle des Agents des Chemins de fer de France et des Colonies a réuni dans la



Champrosy avant l'achèvement des travaux.

nement, « le Sanatorium des Cheminots » — qui compte actuellement plus de 150 000 sociétaires et a déjà hospitalisé, dans ses Etablissements, 3 130 personnes — a inauguré le lendemain 7 juin, le nouvel Etablissement de 100 lits, qui vient d'être construit à Champrosay, commune de Draveil.

A cette inauguration, présidée par M. Blaisot, Ministre de la Santé publique, M. Lefebvre, Président du Conseil d'administration du Sanatorium fit un exposé de l'action bienfaisante de l'Œuvre, et de ses progrès (250 lits au lieu de 100 lits en 1921).

Parlant des résultats acquis, il fit savoir qu'une statistique, établie d'après les renseignements fournis par les Réseaux, concernant 2 346 Agents, soignés entre 1921 et 1931, avait fait ressortir ce qui suit : décès 677 soit 29 %, vivants 1 669 soit 71 %. Sur ces derniers, 560 ont quitté les Réseaux par suite de mise à la retraite, réforme ou démission, 47 % assurent leur service normal.

M. Lefebvre remercia les Comités de leur aide généreuse, en leur et les Réseaux et le Gouvernement de leur aide bienfaisante et demandant de vouloir bien toujours continuer ainsi.

Au nom des Grands Réseaux, M. Henry-Gréard, Directeur de la Compagnie d'Orléans, voulut bien donner l'assurance que l'appui accordé ne saurait cesser et, tour à tour, MM. Deligne et Blaisot, félicitèrent les Agents de nos Chemins de fer de l'activité déployée dans leur lutte antituberculeuse, les exhortant à venir toujours plus nombreux s'intéresser à l'Œuvre. C'est dans les termes suivants que le Ministre de la Santé Publique a pu conclure : « Vous ici, Cheminots de France et d'Algérie, vous avez montré, par le bel effort réalisé dans vos deux sanatoriums, que vous possédez en vous cette intelligence de la vie. Aimez-la pour vous, pour vos foyers, pour vos semblables; protégez-la, défendez-la. Elle vaut la peine d'être vécue, lorsqu'elle est ensoleillée surtout par le dévouement, le désintéressement, l'altruisme. *Je salue en vous la grande famille des Cheminots, la plus belle, la plus unie, la plus fraternelle de nos familles sociales françaises.* »

Les invités nombreux transportés entre Paris et Ris-Orangis, grâce aux trains spéciaux mis à la disposition du « Sanatorium des Cheminots » par notre Compagnie, ne purent malheureusement, en raison du mauvais temps, profiter de la fête organisée à Champrosay. Ce fut donc, après les discours, la visite de la belle bâtisse nouvelle, moderne, admirablement conçue et dotée de tout ce que le progrès permet aujourd'hui de donner en confort et soins éclairés aux malades.

Souhaitons que les « Cheminotes », filles ou femmes d'Agents qui y seront reçues, recouvrent toutes la santé, dans cette maison, née de la collaboration étroite de tous, Gouvernement, Réseaux et personnel.

Congrès de l'Association Fraternelle des Chemins de Fer français.

Les 11, 12 et 13 juin dernier, le Congrès annuel de cette grande Association de cheminots a réuni les représentants de ses 140 sections de France et des Colonies.

Des rapports très intéressants y ont été discutés, relativement aux questions budgétaires, aux améliorations apportées par les nouveaux statuts et aux projets d'avenir pouvant encore être envisagés.

A l'issue du Congrès, la fête générale de l'Association s'est déroulée dans le cadre nouveau de la Maison de la Mutualité, où un banquet de 650 couverts a réuni, sous la présidence de M. Deligne, Ministre des Travaux publics, de nombreuses personnalités du monde politique, des grandes Administrations de l'Etat et des Compagnies de chemins de fer. M. Lacoste, Président du Conseil d'administration de la Fraternelle, après avoir remercié l'assistance, a rappelé les avantages qu'offre l'Association qui compte actuellement 115 000 membres actifs, 57 000 retraités et 3 950 membres honoraires ou dames patronnesses.

Par une sage gestion, la Fraternelle a payé à ses ayants droit en 1930 : 3 456 000 francs de pensions de retraite, 820 000 francs de secours de maladie, 460 000 francs de secours d'adversité, 280 000 francs d'assurances, 190 000 francs de dots, 100 000 francs d'allocations de maternité et 52 000 francs de secours aux orphelins.

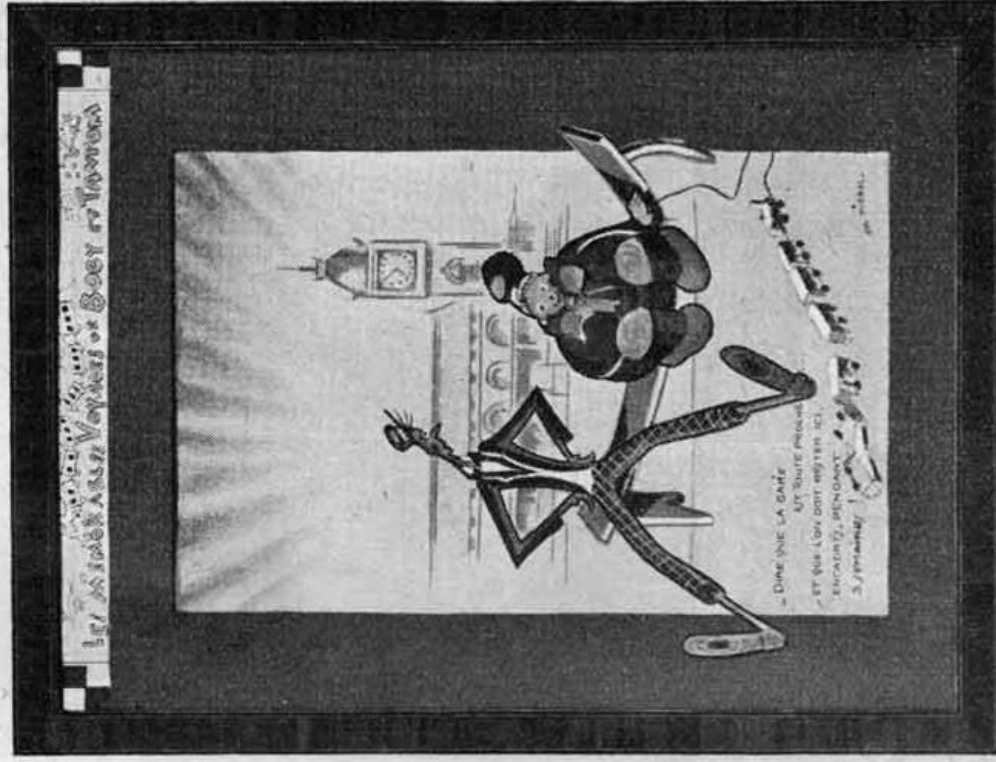
Depuis sa fondation, ses caisses ont versé aux sociétaires actifs ou pensionnés : 66 000 000 de francs de pensions de retraites, 11 500 000 francs de secours de maladie, 1 000 000 de francs de secours d'adversité, 1 000 000 de francs d'allocations de maternité, sans compter les œuvres secondaires.

M. Maurice de Waru, Vice-Président du Conseil d'administration du Chemin de fer du Nord, parlant au nom des Grands Réseaux, assura que ceux-ci, devant ces résultats, ne pouvaient qu'être fiers d'apporter à une telle œuvre leur aide morale et matérielle.

Et le Ministre des Travaux publics termina la série des discours en assurant l'Association du concours du Gouvernement et en la félicitant de ses résultats, fruits d'une mutualité bien comprise.



Le Salon de la Société Artistique et Lit-téraire des Agents de la Compagnie P. L. M. a été inauguré le 26 avril dernier, devant MM. Margot, Directeur Général de la Compagnie, entouré de Chefs des Services du Réseau et M. Goy, Administrateur, au nom de M. le Président du Conseil d'administration de la Compagnie. Le Ministre des Travaux publics était représenté par M. Brisac, chargé de mission, et le Sous-Secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts avait délégué M. Maurel, Inspecteur Général des Beaux-Arts.



« Bogy et Tanpom », qui ont eu les honneurs du Salon.

Accueilli par M. Saint-Antonin, Président, et par les Administrateurs de la Société, le groupe officiel a apprécié, durant cette visite attentive, tous ces envois d'Agents dont certains sont d'excellents artistes. Ce sont tout d'abord ceux de MM. Jacquet et Martinet, peintres aux techniques combien différentes, mais également plaisantes. A leur voisinage immédiat, on pouvait admirer les fortes toiles du Docteur Lesur, ainsi que la richesse de couleurs des envois de M. Paillassoux (P^{ip}).

La disposition par petits panneaux faisait valoir les œuvres variées des exposants : MM. Ensuque, avec ses paysages précieusement fouillés; Joanard, qui a adopté le genre ancien; Guerpillon, à la fois peintre et pastelliste; Thomassin et Chastand, qui réunissent, dans une manière presque la même, un plaisant ensemble de paysages ensoleillés de Provence et de Savoie.

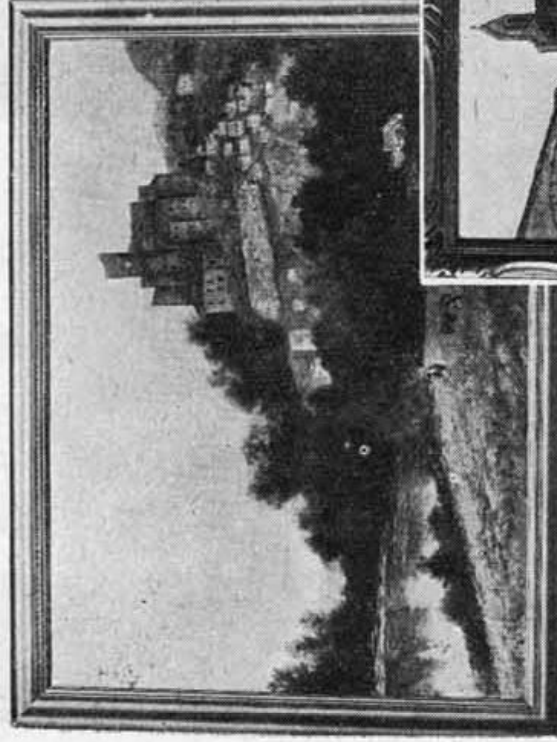
Auprès d'eux, M. Rotival expose une suite de fort belles marines et quelques études de la région parisienne sous un ciel mélancolique. M. Gigord, dont on admire par ailleurs les rustiques poteries savoyardes, nous montre des paysages alpestres à différentes saisons; M. Boisard, deux bonnes marines et une nature morte. La fin du panneau comportait les envois de M. Saint-Antonin, dont on remarquait surtout le *Village de Pujaut autour de l'Eglise*.

Martigues tente toujours de nombreux exposants : MM. Mége, Roubiou, Blazy et Bruquière ont exprimé sa beauté dans des toiles souvent lumineuses. M. Rey a traité de main de maître des paysages d'un éclairage original et une nature morte. MM. Robuchon, Coppin, Soumille et Luciani, tous quatre aquarrellistes comme lui, procèdent aussi avec talent.

Avec MM. Delbos et Vetsch, la garrigue de Nîmes a ses chantres et,

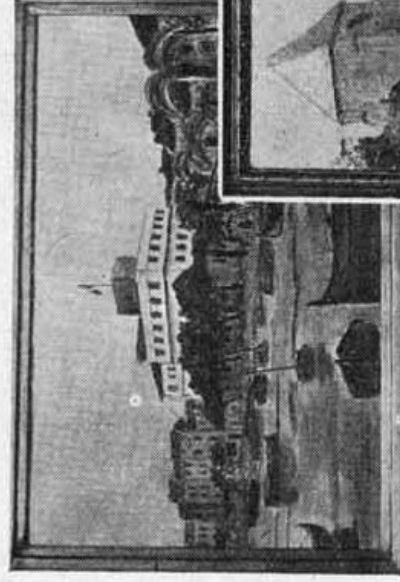
dans les envois de M. Prouvèze, la couleur de notre Provence est fort bien rendue. M. Boisset, dont on a pu voir à l'entrée du Salon deux plâtres d'un réel talent. *Gardian de Camargue* et *Tau-reau Camarguais*, a vigoureusement traité un paysage et deux marines. MM. Desquinabo, Georgein et Lambs sont aussi d'habiles coloristes. M^{lle} Ragé et M^{me} Euget-Barry, ferventes par ailleurs de la gouache, nous ont montré des fleurs délicatement brossées, tandis que M^{me} du Long-Pray a exposé une toile rétrospective bien aérée. Le panneau central réunissait les envois de deux des fondateurs de la Société : MM. Girard et Murique. Leurs œuvres sont de gens du métier.

Nevers, Porte du Croux,
bois gravé de M. Thibault,
Dessinateur principal à la Voie.

