

TROISIÈME ANNÉE, N° 17

SEPTEMBRE 1931

LE BULLETIN RPM

REVUE
BIMESTRIELLE

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

DRIC

LE BULLETIN LE P L M

ABONNEMENTS

France, Colonies et Pays } 12 frs
de Protectorat }
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

Distinctions honorifiques..	Pages
La nouvelle ligne de Vichy à Riom, par M. Mauguin, Ingénieur Principal au Service de la Construction.	141
La traction électrique des trains de marchandises sur la ligne de Culoz à Modane, par M. Bergeret, Ingénieur Principal au Service du Matériel	144
Les trains de ballast, par M. Grattepain, Ingénieur adjoint au Service de la Voie	148
Courbes de trafic..	150
Revue documentaire : La Section des Chemins de fer à l'Ecole des Travaux publics. — Installation de signaux lumineux en gare de Paris. — La campagne des primeurs à Chasse. — Le Centre d'œuvres de Laroche	151
Figures d'Agents	152
L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry..	154
Lectures	154
Sur notre Réseau : Ampère..	155
En Marge du métier : Mutualité. — 43 ^e Congrès de la Fédération des Coopératives	157
	158

Sports. — L'activité sportive sur le Réseau. — Chronique sportive	Pages
Arls. — Les richesses artistiques de notre Réseau..	158
Le Grand Prix de Rome de sculpture. ..	160
Jardinage. — L'arboriculture fruitière (suite) ..	161
Pour vous aider à cultiver votre jardin ..	162
Autour de ma gare. — En attendant le train ..	163
Excursions. — Après notre congé ..	164
Pêche. — Chasse ..	164
T. S. F. — Petite histoire de la T. S. F. — Quelques conseils aux sans-filistes. — Télévision ..	165
Pour vous, Lectrices :	
La Table..	167
La Mode..	168
Principaux Ordres de Service, Instructions et Circulaires parus. ..	Feuilles roses
Médailles d'honneur des Chemins de fer. — Distinctions honorifiques diverses ..	Feuilles roses
Avancements en grade aux 1 ^{er} août et 1 ^{er} septembre 1931 ..	Feuilles roses

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

LÉGION D'HONNEUR

Par décrets des 11 juillet et 11 août 1931, ont été nommés dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :

Chevaliers : MM. LANDON Célestin, Chef de gare à Toulon; MOUROT Marie, Inspecteur Principal à Dijon; SIMONET Louis, Ingénieur Principal à Marseille; VERRONST Marcel, Secrétaire adjoint de la Compagnie; VIVON Pierre, Chef de gare à Saint-Germain-des-Fossés.

MÉDAILLE MILITAIRE

Par décrets des 10 octobre et 27 décembre 1930, 23 avril 1931, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM. ARNAUD Julien, Brigadier à Vals-les-Bains-la-Bégué.
HEYRAUD Marc, Garde-signaux à Cruas.
MOREL Henri, Homme d'équipe à Saint-Claude.

RÉCOMPENSES HONORIFIQUES POUR ACTES DE COURAGE ET DE DÉVOUEMENT (1)

Par décrets en date des 26 février et 11 juin 1931, des médailles d'honneur en bronze et des mentions honorables ont été accordées aux Agents désignés ci-après, qui ont accompli des actes de courage et de dévouement :

Médailles de bronze : MM. COSTE Honoré, Homme d'équipe à Lyon-Vaise; FAVRE Marie, Conducteur à Bourg; M^{me} FOURTIAS, Gardien-barrières à Saint-Rémy-sur-Durolle; MM. MELET Jean, Sous-Chef de gare au Puy; VINCENT André, Contrôleur de gare à Nîmes.

Mentions honorables : MM. MOILLARD Antoine, Sous-Chef de manœuvres à Chasse; PILAVOINE Lucien, Homme d'équipe à Montereau.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

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

M. CRESPIY Charles, Conducteur à la résidence de Saint-Étienne.

Le 21 juillet 1930, alors qu'il circulait en ville, a coopéré à l'arrestation d'un dangereux malfaiteur, en alertant la police et en engageant une poursuite mouvementée au cours de laquelle il a essuyé plusieurs coups de feu.

M. BOST Raoul, Brigadier à la gare de Fontan-Saorge.

Le 4 avril 1931, en gare de Fontan-Saorge, a fait preuve de courage en pénétrant dans les attelages d'une voiture, qui avait pris feu et qu'il fallait détacher d'un convoi.

M. VIDAL Emile, Facteur enregistrant à la gare de Fontanès-Lecques.

Le 28 avril 1931, s'est porté au secours d'une femme âgée qui avait tenté de se noyer et a pu réussir à la sauver.

M. MAYET Aimé, Chef de train de la résidence de Grenoble.

Le 5 mai 1931, s'est porté, avec succès, au secours de deux enfants en danger dans l'Isère.

M. DALBIN Marius, Cantonnier à Cannes.

Le 6 mai 1931 a sauvé, au péril de sa vie, un enfant de 20 mois qui allait être écrasé par un train.

M. GOURUT Jean, Chef de manœuvres à la gare de Villeneuve-Saint-Georges-Triage.

Le 9 mai 1931 dans la matinée, alors qu'il travaillait dans son jardin, s'est courageusement porté au secours d'une femme qui venait de disparaître dans une mare profonde et a réussi à la sauver.

M. PEYRET Camille, Homme d'équipe à la gare de La Voulte-sur-Rhône.

Le 12 mai 1931, a réussi, dans des circonstances particulièrement périlleuses, à sauver deux personnes — un collègue et une fillette de sept ans — qui venaient de couler à pic dans le Rhône.

M. MOREL Antoine, Brigadier de manutention à la gare de Lyon-Brotteaux.

Le 17 mai 1931, s'est précipité au secours d'un imprudent voyageur qui avait voulu descendre avant l'arrêt et qui, entraîné par le marchepied de la voiture, allait rouler sous le convoi.

M. ARQUILLÈRE Marius, Homme d'équipe à la gare de Lyon-Vaise.

Le 1^{er} juin 1931, n'a pas hésité à traverser la voie devant un train qui survenait afin d'éviter un accident à un voyageur.

M^{me} VILLARD Gilbert, Gardien-barrières à Chamousset.

Le 6 juin 1931, a retiré des voies, au péril de sa vie, une femme qui cherchait à se suicider et tentait de toucher le rail électrique.

M. ARBATE Henri, Facteur mixte à la gare de Nogent-sur-Vernisson.

Le 6 juin 1931, s'est courageusement précipité au secours d'un voyageur qui traversait les voies au moment de l'arrivée d'un train, et a réussi à le pousser sur le trottoir à l'instant même où la machine arrivait à leur hauteur.

M. BOUVET Pierre, Homme d'équipe à la gare d'Annemasse.

Victime de son dévouement.

Dans la nuit du 16 au 17 juin 1931, lors de l'incendie du quai P. V. de la gare d'Annemasse, a été surpris par l'éroulement d'un pan de mur sur un wagon qui allait prendre feu et duquel il se hâta de retirer des marchandises.

M. GAVARD Edmond, Mineur Facteur aux écritures à l'essai à la gare d'Annemasse.

Au cours de l'incendie survenu au quai P. V. de la gare d'Annemasse, dans la nuit du 16 au 17 juin 1931, a été grièvement blessé par l'éroulement d'un pan de mur sur un wagon qui allait prendre feu et duquel il se hâta de retirer des marchandises.

M. CARQUILLAT Louis, Aiguilleur de 2^e classe à la gare d'Annemasse.

Le 17 juin 1931, apprenant, alors qu'il était de service au poste 2, que son fils venait d'être blessé en luttant contre le sinistre survenu au quai P. V., a tenu à demeurer à son poste et ne s'est ensuite rendu auprès de son enfant qu'au moment où il pouvait être remplacé sans gêner le service ni distraire le personnel de l'extinction de l'incendie.

(1) Plusieurs des Agents ci-après ont déjà fait l'objet de citations à l'Ordre du Réseau : *Bulletins* n° 12, p. 179; n° 14, p. 34; n° 15, p. 67.

MM. ARIA Ernest et VOLMERINGER Jean-Pierre, Visiteurs à Belfort.

Le 17 juin 1931, ont fait preuve de courage et de dévouement en venant au secours d'une voyageuse tombée d'un train en partance et qui allait avoir les jambes broyées.

M. MARTIN Jean, Homme d'équipe à la gare de Dijon-Ville.

Le 21 juin 1931, alors qu'un train rapide quittait la gare, s'est précipité au secours d'un voyageur cramponné à une voiture et dont les pieds traînaient sur le ballast, et a réussi à le tirer sur le trottoir.

Légalement blessé à l'épaule au cours de cette courageuse intervention.

M. BORDAT Louis, Intérimaire de 2^e classe à la gare de Culoz.

Le 25 juin 1931, en gare de Saint-Avre-la-Chambre, a réussi, au péril de sa vie, à pousser hors des voies un imprudent voyageur qui allait être écrasé par un train entrant en gare.

M. MARIN Aimé, Cantonnier à Saint-Julien-en-Genevois.

Le 25 juin 1931, n'a pas hésité à se jeter au-devant d'un attelage sans conducteur, dont le cheval s'était emballé, et a réussi à l'arrêter. A été renversé et assez sérieusement blessé au cours de son intervention.

M. PETITOT Fernand, Contrôleur de gare à Chagny.

Le 16 juillet 1931, s'est courageusement porté au secours d'une personne qui allait être écrasée par un train rapide franchissant la gare sans arrêt.

M. DEVAUX Marius, Homme d'équipe à la gare de Roanne.

Le 18 juillet 1931, s'est porté, avec un remarquable sang-froid, au secours d'un collègue qui venait d'être renversé par une rame en mouvement et a réussi à le dégager partiellement.

MENTIONS POUR ACTES MÉRITOIRES

Sont en outre à mentionner pour leurs actes méritoires les Agents dont les noms suivent :

MM. BLAIZE Alexandre, Facteur aux écritures à Saincaize; SIVAN Ernest, Facteur enregistrant à Toulon.

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

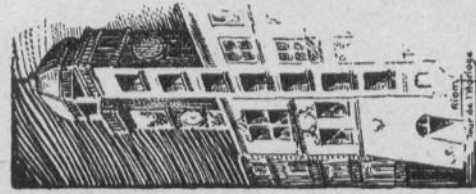
Exploitation : MM. BARBILLAT Auguste, Chef de manutention à Paris; BIRÉE Henri, Facteur aux écritures à Paris-Rome; BOISSELET André, Facteur aux écritures à Cosne; BONNOT Louis, Homme d'équipe à Decize; M^{me} BOURGOIN Jeanne, Factrice aux écritures au Creusot; MM. BOUVIER Claude, Surveillant des trains à Saint-Etienne-Châteaureux; BROISIN-DOUTAZ Jean, Vagonnier à Chambéry-Challes-les-Eaux; BRUNEL Emile, Surveillant des trains à Paris; CHAIGNET Louis, Facteur enregistrant à Beaucourt; CHAUMARAT Jean, Homme d'équipe à Saint-Just-sur-Loire; COLOMBET Claude, Sous-Chef de manutention à Paris; COULLOMB Maurice, Brigadier à Tournon; CUÉNOT Maurice, Facteur enregistrant à Saint-Lothain; DEPLANCHE Jean, Surveillant des trains à Paris; DUCOURT Léon, Homme d'équipe à La Palisse-Saint-Prix; FARNAULT André, Homme d'équipe à Villeneuve-Saint-Georges; FILLOD Pierre, Homme d'équipe à Saalon; FROMENTY Martin, Sous-Facteur à Paris; GAUTHIER Raymond, Homme d'équipe à l'essai à Salins-les-Bains; GENELOT Jean, Contrôleur de gare à Dijon-Ville; GIREL Claudius, Conducteur à Bellegarde; JOLY Jean, Homme d'équipe à Salins-les-Bains; JUSSAUME Georges, Facteur aux écritures à Nevers; KERLAU Yves, Homme d'équipe à Bercy; LASCAUD André, Commis à Paris; LEFEBVRE Albert, Homme d'équipe à Triguères; LEPRÊTRE Eustache, Facteur mixte à Vigneux-sur-Seine; LUIGI Pascal, Surveillant des trains à Paris; MALTERRE Georges, Homme d'équipe au Creusot; MATHIEU Pierre, Homme d'équipe à Clermont-Ferrand; MEUNIER Joanny, Receveur à Paris; M^{me} MILLERAND Henriette, Factrice aux écritures à Dijon-Ville; M^{lle} MOREAU Valentine, Receveuse à Nevers; M. PELLERIN Joseph, Surveillant à Paris; M^{me} PERRAUD Marie, Préposée à Paris; MM. PICERNA Marius, Conducteur à Grenoble; RANCHON Charles, Sous-Chef de manutention à Privas; RIAILLE Paul, Homme d'équipe à La Voult-sur-Rhône; RIGOT Marie, Commis à Paris; ROURE René, Facteur mixte à Vernosc-les-Annonay; SIRVENT René, Homme d'équipe à Avignon; VAIEDELICH René, Commis à Bellegarde.

Matériel et Traction : MM. AUTATON Henri, Manœuvre à Ambérieu; BEL Pierre, Manœuvre à Lyon-Saint-Paul; BERTHELON Emmanuel, Manœuvre à Alès; BILLOD Clovis, Manœuvre à Pontarlier; BORDAS Léon, Manœuvre spécialisé à Alès; BORDERIE Léonard, Manœuvre à Clermont-Ferrand; BORDEZ Aristide, Mécanicien de route à Dijon; BOUVIER René, Aide-Ouvrier à Lyon-Guillotière; BRES Victorin, Manœuvre à Avignon; BRIET Jean, Manœuvre à Roanne; BRUN Antoine, Manœuvre à Saint-Etienne; BRUN Arthur, Manœuvre à Langeac; CHACORNAC Henri, Manœuvre spécialisé au Puy; CIMAMONTI Paul, Manœuvre à Saint-Rambert-d'Albon; CIVIER Claude, Manœuvre à l'essai à Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet; COULON Pierre, Mécanicien de route à Badan; CROZET Marius, Manœuvre à Saint-Etienne; M^{lle} DUPLEX Marcelle, Manœuvre à Nevers; MM. FAURE Emile, GAMEL Raymond, Manœuvres à Lyon-Perrache; GARDEL Henri, Expéditionnaire à Paris; GRAS Joseph, Manœuvre à Marseille; HARANG Charles, Manœuvre à Montargis; ISCONTE Louis, Visiteur à Dijon; LEVAVASSEUR Albert, Manœuvre spécialisé à Dijon; MASSON Charles, Laveur à Givors; MILARD Gabriel, Contremaître à Villeneuve-Prairie; MOLLIER Joseph, Visiteur à Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet; MOREL Lucien, Manœuvre à Annemasse; NATALI Bastien, Manœuvre à Nice; PETEUIL Jules, Visiteur à Chagny; PIGNOLET Pierre, Manœuvre à Dijon; RAMEAUX François, Manœuvre spécialisé à Paris; RAOUX Gustave, Aide-Ouvrier à Montargis; RAUDOING Dominique, Manœuvre à Clermont-Ferrand; RAOUDING Jean, Visiteur à Clermont-Ferrand; RAYMOND Victor, Manœuvre à Lyon-Perrache; ROUSSET Roger, Journalier à Lyon-Perrache; SAUZAY Louis, Manœuvre à Lyon-Perrache; M^{me} SERCY Louise, Manœuvre à Paris; MM. SIMON Florentin, Manœuvre à Saint-André-le-Gaz; TAMIN Louis, Manœuvre à La Clayette-Baudemont; TONNELLI Julien, Manœuvre à Badan; TRUFFIER Alexandre, Manœuvre à Marseille; VERDIER Jacques, Manœuvre à Clermont-Ferrand; VIAL Henry, Visiteur à Lyon-Croix-Rousse.

Voté : MM. BALMES Gédéon, Cantonnier à Sumène; BARDAY Pierre, Cantonnier à Saucé; BOISSELET Bernard, Sous-Chef de canton à Gilly-les-Vougeot; CHÈNE-SAVOIE Pierre, Chef de canton à Grenay; COUILLARD Aimé, Journalier à Laroche; GOUDOU Emilien, Cantonnier à Vauguillain; JAMBERS Arnould, Cantonnier à Orange; JOLLOIS Georges, Sous-Chef de canton à Junay; MOUGET Louis, Cantonnier à Mouchard; PEUCH Bernard, Chef de canton à Combs-la-Ville; PUTIN Louis, Cantonnier à Lyon; SCHWARTZ Léon, Cantonnier à Cognat. Réseau algérien : M. GIRAUD Henri, Facteur aux écritures à Agha.

LA NOUVELLE LIGNE DE VICHY A RIOM

par M. A. MAUGUIN, Ingénieur Principal au Service de la Construction



Voici bientôt un siècle que Thiers exprimait ce jugement que « les chemins de fer n'auraient jamais d'application pratique et que leur construction était plutôt une question d'amusement scientifique que d'utilité réelle », ce qui tendrait bien à faire croire qu'on peut à la fois être un grand homme d'Etat et n'avoir guère de grandes vues d'avenir.

Aujourd'hui, des gens qui n'ont pas pour eux cette excuse d'être nés avant la locomotive vont partout clamant qu'il ne faut plus construire de voies ferrées et que la locomotive, semblable aux êtres monstrueux de la préhistoire, ne saurait tarder à disparaître complètement de nos paysages.

Opinions peu fondées. En attendant que ces prophéties s'accomplissent, nos chemins de fer conservent intact leur rôle essentiel et développent même leur réseau, ne laissant guère d'année s'écouler sans ouvrir à l'exploitation quelque nouvelle ligne ou section de ligne. Depuis le début de 1929, où je donnais au premier numéro de notre *Bulletin P. L. M.* la description de notre ligne de Nice-Coni, — inaugurée le 30 octobre 1928, — on a pu voir chacun des réseaux du Midi, de l'Etat, du P. O. et de l'Est augmenter sa longueur moyenne exploitée de quelque nouvelle ligne.

Et c'est aujourd'hui notre P. L. M. qui rentre en scène, après s'être « amusé » — comme dirait Thiers — à construire une nouvelle ligne de Vichy à Riom.

Disons tout de suite que l'achèvement de cette entreprise n'a pas demandé moins de vingt-cinq ans d'études et de travaux, à partir de cette convention du 7 juillet 1905

qui concédait à titre éventuel la ligne en question à notre Compagnie. Par la suite, le Parlement la déclarait d'utilité publique et rendait définitive la concession. Puis, en février 1912 intervenait un avenant à la convention de 1905, aux termes duquel la ligne allait être exécutée immédiatement à deux voies, au lieu d'une seule comme il était prévu en première étape.

L'UTILITÉ DE LA LIGNE

La nécessité de cette nouvelle artère fut reconnue dès l'origine et notre Directeur d'alors, Gustave Noblemaire, pouvait dire au début de 1905 : « Si nous devenons concessionnaires de Riom-Vichy, mon intention est d'organiser un service aussi direct que possible entre Vichy et Clermont... »

Quant au projet de loi ratifiant la convention de 1905, il déclare : « Le but essentiel de la ligne est d'améliorer les relations de l'une de nos premières stations balnéaires avec le sud de la France et de dégager aussi la gare si encombrée de Saint-Germain-des-Fossés. »

En 1912, cette nécessité se fait plus impérieuse, les collectivités locales — Chambres de commerce, Assemblées départementales, Syndicats d'initiative — ont orienté les pouvoirs publics vers l'exécution immédiate à deux voies et la ratification de l'avenant à la convention primitive est proposée dans ces termes : « La nouvelle ligne serait une artère de grande communication pour les nombreux trains qui, pendant la période estivale, desservent les stations thermales de Vichy, Châtelguyon

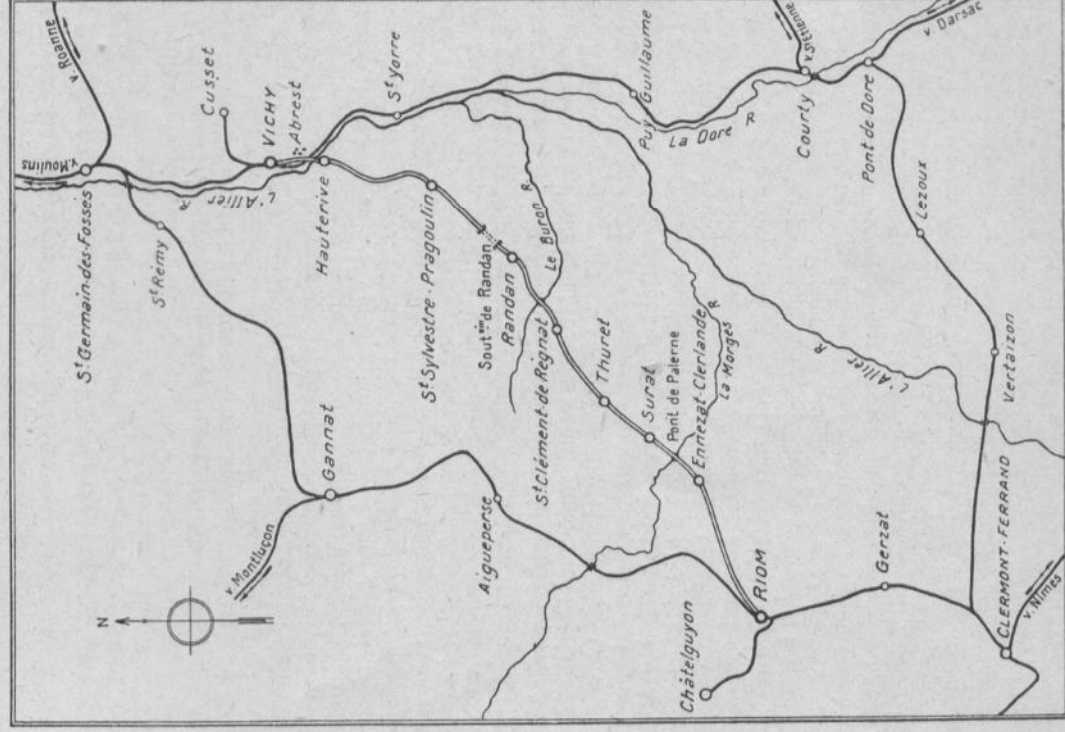


Fig. 1.



et Royat. Les trains effectueraient directement le parcours desservant ces diverses stations, au lieu d'être dédoublés comme actuellement en gare de Saint-Germain-des-Fossés. On éviterait ainsi les longues manœuvres, la marche des trains se trouverait améliorée. Enfin, la ville de Vichy serait desservie par des trains directs assurant dans des conditions plus commodes et plus rapides l'accès des diverses stations du groupe thermal le plus important de France.»

quement ajourner *sine die* la suite de la construction. Il est bien question, un moment, de « faire avancer la ligne » avec le « concours » des prisonniers allemands, mais cette suggestion est vite reconnue inacceptable, au grand regret de certains habitants de la région, vraiment trop pressés d'avoir leur ligne...

Vient l'après-guerre, période trouble, faite à la fois de réorganisations et de crises, parce qu'il faut d'urgence tout reconstruire et que les ressources financières manquent.

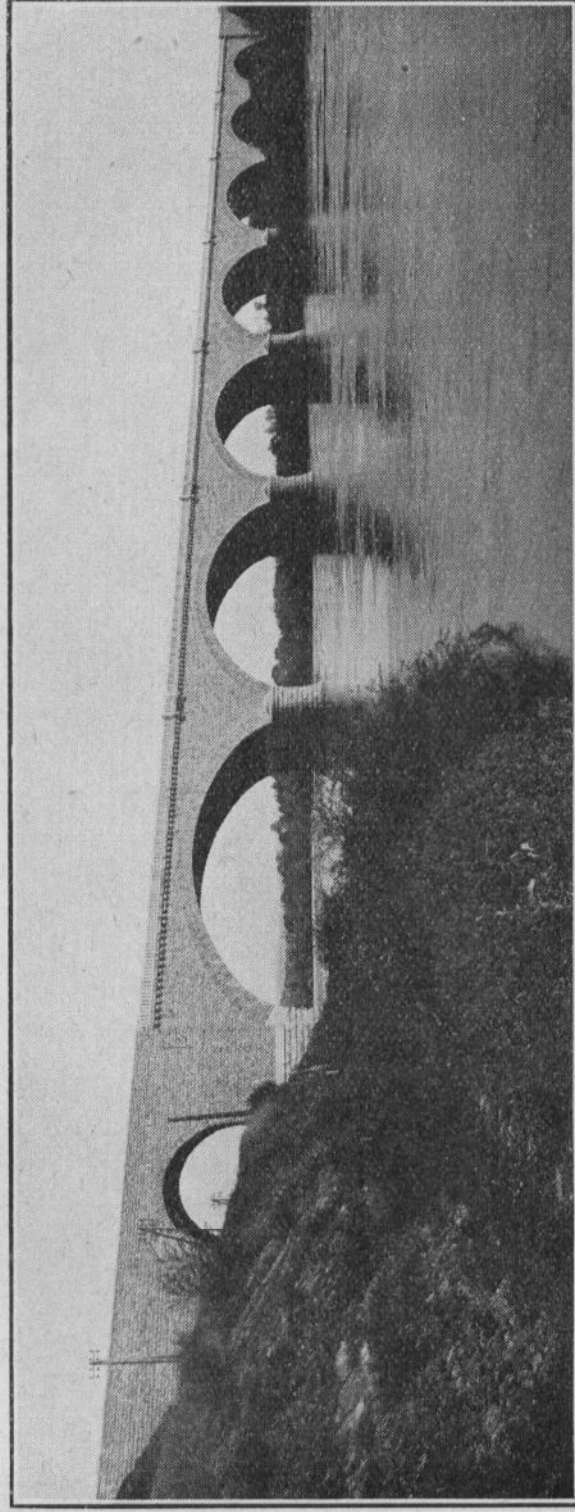


Fig. 2. Pont d'Abrest.

Les textes insistent moins — parce que l'évidence n'est pas à démontrer — sur l'intérêt qu'il y avait, enfin, à desservir, entre Vichy et Riom, cette région très fertile et peuplée de la Limagne, notamment les deux cantons d'Ennezat et de Randan.

HISTORIQUE

Ce double rôle une fois défini, on pourrait s'étonner de la lenteur des réalisations, mais il faudrait pour cela tout ignorer des circonstances multiples qui vinrent nous dicter l'arrêt ou le ralentissement des chantiers.

Ce sont tout d'abord les inévitables querelles de tracé. Sur certains points, elles ne sont pas encore terminées à fin 1913 et, lorsque se déclenche le cataclysme mondial, le Ministre n'a pas encore approuvé le projet de détail des gares et stations de la ligne. La guerre, qui appelle sur d'autres terrains la majorité des Agents de notre Service ainsi que nos entrepreneurs et leurs effectifs, vient prati-

On conçoit que les crédits destinés aux constructions de lignes aient été alors votés avec une parcimonie particulière (1).

Mais ce n'est pas tout : pour des raisons d'ordre international, nous avons été obligés de concentrer pendant plusieurs exercices la plus grosse partie de nos ressources sur la ligne Nice-Coni, que l'Italie nous demandait instamment d'achever au plus vite, ayant pu, de son côté, poursuivre plus avant que nous les travaux durant la guerre.

Enfin, 1928 voyait s'ouvrir le Nice-Coni et, dès lors, les travaux de Riom-Vichy allaient se hâter vers leur achèvement définitif, qui eût permis l'ouverture de la ligne en mai dernier sans les importantes crues de l'Allier survenues en 1930.

(1) Il a même été question, en 1923, pour raison d'économie, d'exécuter la ligne à voie unique. Ce fut un *folle* général.

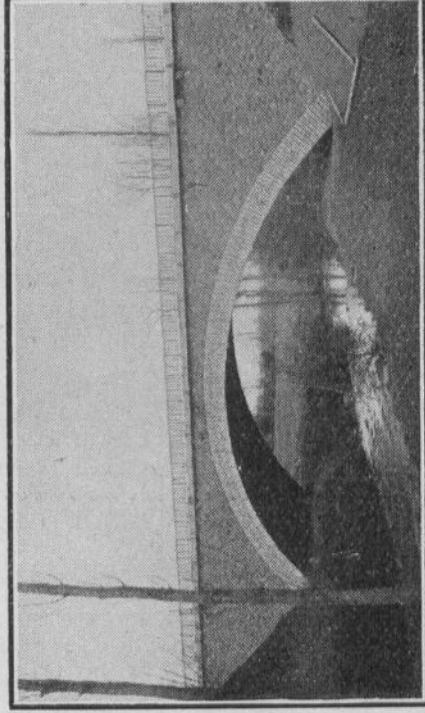


Fig. 3. Pont de Palerne.

Cette rivière, qui devait, en effet, fournir les 150 000 m³ de ballast nécessaires (1), noya à plusieurs reprises nos chantiers, abandonnés chaque fois pour de longues semaines, et alla même jusqu'à culbuter les excavateurs installés dans son lit, nous obligeant à des travaux de relevage délicats autant qu'inusités, nécessitant l'intervention de la grue de 50 t de Nevers. En pleine saison estivale, alors que tout était organisé pour profiter des grands jours, de tels incidents compromettaient irrémédiablement l'échéance prévue.

Le 13 juin dernier, avait pourtant lieu la « reconnaissance » de la ligne par une Commission présidée par M. l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées Claise, Directeur du Contrôle. Après avoir parcouru la ligne de Vichy à Riom en s'arrêtant aux gares et stations et aux principaux ouvrages, puis de Riom à Vichy, sans arrêt intermédiaire, à une vitesse supérieure à celle prévue pour le premier service des express, la Commission a constaté le bon état de la ligne et a autorisé l'ouverture à l'exploitation à partir du 1^{er} juillet.

DESCRIPTION

Quelle est tout d'abord la longueur de cette ligne? Si nous nous reportons au procès-verbal de chaînage, établi contradictoirement entre les fonctionnaires du Contrôle et les représentants de notre Compagnie, nous trouvons que le chaînage, « fait sur chacun des rails de six règles étalonnées en bois, à bout

(1) Nous ne pouvions extraire ailleurs que dans la traversée de Vichy, au droit du parc, de manière à créer là une surface d'eau d'aspect agréable.

de métal, de 4 m de longueur », a donné la mensuration suivante, entre les axes respectifs des bâtiments des voyageurs de Vichy et de Riom : 40 km 561 m 885 mm, distance obtenue en faisant la moyenne des longueurs trouvées sur chacun des deux rails. Nous dirons donc, pour simplifier, que la ligne mesure 40,562 km.

Son tracé est indiqué sur la carte (fig. 1). Elle est, comme nous l'avons vu, à double voie; sa déclivité maxima est de 11 mm par mètre; le rayon minimum de ses courbes est de 600 m.

Au départ de Vichy, à la cote 262 m, la nouvelle ligne s'accorde à celle de Darsac sur 3 km, passe en galerie couverte sous le village d'Abrest, franchit par dessus la ligne de Darsac, puis l'Allier, à 4 km de Vichy, sur un pont en maçonnerie, biais à 66°, en sept arches elliptiques de 33 m d'ouverture surbaissées à 1/3,63.

Ce très bel ouvrage est représenté par la figure 2; il est dû à M. le Directeur Séjourné.

Après avoir traversé l'Allier, on arrive à la station d'Hauterive, à partir de laquelle la ligne monte continûment, en rampe maxima, sur 9 km, dessert la station de Saint-Sylvestre-Pragoulin et atteint le souterrain de Randan, de 823 m de longueur, situé au faite de la ligne, à la cote 359 m.

A la sortie de ce souterrain est établie la gare de Randan, canton important, autrefois célèbre par son château qui a été détruit, par un incendie, et dont il ne reste il y a peu d'années, que des ruines.

De la gare de Randan, la ligne descend à la station de Saint-Clément-de-Régnat, à la cote 317 m, après avoir franchi le ruisseau Buron. Elle dessert ensuite Thuret,

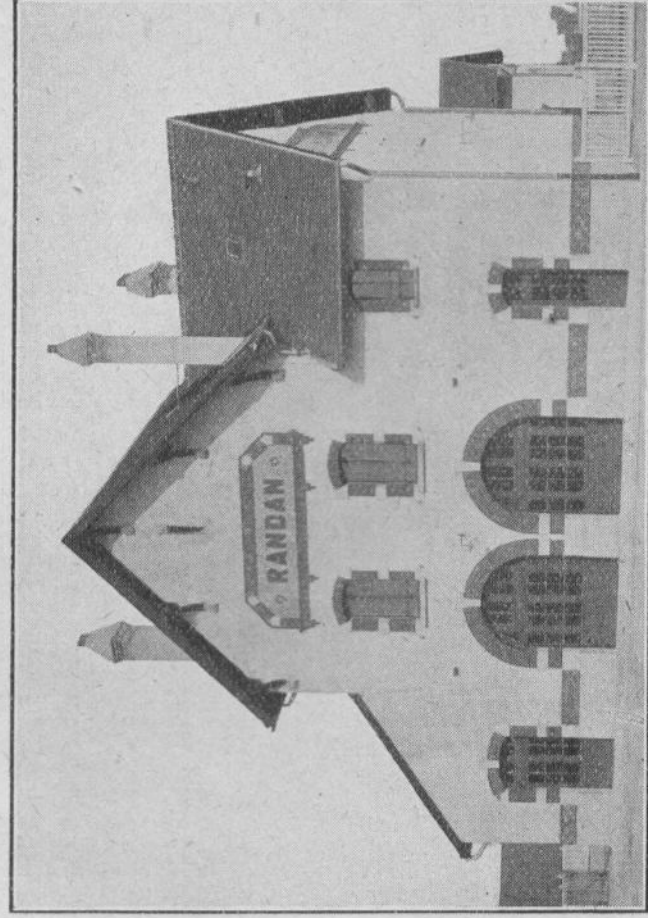


Fig. 4. Bâtiment des voyageurs de Randan.

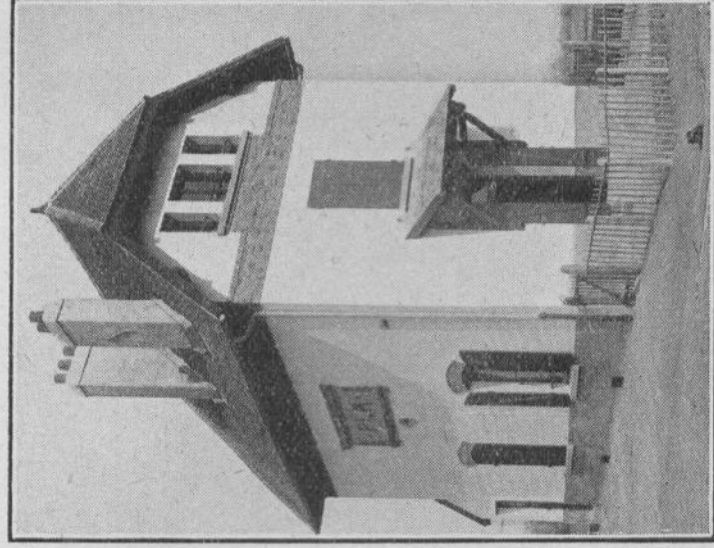


Fig. 5. Maison de garde.

Surat, traverse la rivière Morges sur le pont de Palerne (fig. 3), arche en maçonnerie de 32 m d'ouverture; atteint ensuite la station d'Ennezat-Clerlande, puis, 7 km plus loin, s'accôle à la ligne de Gannat pendant 1 km avant d'arriver à Riom, à la cote 337 m.