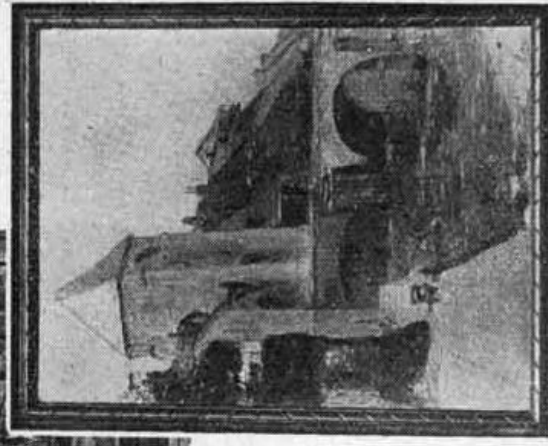


*Ci-dessus, « Château de Bouzols »,
près de Coubon (Haute-Loire),
par M. Joanard.
Chef de gare de Coubon-Volhaac.*

*Ci-contre, « Pont Saint-Benezet »,
à Avignon, par M. Arnoux,
Facteur aux écritures à Orange.*



*Ci-contre,
« Quais de Samary »,
par M. Bonnafour,
Chef de groupe
à Paris.*



*Ci-dessus, la « Porte de Bourgogne à Moret »,
par M. le Docteur Lesur.*

MM. Robuchon, Coppin, Soumille et Luciani, tous quatre aquarrellistes comme lui, procèdent aussi avec talent. Avec MM. Delbos et Vetsch, la garrigue de Nîmes a ses chantres et, durant cette visite attentive, tous ces envois d'Agents dont certains sont d'excellents artistes. Ce sont tout d'abord ceux de MM. Jacquet et Martinet, peintres aux techniques combien différentes, mais également plaisantes. A leur voisinage immédiat, on pouvait admirer les fortes toiles du Docteur Lesur, ainsi que la richesse de couleurs des envois de M. Paillassoux (P^{ip}).

L'abondance des envois avait contraint les organisateurs à disperser l'œuvre généreuse de M. Matricon, les délicats paysages de M. Dubois et une aérienne *Chapelle Saint-Hubert*, à Amboise, de M. Lacombre.

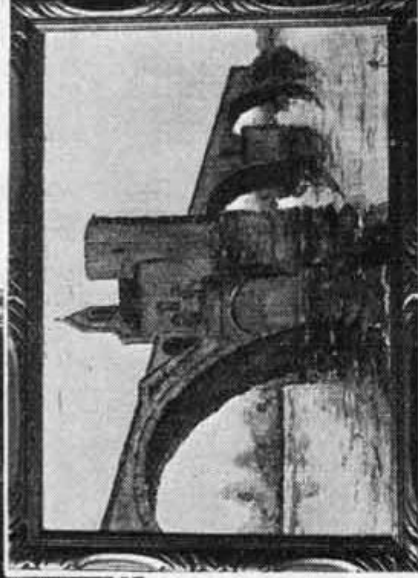
Passons chez les aquarellistes. Un premier panneau comportait un ensemble de paysages et de vues du Maroc par MM. Gauthier et Garchet, et les gracieux tableautins de M. Defais.

Au centre, figuraient de plus nombreux envois : ceux de MM. Laveyssière — remarquables pour certains — Plauchier, Lafay, Moulin, Bonnafour; l'attention était surtout attirée par l'œuvre de M. Arnoux, et par le *Vieux moulin tourangeau* de M. Boucher. De M. Brisedoux, trois aquarelles d'un classique impeccable; de M. Fourcy, des cimes neigeuses des Alpes et de M. Baud, Bruges et Venise.

Le dernier panneau est une exposition florale : fleurs de M^{me} Euget-Barry, vases et paniers de fleurs de M. Guénot, envois de MM. Lalanne et Lafay, œuvres finement touchées de MM. Guilot et Robuchon, paysages et fleurs de M^{lle} Jay.

M. Dupuy reste un maître avec ses dessins, qui voisinent avec de beaux fusains de M. Rude, des dessins précis de M. Cendre, des plumes très curieuses de MM. Clergue, Pélissier et Bissonnier. M. Collin, glorieux mutilé des mains, a, cette année encore, affirmé sa maîtrise. Signalons aussi quelques projets d'albums de MM. Merle et E. Pignal, ce dernier — le créateur de « Bogy et Tanpom » — composant avec quelques autres le coin des humoristes. Dans le dessin et le pastel, signalons encore les bons envois de MM. Noé, Réeb et de M^{lle} Rousseau.

L'art difficile de la gravure a été dignement représenté par M. Charlemagne,



auteur d'une eau-forte, et M. Thibault dont on a pu admirer trois superbes bois gravés.

Parlons enfin de la dernière salle, consacrée à la photographie et à diverses manifestations de l'art : MM. Martin, Chailley, Rostain et Metzler y ont montré toute leur technique dans de beaux agrandissements ; MM. Duvernay, Druard et Raymond ont également fait voir tout le parti artistique qu'on peut tirer de la chambre noire (1).

A la cimaise avait été accroché un cadre gothique du style le plus pur, exécuté par M. Martin; procédant d'un autre ordre, M. Labau exposait des bois découpés minutieusement et patiemment colorités. Travail de patience encore que les tableaux en timbres-poste de M. Pascal, les bois pyrogravés de M. Guerpillon et les poésies enluminées de M. Lignon. Les travaux exécutés par les élèves du cours de dessin, professé par M^{lle} Derbesy, comptaient le panneau.

Arrêtons-nous aussi aux vitrines des arts décoratifs : étains d'art de MM. E. et L. Pignal et de M. Derbesy, des plus artistiquement travaillés; cuivres et étains repoussés de M. Loubeyres; délicieuses miniatures de M. Legrand; riches reliures de M. Coquelle. Les broderies de M^{me} Desevre composaient un fond harmonieux pour des bois pyrogravés de M. Piolet. Très remarquables encore un vase chinois de M^{lle} Ragé et des coussins peints et brodés de cette dernière, de M^{me} Euget-Barry et de M^{lle} Obyr.

A l'entrée du Salon, tous ont pu voir aussi le meuble de T. S. F. magistralement exécuté par M. Matfflard, artiste du bois. M. Poux a présenté des vitraux aux tonalités modernes. Enfin, MM. Grouard et Pont (2) ont offert aux visiteurs une magnifique suite de clichés stéréoscopiques de sites artistiquement choisis.

Les acquisitions par l'Etat d'œuvres de MM. Boisselet, Bonnafour, Delbos, Dupuy, Martinet, Laveyssière et Rey, — de même que les nombreuses ventes aux particuliers — ont démontré de la plus éloquent façon combien étaient mérités les éloges décernés aux exposants par le groupe officiel, la critique et la presse.

A. B.

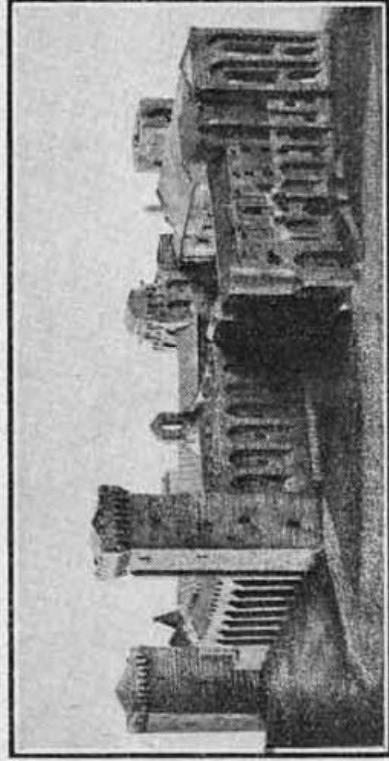
(1) N. D. L. R. — Le Bulletin rappelle à cette occasion que, dans la mesure du possible, il fera toujours le meilleur accueil aux envois des photographes amateurs désireux de faire connaître à leurs collègues du Réseau certaines de leurs productions.

(2) La plupart des reproductions photographiques illustrant le présent compte rendu sont dues à l'obligeante collaboration de M. Pont, Sous-chef de bureau au Matériel et Traction.

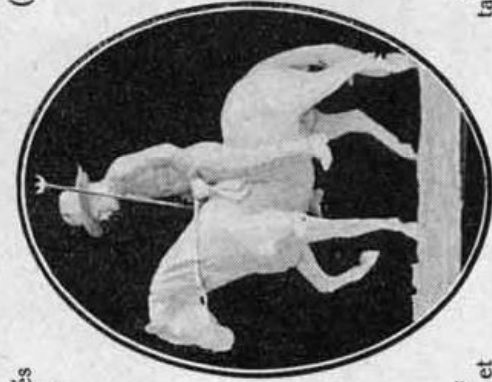


L'activité sportive sur le Réseau P. L. M.

Football Association. — La finale du challenge organisé par l'Union Sportive des Cheminots Français a donné lieu, le 19 avril, sur le coquet stade de Montargis, à un match opposant les équipes représentatives des Réseaux P. L. M. et Nord. Le



Carte postale du Palais des Papes, à Avignon, travail en liège de M. Fréchin. Dessinateur principal à la Construction.



(elle avait succombé par 3 à 0 en 1930 contre le même adversaire) enlèvera le challenge surtout avec l'appoint des nouvelles sociétés sportives cheminotes que l'on peut justement escompter. A noter que la Direction P. L. M. avait bien voulu se faire représenter à ces deux importantes manifestations par MM. Pernet, Nérot et Auguste, dont la présence a apporté aux équipiers P. L. M., un précieux encouragement. Un match international entre cheminots français et italiens, auquel ont participé des équipiers du P. L. M., s'est déroulé le 4 juin à Milan dans une atmosphère de sympathie. L'équipe cheminote de Milan a fait match nul, 2 à 2, avec celle des cheminots français. Tous les joueurs ont rapporté un inoubliable souvenir de cette rencontre et de leur séjour dans la capitale lombarde.

Gardian de Camargue, modelage de M. Boisselet, Électricien au Matériel et Traction, à Marseille.

Tennis. — Nos représentants, pris à l'U. S. P. L. M. de Paris, encore peu entraînés dans ce sport, ont néanmoins fait excellente contenance devant leurs camarades des autres Réseaux.

Dans un tournoi organisé par l'A. S. Midi sur les luxueux courts du Parc Monceau, l'équipe P. L. M. s'est classée pour la finale de cette compétition. Nul doute que si des aménagements, coûteux malheureusement, peuvent lui être réservés, les tennismen P. L. M. se montrent parmi les meilleurs.

Athlétisme. — Les rencontres interréseaux auront lieu vraisemblablement le 30 août prochain. En vue de ces rencontres, l'A. S. C. P. L. M. organise, en juillet, sur le stade de l'U. S. P. L. M. à Villeneuve-Saint-Georges, une réunion des athlètes des sociétés du Réseau afin d'opérer la sélection de son équipe représentative.

Boules. — Un challenge des sociétés sportives adhérentes à l'A. S. C. P. L. M. est en voie d'organisation. Deux quadrettes par club sont prévues et un objet d'art, dont la quadrette victorieuse aura la garde pendant un an, sera offert par l'A. S. C. P. L. M. ainsi que des breloques-souvenir. Il est à prévoir que les clubs de Paris, Saint-Etienne, Alès, Nice, Sète, Le Teil, Saint-Rambert-d'Albon, Portes-les-Valence et Bourg participeront à cette manifestation qui est assurée, semble-t-il, du plus brillant succès.

Dans les différents clubs sportifs du Réseau, une saine activité n'a cessé de régner. On peut noter à :

PARIS. — La saison de football association s'est terminée par de nombreux déplacements. L'équipe 1 s'est rendue à Boën (Loire) où elle a triomphé de l'A. S. Lignon par 3 buts à 1; moins heureuse à Auchelles, elle n'a pu prendre sa revanche contre le club local, son rival heureux de la Coupe de France, mais a pu, au cours de son déplacement, battre l'excellente formation de Neux-les-

Mines. Les nordistes d'Haumont ont également eu le meilleur sur les cheminots parisiens.

L'équipe réserve a connu un brillant succès au cours d'un déplacement à Nyons où elle s'est assurée le meilleur sur le club local.

La saison d'athlétisme, qui bat son plein, a réuni sur le stade de Villeneuve-Saint-Georges de nombreux athlètes qui ont rivalisé d'ardeur, tant dans les différents concours de classement que dans les rencontres inter-clubs.

Les sections de natation et de tennis continuent leur préparation, l'une aux piscines Blomet et de la Gare, l'autre au stade des Ceintures à Vaugirard.

La section bouliste, très active, se prépare en vue du challenge du Réseau et les concours régionaux sont très suivis.

MONTARGIS. — La saison de football association a été très chargée. L'équipe I qui a disputé 25 matches en a gagné 21. L'équipe II compte 14 victoires sur 24 rencontres.

SAINT-ETIENNE. — L'équipe I de football association conserve sa place en division de promotion. La section de gymnastique et fanfare poursuit sa préparation en vue des concours régionaux et du concours national de Paris.

L'équipe de basket-ball a terminé le championnat du lyonnais en très bonne posture.

La section bouliste doit participer, outre les concours fédéraux, au challenge offert par l'A.S.C.P.L.M.

LYON-OULLINS. — Cet important centre ferroviaire est doté maintenant d'un groupement sportif cheminots adhérent à l'A.S.C.P.L.M. Les sports pratiqués au C.A.S.C.O. sont particulièrement l'association, le rugby, l'athlétisme et le tennis.

BOURG. — Le groupement des cheminots sportifs de cette localité qui vient d'adhérer à l'A.S.C.P.L.M. a pris le titre de Racing Club Bressan P.L.M. Les sports dont la pratique est actuellement envisagée sont : le rugby, l'athlétisme et les boules.

ANNEMASSE. — Une reprise d'activité sportive se manifeste parmi les cheminots savoyards. Plusieurs matches amicaux d'association ont été disputés et, chose appréciable, une équipe de juniors est en formation.



Match de basket-ball entre l'U.S.C. Ceinture et l'A.S.C.P.L.M. à Vaugirard.

MIRAMAS. — L'équipe d'association a pris part à des matches amicaux notamment contre les cheminots de Montpellier, Alès et Marseille.

Les cours d'éducation physique et de préparation militaire organisés chaque jeudi, sont très suivis par les jeunes sociétaires.

GRENOBLE. — La section de montagne envisage de nombreuses excursions dans ce centre touristique si important.

LE TEIL. — Les sections boulistes et de cyclo-tourisme retiennent actuellement toute l'activité du club local. La première doit prendre part aux concours de boules de Valence et de Lyon et au challenge de l'A.S.C.P.L.M.; la section a un programme d'excursions très chargé.

SÈTE. — Pour clore la saison d'association, les cheminots sétois ont enlevé le challenge Rives dans un tournoi réunissant 9 équipes sétoises.

MONTPELLIER. — La saison d'association a été des plus brillantes. Plusieurs victoires notamment sur le S.G.M., le Green Ball, le G.C. Viduban et la S.S.P.L.M. de Miramas sont venues couronner les efforts intéressants des cheminots sportifs montpelliérains.

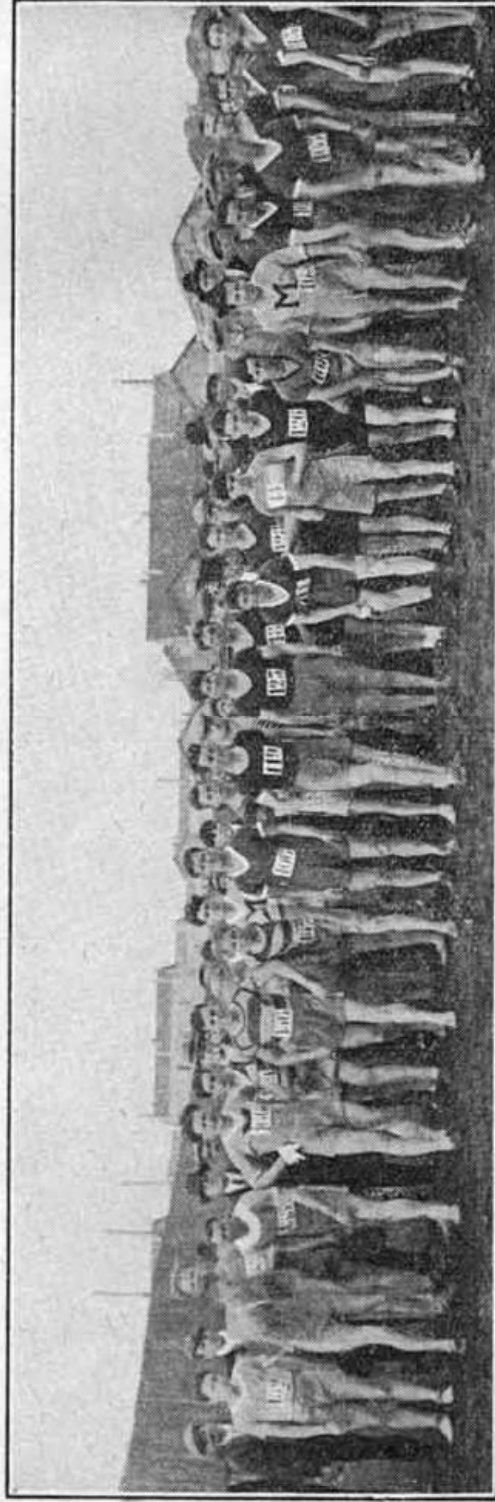
ALÈS. — L'équipe d'association a disputé de nombreux matches, souvent avec succès. Elle a brillamment terminé la saison en enlevant le challenge Bazille contre Montpellier et Miramas. Les nombreuses licences prises par la section boules font bien augurer de la saison qui vient de s'ouvrir.

MARSEILLE. — La saison de football association qui vient de se terminer a permis à l'équipe I de conserver sa place en promotion. Le rugby a également eu une saison très chargée et l'un des rugbymen du S.O.P.L.M. a été retenu pour l'équipe internationale des cheminots français qui s'est rendue à Berlin et Hanovre.

L'activité s'est reportée sur la section de natation dont la valeur, mise en évidence par les résultats obtenus dans la traversée de Paris, l'an dernier, n'est plus à démontrer.

LA SEYNE-TAMARIS. — Sur 15 matches disputés au cours de la saison de football association, 6 victoires, 6 matches nuls et 3 défaites ont été enregistrés.

L'éventualité de la formation d'une équipe de rugby est envisagée.



Le départ du Cross Interréseaux organisé par l'U.S.P.L.M. de Paris, à Villeneuve-Saint-Georges.

La section boules a arrêté le programme de la saison. NICE. — La saison de football association et de basket s'est terminée dans de bonnes conditions.

Un résultat intéressant vient d'être obtenu en ce qui concerne la fusion, maintenant réalisée, des deux clubs sportifs cheminots de cette localité.

Nul doute qu'une répercussion heureuse se fera prochainement sentir, de ce fait, sur les sections d'athlétisme, de natation et de boules de cet intéressant et important groupement.

SAINT-RAMBERT-D'ALBON. — Un groupement cheminot bouliste dénommé Boule P. L. M. Rambertoise vient d'adhérer à l'A. S. C. P. L. M.

Il est permis d'espérer que ce groupement sportif se développera et qu'à l'instar du Tcil d'autres sections seront créées.

PORTES-LES-VALENCE. — Une section bouliste vient d'être créée à Portes. Le groupement sportif de cette localité a été dénommé Union Sportive des Cheminots Portois. Outre la section de boules une section de rugby fonctionne déjà régulièrement.

Les Sociétés sportives cheminotes de Carnoules, Langeac et Portes-les-Valence poursuivent leur activité dans les différentes branches sportives. E. CAMUS.



Les téléferiques de Chamonix.

Le tourisme dans les Alpes françaises et, en particulier, dans la région savoyarde, a pris, depuis la guerre, un développement considérable; ce résultat a été obtenu grâce à d'intelligentes initiatives qui ont doté nos stations de montagne d'un équipement de premier ordre :

— extension constante du réseau d'autocars P. L. M.;

— ouverture de nombreux et confortables hôtels et, parmi ceux-ci, le Grand Hôtel de Combloux, édifié par le P. L. M.,

— et enfin, construction de chemins de fer de montagne conçus suivant une formule nouvelle : les deux téléferiques de Chamonix.

En 1914, en Savoie, les chemins de fer de montagne comprenaient : la ligne électrique P. L. M. Le Fayet-Chamonix-Vallorcine; l'amorce du chemin de fer du Mont Blanc; Le Fayet-Saint-Gervais-Glacier de Bionnassay; les crémaillères du Montnassay-Mer de Glace à Chamonix, et du Revard à Aix-les-Bains.

Actuellement, le prix de construction de chemins de fer de ce genre serait prohibitif et la ligne du Mont Blanc, arrêtée au Glacier de Bionnassay depuis 1914, attend toujours son achèvement. A Chamonix, le problème des transports en montagne a été résolu d'une manière à la fois pittoresque et économique au moyen des téléferiques.

Depuis longtemps les téléferiques : wagonnets suspendus à des châssis de roulement circulant sur des câbles, eux-mêmes portés par des pylônes, sont utilisés pour les transports de matériaux entre les mines et carrières, d'une part, et les usines, gares et ports, d'autre part; le

nombre des téléferiques industriels est considérable, car ces installations coûtent beaucoup moins cher qu'un chemin de fer à voie étroite et peuvent être établies dans les terrains les plus accidentés; de plus, grâce à la circulation continue des wagonnets qui se suivent à intervalle rapproché, la capacité de transport est considérable.

Par contre, on a rarement osé utiliser un système analogue pour le transport des voyageurs : l'idée de transporter des êtres humains dans un wagon suspendu à un câble semble avoir répugné pendant longtemps aux constructeurs de chemins de fer. Actuellement, grâce aux moyens de sûreté adoptés : augmentation du nombre des câbles tracteurs, coefficient de sécurité pour les câbles porteurs, freins à mâchoires automatiques, etc., la sécurité est absolue sur les téléferiques et, de fait, on n'a jamais enregistré un seul accident sur ces chemins de fer.

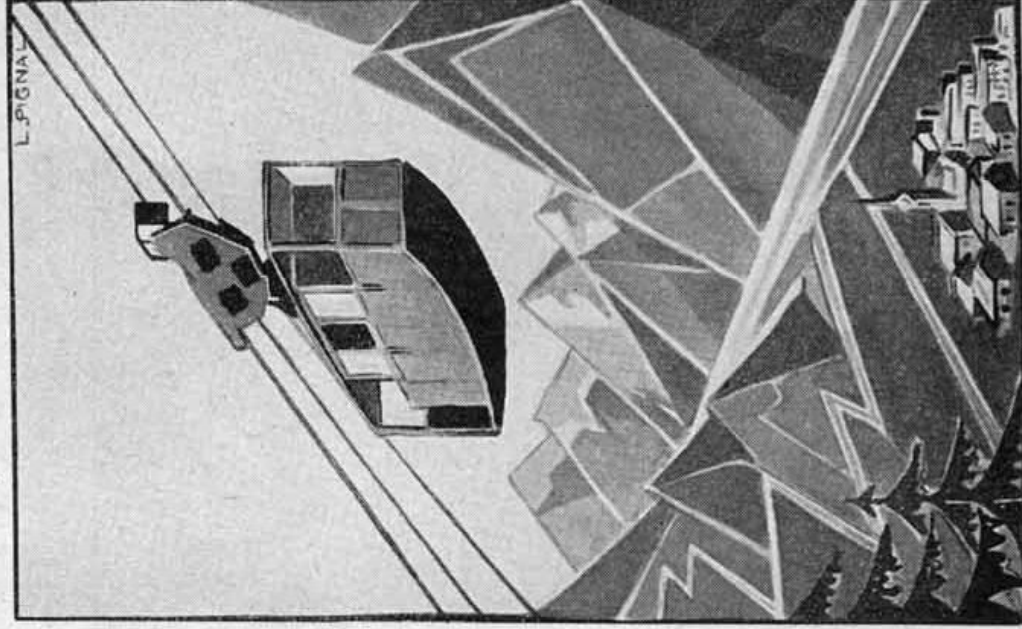
Leur nombre est assez restreint : il en existe dans le Tyrol (région de Meran), dans la Forêt Noire (ouvert en 1930), en Bavière (Zugspitze), terminé en 1931, en Suisse (Grindelwald, Engelberg); le vieux chemin de fer suspendu Barmen-Elberfeld, en Allemagne, est un intermédiaire entre le tramway et le téléferique : le câble est ici remplacé par des rails rigides, mais aériens. Toutes ces lignes ont une faible longueur et ne comportent, en général, qu'une section.

Le premier téléferique de Chamonix, commencé avant la guerre, est celui de l'Aiguille du Midi : il part de la station des Pèlerins (1 039 m), face au lac des Gaillands, à 3 km en aval de Chamonix, monte à travers les forêts de sapins de la rive gauche de l'Arve en desservant une halte intermédiaire : « Piste de Bobs », utilisée durant les sports d'hiver, le téléferique permettant ainsi aux voyageurs de remonter sans fatigue au point origine de la piste, et gagne la station de La Para (1 790 m), terminus de la première section : la différence d'altitude de 651 m est franchie en douze minutes (1).

Partant de La Para, la deuxième section aboutit à la station des Glaciers (2 664 m) (13 minutes), terminus actuel et provisoire de la ligne.

Des Glaciers, la troisième section, dont la construction est presque terminée, doit permettre d'aller au col du Midi (3 558 m) à proximité de la Vallée Blanche, vaste champ de ski pour la saison d'été et, enfin, une quatrième section atteindra le sommet même de l'Aiguille du Midi qui domine de ses 3 843 m toute la vallée de Chamonix et constitue un belvédère parfaitement dégagé et proche du Mont Blanc; une terrasse d'observation sera aménagée à la station terminus. Dès à présent, le téléferique de l'Aiguille du Midi permet de gagner cinq heures sur l'ascension du Mont Blanc ou l'excursion des Grands Mulets.

Ce chemin de fer, dont la construction a été interrompue par la guerre et reprise en 1921, a été ouvert à l'exploitation (1^{re} section : Les Pèlerins-La Para) le 1^{er} juillet 1924; la 2^e section a été ouverte en 1927; la 3^e le sera très prochainement; il est actuellement le plus haut et le plus long des téléferiques à voyageurs du monde entier; il connaît chaque année un succès grandissant et son exemple a été imité par le deuxième téléferique



(1) La "section" d'un téléferique est la distance couverte par la longueur d'un câble; sur chaque section circulent deux wagons, l'un montant, l'autre descendant, comme sur les funiculaires ordinaires; il faut donc changer de wagon à chaque changement de section.

de Chamonix, celui de Planpraz-Brévent, ouvert en 1929. Le téléphérique de Planpraz part de la Mollard, quartier de Chamonix situé sur la rive droite de l'Arve, à quelque distance de l'église. La 1^{re} section aboutit à Planpraz (2.062 m) en traversant une épaisse forêt de sapins : une large saignée faite dans les arbres marque la ligne du funiculaire jalonnée par de gigantesques pylônes blancs en ciment armé (ceux de l'Aiguille du Midi sont métalliques). De Planpraz, excellente station de sports d'hiver, la 2^e section gagne d'un seul jet, sans pylônes intermédiaires, le sommet du Brévent (2.525 m) point terminus de la ligne, d'où les touristes découvrent le panorama le plus complet et le plus détaillé de la chaîne du Mont Blanc.