Les voies de cette nouvelle ligne sont constituées par des rails Vignole standard en acier, du type S-33, ayant 18 m de longueur et pesant 46 kg le mètre courant, sauf dans la galerie couverte d'Abrest et dans le souterrain de Randan où l'on a mis des rails S-39, pesant 55 kg le mètre courant, pour parer à l'usure plus rapide des rails causée par l'humidité.

Ces rails, d'un poids total d'environ 7 000 t, sont posés sur des traverses en bois, ou des traverses en fer et bois (système Michel), ou encore des traverses en béton armé (système Vagneux). Elles ont été réparties de façon que dans les parties en pente, où la vitesse des trains est la plus grande, la voie soit munie de traverses en bois.

Nous ne décrivons pas les gares extrêmes bien connues de Vichy (1) et de Riom, qui ont été agrandies pour recevoir le trafic de la nouvelle ligne. Quant à la gare de Randan et aux six stations intermédiaires, ce sont des points d'arrêt ordinaires ouverts au service des voyageurs et à celui des marchandises G. V. et P. V. Les voies de service ne comportent ni transversales ni plaques tournantes; les manœuvres s'y font à la machine par les aiguilles prévues; ces manœuvres sont ainsi plus rapides et la main-d'œuvre est réduite au minimum.

Pour le garage des trains de marchandises, des voies spéciales paires et impaires, en palier de 700 m de longueur, ont été établies à Randan et à Thuret.

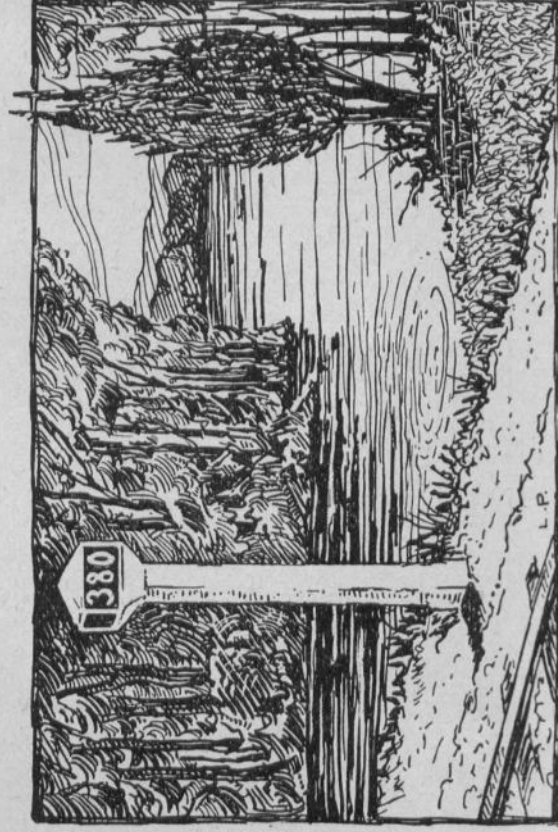
Les bâtiments ont été traités avec une économie dont n'ont, bien entendu, nulle-

ment souffert la présentation et le confort des installations, ainsi qu'on peut le voir sur les illustrations; leurs façades sont enduites, les baies et les soubassements ont été accusés au moyen de briques apparentes rouges et noires de Cusset (près de Vichy); la couverture est en tuiles, de ton havane, provenant aussi de Cusset.

Les figures 4 et 5 représentent : la première, le bâtiment des voyageurs de Randan, la seconde, une maison de garde.

Dans chacune des gares et stations, on a établi un poste de block et des horloges électriques dont le régulateur est placé dans le poste.

Outre les circuits électriques ordinaires, on a installé un circuit téléphonique discret qui permet de contrôler la circulation des trains, notamment celle des express.



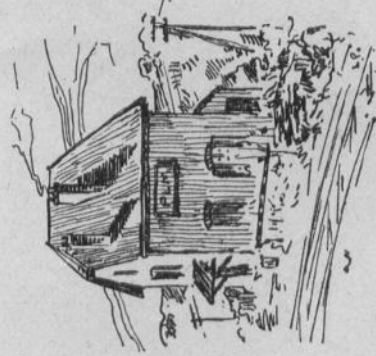
Vue sur le parc du château de Randan.

Pour conclure, il faut indiquer le service que va désormais assurer cette nouvelle artère.

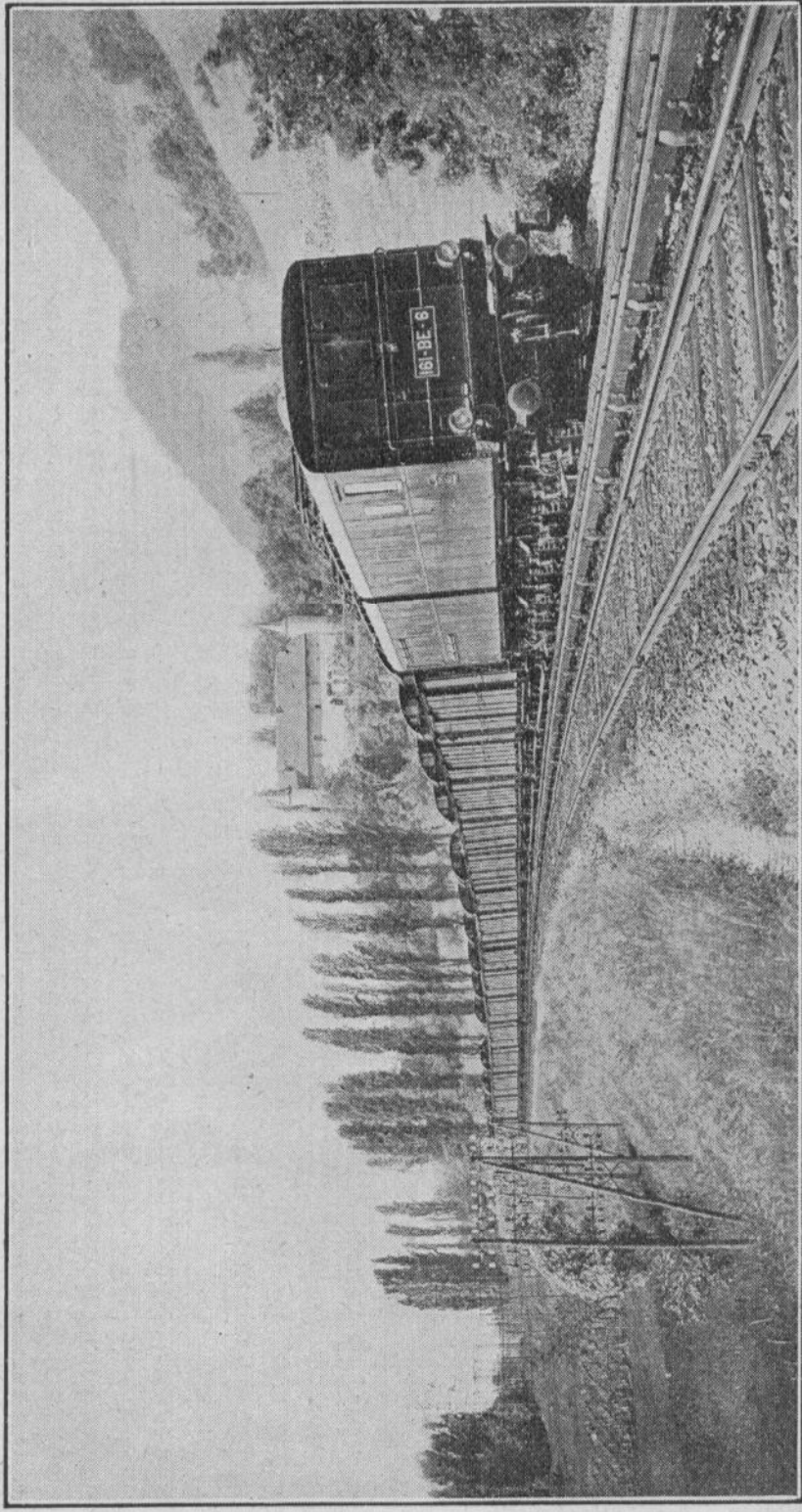
A l'exception des deux express de nuit et d'un express de jour de la ligne du Bourbonnais, elle va drainer tous les trains rapides et express à destination ou en provenance de Clermont-Ferrand. Chaque jour, elle doit assurer, dans chaque sens, en été, cinq trains rapides ou express, deux directs ou semi-directs et quatre trains omnibus.

Quant aux trains de marchandises, — en dehors d'un seul, dans chaque sens, qui assurera la desserte des nouvelles gares, — ils continueront à passer par la voie de Gannat dont le profil est plus facile.

C'est donc avec une légitime satisfaction que nous devons enregistrer l'heureux événement que constitue l'ouverture de notre nouvelle ligne, dont cet article a, j'espère, suffisamment montré l'utilité, tant du point de vue des intérêts locaux d'une région que le chemin de fer n'avait pas encore fécondée — *dant ignotas Mercurio alas!* — que du point de vue plus général et très important de l'équipement de notre Réseau.



(1) Voir Bulletin de septembre 1929, p. 9.



LA TRACTION ÉLECTRIQUE DES TRAINS DE MARCHANDISES SUR LA LIGNE DE MODANE

par M. BERGERET, *Ingénieur Principal au Service du Matériel*

Ainsi que cela a été annoncé dans un précédent *Bulletin* (1), tout le service de la ligne de Chambéry à Modane est assuré exclusivement par des locomotives électriques depuis le 5 mai 1930.

Ces locomotives sont de deux catégories :

Les locomotives à grande vitesse (type 262.AE), déjà décrites ici (2), qui sont affectées au service des trains rapides ou express et ont permis, grâce à leur puissance considérable, d'apporter de notables accélérations à l'allure de ces trains. En particulier, depuis le service d'hiver 1930-1931, la durée du parcours entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne (70,4 km) a pu être réduite à 50 minutes.

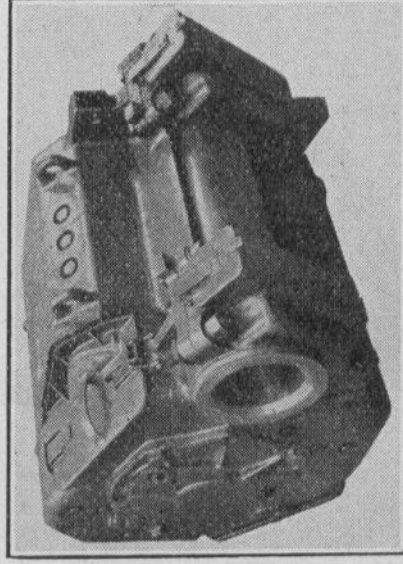
Les locomotives à vitesse modérée, affectées au service des trains omnibus de voyageurs ou des trains de marchandises, qui comprennent trois séries de 10, numérotées 161.BE-1 à 10, 161.CE-1 à 10 et 161.DE-1 à 10.

Leur fourniture a été confiée à trois groupements de constructeurs différents (3) et leur construction exécutée conformément à un même cahier des charges.

RÉGIME DES LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

La puissance de ces locomotives, mesurée à la jante des essieux moteurs, est de 2 400 ch environ en régime unihoraire et la valeur de leur effort au crochet peut dépasser 20 000 kg; leur poids total en ordre de marche est de 128 t environ et la vitesse maxima qu'elles peuvent soutenir est de 80 km à l'heure.

(3) La Société d'Etudes pour l'Électrification des Chemins de fer (groupement Thomson-Schneider-Jeuumont) a construit les locomotives 161.BE-1 à 10; Le groupement Société des Constructions Électriques de France, Société Alsacienne de Constructions Mécaniques a construit les locomotives 161.CE-1 à 10; Le groupement Compagnie Électro-Mécanique, Compagnie de Fives-Lille a construit les locomotives 161.DE-1 à 10.



Moteur électrique des locomotives type 161.BE

(1) *Bulletin* de juillet 1930, p. 128.

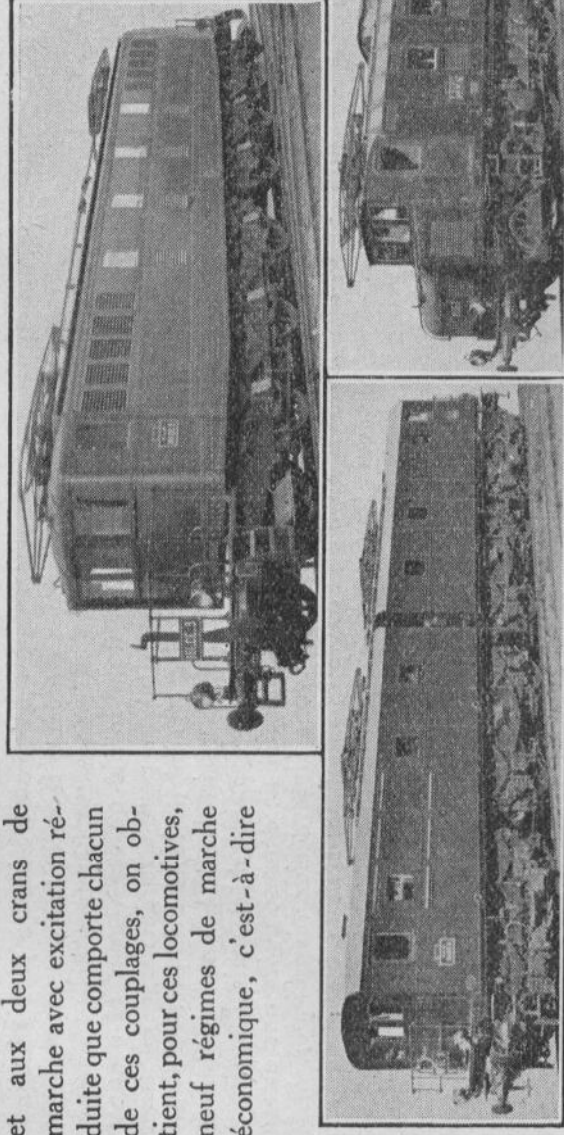
(2) *Bulletin* de janvier 1930, p. 7.

Ces locomotives comportent toutes six essieux moteurs et un essieu porteur à chacune de leurs extrémités. Les moteurs, du type à suspension par le nez, attaquent les essieux correspondants par un ou deux trains d'engrenages, suivant le type de locomotive.

Grâce aux trois couplages des moteurs : en série, série-parallèle ou parallèle, et aux deux crans de marche avec excitation réduite que comporte chacun de ces couplages, on obtient, pour ces locomotives, neuf régimes de marche économique, c'est-à-dire

utilisée pour la circulation des autres trains en marche au même moment. On réalise ainsi une économie appréciable dans la consommation de l'énergie électrique pour la traction.

Le freinage par récupération peut être employé pour les trains de voyageurs comme pour ceux de marchandises; à cet effet, les différents appareils ont été disposés pour qu'on puisse faire usage de ce mode de freinage sur une gamme de vitesses très étendue qui va de 12 à 60 km à l'heure.



*Différents types de locomotives électriques à marchandises.
A gauche, type 161.BE; au-dessus, type 161.CE; à droite, type 161.DE.*

sans résistances de réglage intercalées dans le circuit des moteurs; on peut ainsi facilement satisfaire aux différentes conditions de vitesse imposées par les marches tracées pour les trains.

RÉCUPÉRATION

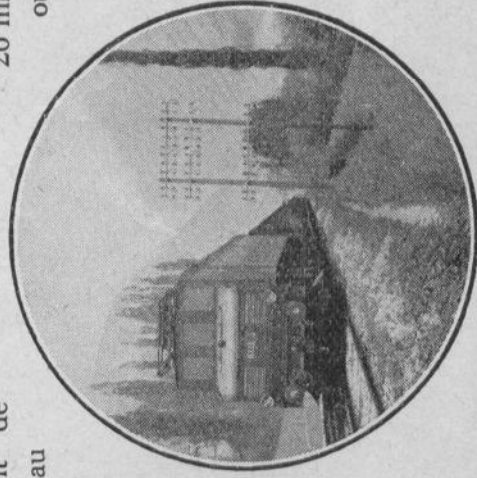
D'autre part, en raison des longues et importantes déclivités qui existent entre Modane et Saint-Jean-de-Maurienne, toutes ces locomotives ont été munies du freinage par récupération, c'est-à-dire que leurs moteurs sont disposés de façon à pouvoir, dans ce cas, fonctionner en génératrices produisant de l'énergie électrique qui est renvoyée au conducteur de prise de courant. Une locomotive électrique peut ainsi, en déclivité de 30 mm, retenir un train de 400 t sans le secours des freins à air; elle produit alors une puissance électrique importante, pouvant facilement dépasser 2 000 ch, qui est

CHARGE DES TRAINS

La charge des trains de marchandises remorqués par ces locomotives entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne, où les rampes ne dépassent pas 15 mm par mètre, a été fixée à 900 t, avec possibilité d'aller jusqu'à 1 100 t sur les parties de la ligne où les rampes ne dépassent pas 8 mm par mètre.

En raison des très fortes rampes qui existent entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane, les trains sont généralement remorqués par deux locomotives placées l'une en tête et l'autre en queue; la charge est alors réduite à 600 t entre Saint-Jean et Saint-Michel (rampe maxima 26 mm) et à 500 t de Saint-Michel à Modane où il existe des rampes de 30 mm par mètre sur une notable partie du parcours.

On voit, d'après les chiffres qui viennent d'être donnés, que le tonnage des trains de marchandises entre Chambéry et Modane a pu être notablement augmenté depuis la mise en service de la traction électrique.



LES TRAINS DE BALLAST

par M. GRATTEPAIN, *Ingénieur adjoint au Service Central de la Voie*

La mise en place du ballast, destiné à former la plateforme supportant ou fixant les traverses de la voie, comporte la manutention de volumes considérables : un exemple est utile pour préciser et concrétiser la notion de grandeur d'un tel cube.

Supposant qu'on ait à renouveler le sable ou le calcaire tendre, pollués ou usés, d'une ligne à double voie, entre deux gares d'arrêt général distantes de 150 km, on arrive à des évaluations qui se traduisent ainsi : le volume à employer, comme ballast et sous-ballast (1), dépassera 600 000 m³.

Approvisionné au moyen des anciens wagons à ballast (*fig. 1*) qui contenaient 4 m³ en moyenne, ce volume de ballast nécessiterait la mise en circulation de 10 000 trains de 15 wagons pour amener le tout à pied d'œuvre.

Conséquence grave pour l'exploitation, les intervalles nécessaires pour la marche de ces trains et leur déchargement à la pelle sur les chantiers de renouvellement se totaliseraient approximativement à 6 000 h d'interruption de la circulation, sur la distance de 4 à 10 km qui sépare les deux gares encadrant le chantier dans ses déplacements successifs.

Quant à la main-d'œuvre à utiliser pour prendre ce ballast sur wagons et le mettre en place dans la voie, son importance peut être chiffrée, en estimation sommaire, à 300 000 h au moins d'ouvriers, dont plus de 150 000 pour le déchargement seul.

L'augmentation constante du poids des machines et des trains nécessite des renouvellements importants de ballast pour adapter les voies à ces nouvelles charges. Il fallait donc rechercher les moyens d'abaisser les délais de stationnement des trains sur les chantiers, afin d'entraîner au minimum la circulation des trains commerciaux et,

(1) Le sous-ballast consiste en une couche de matériaux de petites dimensions (sable, déchets de concassage, scories, etc.) qu'on répand sur la plateforme avant d'apporter le ballast, et qui est destinée à former un matelas élastique ayant pour effet de mieux répartir les pressions des convois sur la plateforme, et de protéger cette dernière quand elle est constituée par des matériaux argileux ou glaiseux.

simultanément, de réduire l'importance de la main-d'œuvre nécessaire à la manutention du ballast.

Un premier essai d'utilisation d'anciens châssis de wagons a été fait (2) : on les a dotés de caisses à parois inclinées aboutissant à des glissières fermées par des vannes verticales à coulisses. Avec quatre hommes à la manœuvre des vannes, un train formé de ces wagons et occupant une longueur de 160 m peut être déchargé en trente minutes et répandre 160 m³ de ballast de part et d'autre des rails. Le gain de main-d'œuvre sur l'emploi des anciens wagons est déjà considérable; mais le gain du temps passé sur le chantier ne dépasse guère une dizaine de minutes. Nous avons alors décidé d'appliquer, à des wagons d'un nouveau modèle, un système breveté de secteurs tournants obturant les glissières, et nous avons fixé les caractéristiques qui devaient conduire à la meilleure solution du problème : faible hauteur de chargement pour réduire la fatigue des ouvriers et augmenter le rendement, adoption des caractéristiques et dimensions les plus favorables de la caisse et du châssis pour obtenir la plus grande capacité possible par mètre de longueur du wagon, afin de limiter l'encombrement des voies et de faciliter les garages, manœuvre simplifiée des valves de déchargement, installation du frein à air comprimé, etc.

Les caisses sont métalliques et leurs parois extrêmes sont inclinées; quant aux parois latérales, elles ne sont verticales que sur une hauteur de 50 cm environ, puis s'inclinent aussi et forment, avec une arête centrale, deux cavités fermées chacune par deux secteurs qui, en tournant, démasquent des orifices dirigeant le ballast, l'un vers l'intérieur de la voie, l'autre vers l'extérieur : la *figure 2* montre l'intérieur d'un de ces wagons, où on voit à droite l'orifice d'écoulement du ballast, dans la position d'ouverture; en avant de la figure, sont visibles deux des trois leviers actionnant les secteurs tournants, les deux secteurs destinés au déchargement entre les rails étant solidaires et manœuvrés par un seul levier. Ces wagons sont accouplés deux à deux (*fig. 3*).

(2) Voir *Bulletin* de mai 1929, p. 18.

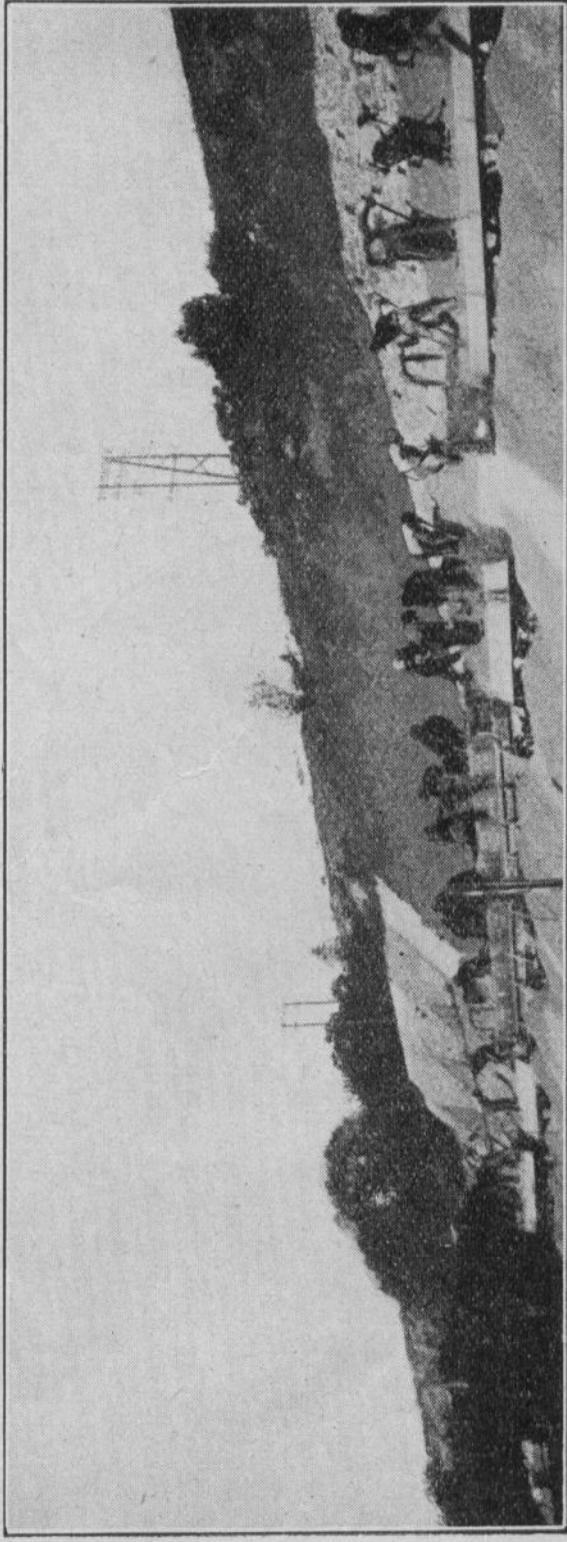


Fig. 1.

Nous avons successivement commandé deux séries de 225 couplages de ce modèle : ils sont maintenant livrés et offrent une capacité totale de 9 000 m³.

Un train de 160 m, soit de même longueur que celui visé plus haut, porte 240 m³ de ballast et peut être vidé en cinq à huit minutes, tous secteurs ouverts, et en douze à quinze minutes si on n'a qu'à compléter le profil du ballast de la voie. Deux ou trois hommes (fig. 3) suffisent à la manœuvre des leviers du couplage en cours de déchargement, et quatre à six pour un train complet.

Indépendamment de l'avantage direct de temps qui en résulte, le déchargement du ballast entre les rails, en même temps que hors de ceux-ci, a pour effet d'atténuer la reprise de régalaage du ballast, et d'entraîner une économie de même ordre que celle obtenue dans le déchargement lui-même.

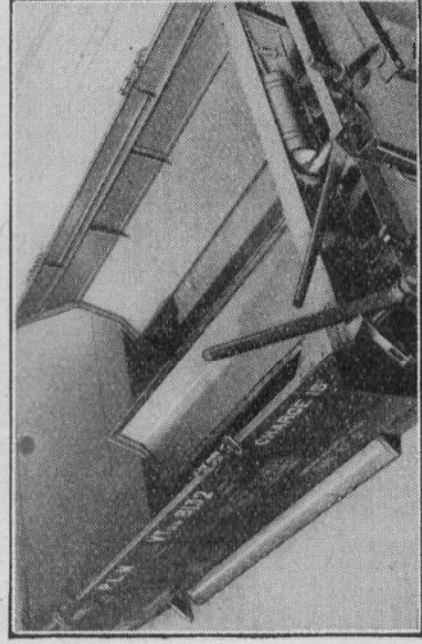


Fig. 2.

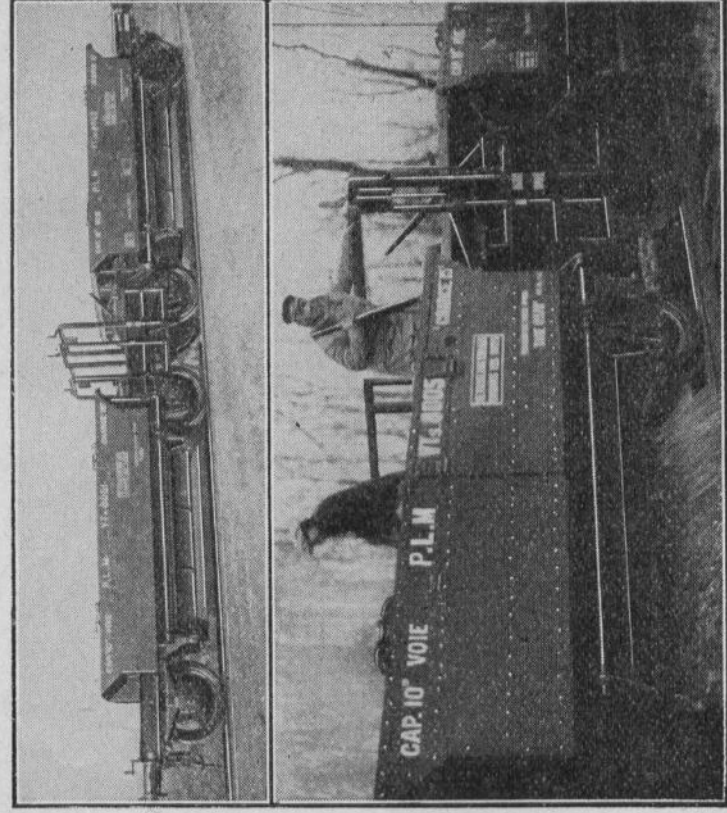


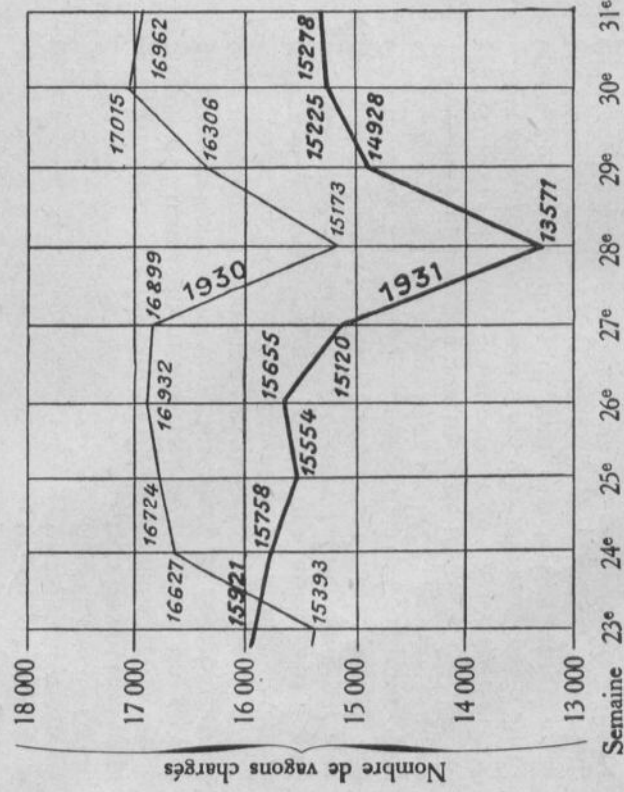
Fig. 3.

Ainsi, un train de 240 m³ permet d'assurer journalièrement un avancement de 50 % plus élevé qu'avec les moyens les plus perfectionnés dont on disposait antérieurement, et de réduire ainsi très sensiblement la durée des réfections dont l'avancement, notamment sur les grandes lignes, était subordonné à la possibilité de laisser en stationnement les trains de ballast sur les chantiers qu'ils desservaient.

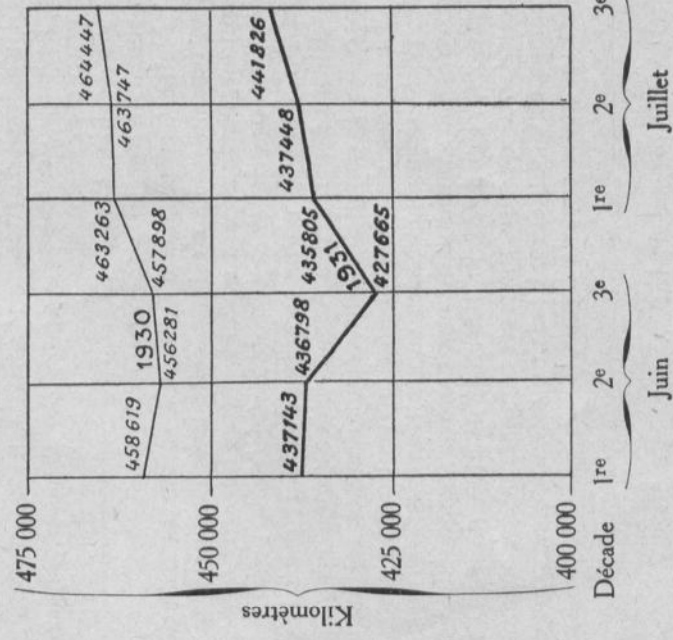
Trafic du Réseau P. L. M.

Nombre moyen journalier

de wagons chargés pendant une semaine, du 4 juin au 5 août 1931



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



Juin

Juillet

REVUE DOCUMENTAIRE

Cours de perfectionnement de l'École Spéciale des Travaux publics.

Le *Bulletin* est heureux de donner ici la photographie du groupe des Agents P. L. M. qui viennent de terminer le cycle des cours de la Section des Chemins de fer à l'École Spéciale des Travaux publics, du Bâtiment et de l'Industrie (1).

Voilà déjà trois ans que fonctionne cette Section, exclusivement composée d'Agents des Grands Réseaux, et, d'année en année, les résultats apparaissent de plus en plus satisfaisants.

On avait observé depuis longtemps que certains Agents, remarquablement doués et dignes à tous égards de s'élever dans la hiérarchie, ne pouvaient malheureusement pas dépasser un certain « plafond » de grade parce que les circonstances de la vie ne leur avaient pas permis de bénéficier d'une instruction générale suffisamment poussée pour leur donner accès aux emplois supérieurs.

Ils agissaient d'éviter à l'avenir de telles rencontres du sort et il y avait bien là une tâche à tenter les générosités.

Notre Compagnie n'a eu qu'à suivre sa tradition pour l'entreprendre. Et c'est de cette idée originelle que sortit un jour, après accord avec les autres Réseaux, cette Section des Chemins de fer de l'École Spéciale des Travaux publics, où, précisons-le, on ne se borne d'ailleurs pas à développer la culture générale des Agents-Elèves, mais où on s'attache en outre à compléter leurs connaissances techniques.

Le succès de cette Section, devenue une sorte d'École de perfectionnement des sujets d'avenir, se mesure à la progression continue du nombre des Agents-Elèves : 69 en 1928-29, 91 en 1929-30, 100 en 1930-31 — dont 34 « P.L.M. » Sous-Chefs de gare, Facteurs enregistrants, Commis, Mécaniciens et Chauffeurs, Chefs de district, etc., dont on trouvera les noms sous la figure 1.

La campagne des primeurs à Chasse.

En ces temps de crise et de « pénitence » où trop de caractères d'activité se marquent d'une pierre noire, il est particulièrement agréable de rencontrer quelques événements dignes d'une pierre blanche.

C'est le cas pour la campagne des primeurs de 1931, qui se trouve battre de loin les records des années précédentes. Au cours du premier semestre, Chasse a reçu, en effet, 6,6 % de wagons de plus qu'au premier semestre 1930. Il y a eu des journées particulièrement fortes, dépassant nettement tout ce qui avait été fait jusque-là : 865 wagons le 27 mai, 862 wagons les 2 et 10 juin, 914 wagons le 3 juin, alors que le meilleur chiffre de 1929 avait été de 818 et celui de 1930 de 785.

Quant au trafic du mois de juillet, il a été supérieur d'environ 13 % à celui de juillet 1930.

Rappelons à ce propos que la gare de Chasse assure le triage de la totalité des wagons chargés de fruits, légumes et primeurs en provenance de toute la partie du Réseau située au sud de Lyon. Son travail comporte principalement les opérations de déformation et de reformulation des trains de messageries et en outre un service de manutention, en vue de fusionner le chargement de certains wagons insuffisamment utilisés.

Le trafic de Chasse, qui atteint sa plus forte intensité entre mai et septembre, a augmenté très rapidement depuis la guerre, de 8 % par an en moyenne. La moyenne par jour du nombre de wagons G. V. expédiés dans la période des cinq mois de fort trafic est passée de 310 (maximum 404) en 1921 à 545 (maximum 818) en 1929. Ajoutons qu'en 1930, malgré une récolte déficitaire de fruits, le nombre de wagons G. V. expédiés a été supérieur de 4 % à celui de 1929.