Ces deux téléphériques fonctionnent été et hiver, sans connaître les interruptions dues aux fortes chutes de neige qui rendent si difficile l'exploitation hivernale des chemins de fer de montagne; les départs ont lieu toutes les vingt minutes et même plus fréquemment s'il en est besoin, ce qui permet de transporter un nombre considérable de voyageurs.

Par ces réalisations hardies, les ingénieurs ont doté Chamonix d'attractions touristiques uniques, qui placent notre station savoyarde en tête de tous les grands centres alpins français et étrangers.

H. LARTILLEUX,

Attaché Chef de gare à Auxonne.

**

Visitez la Corse.

Le *Bulletin* a publié, en novembre dernier, sous la signature de M. Pons, Commissaire de l'Agence P. L. M. d'Ajaccio, quelques lignes illustrées relatives à la Corse et à ses attraits.

M. Pons, après avoir engagé ses collègues à venir visiter l'île

de Beauté, se mettait obligeamment à leur disposition pour fournir tous renseignements qu'ils pourraient désirer en vue de leur voyage.

Les demandes correspondantes sont devenues si nombreuses que M. Pons a sollicité le *Bulletin* de le soulager un peu de la correspondance à laquelle il a ainsi à faire face, en publiant au moins l'essentiel des renseignements en cause.

C'est ce qui est fait bien volontiers ci-dessous, étant entendu que M. Pons continue à se tenir directement à disposition pour fournir, le cas échéant, toutes précisions complémentaires utiles.

ITINÉRAIRE D'UN VOYAGE EN CORSE

pouvant s'effectuer avec six jours de congé pour une dépense approximative

1^o de 700 francs (bateaux, hôtels 1^{er} ordre, chemin de fer et autocars compris);

2^o de 500 francs (bateaux, hôtels 2^e ordre, chemin de fer et autocars compris).

Vendredi — Nice-Ajaccio, de 9 h. à 18 h. 25.

Samedi — Circuit des Calanches de Piana en autocar P. L. M.

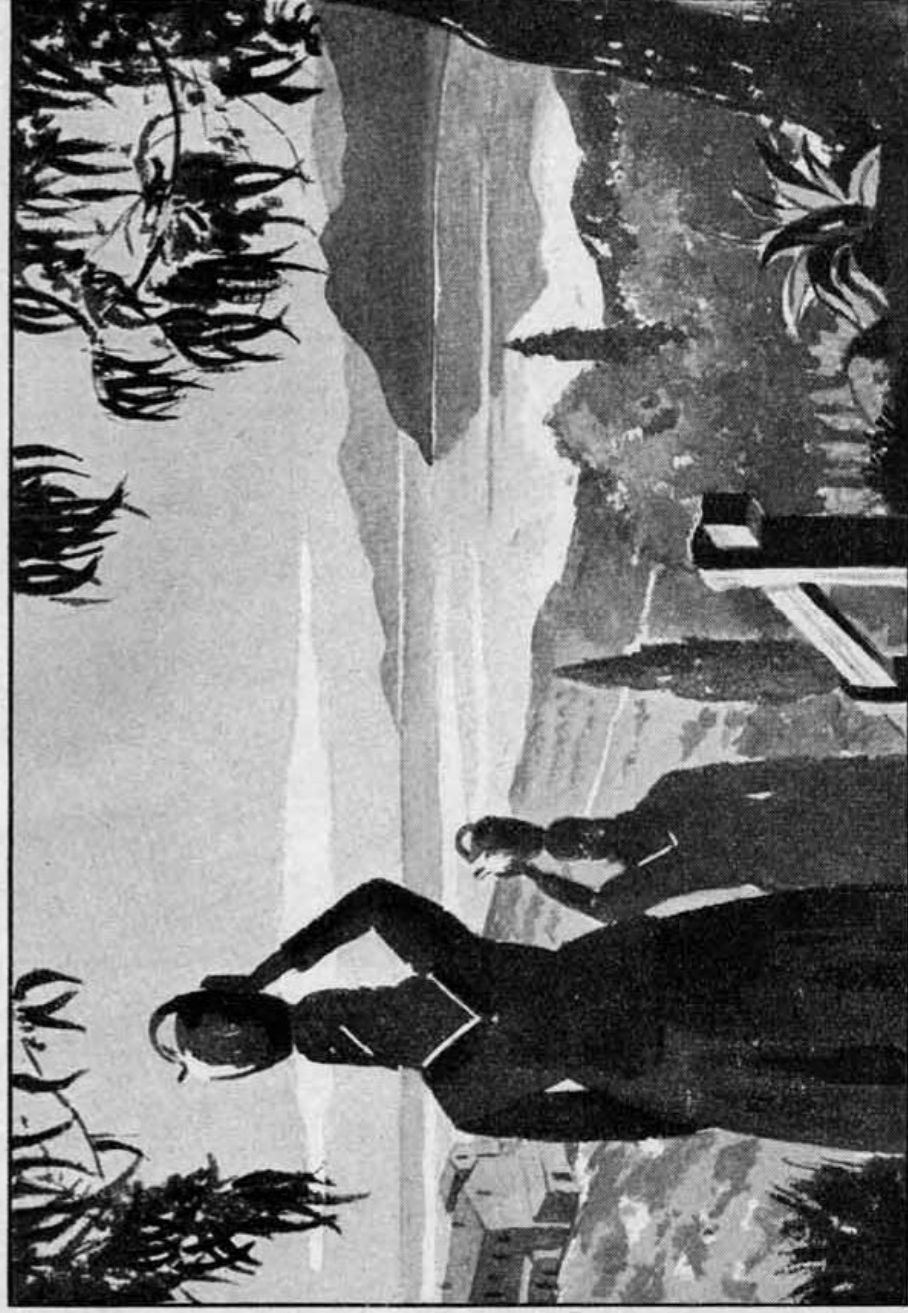
Dimanche — Visite d'Ajaccio : Maison de Napoléon, Musée, Salaris, Iles Sanguinaires.

Lundi — Départ d'Ajaccio par train des C. F. D. à 12 h. 15 pour Bastia, arrivée à Bastia à 18 h. 15.

Mardi — Tour du Cap Corse en autocar P. L. M.

Mercredi — Départ de Bastia pour Calvi à 7 h. par train, arrivée à 12 h. 03.

— Départ de Calvi pour Toulon à 22 h., arrivée à Toulon à 7 h. 20.



Le golfe de Porto, vu de Piana, par A. Boucher.

PRIX DE LA 1^{re} CATÉGORIE (1).

Vendredi	— Billet 2 ^e classe Nice-Ajaccio	Fr.	78 50
	Dîner		20 »
	Coucher		15 »
Samedi	— Circuit des Calanches de Piana.		80 »
	Petit déjeuner.		6 »
	Déjeuner à Piana		30 »
	Dîner		20 »
	Coucher		15 »
Dimanche	— Petit déjeuner + 2 repas		45 »
	Coucher		15 »
Lundi	— Billet de 2 ^e classe Ajaccio-Bastia (1/4 tarif) (2).		10 »
	Petit déjeuner + 1 repas		25 »
	1 repas		30 »
	Coucher		35 »
Mardi	— Tour du Cap Corse.		50 »
	Petit déjeuner.		5 »
	Déjeuner à Pino		25 »
	Dîner à Bastia		30 »
	Coucher		35 »
Mercredi	— Billet Bastia-Calvi (1/4 tarif 2 ^e classe) (2).		7 50
	Petit déjeuner		5 »
	Déjeuner à Ponte Leccia.		12 »
	Dîner à Calvi.		30 »
	Billet du bateau Calvi-Toulon 2 ^e classe		82 50
	TOTAL	Fr.	706 50

PRIX DE LA 2^e CATÉGORIE (1).

Vendredi	— Billet de 4 ^e classe Nice-Ajaccio.		36 50
	Dîner		10 »
	Coucher		15 »
Samedi	— Circuit des Calanches de Piana.		80 »
	Petit déjeuner.		3 »
	Déjeuner à Piana		15 »
	Dîner		10 »
	Coucher		15 »
Dimanche	— Petit déjeuner + 2 repas		23 »
	Coucher		15 »
Lundi	— Petit déjeuner + 1 repas		13 »
	Billet 2 ^e classe Ajaccio-Bastia (1/4 tarif) (2).		10 »
	Dîner à Bastia		15 »
	Coucher à Bastia		20 »
Mardi	— Tour du Cap Corse.		50 »
	Petit déjeuner à Bastia.		5 »
	Déjeuner à Pino		25 »
	Dîner à Bastia		15 »
	Coucher à Bastia		20 »
Mercredi	— Billet Bastia-Calvi (1/4 tarif 2 ^e classe) (2).		7 50
	Petit déjeuner à Bastia.		5 »
	Déjeuner à Ponte Leccia.		10 »
	Dîner à Calvi.		14 »
	Billet du bateau 2 ^e classe avec couchette de Calvi à Toulon.		82 50
	TOTAL	Fr.	514 50

(1) Taxes et service en plus.

(2) Pour ceux qui auront pu obtenir avant le départ 2 permis 1/4 tarif : 1^o Ajaccio-Bastia; 2^o Bastia-Calvi.



Les conditions végétales des différentes essences fruitières
(suite de l'arboriculture fruitière).

Le climat tempéré et la variété des sols de notre pays permettent la culture de toutes les essences fruitières. Néanmoins notre but étant non pas d'avoir une collection d'arbres mais des récoltes de fruits aussi abondantes que possible, nous devons nous inquiéter des exigences végétales de chaque espèce, afin de ne planter que des sujets capables de se développer parfaitement et de donner le maximum de récolte.

Abricotier. — L'abricotier fleurit de bonne heure et par là craint les gelées printanières. Il réclame de la chaleur et ne prospère bien qu'au sud de Lyon. Dans l'Est et le Centre il demande une exposition sud et, dans le Nord, à moins d'être parfaitement abrité et non exposé aux brouillards, sa production est très irrégulière.

La sensibilité à l'humidité se manifeste par des écoulements de gomme lorsque le sous-sol, et à plus forte raison le sol, sont constamment humides.

En résumé les terres légères et saines, même un peu sèches, sont à préférer ainsi que les expositions sud, sud-est ou sud-ouest lorsque les gelées printanières sont à craindre.

La première récolte appréciable s'obtient vers la cinquième année.

Amandier. — Son extrême précocité ne permet sa culture que dans la région méridionale où les gelées de printemps sont rarement à craindre.

L'amandier demande des terres légères et se contente de sols calcaires, secs à condition d'être fissurés; il craint les sols froids et humides.

La fructification commence vers la cinquième année.

Cerisier. — Très rustique, le cerisier s'accommode pratiquement de tous les sols et de tous les climats, il craint cependant les sous-sols argileux par trop humides.

Les cerisiers de plein vent donnent une première récolte vers la sixième année.

Figuiers. — Ne peut être cultivé pratiquement que dans les régions chaudes, car il craint la gelée. On le rencontre cependant dans la région parisienne mais il doit être exposé au sud et bien abrité. Le figuier peu exigeant quant au sol pourvu qu'il soit sain, préfère néanmoins les terres profondes légèrement calcaires.

On peut espérer obtenir une récolte dès la cinquième année de plantation.

Pêcher. — Le pêcher a besoin de chaleur et de lumière pour bien mûrir ses fruits et croît parfaitement en plein vent dans le midi de la France et même jusqu'à Lyon en bonne exposition.

Dans les régions plus septentrionales, il convient de lui réserver un abri et il réussit parfaitement en espalier où il donne des récoltes régulières.

Il est très sensible aux gelées de printemps et, comme l'abricotier, craint les sols humides, compacts et froids où il ne tarde pas à être atteint par la gomme.

Le pêcher fructifie très rapidement et une première récolte peut être attendue dès la troisième année.

Poirier. — Cette essence fruitière est par excellence celle des climats tempérés et craint les expositions trop chaudes. Elle préfère un milieu légèrement humide et aéré et vient parfaitement sur les coteaux ou dans les larges vallées à l'exposition sud, sud-est ou

PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS

du 15 avril 1931 au 14 juin 1931

DOCUMENTS	DATES	OBJET
DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION		
<i>Ordre de Service</i>	24 avril 1931	Prime de gestion du personnel pour l'exercice 1930.
<i>Ordre de Service</i> n° 7 (1931)	1 ^{er} mai 1931	Etablissement d'une bifurcation au point kilométrique 634,013 (Poste II de La Voultre-sur-Rhône) de la ligne de Paris à Nîmes par Le Teil.
<i>Ordre de Service</i> n° 8 (1931)	12 mai 1931	Application de l'article 8 du Règlement du block-system absolu (double voie).
<i>Ordre de service</i> n° 9 (1931).....	18 mai 1931	Tarifs des buffets à dater du 1 ^{er} juin 1931.
2 ^e Annexe à l'Ordre général n° 16.....	20 mai 1931	Transports d'objets et matériaux effectués par ordre pour le compte des Services de la Compagnie. Fourniture de machines, voitures et wagons.
<i>Ordre de Service</i>	20 mai 1931	Représentation du personnel. Élections complémentaires du 20 juillet 1931 pour les délégués régionaux et du 24 août 1931 pour les délégués auprès du Chef du Service.
<i>Ordre de Service</i> n° 11 (1931)	27 mai 1931	Modification de direction donnée par la bifurcation du km 1.546 (Poste 4 de la gare de Moulins de la ligne de Moulins à Mâcon).
	1 ^{er} juin 1931	Tableau des faveurs de circulation dont peuvent bénéficier les Agents de la Compagnie P. L. M. et leur famille sur les lignes de diverses Compagnies secondaires françaises et de certaines Compagnies étrangères et de Navigation.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

<i>Ordre de Service</i> { n° 19 (1931) de l'Exploitation. n° 1 471 du Matériel et de la Traction	29 avril 1931	{ Limitation à 75 km/h de la vitesse maxima de marche des trains remorqués par deux machines à vapeur en tête.
<i>Ordre de Service</i> { n° 20 (1931) de l'Exploitation. n° 1 472 du Matériel et de la Traction	5 mai 1931	{ Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs remorqués par des locomotives à vapeur dans les souterrains de Saint-Julien-Montricher et des Sorderettes (ligne de Culoz à Modane) en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains.
<i>Ordre de Service</i> { n° 21 (1931) de l'Exploitation. n° 1 473 du Matériel et de la Traction	5 mai 1931	{ Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans le souterrain des Mercières (ligne de Lyon à Bourg) et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ce souterrain.
<i>Instruction</i> n° 281 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction.....	7 mai 1931	{ Chargement des grands bois, des rails, des pièces diverses de grande longueur ou de dimensions exceptionnelles et des masses indivisibles. Emploi des wagons propres à ces chargements.
<i>Ordre de Service</i> { n° 23 (1931) de l'Exploitation. n° 1 474 du Matériel et de la Traction	12 mai 1931	{ Indication des lignes ou parties de lignes sur lesquelles le service est suspendu pendant une partie de la nuit.
<i>Annexe à l'Ordre de Service</i> { n° 12 (1927) de l'Exploitation. n° 1 391 du Matériel et de la Traction	15 mai 1931	{ Tableau indiquant le tonnage maximum fixé pour les trains légers visés au paragraphe B de l'Ordre de Service.