À la réception, les trains n'ont généralement pas d'affectation de destination : ils sont caractérisés uniquement par leurs gares de provenance (Arenç, Lunel, Cavailhon, Avignon, La Voulté, Valence, etc.). Mais lorsqu'ils quittent Chasse, ils sont au contraire composés de wagons destinés à une région déterminée (Paris, Nord, Etat, Belfort et au delà,

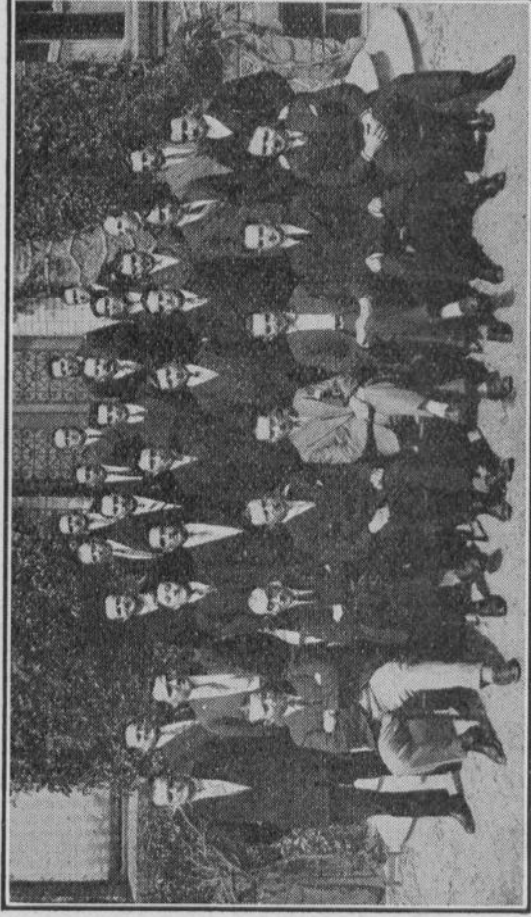


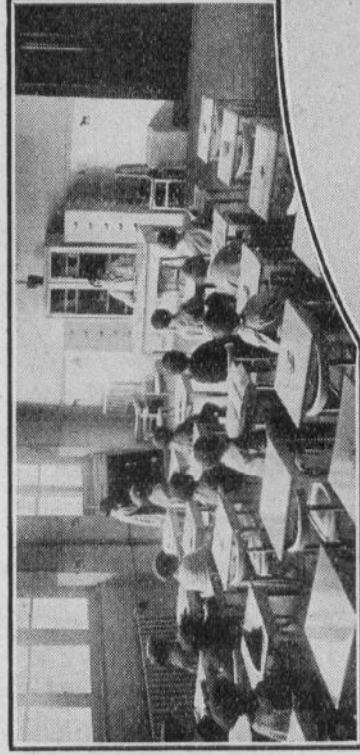
Fig. 1.

Exploitation : MM. Besacier, Brunel, Duchemin, Dureux, Falabrègue, Fiatte, Garde, Giannorsi, Julien, Leyris, Michel, Muet, Perdrix, Planchet, Rossi, Trimaillé, Viré.

Traction : MM. Charnier, Grégoire, Hartmann, Jarnier, Laffont, Marguerite.

Voté : MM. Bonnet, Bourgeois, Couturier, Desmurs, Jobin, Plat, Rage, Trotobas, MM. Minot, Salas et Verdier de Pennery ne figurent pas sur le groupe ci-dessus.

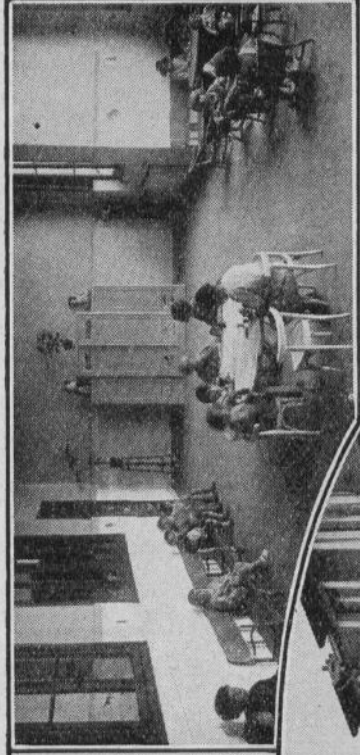
(1) 3, rue Thénard, Paris (V^e).



Ci-contre, la façade du nouveau bâtiment.

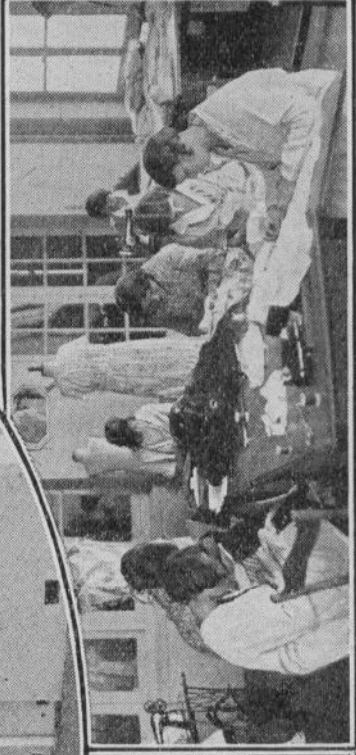
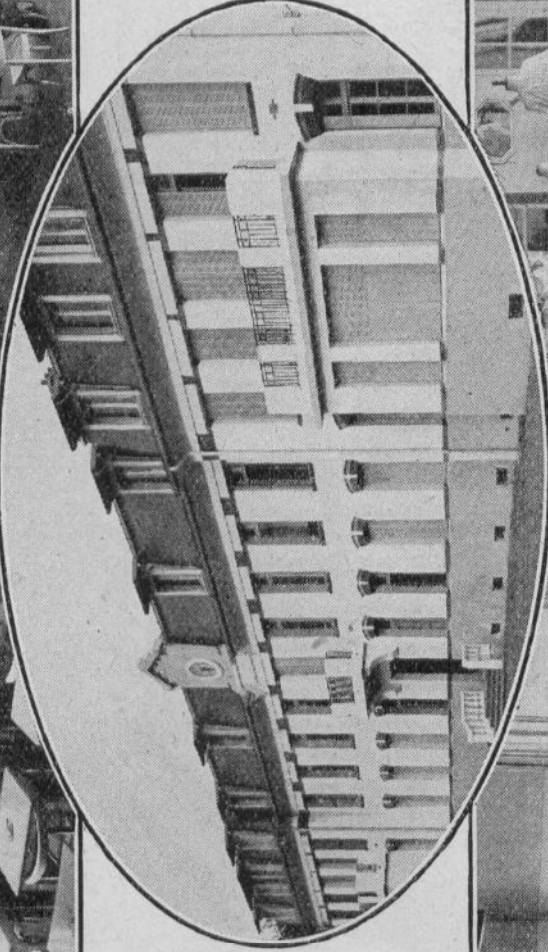
Ci-dessus, une salle de classe du jardin d'enfants.

Ci-dessous, cours de cuisine.



Ci-dessus, la salle de jeux du jardin d'enfants.

Ci-dessous, l'atelier de couture et, enfin, la salle de consultations de nourrissons.



Genève, Saint-Etienne et au delà, Saincaize, etc.).

On aura une idée du travail accompli au triage de G. V. de Chasse lorsqu'on saura que, dans la période de 20 h à midi pendant laquelle s'effectuent les opérations, il n'est pas rare, à l'époque du fort trafic, de recevoir 35 à 40 trains à trier et d'en expédier un même nombre.

Le Centre d'œuvres de Laroche.

Sait-on que le nombre des enfants d'Agents logés dans nos cités P. L. M. approche de 5 000 ?

Or, s'il existe dans certaines cités toutes les commodités qu'offre la proximité immédiate d'une grande ville, il n'en est pas de même pour d'autres que le chemin de fer, pour les besoins du service, a établies, depuis fort longtemps, à proximité de faibles agglomérations et parfois même en des points inhabités jusqu'alors.

En de tels lieux, la Compagnie s'est ingéninée à créer de toutes pièces cet ensemble de commodités nécessaires au bien-être de ses Agents et de leur foyer : écoles, dispensaires,



Fig. 2.

ouvrirs, garderies d'enfants, patronages, terrains de sports, etc.

C'est ainsi qu'à Laroche, où nos cités offrent plus de 400 logements, il existe, depuis 1880, un Centre d'œuvres qui, à l'origine, se composait d'une école et d'un patronage de filles auquel il fut adjoint un ouvroir en 1891.

Aujourd'hui, grâce à l'impulsion qu'on a su donner à ces œuvres depuis la fin de la guerre, le Centre de Laroche comporte un jardin d'enfants, deux patronages — groupant 200 garçons et filles —, des ateliers professionnels où les jeunes filles des Agents apprennent la couture, la broderie, le repassage, la coupe, enfin des cours divers (sténodactylographie, piano et solfège).

Il intéresse plus de 130 filles d'Agents à l'Œuvre du troussseau, fournit du travail à domicile aux épouses des Agents, offre un petit dispensaire et une consultation de nourrissons et organise enfin chaque année une colonie de vacances.

La prospérité croissante de toutes ces œuvres a conduit récemment la Compagnie à agrandir et à moderniser son Centre de Laroche et, le 14 juin dernier, ont été inaugurées, au cours d'une fête toute familiale, les nouvelles installa-

tions comprenant notamment une garderie d'enfants avec salle de bains, salle de repos et lavabos, dont les photographies de la figure 2 donnent un aperçu.

Les signaux lumineux de la gare de Paris.

Dans le courant du mois d'août, des signaux lumineux ont été installés à la gare de Paris. Lorsque leur mise en service, qui a lieu par phases successives, sera achevée, ils s'étendront, au nombre de plus de 70, sur la plus grande partie de la gare, jusqu'à 1 km environ de l'origine de la ligne (1).

Grâce à l'équipement en signaux lumineux de la gare de Paris, ainsi qu'à l'électrification, récemment réalisée, des aiguilles dépendant des postes 1 et 1 bis, il suffira de quelques heures seulement pour reporter dans les postes électrodynamiques projetés la manœuvre des signaux et des aiguilles commandés par les postes actuels.

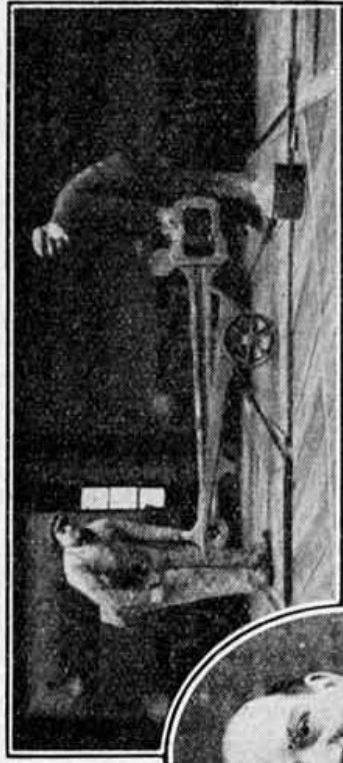
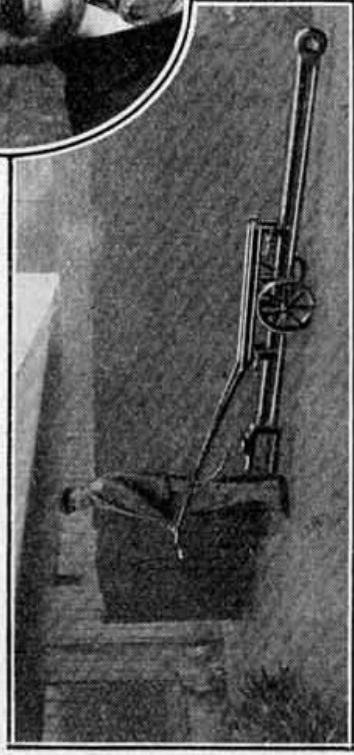
Le *Bulletin* pourra d'ailleurs, dans quelque prochain numéro, donner de nouveaux détails sur ces signaux lumineux.

(1) Voir Ordre de Service Direction n° 16 (1931).

FIGURES D'AGENTS

M. Rocher, actuellement Aide-Contrôleur technique aux Travaux extérieurs, a réalisé, alors qu'il était Sous-Chef de brigade d'ouvriers chargé de l'atelier d'apprentis du dépôt de Saint-Etienne, un chariot pour le transport des bielles de locomotives.

Avec les « diables » employés habituellement, la bielle repose sur le châssis comme le montre



la photographie ci-dessus. Dans le nouveau chariot, la bielle est suspendue par deux mors à un bâti à essieu coudé; une chaîne fixée au timon empêche tout glissement.

Le timon est assez long pour que le conducteur soit complètement dégagé de la bielle.

L'ensemble est bien équilibré et, comme on peut le voir ci-contre, un seul Agent peut faire, sans danger, dans les cours souvent encombrées des dépôts, des transports qui demandaient autrefois deux ou trois Agents.

L'HYGIÈNE

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

SOINS DIVERS AUX NOURRISSONS (Suite)

Parole. — L'enfant commence à prononcer des syllabes vers 1 an et à faire de petites phrases à 2 ans environ. Rien n'est plus variable à cet égard, les uns sont en avance, les autres paraissent en retard, mais il n'y a véritablement retard que si après 2 ans l'enfant ne parle pas, surtout pour les filles, généralement plus précoces que les garçons.

Jouets. — Les jouets les plus simples sont les meilleurs. Un hochet d'os, de caoutchouc brut, un bâton de guimauve préalablement trempé dans l'eau bouillante pour le débarrasser des impuretés, une cuiller bien propre ayant bouilli, conviennent à 6 mois.

L'enfant porte tout à sa bouche. On doit donc avoir soin de ne lui donner aucun jouet présentant des pointes,

des parties pouvant se détacher (embouchures de trompettes, yeux généralement peu solides d'animaux ou de poupées, etc.), pas de jouets recouverts de peinture, en un mot, rien qui puisse le blesser ou qu'il risque d'avaler. Ne pas laisser à portée de sa main : boutons, épingles de corsage, broches, aiguilles, billes, noyaux, ciseaux, couteau, liquide dangereux, etc. Nous avons déjà mis en garde contre les dangers de la sucette (tétine fixée à une rondelle) destinée à donner l'illusion de la tétée en faisant faire des succions à vide (voir *Bulletin* P. L. M., novembre 1930, pages 189-190).

Pour la même raison, il ne faut pas habituer l'enfant à s'endormir en suçant son pouce.

Enfin pas de jouets à gonfler, d'autres personnes pou-

vant y souffler et communiquer à l'enfant une maladie contagieuse.

Animaux domestiques. — Le chien et le chat, qu'aiment tant les enfants et qui vivent dans l'intimité de la famille, doivent être éloignés le plus possible des tout petits, moins par crainte des égratignures ou morsures que des germes de maladies, en particulier des « vers » dont ils sont presque tous porteurs. L'enfant caresse les animaux domestiques et porte naturellement ses doigts à sa bouche; il peut ainsi avaler les œufs invisibles de parasites extrêmement dangereux.

Entourage : Précautions contre les maladies contagieuses. — Surveiller la santé des enfants et des personnes qui fréquentent la maison.

Plusieurs des maladies qui frappent les jeunes enfants leur sont apportées par contagion : elles sont donc évitables.

Si les frères, sœurs ou voisins sont malades, les isoler ou les éloigner du nourrisson. Une mère doit de même éviter de communiquer à d'autres enfants les maladies qu'aurait le sien propre.

Ne pas laisser embrasser les enfants par des personnes étrangères.

Nettoyer soigneusement le logement, les objets que touche l'enfant, surtout lorsque quelqu'un est souffrant à la maison. L'eau de Javel qu'on a dans tous les ménages est un excellent désinfectant.

Lutter contre les mouches, qui sont capables de trans-

mettre un grand nombre de maladies, préserver de leur contact la nourriture du bébé et ses ustensiles de table.

Enfin laver souvent au savon les mains de l'enfant, qu'il met sans cesse dans sa bouche, et avoir soi-même les mains très propres, surtout avant de le toucher, de s'occuper de son alimentation et de lui donner des soins.

* * *

Nous nous sommes étendus sur l'élevage du nourrisson parce qu'il n'est pas à cette époque de question plus importante. Notre Pays, diminué des 1 500 000 morts de la guerre, continue à s amoindrir par une natalité insuffisante. En outre, la mortalité des petits enfants est plus élevée chez nous que dans d'autres nations voisines. Or, les décès au cours de la première année sont dus presque tous à des maladies évitables, les trois quarts à des troubles gastro-intestinaux, une petite part à des affections pulmonaires. Ce fait montre l'intérêt capital pour les jeunes mères de connaître les bonnes règles de l'alimentation et de l'hygiène du nourrisson. Le taux de la mortalité commence à s'abaisser et s'abaissera encore en France comme à l'étranger, lorsque les parents seront mieux avertis des fautes inconsciemment commises par routine et par ignorance.

Puisque notre Pays souffre de l'insuffisance de natalité, nous devons tout faire pour lutter contre la mortalité, *aider les parents à protéger la vie de leurs enfants, défendre la Famille, la Race et la Patrie.*

LECTURES

Dans la Revue Générale des Chemins de fer.

Les deux dernières livraisons de la *Revue Générale des Chemins de fer* contiennent les principaux articles suivants :

AOUT 1931

L'injection Rüping à la créosote dans le cas des traverses en pin maritime, par M. P. Lathomas, Ingénieur du Service des usines à la Compagnie des Chemins de fer du Midi.

L'emploi du travail à la chaîne dans les ateliers du matériel roulant : transformation sur le matériel muni du frein continu des conduites hautes de frein en conduites moyennes, par M. Moron, Chef des Ateliers aux Chemins de fer de l'Etat.

Les résultats de l'exploitation des cinq grandes Compagnies de Chemins de fer français en 1930.

Chemins de fer coloniaux : Algérie.

Quel est le rail le plus économique ? — Le frein à air « Transit ». — L'acier Patina. — Résultats d'exploitation des automotrices à essence et à transmission électrique du Chicago, Burlington and Quincy Railroad.

SEPTEMBRE 1931

Le Chemin de fer métropolitain de Paris, son passé, ses extensions futures, son avenir, par M. R. Godfernaux, Ingénieur des Arts et Manufactures, Directeur de la *Revue Générale des Chemins de fer.*

Vagons autodéchargeurs de 100 m³ à bogies pour le transport de coke.