DOCUMENTS	DATES	OBJET
DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION		
3 ^e Annexe à la Circulaire n° 17 (édition de 1928)	15 mars 1931	Dispositions concernant les Agents malades ou blessés.
Circulaire n° 8 (1931)	16 avril 1931	Comptabilité des gares. — Dispositions à observer pour l'application du Tarif temporaire spécial intérieur V. n° 2 bis et commun V. n° 102 bis (Billets d'aller et retour à prix réduits pour Paris, délivrés à l'occasion de l'Exposition Coloniale Internationale de 1931).
Note	25 avril 1931	Mise en application de la nouvelle disposition prévue aux articles 8 et 9 du Règlement du block-system absolu (double voie) pour la couverture des trains arrêtés à un poste.
Circulaire n° 9 (1931)	27 avril 1931	Comptabilité des gares. Dispositions comptables à observer pour l'arrondissement du prix des billets.
Circulaire n° 19 (1931)	27 avril 1931	Application des tarifs voyageurs. Arrondissement aux 25 centimes des perceptions effectuées en trafic voyageurs.
Circulaire n° 10 (1931)	28 avril 1931	Comptabilité des gares. — Cartes d'excursions délivrées aux visiteurs de l'Exposition Coloniale Internationale de Paris, en provenance de l'Étranger et des Pays d'outre-mer.
Circulaire n° 11 (1931)	29 avril 1931	Comptabilité des gares. — Voyageurs et bagages. Voyageurs en groupe entre la France et la Suisse, en transit par l'Italie.
Ordre de Service n° 18 (1931)	2 mai 1931	Dérégularisation et régularisation de trains (messageries, marchandises et machines isolées) à partir du 15 mai 1931.
Ordre de Service n° 16 (1931)	4 mai 1931	Consignes réglant la circulation des différents trains spéciaux (de luxe, de voyageurs, de malle, d'émigrants, de messageries et de marchandises) prévus à partir du 15 mai 1931.
Ordre de Service n° 17 (1931)	5 mai 1931	Publication des tableaux de marche des trains pour le service 1931-1932.
Circulaire n° 21 (1931)	5 mai 1931	Voyageurs et bagages. Suppression des compartiments de 2 ^e classe sur certaines lignes.
Note	6 mai 1931	Précautions à prendre pour la manœuvre au cabestan des véhicules P. V. munis du frein continu ou de la conduite blanche.
Circulaire n° 12 (1931)	12 mai 1931	Comptabilité des gares. Voyageurs. Dispositions comptables à appliquer en raison de la suppression des compartiments de 2 ^e classe sur certaines lignes.
Ordre de Service n° 22 (1931)	12 mai 1931	Composition des trains de messageries non qualifiés mixtes.
Note	15 mai 1931	Mise en application de la nouvelle disposition prévue aux articles 8 et 9 du Règlement du block-system absolu (double voie) pour la couverture des trains arrêtés à un Poste.
Annexes B et C à la Circulaire n° 12 (1899 - Gares et trains)	15 mai 1931	Instructions relatives aux transports de Petite Vitesse. Tableau général des lots.
Circulaire n° 13 (1931)	4 juin 1931	Comptabilité des gares. — Voyageurs. — Dispositions à observer au sujet des billets A. R. à prix réduit et des cartes d'excursion dont la délivrance est prévue en faveur des visiteurs de l'Exposition Coloniale par les Tarifs temporaires V. 2 bis-102 bis et 5 bis-105 bis.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

1 ^{re} Annexe à l'Instruction n° 205 (nouvelle série)	2 mai 1931	Statistique et entretien des essieux montés et de leurs éléments.
1 ^{re} Annexe à l'Instruction n° 139 (nouvelle série)	4 mai 1931	Sécurité du Personnel. Prescriptions particulières concernant la visite et l'entretien des locomotives électriques dans les dépôts et annexes de la ligne de Culoz à Modane.
Ordre de Service n° 1 475	13 mai 1931	Prix à appliquer aux vieilles matières rendues au magasin.
1 ^{re} Annexe à l'Instruction n° 548	18 mai 1931	Retrait des cendriers des locomotives en temps de neige.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

RÉCOMPENSES DÉCERNÉES PAR LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT POUR L'INDUSTRIE NATIONALE AU TITRE DE L'ANNÉE 1930

La Médaille des vieux ouvriers et contremaîtres a été décernée à :

MM. BRISSON Pierre, Contremaître principal au dépôt de Laroche; BARD Frédéric et STENGER Pierre, Contremaîtres adjoints aux ateliers de machines d'Oullins.

PALMES ACADÉMIQUES

A été nommé *Officier de l'Instruction publique* :

M. LONG Marie, Chef de gare adjoint à Marseille-Saint-Charles.

Ont été nommés *Officiers d'Académie* :

MM. CASTEL Charles, Contrôleur de gare à Paris.

H. JACQUIN, Employé à Paris-Bercy (Div. des Magasins).

AVANCEMENTS EN GRADE ⁽¹⁾

(Personnel relevant directement du Conseil d'Administration.)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 22 mai 1931, ont été nommés ou promus :

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Employé : M. Chapuis Maxime.

EXPLOITATION

Service central.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. Bastian André.

Chef de groupe : à Paris, M. Charignon Louis.

Employé principal : à Paris, MM. Bonin

Camille; Placé Eugène.

Employée principale : à Paris, M^{lle} Ducluzau Alice.

Contrôleur technique adjoint : à Paris, M. Brunet Joseph.

Contrôleur adjoint des trains : à Dôle, M. Moréno Achille (Les Arcs).

Employé : à Paris, MM. Perrot René;

Gorrégus Emile.

Agent technique principal : à Paris, M. Chey Fernand.

Contrôleur de route : à Roanne, M. Lefort

Ernest (Dijon); aux Arcs, M. Chabert

Jules (Nice).

Expéditionnaire : à Paris, M^{mes} Tourlonias

Marie (Bercy); Courchinoux Célestine.

Agent technique : à Paris, M. Brochard Marcel.

Contrôleur de route adjoint : à Laroche-

Migennes, M. Vaccari Adolphe (Marseille-Saint-Charles).

Services régionaux.

Inspecteur de 2^e classe (Service Electrique) :

à Marseille-Centre, M. Terrel Pierre (Nevers-Centre).

Sous-Inspecteur (Service Electrique) :

à Nevers-Centre, M. Guy Albert (Lyon-Centre).

Contrôleur de l'Exploitation (Service Electrique) : à Lyon-Centre, M. Cabasse Bertin (Marseille-Centre).

Contrôleur principal du Service Electrique :

à Tonnerre, M. Guilleminet Jean (Lyon); à Marseille-Centre, M. Marlet Gaston (Marseille).

Chef de bureau de gare principal : à Saint-

Etienne-Châteaureux, M. Barrier Fran-

çois (Nevers); à Grenoble, M. Monnet Louis (Lyon-Brotteaux).

Rédacteur principal : à Saint-Etienne-Centre,

M. Pagnier Jean; à Grenoble-Centre, M.

Clape Paul (Lyon-Centre).

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à

Lyon-Brotteaux, M. Cattet Charles (Delle).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Ne-

vers, M. Barnier Pierre (Le Puy); à Delle,

M. Sauvageon Antoine (Annonay).

Caissier de 2^e classe : à Lyon-Perrache-1,

M. Panse Fernand (Nîmes P. V.).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Badan-

Triage, M. Rongier Paul (Avignon); à

Lyon-Perrache-1, M. Grappey Paul (Lyon-

Guillotière); à Nîmes G. V., M. Joseph

Eugène (Nîmes P. V.).

Chef de gare de 4^e classe : à Gevrey-Cham-

bertin, M. Berthier Joseph (Livron); à

Saint-Hippolyte-du-Fort, M. Salles André

(Alès).

Employé principal : à Lyon-Centre, MM.

Blatise Félix (Paris); Bosse Félix; Gaillard

(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.

Joseph; à Saint-Etienne-Centre, M. *Ja-
ville* Antonius.

Sous-Chef de bureau de gare : à Mâcon, M. *Brossard* Louis (Bellegarde-Ain); à Clermont-Ferrand, M. *Martin* Joseph (Mont-targis); à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Léonetti* Joseph; à Grenoble, M. *Chabot* Marcel.

Intérimaire de 1^{re} classe : à Paris, M. *Mathaud* Jean (Saint-Etienne-Châteaureux).
Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatcher) : à Nîmes G. V., M. *Pontier* René (Montpellier); à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Bon* Guillaume (Nîmes G. V.).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Lyon-Perrache-2, M. *Réal* Antoine (Lyon-Saint-Paul); à Cavailon, M. *Callet* Léon (Vé-nissieux); à Miramas, M. *Franco* Jules; à Nîmes P. V., M. *Pascal* Jean (Montpellier).

Employé : à Lyon-Centre, MM. *Labart* Roger (Dijon-Centre); *Sauville* Louis; à Nîmes-Centre, M. *Vernhet* Pierre.

Dessinateur-calqueur : à Marseille-Centre, M. *Barboro* Joseph (Cannes).

Facteur-Chef : à Gien, M. *Chauveau* Louis (Saint-Julien-Ecuisses); à Lyon-Brotteaux, M. *Passemard* Edmond (Amplepuis).

Commis principal : à Châtillon-sur-Seine, M. *Leau* Emile (Bercy); à Montargis, M. *Ciricy* Jean (Bercy); à Lyon-Perrache-1, M. *Rongiéron* Ambroise; à Marseille-Prado, M. *Ancelin* Charles (Marseille-Saint-Charles).

Chef de gare de 5^e classe : à Gouhenans, M. *Lhussier* Philippe (Mathay); à Trets, M. *Thobert* Augustin (Bouc-Cabrières); à Grans, M. *Devun* Claudius (Réclavier).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Saint-Chamond, M. *Forest* Pierre (Saint-Etienne-Châteaureux); à Livron, M. *Faucou* Joseph (Vogüé).

Chef de manutention principal : à Marseille-J.-A., M. *Nal* Liel.

Chef de manœuvres principal : à Marseille-Abeilles, M. *Berlin* Gustave (Arles).

Chef aiguilleur principal : à Marseille-Saint-Charles, M. *Barras* Baptiste (Marseille-Joliette-Arenc).

Chef lampiste principal : à Bercy, M. *Aubaignac* Auguste (Grenoble).

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Lyon-Perrache-1, M. *Moreau* Pierre (Nevers).

Commis de 1^{re} classe : à Lyon-Perrache-1, M. *Lepetit* Marcellin; à Clermont-Ferrand, M. *Dumas* Alphonse.

Chef de gare de 6^e classe : à Mathay, M. *Chaussade* Joseph (Foucherans); à Villers-le-Sec, M. *Bouteiller* Paul (Colombier-

Fontaine); à Bouc-Cabriès, M. *Touraille* Léopold (Saint-Laurent-du-Var); à Réclavier, M. *Mireur* Léon (Nice-Riquier).

Intérimaire de 2^e classe : à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. *Chosson* Louis (La Fouillouse); *Bégnier* Jean (Iguerande).
Expéditionnaire : à Paris-Centre, M^{me} *Pain* Marguerite (Bercy).

Chef de manutention : à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Cocquillat* Louis.

Chef aiguilleur : à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Sabatier* (Marseille-Blancarde).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Mâcon, M. *Dusart* François (Villefranche-sur-Saône).

Commis de 2^e classe : à Lyon-Brotteaux, M. *Rue* Jean; à Lyon-Perrache-1, MM. *Lassalle* Joseph; *Royal* Fernand; à Char-

rolles, M. *Caillat* Fernand (Chavanay); à Clermont-Ferrand, M. *Martin* Louis; à

Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane, M. *Bessenay* Louis (Saint-Etienne-Châteaureux); à

Nice-Ville, M. *Longefoy* Charles.