Chemins de fer coloniaux : Algérie (suite). — Tunisie.

Les ferry-boats et leur importance économique. — Nouveau type de traversée de voies ferrées sans solution de continuité des rails. — Extension de l'emploi des boîtes S. K. F. pour fusées d'essieux. — Banc d'essais de locomotives en Angleterre. — Les nouvelles installations de la gare de Fulda.

* * *

Pour le peintre-vitrier, par M. Ed. Bataille (1).

Il s'agit là de la deuxième édition — complétée par un Ingénieur-Chimiste — d'un manuel groupant une collection de renseignements pratiques grâce auxquels le peintre pourra éviter

(1) Un volume 12 x 18, 184 pages, 44 figures. Prix : 16 fr. 50. Editeur : Librairie Dunod, 92, rue Bonaparte, à Paris (VI^e).

les insuccès, augmenter son adresse et son rendement. On y trouve, en effet, quantité de petits « trucs » d'atelier des plus utiles.

Le Mécanicien pratique, par L. Faton, Ingénieur des Arts et Métiers (1).

Il n'est pas de bons mécaniciens qui ne cherchent à connaître davantage les métaux et leurs propriétés, les divers traitements thermiques à leur faire subir, enfin les diverses lois de la mécanique.

L'ouvrage, qui leur est offert, contient des chapitres relatifs à la préparation et à la vérification des travaux, aux travaux manuels, aux machines-outils, aux métaux les plus usuels, aux traitements thermiques, à des notions élémentaires de mécanique ainsi que quelques exposés de physique sur la pesanteur, la chaleur et les forces.

L'électricien pratique, par E.-H. Weiss, Ingénieur des Arts et Manufactures (1).

L'électricité est devenue d'un emploi si courant que chacun doit maintenant pouvoir effectuer quelques menus travaux d'installation et ce petit ouvrage nous donnera la marche à suivre pour toute une série de travaux faciles à effectuer chez soi avec un outillage simplifié.

* * *

SUR QUELQUES LIVRES

L'Exposition Coloniale, entre autres bienfaits, nous vaut toute une floraison d'ouvrages dont la lecture instructive nous permet de mieux connaître et de mieux juger la grandeur de l'œuvre française d'outre-mer (2).

Deux grandes figures d'ouvriers s'en détachent parmi une innombrable phalange d'ailleurs (3) : celle du Maréchal Lyautey et celle de Galliéni. Deux hommes de premier plan, aux méthodes voisines, et combien différents pourtant de formation et de caractère !

Galliéni, le précurseur, celui qui, au Tonkin, révèle Lyautey à lui-même, Galliéni, le fondateur de notre Colonie de Madagascar et Lyautey « l'Africain », le magicien qui fit du Maroc anarchique le magnifique Protectorat que l'on sait.

Leur haute silhouette se profile notamment à travers les pages de deux livres d'un grand intérêt documentaire, celui de M. Augustin Bernard sur le Maroc (4) et celui de M. André You sur Madagascar (5), lequel s'ouvre d'ailleurs sur une préface du Maréchal Lyautey lui-même.

Mais quel dommage qu'on n'ait pas sur Galliéni, pour mieux saisir la formation de sa tête froide et lucide et les battements de son grand cœur, une biographie d'enfance aussi détaillée que

cette histoire (6) débordante de vie et d'attraits qu'André Maurois a su consacrer au Maréchal Lyautey, et dont la lecture est plus captivante que celle d'un roman ! Sans doute possède-t-on, dans la collection des *Grandes figures coloniales*, que Plon a si heureusement lancée, un récit fort complet de la vie d'homme de Galliéni (7) mais on aimerait savoir aussi à quoi jouait Galliéni enfant ? Était-ce, comme le Maréchal Lyautey, à ce jeu symbolique de la construction d'« un pays » ? Et l'on serait curieux aussi de savoir quelles influences familiales, à coup sûr très différentes, jouèrent dans l'élaboration intellectuelle et morale du grand Gouverneur de Madagascar, dont « la joie de l'âme », elle aussi, fut si incontestablement « dans l'action ».

On a vu plus haut que le premier contact des deux grands Coloniaux eut lieu au Tonkin, cette vaste partie septentrionale de notre grande Colonie asiatique et ceci nous amène à signaler la réédition d'un bel ouvrage (8) écrit sur l'Indochine par M. Paul Doumer, l'actuel Président de la République, alors qu'il venait d'accomplir là-bas un utile travail comme Gouverneur Général. Nous disons utile travail avec une certaine pointe d'orgueil cheminot, car le réseau ferré actuel de l'Indochine est essentiellement le fruit du programme d'ensemble élaboré et entamé à ce moment par M. Doumer.

Et puisque nous parlons de réédition et qu'il est toujours passionnant de pénétrer un peu la pensée intime des Grands, avez-vous lu *Le Livre de mes fils* (9), du même auteur ? C'est une paternelle série de conseils, d'une inspiration élevée, où l'on ne relira pas sans une forte émotion, dans le chapitre intitulé « Patrie », ces mots écrits, près de dix ans avant la guerre, par celui qui devait y perdre ses quatre fils : « Nous sommes « sûrs de mourir un jour, et les occasions de bien mourir sont « si rares que c'est vraiment peu de chose d'exposer sa vie sur « les champs de bataille, quand l'enjeu est la grandeur et l'existence même de la Nation.

« Le sacrifice est plus douloureux lorsque le moment vient où « ce sont nos fils qui prennent notre place, où c'est leur sang et « non plus le nôtre qu'il faut donner.

« Il n'importe. C'est le devoir et c'est le salut ; on doit s'incliner « sans plaintes et sans pleurs. »

Ces conseils d'une mâle résolution, qui — la suite l'a prouvé — n'avaient que trop d'objet, étaient donnés précisément vers le même temps où Guillaume II échangeait avec son Chancelier de Bülow cette significative correspondance secrète (10) dont on vient de publier la traduction française et dont la lecture n'est pas sans donner matière à de sérieuses réflexions...

Mais ces réflexions sont d'un domaine un peu sévère, n'est-il pas vrai, lectrices du *Bulletin*, et pour vous je signalerai, pour finir, l'intérêt particulier d'un autre livre au moins aussi remarquable d'ailleurs que les précédents, mais d'un ordre très différent. C'est ce roman d'*Une femme comme les autres* (11) où l'action limitée cependant aux joies du devoir maternel, — mais ne sont-elles pas immenses ? — vous tiendra, du début à la fin, sous son charme prenant où s'exaltent les joies pures du foyer.

(6) *Lyautey*, par André Maurois. Un volume in-16 sur alfa. Prix : 15 francs. Éditeur : Librairie Plon, 8, rue Garancière, à Paris.

(7) *Galliéni*, par G. Grandidier. Un volume 12 × 19. Prix : 15 francs. Éditeur : Librairie Plon, 8, rue Garancière, à Paris.

(8) *L'Indochine Française*, par M. Paul Doumer. Un volume 21 × 31 broché. Prix : 50 francs. Éditeur : Librairie Vuibert, 63, boulevard Saint-Germain, à Paris.

(9) *Le Livre de mes fils*, par M. Paul Doumer. Un volume 13,5 × 20 broché. Prix : 15 francs. Éditeur : Librairie Vuibert, 63, boulevard Saint-Germain, à Paris.

(10) *Correspondance secrète de Bülow et de Guillaume II*, traduit de l'allemand par Gilberte Lenoir. Un volume 13 × 21 broché, 265 pages. Prix : 20 francs. Éditeur : Bernard Grasset, 61, rue des Saints-Pères, à Paris.

(11) *Une femme comme les autres*, par M. Jean Dufourt. Un volume 12 × 18,5 broché, 256 pages. Prix : 12 francs. Éditeur : Librairie Plon, 8, rue Garancière, à Paris.

(1) Un volume 12,5 × 16,5. Prix : 7 fr. 50. Éditeur : Librairie Hachette, 79, boulevard Saint-Germain, à Paris.

(2) Signalons tout d'abord à la curiosité de nos plus jeunes lecteurs les brochures éditées sur les *Colonies Françaises* par la Librairie Hachette, dans sa collection « Encyclopédie par l'image », à 5 francs l'exemplaire.

(3) Lire notamment l'intéressant ouvrage sur *Le Général Laperrine, Grand Saharien*, par MM. José Germain et Stéphane Faye. Un vol. in-8 demi-jésus. Prix : 7 fr. 50. Éditeur : Librairie Plon, 8, rue Garancière, à Paris (VI^e).

(4) *Le Maroc*, par M. Augustin Bernard. Un volume 14,5 × 22,5. 480 pages. Prix : 60 francs. Éditeur : Librairie Félix Alcan, 108, boulevard Saint-Germain, à Paris.

(5) *Madagascar, Colonie Française*, par M. André You. Un volume 14 × 22, 556 pages, avec planches et hors-texte. Éditeur : Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, 184, boulevard Saint-Germain, à Paris (VI^e).

André-Marie Ampère

Le 1^{er} juillet 1931, a été inauguré à Poleymieux-au-Mont-d'Or, tout près de Lyon, le Musée de l'Electricité, installé dans la maison d'André-Marie Ampère.

Nous ne pouvons passer sous silence cette manifestation qui est un hommage solennel à un savant dont toute l'existence a eu pour cadre les principales villes de notre Réseau. Ampère, né à Lyon le 22 janvier 1775, a vécu en grande partie à Paris; il est mort le 10 janvier 1836 à Marseille, après s'être penché tour à tour sur toutes les branches des connaissances humaines. Nous allons voir, dans quelques-unes des étapes de cette vie laborieuse, certains traits caractéristiques de ce grand Français.

Elevé dans la maison de campagne de ses parents à Poleymieux, son éducation fut dirigée personnellement par son père. A l'âge de 8 ans, l'étude de l'*Histoire Naturelle* de Buffon est sa principale occupation. Progressivement, il s'adonne à la lecture des livres d'histoire et des pièces de théâtre. Puis la grande *Encyclopédie* de d'Alembert et de Diderot lui tombant entre les mains, il l'étudie mot par mot dans son ordre alphabétique.

Il a 13 ans. L'*Encyclopédie* lui offre ses articles de mathématiques, mais il est tout de suite arrêté dans son travail par l'emploi du calcul infinitésimal, dont il n'a aucune idée. Qu'à cela ne tienne! Il va consulter les ouvrages de Bernouilli. Les traités de ce mathématicien sont rédigés en latin: André-Marie Ampère n'hésitera pas à apprendre cette langue, sous la conduite de son père, parfait humaniste. On dit que ce frein, imposé à son ardeur dans l'étude des mathématiques, lui donna alors l'idée de créer une langue universelle, dont il aurait même, ajoute-t-on, composé la grammaire et le vocabulaire!

La Révolution devait, en jetant le trouble dans la vie calme de Poleymieux, apporter le deuil dans la famille du jeune étudiant. Son père, comme juge de paix, a été appelé à signer, dans les tout premiers jours, un mandat d'amener contre le chef du parti Jacobin et il est par la suite emprisonné et condamné à mort; mais au moment de monter à l'échafaud, le 23 novembre 1793, il écrira à sa femme ces paroles prophétiques, pleines de confiance dans les destinées de l'adolescent: «... Quant à mon fils, il n'y a rien que je n'attende de lui!...».

A la révélation de cette mort tragique, qu'on a réussi à lui cacher quelque temps, l'orphelin ne résiste pas à un découragement qui, plus d'un an, le tient complètement prostré. Sa seule occupation consiste à herboriser, puis il se remet petit à petit au travail, se consacrant tout entier au latin, à la musique et à la poésie.

L'homme a été formé par l'épreuve. A 21 ans, il s'prend d'une jeune fille, Julie Caron, pense à l'avenir du foyer qu'il va fonder et aux moyens d'y subvenir. Pendant trois ans, il va d'abord donner, à Lyon, des leçons de mathématiques, physique et chimie. Marié le 6 août 1799 et établi à Lyon, ces leçons plus ou moins régulières vont constituer son gagne-pain.

Et c'est la naissance d'un fils, Jean-Jacques Ampère, qui deviendra un historien en renom. Ampère réussit à obtenir une

place de professeur de Physique et Chimie à Bourg et va seul rejoindre son poste. La situation du ménage n'est pas brillante et les lettres de sa femme le disent suffisamment: « Prends garde; dit-elle, à ta chimie, tes bas sont perdus avec ce maudit acide qui brûle tout. » Aussi, pour augmenter ses revenus, prend-il deux élèves à 18 francs par mois. Mais des jours meilleurs se dessinent: en 1803, la création d'un lycée à Lyon étant décidée par Napoléon, Ampère y est appelé comme professeur de Mathématiques.

C'est alors que sa femme meurt, le 13 juillet de la même année. Ampère s'enfuit de Lyon. A Paris où il s'installe, le succès ne va, dès lors, plus le quitter. A 34 ans, il est professeur d'Analyse et de Mécanique à l'Ecole Polytechnique; à 39 ans, membre de l'Académie des Sciences et à 44 ans, professeur de Philosophie à la Faculté des Lettres.

Nous sommes en 1819. Un savant danois, Oersted, a constaté qu'une aiguille aimantée, placée à proximité d'un fil conducteur, dévie lors du passage d'un courant dans ce fil, et Paris l'apprend en 1820, lors d'une communication faite le 11 septembre par Arago devant l'Académie des Sciences. Présent à la séance, Ampère s'est saisi de cette expérience et va chercher à prouver l'analogie complète entre les phénomènes magnétiques et les courants purement électriques. A peine deux semaines après la diffusion des découvertes d'Oersted, il démontre dans une communication à l'Académie l'*attraction et la répulsion de deux courants sans l'intermédiaire d'aucun aimant*: tout le fondement de l'électromagnétisme.

Ampère a acquis la célébrité. Il est nommé, en 1824, professeur de Physique générale et expérimentale au Collège de France. Mais la mort vient prématurément l'arracher à ses travaux, au cours d'une tournée d'inspection à Marseille, à l'âge de 61 ans.

Le Congrès International des Electriciens a consacré l'immortalité d'Ampère en 1881, en donnant son nom à l'unité de courant électrique; mais, par la création de ce Musée de l'Electricité qui vient d'être inauguré à Poleymieux, la Société des Amis d'Ampère a voulu ajouter à ce tribut de reconnaissance. Après la mort de sa femme, le grand savant avait vendu sa maison de Poleymieux qui, après être passée en de nombreuses mains, fut remise en vente en 1927. M. Paul Janet, de l'Académie des Sciences, a obtenu de deux généreux donateurs qu'ils acquerraient la maison où Ampère passa son enfance et qu'ils en feraient don à la Société Française des Electriciens. L'aménagement en a été assez long, car on a voulu tout remettre dans le cadre où Ampère avait vécu.

Certains de nos collègues auront, je n'en doute pas, la curiosité de connaître ce cadre des plus édifians. Dans les deux salles, consacrées aux expériences d'Ampère, des commandes électriques leur permettront de refaire, sur les appareils exposés, les expériences célèbres. Et ce ne sera pas, certes, sans un sentiment d'émotion et de gratitude qu'ils embrasseront, dans cette ambiance de vie simple et laborieuse, l'œuvre magnifique d'un des plus grands savants dont puisse s'honorer notre Pays.



PORTRAIT D'AMPÈRE

(Obligamment prêtée par la Société Française des Electriciens.)

F. JOUGLAS,

Licencié ès sciences.

Attaché du Matériel à Arles.



EN MARGE DU MÉTIER

43^e Congrès de la Fédération des Coopératives. Plus de 200 congressistes ont suivi les travaux de l'important Congrès de la Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses, qui s'est tenu du 19 au 21 juin dans la salle du Modern Cinema à Annemasse, sous la présidence de M. Bernier, Inspecteur Principal adjoint attaché à la Direction, Président de la Fédération.

A la lumière des débats qui se sont déroulés, il est agréable de constater que cette belle et si utile organisation poursuit allègrement sa marche en avant, sans jamais faillir à son triple rôle qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler ci-dessous :

I — Aider commercialement les Coopératives en groupant leurs achats;

II — Guider leur administration;

III — Orienter l'effort coopératif vers la Mutualité.

On ne répétera jamais trop l'intérêt de ce groupement puissant : 40 000 familles d'Agents P. L. M., à côté d'un certain nombre de camarades d'autres Réseaux et de coopérateurs divers, y sont affiliés. On comprend dès lors que la Compagnie apporte tous ses soins à aider matériellement et moralement le développement des Coopératives, tout en respectant scrupuleusement leur pleine indépendance.

Faisant suite au discours inaugural et à l'élection du Bureau, la lecture et la discussion du rapport sur la situation financière ont fait apparaître des résultats réconfortants que tous les congressistes n'attendaient peut-être pas dans les circonstances économiques que nous traversons. La discussion des rapports des diverses commissions, qui se sont réunies au Congrès, a donné jour à plusieurs vœux où s'exprime l'intérêt croissant que prennent les Coopératives à la nouvelle impulsion donnée à leur Fédération.

Il convient de noter particulièrement certains résultats :
 — la caisse des œuvres sociales a apporté son aide aux familles des coopérateurs dans le besoin, aux veuves et aux orphelins;
 — la caisse de compensation des allocations familiales a servi aux employés et ouvriers des Coopératives des allocations de naissance, de grossesse et de charges de famille;

— la situation du Moulin de Prissé a démontré l'extension prise par cet organe de production, qui fournit plus de 4 000 sacs de farine par mois aux Coopératives affiliées.

La deuxième séance du Congrès fut consacrée à la lecture et à l'approbation du rapport concernant les récompenses accordées aux ouvriers et employés méritants des Coopératives. Un intérêt tout particulier a marqué la proclamation des primes de bonne gestion accordées aux Coopératives P. L. M. par la Compagnie, proclamation qu'apportait M. Nérot, Inspecteur Principal adjoint attaché à la Direction.

La Coopérative de Dijon a enlevé, comme l'an dernier, la



plus belle récompense; elle est suivie de près par la Coopérative de Nîmes, qui se voit attribuer un prix, de même que les Coopératives de Bourg, Roanne, Alès, Grenoble, Ambérieu, Dôle, Saint-Germain-des-Fossés, Miramas et Mâcon.

Enfin, après la discussion du rapport sur les opérations commerciales de la Fédération, lesquelles se chiffrent à près de 38 millions, fut donné le banquet de clôture, qui avait lieu à Thonon-les-Bains, sous la présidence de M. Margot, notre Directeur Général, et qui fut précédé d'une promenade intéressante sur le lac de Genève, belle récréation après le labeur.



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

L'A.S.C.P.L.M. a participé, avec ses seuls éléments parisiens, au challenge de tennis (coupe Dupin) organisé par l'Union sportive des Cheminots français. Dans ce sport, encore peu pratiqué, étant donnée la difficulté de réaliser les installations nécessaires, le Réseau P. L. M., qui utilise, pour l'instant, les « courts » de la Ceinture à Vaugirard en attendant la réalisation de ceux de Villeneuve-Saint-Georges, a été battu au premier tour par le Midi. La finale s'est jouée entre la Ceinture et le Métro, qui est sorti victorieux.

La Fédération sportive P. L. M. a, d'autre part, organisé sur le stade de l'U.S.P.L.M. à la Cité de Villeneuve-Saint-Georges, son épreuve sélective d'athlétisme à laquelle ont participé Paris, Saint-Etienne, Oullins et Nice. Une cinquantaine d'athlètes cheminots ont rivalisé d'ardeur dans cette compétition qui comportait les épreuves classiques de 100 m, 400 m, 800 m, 1 500 m, 3 000 m, relais olympique (400×300×200×100) ainsi que les concours habituels : lancement du poids, disque, sauts en longueur et en hauteur. Les athlètes parisiens sont arrivés en tête avec 15 points 1/2, suivis par Oullins 17 1/2, Saint-Etienne 32 1/2 et Nice 34 1/2. A la suite de cette réunion l'équipe représentative du Réseau P. L. M., qui doit disputer le challenge interréseaux, a été composée de la façon suivante : 12 représentants de Paris, 9 d'Oullins et 2 de Saint-Etienne.

Le championnat bouliste du Réseau P. L. M., réservé aux sociétés affiliées à l'A.S.C.P.L.M., doit se disputer prochainement.

La mise au point du challenge de football-association du Réseau P. L. M. se poursuit normalement et on peut s'attendre, en raison du nombre des clubs, à une lutte des plus intéressantes.

Bien que de nombreux clubs ne pratiquent pas encore l'athlétisme — ce qui est un tort —, l'activité sportive dans les sociétés du Réseau ne s'est pas ralentie :

PARIS. — L'équipe de football-association a été engagée dans la Coupe de France et les Championnats de Paris. Divers tour-

nois de sixte ont été disputés souvent avec succès, notamment à Soisy-sous-Étiolles où les cheminots parisiens ont triomphé des 42 équipes engagées et enlevé le challenge.

L'équipe d'athlétisme a participé à la course Paris-La Varenne, au tour de Combs-la-Ville, au challenge de Soisy-sous-Étiolles, au challenge Gricourt à Cosne et à de nombreux interclubs dans lesquels les athlètes parisiens ont été souvent à l'honneur contre des clubs de bonne classe.

Les sections de natation et de tennis ont participé à des réunions d'entraînement qui font bien augurer de l'avenir pour leurs débuts.

La section bouliste a participé à de nombreux concours régionaux et s'est préparée en vue du challenge du Réseau.

SAINT-ÉTIENNE. — La section de gymnastique a participé au Concours international de Vincennes, où un prix d'excellence est venu récompenser ses efforts méritoires. La section d'athlétisme a participé au challenge du Réseau où elle s'est classée 3^e. Enfin, la section bouliste continue son entraînement pour le challenge de l'A. S. C. P. L. M.

LYON-OULLINS. — L'importante section d'athlétisme de ce jeune groupement sportif a fait, à la réunion sélective du Réseau, la meilleure impression. Son classement de 2^e et les brillantes unités qui la forment assurent à l'A.S.C. P.L.M., pour sa participation au challenge interréseaux, un sérieux appoint.

La question de son terrain de jeu est, par ailleurs, en bonne voie de réalisation.

MARSEILLE. — Le S.O.P.L.M. vient de fêter son 10^e anniversaire au cours d'un banquet auquel assistaient de nombreuses personnalités du Réseau s'intéressant à la cause sportive.

Les équipes I de rugby et d'association ont participé à un match de ballon rond, où les « soccers », comme il était normal d'ailleurs, l'ont remporté sur les « ruggers ».

La section de natation, en pleine période d'activité, fait preuve de réelles qualités et son classement, dans les nombreuses réunions auxquelles elle participe, est très encourageant.

Un projet de section cycliste est à l'étude.

NICE. — Les jeunes athlètes de l'U.S.P.L.M. de Nice ont participé au challenge d'athlétisme du Réseau : l'impression produite a été excellente. Il n'est pas douteux qu'à la suite de la fusion des deux clubs sportifs de cette ville, les cheminots sportifs niçois ne jouent bientôt un rôle important dans l'A.S.C.P.L.M.

L'équipe d'association doit rencontrer, dans un match de propagande, l'équipe du Cannet.

La section bouliste s'entraîne en vue du challenge du Réseau.

NIMES. — Un groupement sportif dénommé « Club Sportif Nimois » vient de se fonder parmi les Agents de ce centre. L'équipe I de football-association est déjà engagée dans le challenge P. L. M. ainsi que dans le championnat de 2^e série du Sud-Est. Le mouvement des adhésions marque une progression intéressante.

LANGÉAC. — La section de football-association s'est montrée très brillante au cours de la saison 1930-31, elle a participé à la finale du Championnat d'Auvergne (2^e division) où elle n'a succombé que de justesse devant le F. C. Bourboulouien.

Elle compte, par ailleurs, 15 victoires sur de bonnes unités, parmi lesquelles on peut citer les Cheminots d'Alès et le Stade Saint-Florain, champion d'Auvergne (1^{re} division) ; elle n'a enregistré, par contre, que 5 défaites et 2 matches nuls.

La section bouliste, qui comprend huit quadrettes, a obtenu de nombreux succès rivalisant de près avec les meilleures sociétés.

GRENOBLE. — Nous apprêtons avec satisfaction la fusion, dans ce centre ferroviaire important, de la Boule P.L.M. et de l'A.S. des Cheminots. La section bouliste de formation ancienne s'est d'ailleurs engagée dans le championnat du Réseau.

LE TEIL. — L'équipe I de football-association s'est engagée dans le challenge du Réseau. Les groupements sportifs de Montargis, Annemasse, Bourg, Saint-Rambert-d'Albon, Portes-les-Valence, Montpellier, Sète, Alès, Miramas, La Seyne-Tamaris et Carnoules poursuivent leur activité et se préparent à la prochaine saison de football-association.

**

Chronique sportive. M. de Monthierlant, auteur de divers romans sportifs fort appréciés, vient de résumer dans son nouveau volume *Les Olympiques* (1) la plupart de ses productions sportives antérieures.

L'auteur s'est exprimé, avec une sévérité peut-être un peu violente, sur les mœurs actuelles en fonction de leur répercussion sur le sport et la note dominante de son livre sera plutôt pessimiste : on sent très bien que le souvenir des heures douloureuses du front reste gravé chez l'écrivain.

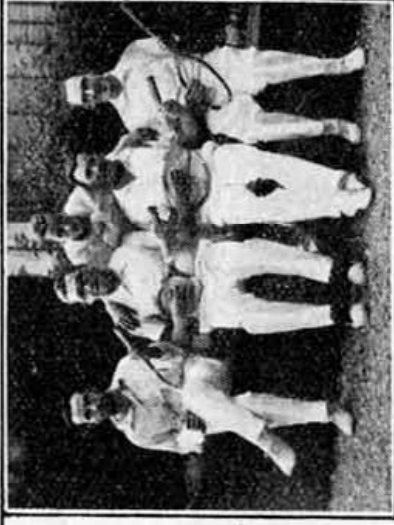
Nous ne partagerons pas entièrement ce pessimisme, qui nous ferait croire que la vocation sportive d'un jeune homme ne procède que du désir de fuir un milieu familial « intenable » et de rechercher le dérivatif indispensable.

Il n'en est pas toujours ainsi, fort heureusement, et il ne manque pas de parents qui initient eux-mêmes leurs enfants à la pratique raisonnée des sports.

Car le sport est nécessaire. Comme le travail, c'est un besoin physiologique. Si l'un est l'emploi de la force qui cherche à vaincre les obstacles dans un but imposé et utile, l'autre est le jeu organisé de l'homme. Il satisfait à un besoin physique de dépendre en pleine liberté un supplément de forces. Il revêt souvent le caractère d'un phénomène social de réaction contre l'existence trop cérébrale de nos grandes villes modernes.



Équipe de tennis de l'A.S.C.P.L.M. Saison 1930-1931.
Au-dessus : Équipe d'athlétisme de l'U.S.P.L.M. de Paris, gagnante du challenge P.L.M. 1931.



(1) Un volume 6 francs, chez Larousse.

Parmi les courtes définitions dont M. de Montherlant a le secret, on peut citer celles-ci :

« La « performance » satisfait l'esprit; le style fait du bien dans tout l'être, dans ses canaux, dans ses racines. Le style est la carresse du sport..... Ce qui est vraiment beau est toujours fort..... La joie que donne le sport est une ivresse qui naît de l'ordre... »

Je voudrais naturellement continuer, car nombreuses seraient les citations aussi frappantes. Mais il me faut bien me limiter et je ne pourrai donc qu'inviter nos camarades sportifs à rechercher eux-mêmes ces citations, en faisant la lecture de cette petite anthologie fort intéressante.

E. CAMUS.



Parmi les richesses artistiques du Réseau.

Tous les Agents, qui ont pu déjà contempler cette imposante synthèse de la grande France qu'est notre Exposition de Vincennes, n'ont certainement pas manqué de porter leurs investigations les plus attentives sur les stands des

Et nos artistes, nombreux au P. L. M., n'auront pas été sans s'attarder à la constatation des richesses de notre Réseau, dans le domaine de l'art.

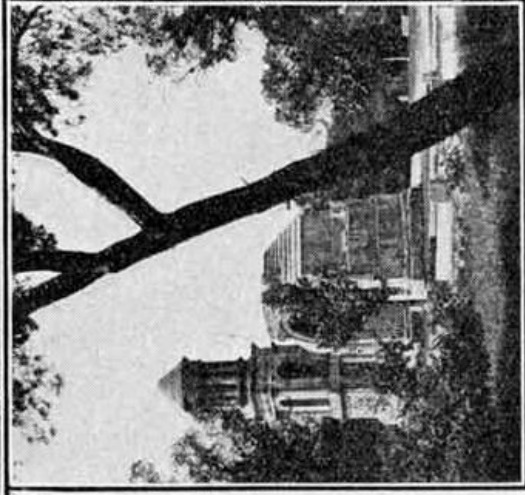
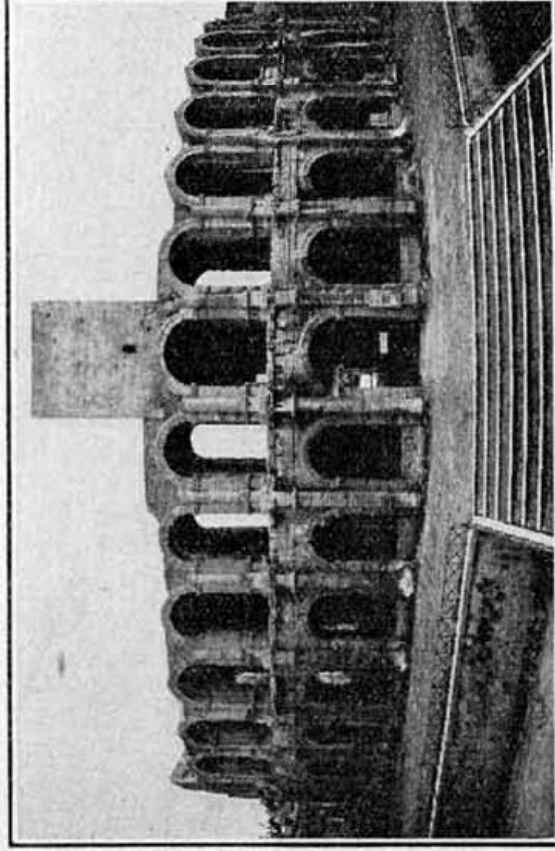
On sait que ces richesses, présentées surtout sous forme d'agrandissements photographiques, sont visibles dans une galerie circulaire située au premier étage du Stand touristique. Les photographies y ont été classées en huit séries distinctes, correspondant chacune à une époque ou à une sorte de monuments.

Il n'est pas exagéré d'avancer que notre Réseau est un privilégié — n'a-t-on pas déjà écrit dans le *Bulletin* un accapareur ! Pour la première catégorie en effet, consacrée aux monuments du premier âge et de l'époque gallo-romaine, les agrandissements photographiques qui figurent dans la galerie concernent :

Pour *Arles*, les ruines du Théâtre Romain, les Arènes, le Théâtre Romain, un sarcophage; pour *Autun*, la Porte d'Arroux; pour *Carpentras*, le bas-relief de l'Arc de Triomphe; pour *Cavaillon*, l'Arc de Triomphe; pour *Fréjus*, deux vues de ruines romaines et l'Aqueduc romain; pour *Nîmes*, les Arènes, une galerie supérieure des Arènes, la Maison Carrée, les ruines du Temple de Diane, la Tour Magne; pour *Orange*, le Théâtre et l'Arc de Triomphe; pour *Saint-Rémy*, l'Arc de Triomphe, le Mausolée des Jules, les Antiques; pour *Saint-Chamas*, le Pont Flavien; pour *Vienn*e, le Temple d'Auguste et de Livie et un vieux Pont romain; pour *Vaison*, le Pont romain; enfin le monument incomparable du Pont du Gard

Que de richesses et de lacunes à la fois !

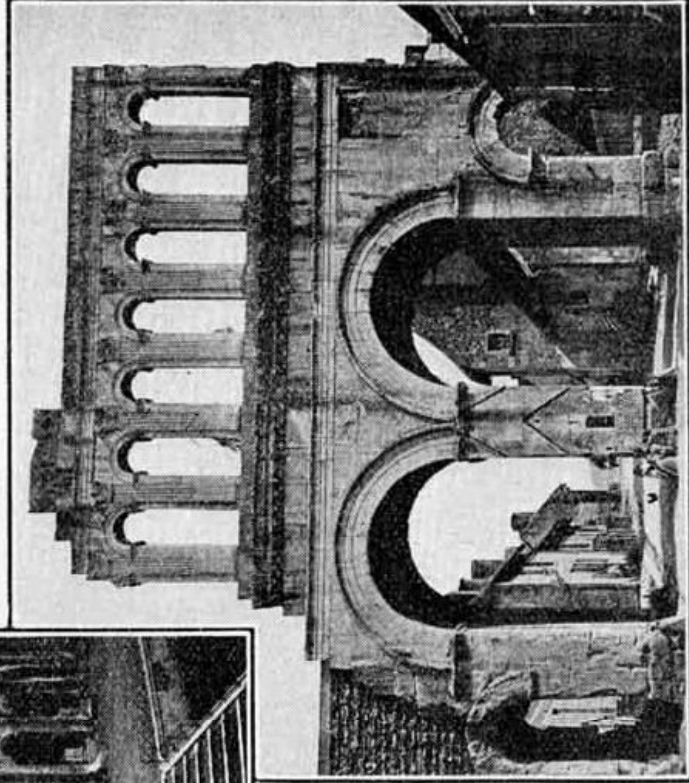
Cette revue des vestiges gallo-romains doit apparaître, en effet, bien incomplète à certains, mais il faut dire que notre Compagnie était obligée d'éliminer des œuvres d'art tout à fait remarquables pour



Arles,
ensemble nord
des Arènes.

ci-contre,
à *Saint-Rémy*
de *Provence*,
Mausolée et
Arc de
Triomphe.

à droite,
la
Porte d'Arroux,
à *Autun*.



la raison qu'elle n'avait pu s'en procurer des reproductions suffisantes.

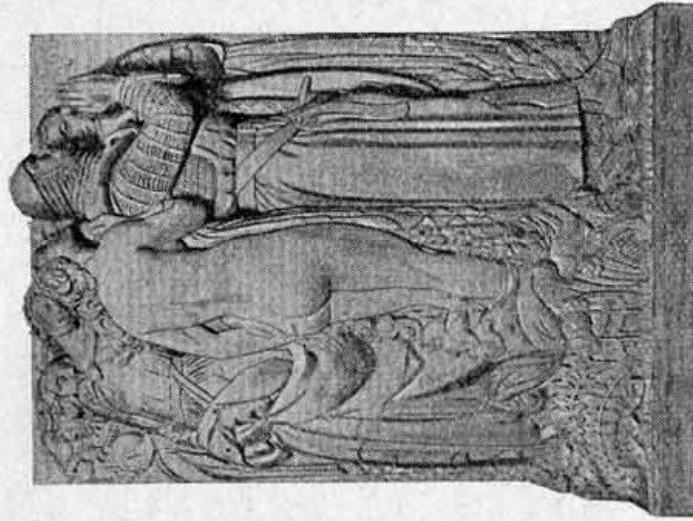
Avis donc aux artistes photographes dont la résidence ou la région se trouverait receler de telles œuvres.

En voulant bien en adresser au *Bulletin* des tirages susceptibles d'être agrandis, ces Agents vont pouvoir servir des plus utilement la cause du tourisme sur notre beau Réseau.

Réseaux, dont le grand intérêt leur a d'ailleurs été signalé par plusieurs articles du *Bulletin* (1).

(1) Numéros de mars, mai et juillet 1931.

Un Grand Prix de Rome.