Facteur enregistrant : à Bourbon-Lancy-le-Fourneau, M. *Briffault* Charles (Moné-

teau-Curgy); à Dijon-Porte-Neuve, M. *Coutet* Charles (Dijon-Ville); à Héricourt,

M. *Miari* Jean (Pontardier); à Beuchail,

M. *Ancery* Paul (Epoisses); à Colombier-Fontaine, M. *Gros* Louis (Saint-Amour);

à Roche, M. *Billod* Jules (Villers-le-Lac);

à Champvans-les-Dôle, M. *Lerat* Georges (Morez); à Ecully-la-Demi-Laune, M. *Ma-*

zauric Louis (Oullins); à Amplepuis, M. *Cottenceau* Alexandre (Chessy); à La

Fouillouse, M. *Gérenton* Henri (Saint-Chamond); à Chamalières, M. *Accarion*

Joseph (Vorey); à Vidauban, M. *Martin* Fernand; à Marseille-Saint-Charles, M.

Lacoste Alexandre (Marseille-Joliette-Arenc); à Marseille-Prado, M. *Martin*

Joseph (Saint-Marcel); à Carnoules, M. *Mattet* Charles (La Ciotat); à Iguerande,

M. *Poulalion* Henri (Le Puy).

Chef de train : à Paray-le-Monial, M. *Charpin* Claude; à Moulins, M. *Menier* Marc; à

Saint-Germain-des-Fossés, M. *Bertucat* Louis; à Roanne, MM. *Bonnet* Jean; *De-*

vilaine Alexandre; *Fargeot* Marius; *Gau-*
rand Claude; à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. *Delorme* André; *Jobez* Jean;

Monnier Joseph; *Ruel* Lévi.

MATÉRIEL ET TRACTION

Services centraux.

Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Kowalski* Arthur.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, MM. *Roux* Charles; *Audas* Paul (Ville-neuve-Saint-Georges).

Chef de groupe : à Paris, M. *Lequin* Raphaël; à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Roze* Henri (Paris).

Employé principal : à Paris, M. *Putheaud* Georges.

Employé : à Paris, MM. *Michel* Georges; *Routeyre* Gaston.

MATÉRIEL

Services régionaux.

Distributeur : à Grenoble, M. *Raillon* Emile.

APPROVISIONNEMENTS

Contrôleur technique principal : à Paris, MM. *Chanteloube* Pierre; *Durier* Aimé.

Employé : à Paris, M. *Leignadier* Charles; à Villeneuve-Saint-Georges-Prairie, MM. *Jean* Lucien; *Julian* Emile (Grenoble).

TRACTION

Services régionaux.

Employé : à Vénissieux, M. *Gaule* Georges (Saint-Etienne); à Nevers, M. *Bertrand* Félix (Marsaille); à Marsaille, M. *Taxil* Armand.

Expéditionnaire : à Chambéry, M. *Bussetty* André (La Blancarde).

VOIE

Service central.

Sous-Inspecteur : à Longwy, M. *Page* Jean.

Contrôleur technique principal : à Paris, M. *Limouzy* Camille.

Expéditionnaire : à Paris, M. *Deschamps* Gaston; M^{lle} *Beausse* Marguerite.

Services régionaux.

Chef de section principal : à Dôle, M. *Grand* Joseph (Besançon-Mouillère).

Chef de Section : à Besançon-Mouillère, M. *Griveaud* Armand (Cézy).

Chef de district de 1^{re} classe : à Arles, M. *Lortal* Emile.

Dessinateur-calqueur : au Teil, M. *Lecomte* Roger; à Auxerre, M. *Bauerel* Marcel; à

Montchanin, M. *Chapat* Marcel; au Co-teau, M. *Burdin* Jean (Paray-le-Monial).

Attaché (Echelle 7) : à Paris, M. *Roynette Louis*; à Nevers, M. *Legendre Yves*.

Surveillant principal de la voie : à Montebreau, M. *Chanut Jean-Marie* (Les Laumes); à Lons-le-Saunier, M. *Boivin Jean* (Mâcon); à Tournon, M. *Pontier Baptiste* (Cruas).

Expéditionnaire : à Lyon, MM. *Barruel*

Henri; *Gallet Robert*; *Deruieux Antoine*; à Valence, MM. *Iselin Fernand*; *Bérard René*; à Avignon, M. *Tartaix Aimé*; à Grenoble, M. *Fié Raoul*; à Nevers, MM. *Briat Jean*; *Preslier Lucien*; à Avallon, M. *Rousseau Georges*; à Cosne, M. *Billy Louis*; à Nîmes, M. *Bousquet Louis*; à Montpellier, MM. *Legal René*; *Reboul Maurice*.

Aide-Surveillant technique : à Lyon, M. *Ysern Henri*.

SERVICE DE LA CONSTRUCTION

Services régionaux.

Dessinateur-calqueur : à Lyon, M. *Bertin Jean*.
Expéditionnaire : à Lyon, M. *Guillot Marius*.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux.

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Tlemcen, M. *Reis Vincent*; à Orléansville, M. *Beziô Paul* (Blida).
Intérimaire de 2^e classe : à Orléansville, M. *Durbec Victor* (Magenta); à Blida, M. *Kress Edouard* (Saint-Denis-du-Sig).
Commis de 1^{re} classe : à Sidi-bel-Abbès, M. *Planès Antoine* (Agha).

Commis de 2^e classe : à Agha, M. *Sucos Eugène*.
Facteur enregistrant : à Ain-Temouchent, M. *Amar Jacob*.

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux.

Inspecteur de 2^e classe : à Oran, M. *Debayoux Georges* (Clermont-Ferrand).
Dessinateur-calqueur : à Alger, M. *Bassolet André*.

VOIE

Service central.

Ingénieur adjoint : à Alger M. *Gazagne Jean* (Valence).

Services régionaux.

Chef de district principal : à Alger, M. *Talon Jean* (Louhans).
Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Alger, M. *Blondet René* (Chambéry).

Par décision du Conseil d'administration en date du 19 juin 1931, ont été nommés ou promus :

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

DIRECTION. — SECRETARIAT ET PERSONNEL

Sous-Chef de 2^e classe : M. *Thévenin Ernest*.
Agent technique principal : M. *Decorne Georges*.

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Sous-Chef de division : M. *Paillot Gustave*.
Chef de bureau principal de 1^{re} classe : M. *Bigot Emile*.
Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Guillemeau Alfred*.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Savigny René*.
Contrôleur technique principal : M. *Dudoux Marcel*.
Employé : M. *de Coatsgoueden Alain*.
Expéditionnaire : M. *Hennebique Maurice*.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : M. *Vaunois Albert*.

EXPLOITATION

Service central.

Sous-Chef de l'Exploitation : à Paris, M. *Mermier Stéphane*.
Inspecteur principal : à Paris, M. *Arthaud Lucien* (Lyon).

Sous-Chef de division : à Paris, M. *Michel Alfred*.

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, M. *Fougeot Alphonse*.

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Paris, MM. *Bailet Aimé*; *Lebeau René*; *Bornot Jean*.

Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, MM. *Roux Jean*; *Hablitzel Guillaume*.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, M. *Mugnierot Léon*.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Perrier Alfred* (Nîmes-Centre).

Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. *Cros Arthur*.

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe :

MM. *Martin Marcel*; *Bory Jean*.

Chef de bureau principal de 2^e classe : M. *Leclercq Victor*.

Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Coulbois Georges*.

Inspecteur de 2^e classe : M. *Camus Emile*.

Chef de bureau de 2^e classe : M. *Guénin Louis*.

Sous-Caissier principal : M. *Chapelet Jean*.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. *Barbot Jacques*; *Belon Albin*; *Maljean Henri*.

Contrôleur des Services centraux : M. *Dreyer Auguste*.

Contrôleur technique principal : MM. *Chauvin Paul*; *Durandeau Louis*.

Chef de groupe : MM. *Sequies Marcel*; *Hugue Marcel*.

Employé principal : MM. *Ouvé Marius*; *Berthezene Paul*.

Employée principale : M^{lle} *Durandeau Amélie*.

Employé : MM. *Onde Fernand*; *Paullet Léon*.
Brigadier-Chef : M. *Landré Claude*.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Jacob Maurice*; *Bronner Léopold*; *Richardot Raymond*.

Caissier : à Paris, M. *Mauray Auguste*.
 Contrôleur technique principal : à Paris, M. *Mattot Louis*.

Chef de groupe : à Paris, MM. *Vindrinet Emile*; *Béda René*; *Baurré Pierre*.

Rédacteur principal : à Paris, MM. *Guédé Lucien*; *Laurensson Romain*; *Romestan Fernand*.

Contrôleur technique : à Paris, M. *Mercier Lucien* (Cannes).

Employé principal : à Paris, MM. *Coubé Germain*; *Mejean Casimir*; *Mantouloux Joseph*; *Claparède Léonce*; *Crozier Maurice*; *Chailley Henri*; *Néel Jules*; *Coulon Charles*; *Dubuet Charles*; *Gonnet Louis*; *Lamaison Anthelme*; *Roch Emile*; *Guilleminot Louis*; *Deboichet René*.

Contrôleur adjoint des trains : à Paris, M. *Poulin Paul*.

Employé : à Paris, MM. *Dugat Joseph*; *Comeau Henri*; *Brouquier François* (Le Chambon-Feugerolles); *Pineau Marcel*; *Chevalier Iréné*; *Rodier Georges*; *Vuillemoz Claude*; *Guy Maurice*; *Poulain Marcel*; *Rafin Jean*.
 Expeditionnaire : à Paris, MM. *Renault Camille*; *Jausset Alfred*.

Contrôleur de route adjoint : à Paris, M. *Lachain Marius*.

Services régionaux.

Inspecteur principal adjoint : à Dijon, M. *Blaissard Emile* (Clermont-Ferrand).

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Clermont-Ferrand, M. *Delétang Jean* (Chambéry).

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Chambéry (Service des trains), M. *Jaffre Gabriel* (Corbeil).

Inspecteur de 1^{re} classe : à Corbeil, M. *Bautillet Jean* (Cosne).

Inspecteur de 2^e classe : à Cosne, M. *Tripot Gaston* (Avignon).

Chef de bureau de 2^e classe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Magnin François* (Bercy).

Chef de gare de 2^e classe : à Paris, M. *Vil-leret Albert*; à Rive-de-Gier, M. *Chatelain Gustave* (Lyon-Saint-Paul); à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. *Gauthier Louis* (Villeneuve-Saint-Georges); à Cannes, M. *Gonnet Aristide* (Nice-Ville).

Chef de gare de 3^e classe : à Charenton, M. *Vallier Henri* (Melun); à Frasne, M. *Clair Claude* (Pont-de-Beauvoisin); à Lyon-Saint-Paul, M. *Becquetort François* (Lyon-Perrache-1); à Golfe-Juan-Valauris, M. *Didier Fabien* (Avignon).

Chef de groupe : à Nîmes-Centre, M. *Staempflin Alfred*.

Rédacteur principal : à Chambéry-Centre, M. *Caillon Louis*.

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Roanne, M. *Guillot Antoine* (Saint-Étienne-Bellevue); à Bellegarde (Ain) M. *Mugnier Joseph*.

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Melun, M. *Garcin Gaston* (Moret-les-Sablons); à Saint-Étienne-Pont-de-l'Ane, M. *Trinquet Sylvain* (Saint-Étienne-Châteaureux); à Bellegarde (Ain), M. *Buisson Maurice* (Annemasse).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Saint-Étienne-Bellevue, M. *Suchet Jean* (Saint-Étienne-Châteaureux).

Caissier de 2^e classe : à Dijon-Ville, M. *Perrot Octave*.

Chef de gare de 4^e classe : à Puisseux, M. *Billon Stanislas* (Laignes); à Imphy, M. *Mauré Louis* (La Crau); à Clerval, M. *Jottras Gabriel* (Montereau); à Charbonnières-les-Bains, M. *Bellet Pierre* (Amberieu); à Saint-Avre-la-Chambre, M. *Tabardel Joseph* (Saint-Saturnin-d'Avignon).

Employé principal : à Dijon-Centre, M. *Mathey Ernest*; à Grenoble-Centre, M. *Minet Joanny*; à Chambéry-Centre, M. *Bos Jules*.

Employée principale : à Nîmes-Centre, M^{lle} *Chaptal Marthe*.

Contrôleur technique adjoint : à Cannes, M. *Beuchillot Germain* (Champagnole).

Sous-Chef de bureau de gare : au Bureau de ville de Lyon-Préfecture, M. *Matillard Joanny* (Annecy); à Saint-Étienne-Châteaureux, M. *Joubert Jacques* (Sète); à Marseille-Prado, M. *Subrini Jacques* (Marseille-Saint-Charles); à Bellegarde (Ain), M. *Reichard Simon* (Porrentruy).

Caissier de 3^e classe : à Bercy, M. *Charbonnier Joseph* (Sens); à Saint-Étienne-Châteaureux, M. *Verdier Jean*.

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Modane, M. *Grellier Frédéric*.

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatcher) : à Dijon-Ville, M. *Brisebarre Georges* (Clamecy).

Employé : à Dijon-Centre, M. *Alais Joseph* (Clermont-Ferrand-Centre); à Chambéry-Centre, M. *Lafait Francisque*.

Facteur-Chef : à Dijon-Porte-Neuve, M. *Gros Pierre* (Saint-Jean-de-Losne); à Lyon-Croix-Rousse, M. *Hambert Léon* (Tournus); à Vichy, M. *Michel Pierre* (Paray-le-Monial); à Alès, M. *Rauzier Élie*; à Nîmes G. V., M. *Armand Louis*.

Commis principal : à l'Agence de renseignements de la rue Saint-Lazare, M. *Cheillant Pierre*; à Chalon-sur-Saône, MM. *Barnay Philibert* (Tournus); *Jacquet Claude*; à Saint-Chamond, M. *Mugnier Raymond* (Saint-Étienne-Châteaureux); à Saint-Étienne-Châteaureux, M. *Argot Antoine*; à Cannes, M. *Ventre Louis* (Nice-Ville); à Marseille-Saint-Charles, M. *Tête Paul* (Salon); à Nice-Ville, M. *Triat Marius*; à Toulon, M. *Léonard Jean*; à Beaucaire P. V., M. *Merle Alexis*; à Sète, M. *Granier Charles*; à Bellegarde (Ain), M. *Laréd Charles*.

Chef de gare de 5^e classe : à Donzy (Nièvre), M. *Dauteloup Louis* (Ciry-le-Noble); à Estressin, M. *Turrel François* (Romenay); à Serres, M. *Martin Édouard* (Céreste).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Vénissieux, M. *Durget Georges* (Chalon-sur-Saône).
 Chef de manutention principal : à Nîmes P. V., M. *Martin Léon*.

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Saint-Étienne-Châteaureux, MM. *Schmitt Marcel* (Pontarlier); *Deshors Antoine*.

Commis de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Dhombres Jean* (Bercy); *Samalin Emile*; à Montargis, M. *Séguin Robert*; à Chalon-sur-Saône, M. *Clerget Louis* (Saint-Germain-au-Mont-d'Or); *Gaudry Victor*; à Tournus, M. *Ségault Henri* (Tarare); à Lyon-Brotteaux, M. *Baroud Jean* (Lyon-Perrache-1); à Lyon-Croix-Rousse, M. *Béraud Edmond* (Lyon-Perrache-1); à Mâcon, M. *Paul Alphonse* (Vénissieux); à Avignon, M. *Clair Marcel* (Cavaillon); à Bollène-la-Croisière, M. *Chautan Gaston* (Roquemaure); à Miramas, M. *Guesquin Robert*; à Montpellier, MM. *Martin Ludovic*; *Mulder Louis*; à Nîmes P. V., MM. *André Jean*; *Bayle Denis* (Nîmes G. V.); *Rey Félix*; à Sète, MM. *Dupont Eugène*; *Mouraille Elisée*; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Charvin François*; à Modane, M. *Bordérieux Georges*.

Chef de gare de 6^e classe : à Port-Sec-de-Pacy, M. *Chatelain Narcisse*; à Ciry-le-Noble, M. *Glaud Jean* (Saint-Leger-sur-d'Heune); à La Cluse-Mijoux, M. *Charbonneau Ernest* (Moulin-Rouge); à Francheville, M. *Joubert Jean-Marie* (Les-Roches-de-Condrieu); à Saint-Jean-

d'Heurs, M. *Poirier* Jean (Châtel-Guyon); à Fix-Saint-Geney, M. *Felgeirrolle* Alfred (Paulhaguet); à Prades-Saint-Julien, M. *Virmoux* Jean (La Ferté-Hauterive); à Saint-Sylvestre-Pragoulin, M. *Moulin* Jean (Ris-Chateldon); à Saint-Clément-de-Régnat, M. *Fournier* François (Langac); à Thuret, M. *Clémenton* Jules (Les Martres-de-Veyre); à Ennezat-Clerlande, M. *Champelevier* Louis (Brassac-les-Mines-Sainte-Florine); à Lâdenon, M. *Courdesse* Pons (Robiac); à La Baume, M. *Chauvet* Emmanuel (Céreste).

Intérimaire de 2^e classe : à Champagnole, M. *Bernard* Paul (Auxonne); à Saint-Jean-de-Losne, M. *Delaire* Louis (Seurre); à Lyon-Perrache-1, M. *Pupier* Jean (Fontaines-sur-Saône); à Montpellier, M. *Tessier* Maurice (Pont-d'Héraul); à Veynes, M. *Bordel* Louis (Tencin); à Sisteron, M. *Giraud* Auguste (Monestier-de-Clermont).

Chef de station : à Moulin-Rouge, M. *Grand-pottier* Camille (Loulans-les-Forges).

Expéditionnaire : à Dijon-Centre, M. *Philizot* Marcel (Dijon-Ville); à Nîmes-Centre, M. *Vincent* Paul (Ambérieu).

Chef de manutention : à Bercy, M. *Despons* Gustave (Villeneuve-St-Georges-Triage); à Cannes-la-Bocca P. V., M. *Manaud* Antoine (Grasse); à Nîmes P. V., M. *Fabre* Paul (Alès); à Nîmes G. V., M. *Fossat* Paulin (Nîmes P. V.).

Chef lampiste : à Grenoble, M. *Lyonnét* Scraphin (Toulon).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Pontarlier, M. *Chapsal* Joseph (Chagny); à Montpellier, M. *Robert* Charles.

Commis de 2^e classe : à Montargis, M. *Fraisseau* Marcel; à Chalon-sur-Saône, M. *Loudot* Pierre; à Lyon-Perrache-1, M. *Lapicorey* Jean-Baptiste; à Lyon-Cuillotière, MM. *Cardinal* Marcel; *Polly* Joseph; à Vénissieux, M. *Jalla* Elisée; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Imbert* Antoine; à Thiers, M. *Lyonnét* Régis (Les Martres-de-Veyre); à Cavailhon, M. *Monbel* Joseph (Graveson-Maillane); à Alès, M. *Allègre* Odilon; à Lunel, M. *Bouzigé* Louis; à Montpellier, M. *André* Jules; à Nîmes G. V., MM. *Léger* Adolphe; *Eyraud* Guillaume; à Nîmes P. V., M. *Gauraud* Alfred; à Modane, M. *Ract-Patron* Louis.

Chef de train : à Laroche-Migennes, MM. *Clarençon* Camille; *Rochet* Emile; à Paris, MM. *Chagneau* Fernand; *Gélas* Aimé;

Icard Ernest; *Rousseau* Jules; *Viard* Claude; à Paray-le-Monial, M. *Dufour* Pierre (Clermont-Ferrand); à Roanne, M. *Garet* Joseph; à La Voulte-sur-Rhône, M. *Giraudon* Jules; à Valence, MM. *Auger* Gaston; *Vernet* Gustave; à Portes-Triage, M. *Riffard* Siméon; à Alès, M. *Pialot* Émile; au Vigan, M. *Crézégut* Fernand; à Nîmes, M. *Terral* Élie; à Saint-Jean-du-Gard, M. *Michel* Élie; à Grenoble, MM. *Cocat* Joseph; *Vache* Élie; à Veynes, MM. *Aillaud* Louis (Apt); *Blanc* Rigobert (Sisteron); à Belley, M. *Moiroud* Lambert; à Bourg, M. *Borgé* Marie; à Clamecy, M. *Debrée* Gaston (Cosne); à Langeac, M. *Virat* Alexandre.

Facteur enregistreur : à Saint-Léger-sur-d'Heune, M. *Mussy* Raymond (Le Creusot); à Seurre, M. *Poulin* Maurice; à Chaumergy, M. *Flavien* Jean (Saint-Jean-de-Losne); à Sènozan, M. *Bas* Jean (Varennes-le-Grand); à Bourgoin, M. *Mouillac* Louis (Chauffailles); à Collonges-Fontaines, M. *Ménouillard* Claudius (Lyon-Cuillotière); aux Roches-de-Condrieu, M. *Gagne* Elisée (Champdieu-Toussieu); à Lyon-Perrache-1, M. *Fréchet* Joseph (Lyon-Perrache-2); à Villevert-Neuville, M. *Verd* Eugène (Chauffailles); à Tournus, M. *Cordiero* François (Sennecy-le-Grand); à Tarare, M. *Dumont* Abel (Lyon-Guillotière); à Brassac-les-Mines-Sainte-Florine, M. *Madeuf* Jean-Baptiste (Thiel-sur-Acolin); à Langeac, M. *Chausse* Paul (Digoin); à Sarlièvre-Courmon, M. *Coiffier* Paul (Le Saut-du-Loup); à Montaignet-Escurolles, M. *Chautard* Jean (Saint-Rémy-sur-Durolle); à La Ferté-Hauterive, M. *Dépalle* Paul (Moulins); à Ris-Chateldon, M. *Buisson* Eugène (Châteauroux); à Randan, M. *Saint-Martin* Hubert (Saint-Yorre); à Saint-Clément-de-Régnat, M. *Margueritte* Robert (Vertolaye); à Ennezat-Clerlande, M. *Gaullier* Xavier (Courty); à Hyères, M. *Lalune* Guillaume (La Plage-d'Hyères); à Saint-Chamas, M. *Meiffren* Virgile (Pélissanne); à Robiac, M. *Quet* Fernand; à Sète, M. *Costes* Paul; à Izeaux, M. *Tendil* Louis (Vireu-sur-Bourbre); à Tencin, M. *Némoz* Gabriel (Gières); à l'Argentière-la-Bessée, M. *Bertrand* Edouard (Pont-de-Quart-Châtillon); à Céreste, M. *Rol* Léon (Prunières); à Monestier-de-Clermont, M. *Gerlat* Joseph (Sainte-Tulle); à Saint-Michel-de-Maurienne, M. *Catelin* Marcel (Albertville); à La Roche-sur-Foron, M. *Jaccoud* Alphonse; à Pont-d'Ain, M. *Thibaut* Pierre (Chatillon-de-Michaille).

MATÉRIEL ET TRACTION

Service central.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Rayet* Charles.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Thiébaud* Henri.
Chef de groupe : à Paris, M. *Gras* Louis.
Employé principal : à Paris, M. *Delaye* Émile.
Employé : à Paris, M. *Sinan* Robert.

MATÉRIEL

Services centraux.

Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe des Services Centraux : à Paris, M. *Dufour* Émile.
Chef d'Études principal : à Paris, M. *Milto* Jules.
Chef d'Études de 1^{re} classe : à Paris, M. *Delanoue* Paul.
Sous-Chef d'Études de 2^e classe : à Paris, M. *Billat* Raymond.

Services régionaux.

Contremaître 1^{re} catégorie : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Trichot* Raymond.
Employé principal : à Dijon, M. *David* Alphonse (Bercy-Rapée); à Oullins, M. *Vindry* Louis.
Employé : à Oullins, M. *Roques* Gaston.

APPROVISIONNEMENTS

Contremaître principal : à Chasse, M. *Giniès* Georges.
Contrôleur technique : à Paris, M. *Loye* Antoine.
Chef de rayon : à Villeneuve-Saint-Georges-Prairie, M. *Roussel* Henri.
Employé principal : à Paris, M. *Charrier* Marcel (Villeneuve-Saint-Georges-Prairie); à Villeneuve-Saint-Georges-Prairie, M. *Desforgés* Jean; à Lyon, M. *Hubac* Aimé.
Employé : à Lyon, M. *Martin* Marcel.
Chef distributeur : à Villeneuve-Saint-Georges-Prairie, MM. *Puech* Jules (Dijon-Perrigny); *Fournet* Louis (Dijon-Perrigny).

TRACTION

Service central.

Employé principal : à Paris, M. *Condouzo* Charles (La Blancarde).
Services régionaux.
Chef de bureau de 1^{re} classe : à Dijon, M. *Nicolas* Joseph (Saint-Étienne).
Chef de bureau de 2^e classe : à Saint-Étienne, M. *Perrin* Aimé (Dijon).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Dijon, M. *Brun* Charles.
 Sous-Chef de dépôt de 1^{re} catégorie : à Laroche, M. *Batis* Claudius (Ambérieu).
 Attaché de Traction, faisant fonctions de Sous-Chef de dépôt : à Marseille, M. *Perry* René (Nevers).
 Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Dijon, M. *Magniot* Jean; à Nevers, M. *Frédéric* Alexis (Alès).
 Chef-Mécanicien : à Nîmes, M. *Lucié* Émile (Alès).
 Chef de groupe : à Dijon, M. *Buffe* Alexandre (Miramas); à Alès, M. *Gaudin* François (Lyon).
 Contremaître adjoint : à Laroche, M. *Chichalon* Émile.
 Employé principal : à Vénissieux, M. *Chomet* Antoine (St-Étienne).
 Employé : à Paris, M. *Lalauze* Maurice (Marseille).
 Chef distributeur : à Badan, M. *Viard* Huges (Vénissieux); à Roanne, M. *Rousson* Daniel (L'Horne).
 Mécanicien de manœuvres : à Paray-le-Monial, M. *Mallard* François.

VOIE

Service central.
 Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Leclerc* Léon; *Annelot* Lucien.
 Chef Dessinateur : à Paris, M. *Pierret* Auguste.

Contrôleur technique principal : à Lyon, M. *Guitral* Marcel; à Paris, M. *Gadras* Jean; à Couzon-au-Mont-d'Or, M. *Dadoy* Étienne.
 Dessinateur principal : à Paris, M. *Lelong* Roger.
 Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Paris, M. *Brandener* Henri.
 Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Paris, MM. *Ossedal* Auguste; *Cabassut* Louis; *Bonaparte* Roger; *Cadilhac* Jules.
 Employé principal : à Paris, M. *Bardonneau* Cynille.
 Expéditionnaire : à Paris, M. *Caralp* André; M^{lle} *Mercey* Suzanne.

Services régionaux.

Sous-Ingénieur chef de Section : à Vichy, M. *Tardy* Jean.
 Chef de district de 1^{re} classe : à Verrey, M. *Blanc* Louis; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Turcan* Georges.
 Attaché (Échelle 9) : à Grenoble, M. *Romans* Maurice.
 Employé principal : à Arles, M. *Courtois* Jean; à Nevers, M. *Morlé* Gilbert; à Clermont-Ferrand, MM. *Bereiziat* Henri; *Berrier* Jean; à Nîmes, M. *Soutoul* Fernand.
 Attaché (Échelle 8) : à Valence, M. *Regnier* Gabriel.
 Employé : à Paris, M. *Millien* Gaston; à Valence, M. *Jouve* Marius.

Attaché (Échelle 7) : à Avallon, M. *Audin* Paul; à Langeac, M. *Parrot* Louis.
 Expéditionnaire : à Dôle, M. *Montagny* Étienne; à Montbéliard, M. *Charrière* Jean; à Gap, M. *Dastreigne* Arnoux; à Veynes, M. *Daudet* Marceau; à Nevers, M. *Rémond* Jean; à Lyon, M. *Lacombe* Antoine.

Surveillant du Service Electrique (Éclairage) : à Laroche-Migennes, M. *Bourotte* Georges.

SERVICE DE LA CONSTRUCTION

Service central.

Sous-Chef d'Études de 1^{re} classe : à Paris, M. *Lassay* André.
 Employé principal : à Paris, M. *Pitaud* Robert.

Services régionaux.

Conducteur de travaux de 1^{re} classe : à Saint-Sylvestre, M. *Guérin* Numa.
 Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : au Puy, M. *Collin* Raphaël.
 Employé : à Abrest, M. *Poncet* Nicolas.
 Surveillant technique : à Randon, M. *Trapon* François.
 Surveillant principal de travaux : à Chorges, M. *Monteil* Paul; à Randon, MM. *Lambert* Pierre; *Gras* Pierre.
 Calqueur : à Barjols, M. *Bailon* Antoine.
 Calqueur : à Correns, M. *Regnier* Arthur.

RÉSEAU ALGÉRIEN

Commis de 1^{re} classe : à Oran, M. *Granier* Paul.
 Commis de 2^e classe : à Oran, M. *Zaragosa* Fernand.

Facteur enregistrant : aux Attafs-Carnot, M. *Mangué* Émile (Boghari); à Relizane, M. *Pandolfi* Joseph (Laferrière); à Miliana-Margueritte, M. *Gatteaux* Edmond (Sidi-bel-Abbès).

MATÉRIEL ET TRACTION

Service central.

Employé : à Alger, M. *Moultis* Hyacinthe.
 Expéditionnaire : à Alger, MM. *Debernardi* Armand; *Conte* Marcel; *Bourgeon* André; M^{lle} *Bizos* Josette.

Services régionaux.

Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe : à Sidi-bel-Abbès, M. *Henri* Alphonse.

SERVICES GÉNÉRAUX

Comptabilité centrale.

Expéditionnaire : à Alger, M. *Privat* Albert.

EXPLOITATION

Service central.

Employé principal : à Alger, M. *Bossuet* Jean.

Services régionaux.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à l'Inspection principale d'Alger, M. *Orsoni* Ours.
 Chef de groupe : à l'Inspection principale d'Alger, M. *Perfettini* Antoine.
 Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Oran-Marine, M. *Baud* Lucien.
 Chef de gare de 4^e classe : à Boghari, M. *Trossel* Pierre (Rouina).
 Chef de gare de 6^e classe : à Sidi-Medjahed, M. *Saïd* David (Berrouaghia).
 Intérimaire de 2^e classe : à Tlemcen, M. *Darignon* Hilaire (Maison-Carrée).

VOIE

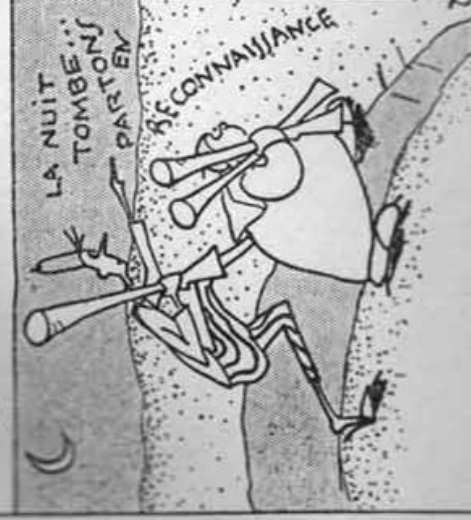
Service central.

Employé principal : à Alger, M. *Basset* François.
 Employé : à Alger, M. *Jacquet* Daniel.
 Expéditionnaire : à Alger, M. *Benazet* Frédéric.

Services régionaux.

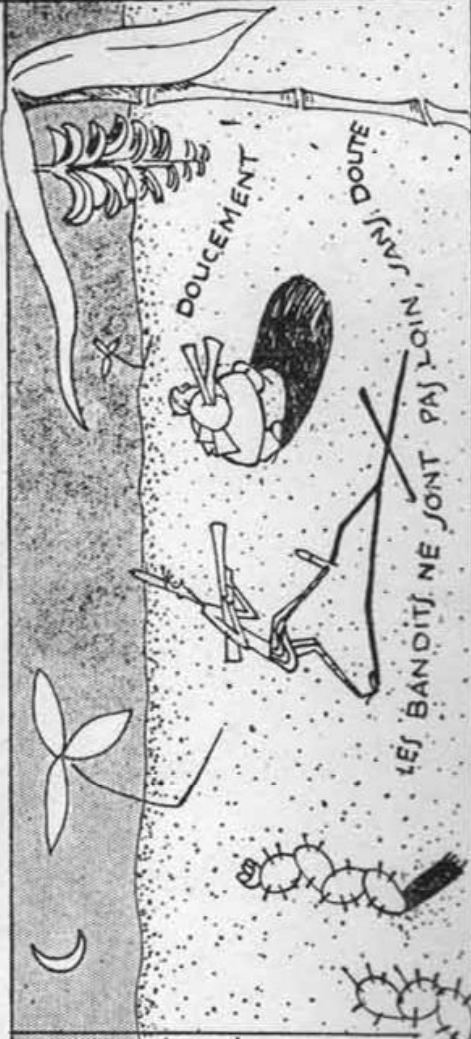
Dessinateur principal : à Oran, M. *Millot* Georges (Dijon).
 Chef de district de 2^e classe : à Lamoricière, M. *Kohler* Lucien.
 Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Orléans-ville, M. *Blache* Paul.
 Employé : à Oran, M. *Bonnery* Marcel.
 Calqueur : à Alger, M. *Méziti* Mustapha.

LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPON



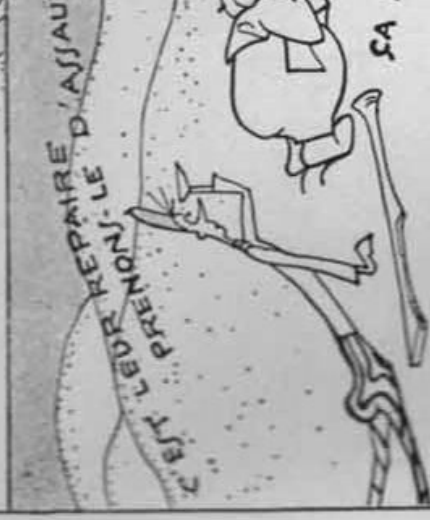
LA NUIT
TOMBE...
PARTEN

RECONNAISSANCE



DOUCEMENT !

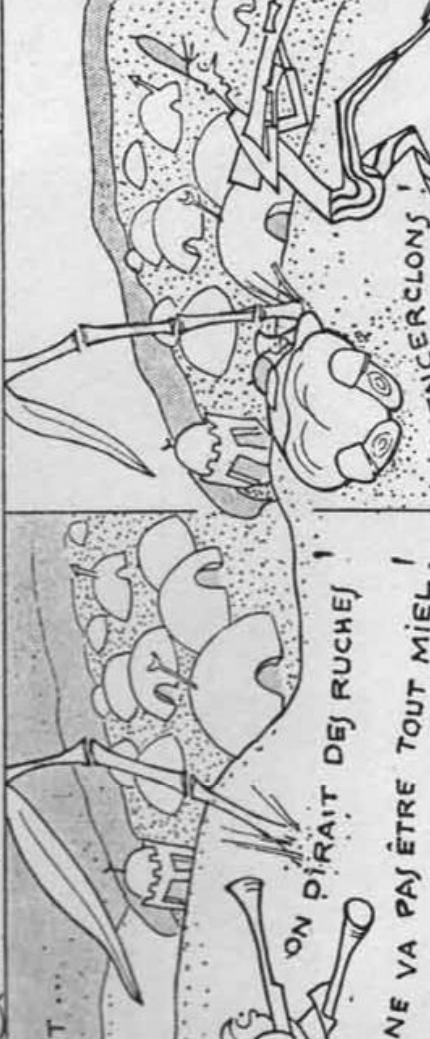
LES BANDITS NE SONT PAS LOIN, SANS DOUTE



C'EST LE BOG REPARÉ D'ASSAUT...
LE PRENON, LE

ON DIRAIT DES RUCHEJ !

SA NE VA PAS ÊTRE TOUT MIEL !

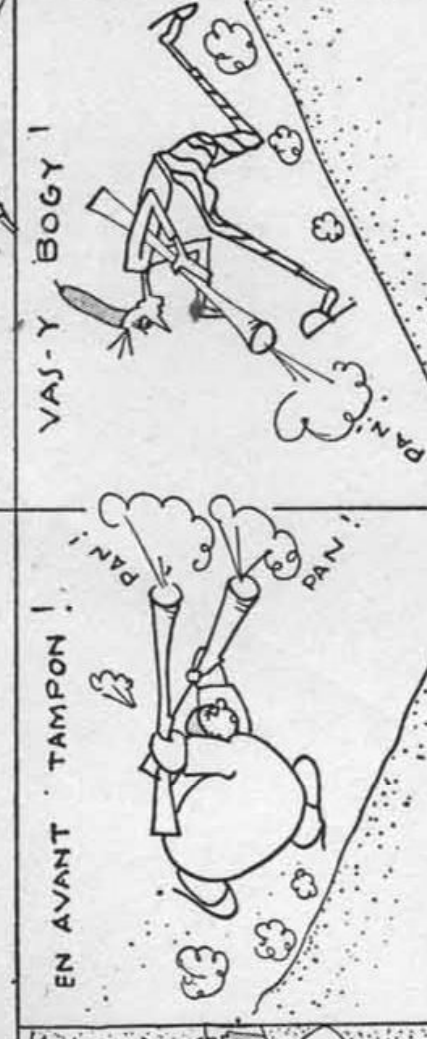


ENCERCLONS !



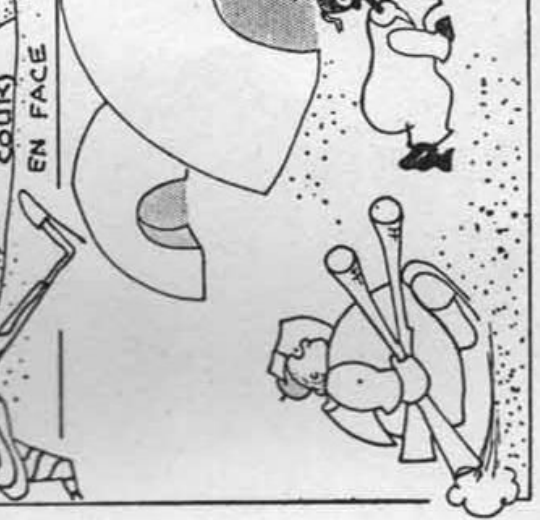
MOI, JE ME
DISSIMULE
DERRIERE
LE PALMIER

ET MOI JE
COURS
EN FACE

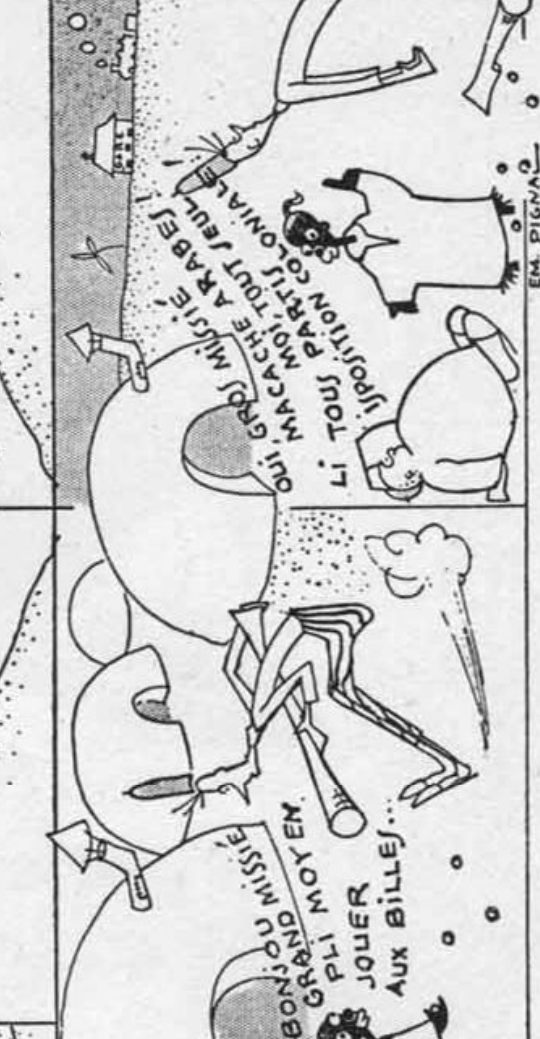


EN AVANT TAMPON !

VAS-Y BOGY !



GRAND MISIE
PITI MOYEM
JOUER
AUX BILLES...



LI, GROS MISIE !
MACACHIE ARABEJ !
TOUTS PARTIS COLONIALE !
L'POSITION COLONIALE !