Nos lecteurs ont déjà pu apprendre par la presse que le Premier Grand Prix de Rome de sculpture avait été décerné, cette année, à M. Louis Leygue, élève de MM. Coutan et Landowski, Membres de l'Institut.

Il est particulièrement agréable au Bulletin de noter cette distinction et d'en féliciter l'heureux bénéficiaire, qui se trouve être un enfant du Réseau, né à Bourg en 1905 et dont le père, M. Albert Leygue, est actuellement Chef de bureau principal à la 6^e Division du Service Central de l'Exploitation.

Le Bulletin reproduit ci-contre l'œuvre qui a valu la suprême récompense à ce jeune sculpteur qui, dans la solitude de la loge, a su magistralement traiter un sujet particulièrement difficile, si l'on en juge par les données mêmes du concours, qui étaient les suivantes : « Au sortir d'un combat furieux, le héros vainqueur traverse une prairie émaillée de fleurs. De ces fleurs semblent sortir de ravissantes jeunes filles qui cherchent à le retenir. Mais lui, conscient de sa mission, les écarte et continue son chemin vers le devoir. »



L'arboriculture fruitière (suite).

Choix des variétés. — Après avoir déterminé la nature et la forme des essences fruitières qui conviennent à notre jardin, il nous reste à choisir les variétés qui nous donneront une production échelonnée répondant à nos besoins familiaux.

Cette question est très délicate puisqu'en arboriculture fruitière, la réparation d'une erreur de ce genre occasionne un retard de plusieurs années.

Aussi pensons-nous qu'il y a un gros intérêt à se reporter, en cette matière, à l'expérience d'un spécialiste comme M. Vercier, Professeur spécial d'Arboriculture fruitière (1) auquel nous empruntons les renseignements ci-dessous.

Faute de place, il ne nous sera toutefois pas possible de donner ici toutes les caractéristiques désirables pour être complet, et nous nous bornerons à indiquer les synonymes d'une même variété, s'il y a lieu, l'époque de maturité du fruit et, le cas échéant, les exigences ou qualités spéciales de la variété considérée (2).

ABRICOTIER

1^o Pour haute tige. — Les plus hâtifs sont le Bruhel dont les fruits mûrissent vers le 20 juin, avant le Précoce de Montpeller à amande amère que l'on récolte à la fin de ce mois. Puis viennent le Hâtif du Clos au début de juillet, suivi de l'abricot de Hollande à amande douce très bon pour les compotes. Toujours en juillet, se placent le Précoce de Boulbon à amande amère, le Gros blanc hâtif d'Auvergne à chair ferme recommandé pour les pâtes, le Luizet, le Liabaud et le Royal.

(1) M. Vercier, dont la résidence est à Dijon, connaît particulièrement bien les vergers des régions desservies par le P. L. M.

(2) Il sera d'ailleurs facile de trouver une description détaillée du fruit dans les catalogues de pépiniéristes.

Au début d'août, viennent le Blanc rosé (ou Poman) à greffer sur franc et qui est recommandé pour la confiserie. L'abricot-pêche (ou pêche de Nancy) à amande amère et le Pavot, très gros et excellent mais peu fertile.

2^o Pour espalier. — L'abricot Desfarges dont les fruits mûrissent en juillet; l'abricot-pêche et le Sucré de Holub qui sont récoltés en août.

AMANDIER

On classe les amandiers en deux catégories, suivant que la coquille de leur fruit est dure ou au contraire tendre. La deuxième catégorie est plus recherchée pour la table parce que plus facile à ouvrir.

1^o Amandes à coque dure. — Cette catégorie donne généralement des récoltes régulièrement abondantes. On peut citer l'amande à gros fruits, très fertile que l'on récolte en septembre et l'amande à Flots (ou Trochet), très fertile également et dont les fruits disposés en paquets sont très recherchés comme amandes à dragées.

2^o Amandes à coque tendre. — La plus précoce est la Princesse à coque très tendre mais un peu délicate, la Pointue est assez tardive, l'amande à la Dame ou (mi-fine) très fertile mais petite, la Ronde fine, petite pour confiserie et la Grosse tardive dont le nom indique suffisamment les qualités.

CERISIER

On distingue les variétés à fruits acides, issues du cerisier commun et divisées elles-mêmes en cerises proprement dites et en griottes et les variétés à fruits doux, issues du merisier et qui sont les bigarreaux et les guignes.

1^o Cerises proprement dites. — Dès la fin mai, la Belle d'Orléans donne ses fruits, puis vient l'Impératrice Eugénie en mai qui réussit également en demi-tige et dont les fruits mûrissent simultanément. L'Anglaise hâtive (ou May Duck ou Royale hâtive), à la même époque, mais dont les fruits abondants ont une maturité échelonnée. En juillet, la Reine Hortense reconnue particulièrement sensible aux attaques de la mouche du cerisier (3), la Belle Magnifique (ou Belle de Sceaux, Belle de Spa, Belle de Chatenay) qui réussit aussi en espaliers exposés au nord. Enfin, la Royale tardive analogue à la Royale hâtive mais dont les fruits ne mûrissent que fin juillet.

2^o Montmorency et Griottes. — Ces variétés donnent des fruits nettement acides et qui, de ce fait, ne peuvent être consommés qu'à complète maturité.

Il faut citer la Montmorency à queue courte (ou Gros Gobet), mûrissant à la mi-juillet et très bonne pour mettre à l'eau-de-vie. La Montmorency à queue longue très rustique récoltée à la même époque.

Au début d'août, viennent la griotte du Nord très acide, convenant parfaitement pour le ratafia et la mise en conserves, la griotte de Sauvigny très fertile, recherchée comme fruit à liqueur.

(3) *Rhagoletis Cerasi* dont la larve qui se développe dans le fruit est le ver des cerises malheureusement trop connu.

Cet insecte ne pouvant être combattu qu'au moyen d'arsénicaux à une époque trop rapprochée de la maturité, ce traitement est inapplicable. Aussi recommande-t-on de ne pas planter ou même de se débarrasser des variétés particulièrement sensibles comme le bigarreau Napoléon (le plus touché), le bigarreau Reverchon et la Reine Hortense.

C'est la présence de cette larve qui a motivé la limitation des importations de cerises françaises en Angleterre, puis en Allemagne.

PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS

du 15 juin 1931 au 15 août 1931

DOCUMENTS	DATES	OBJET
DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION		
	15 avril 1931	Divisions du Service médical (édition de 1931).
<i>Ordre de Service</i> n° 12 (1931)	12 juin 1931	Installation du block-system sur la ligne de Vichy à Riom.
<i>Ordre de Service</i> n° 14 (1931)	2 juillet 1931	Mise en application sur la section de ligne Laroche-Migennes (poste 2) à Tonnerre du Règlement du block-system absolu.
<i>Ordre de Service</i> n° 15 (1931)	4 juillet 1931	Application de l'article 8 du Règlement du block-system absolu (double voie).
<i>Instruction</i>	9 juillet 1931	Instruction relative à la saisie-arrêt et à la cession des salaires et appointements.
<i>Ordre de Service</i>	10 juillet 1931	Application de l'article 49 de la loi sur les assurances sociales aux Agents du cadre permanent.
<i>Ordre de Service</i> n° 16 (1931)	6 août 1931	Installation de signaux lumineux à la gare de Paris.
<i>Ordre de Service</i> n° 17 (1931)	8 août 1931	Rectificatif au Règlement annexe au Règlement général d'Exploitation en ce qui concerne les trains remorqués électriquement sur les lignes à voie normale.
<i>Ordre de Service</i> n° 18 (1931)	10 août 1931	Etablissement d'une bifurcation avec signaux de directions au km 517,194 de la ligne de Paris à Lyon par Saint-Etienne (poste 1 de la gare de Grand-Croix).

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

<i>Ordre de Service</i> { n° 15 (1931) de l'Exploitation. n° 1 470 du Matériel et de la Traction..... n° 3 324 du Tableau chronologique de la Voie.....	1 ^{er} mai 1931	Limitations spéciales de vitesses à observer par diverses séries de machines au passage de certains ouvrages.
^{2^e} Annexe à l'Ordre de Service { n° 8 (1930) de l'Exploitation. n° 1 448 du Matériel et de la Traction..... n° 3 313 du Tableau chronologique de la Voie.....	22 juin 1931	Liste des lignes ou sections de lignes qui sont munies de crocodiles.
<i>Ordre de Service</i> { n° 27 (1931) de l'Exploitation. n° 1 476 du Matériel et de la Traction..... n° 3 326 du Tableau chronologique de la Voie.....	24 juin 1931	Limitation de vitesse sur les V-1 et 2 entre les gares de Vichy et de Riom.
<i>Tableau des circulations de machines</i>	1 ^{er} juillet 1931	Lignes du Réseau sur lesquelles les machines peuvent circuler en service normal et en détournement au 1 ^{er} juillet 1931.
<i>Ordre de Service</i> { n° 29 (1931) de l'Exploitation. n° 1 478 du Matériel et de la Traction..... n° 3 327 du Tableau chronologique de la Voie.....	15 juillet 1931	Mise en service du block-system absolu avec circuits de voie à courant permanent (entre Laroche-Migennes, poste 2, et Tonnerre).

DOCUMENTS	DATES	OBJET
Instruction n° 303 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction Circulaire n° 2 (1927) de l'Exploitation (Service des gares et des trains) (édition de 1931)	18 avril 1931	Zones et conditions d'utilisation des grues roulantes à vapeur de 50 tonnes et de 32 tonnes pour le relevage du matériel dérailé.
^{3e} Annexe à l'Ordre de Service n° 17 (1925) de l'Exploitation, n° 1 344 du Matériel et de la Traction (édition de 1929).	1er juillet 1931	Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition, du freinage et de la limitation de la vitesse des trains.
Instruction n° 489 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction Circulaire n° 3 (1931) de l'Exploitation (Service des gares et des trains)	1er juillet 1931	Utilisation des véhicules munis du frein spécial à air comprimé pour trains de marchandises.
^{4e} Annexe à l'Ordre de Service n° 17 (1925) de l'Exploitation, n° 1 344 du Matériel et de la Traction (édition de 1929).	9 juillet 1931	Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition, du freinage et de la limitation de la vitesse des trains.
Ordre de Service n° 1 479 du Matériel et de la Traction Circulaire n° 4 (1931) de l'Exploitation (Service des gares et des trains)	17 juillet 1931	Application d'une 3e Annexe au Règlement général d'Exploitation (édition de 1905, tirage de 1928).
Instruction n° 280 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction (édition de 1931). Circulaire n° 5 (1931) de l'Exploitation (Service des gares et des trains)	23 juillet 1931	Règles concernant le conditionnement des chargements.
DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION		
Circulaire n° 4 (1928)	1er juin 1931	Comptabilité des gares. — Service des colis postaux.
Circulaire n° 13 (1899) (édition de 1931)	10 juin 1931	Service des gares et des trains. — Instructions relatives aux transports sous plombs.
Ordre de Service n° 26 (1931)	17 juin 1931	Lignes ou sections de lignes où fonctionne le dispatching-system.
Ordre de Service n° 24 (1931)	20 juin 1931	Modifications, à dater du 1er juillet 1931, à la marche des trains.
Circulaire n° 15 (1931)	27 juin 1931	Comptabilité des gares. — Enregistrement, par toutes les gares, de bagages non accompagnés à destination de Vintimille.
5e Annexe à la Circulaire n° 2 (1928)	30 juin 1931	Comptabilité des gares. — Voyageurs et chiens avec billets.
Circulaire n° 16 (1931)	28 juillet 1931	Comptabilité des gares. — Voyageurs. Exposition Coloniale. Dispositions à observer au sujet de la nouvelle condition du tarif V. 2 bis/102 bis.
1re Annexe à la Circulaire n° 5 (1899) (édition de 1930) (Service des gares et des trains)	15 juillet 1931	Instructions relatives à la circulation des trains (communication entre le Conducteur de tête et le Mécanicien).
4e Annexe à la Circulaire n° 7 (1899) (édition de 1930) (Service des gares et des trains)	15 juillet 1931	Instructions relatives au service des Agents des trains (communication entre le Conducteur de tête et le Mécanicien).
DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION		
1re Annexe à l'Instruction n° 730	28 juin 1931	Description et emploi de l'indicateur-enregistreur de vitesse système Flaman pour le contrôle de la marche des locomotives et des voitures automotrices.
Instruction n° 423 (nouvelle série) (édition de 1931)	4 juillet 1931	Conduite des locomotives électriques sur la ligne de Culoz à Modane.
Instruction n° 5 (nouvelle série)	27 juillet 1931	Caisses de régie.
Bulletin rectificatif n° 9 aux Tableaux des rampes fictives (édition de 1928)	1er août 1931	Modifications aux rampes fictives de la ligne de Montargis à Sens.

DOCUMENTS	DATES	OBJET
-----------	-------	-------

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

4 ^e Annexe à l'Instruction V-663.....	5 février 1931	Instruction sur les signaux. — Prescriptions à observer pour la vérification et la remise en état des signaux.
5 ^e Annexe à l'Instruction V-663.....	25 avril 1931	Instruction sur les signaux. — Potences-supports de signaux traversant une ou deux voies, type 1929, de 5,20 m de hauteur.
N ^o 3 015 du Tableau chronologique (édition de 1931)	20 juillet 1931	Analyses d'eaux.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER (1)

La médaille d'honneur *en vermeil* des chemins de fer a été décernée, par arrêté ministériel du 11 août 1931, aux Agents dont les noms suivent :

AIN

M^{me} MOREL Louise, Garde-barrières P. N. 70, commune de Jayat.

MM.

COTE-D'OR

GIEN Jean, Chef de bureau principal du Service de l'Exploitation, Dijon.

ISÈRE

BERTHOLOU Louis, ex-Sous-Inspecteur au Service de la Voie, Bourgoin.
FUMET Frédéric, Employé principal de l'Exploitation, Grenoble.

LOIRE

VALLOT Jules, Inspecteur Divisionnaire de l'Exploitation, Saint-Etienne.

RHONE

GRÉGOIRE Alexandre, Chef de bureau principal de la Construction, Lyon.

MM.

SEINE

BARROIN Philippe, Chef d'études de la Voie, Charenton.
BONNEMAIN Charles, Sous-Chef de bureau, Paris.

BRUN Joseph, Employé principal, Maisons-Alfort.

COURTIN Georges, Chef du Secrétariat et du Personnel (Direction), Paris.

DAVIGNON Emile, Chef de groupe (Contrôle Commun), Boulogne-sur-Seine.

SCHWEIN Louis, Sous-Caissier central, Charenton.

SEINE-ET-OISE

CORNETTE Claude, Chef de bureau de gare principal, Villeneuve-Saint-Georges.

ALGER

FOURCOUS René, Commis de 2^e classe, Agha.

La médaille d'honneur *en argent* des chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :
par arrêté ministériel du 11 juin 1931 :

MM.

BERTHET Albert, Chef de district, Nice.
CHAMBON Henri, Brigadier de manutention, Montpellier.
GARNIER Cyprien, ex-Ouvrier, Arles.

(1) Les nouveaux promus peuvent, dès maintenant, porter le ruban que leur confère cette distinction; les insignes (médaillon et diplôme) leur seront remis par leur Service respectif, dès que le Ministre des Travaux publics les aura fait parvenir à la Direction de notre Compagnie.

Il est rappelé, à cette occasion, qu'il est accordé aux bénéficiaires de ces distinctions un jour de congé supplémentaire avec solde, indépendamment du jour de la remise des insignes et diplômes.

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

Par arrêté ministériel du 14 août 1931 :

MM.

AIN

ABRY Jean, Sous-Chef de manutention, Culoz.
 BALLAND Alphonse, Mécanicien de manœuvres, Bourg.
 BARBET Paul, Commis de 2^e classe, Ambérieu.
 BÉRBEY Benoît, Chef de gare de 5^e classe, Montluel.
 BERRAUD Joseph, Chauffeur de manœuvres, Bourg.
 BOURGEOUX Jean, Garde-signaux, Injoux.
 BOZONNET Paul, Manœuvr, Bourg.
 BRUN Noël, Mécanicien de route, Ambérieu.
 BRUNIER François, Chef de train, Bellegarde.
 BUNE Auguste, Intérimaire de 2^e classe, Bolozon.
 CHARTON Félix, Mécanicien de route, Ambérieu.
 COLOMB Jean, Chef de train, Bourg.
 COMTE Jean, Mécanicien de route, Ambérieu.
 COQUAND Joseph, Mécanicien de route, Ambérieu.
 DELÉAZ Henri, Mécanicien de manœuvres, Ambérieu.
 DELFINO Philippe, Contrôleur de gare, Bourg.
 DEMULE Henri, Mécanicien de route, Bellegarde.
 DUBOIS Marie, Mécanicien de manœuvres, Bourg.
 DUCHÈNE Pierre, Aiguilleur de 1^{re} classe, Bellegarde.
 DUMOLLARD Auguste, Ouvrier, Ambérieu.
 FOSSATI Auguste, Chef de gare de 5^e classe, Artemare-St-Martin.
 GAVANT Antoine, Ouvrier, Ambérieu.
 GIRARD-REIDET Marius, Chef lampiste, Ambutrix.
 GROSSEY Edouard, Homme d'équipe, Culoz.
 GUICHARD Antoine, Mécanicien de route, Bellegarde.
 LAMY Etienne, Cantonnier principal, Virieu-le-Grand.
 LEBLANC Pierre, Conducteur, Ambérieu.
 METRAL Jean, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Bourg.
 MOINE Clément, Mécanicien de route, hameau de Tiret par Ambérieu.
 MORNIEUX Félix, Brigadier-Chef, Virieu-le-Grand.
 PARRIAUT Claude, Chef de gare de 6^e classe, Châtillon-de-Michaille.
 PITRAT Jean, Mécanicien de manœuvres, Leyment.
 PONCET Amédée, Brigadier de manutention, Culoz.
 PONNET Laurent, Facteur enregistreur, Culoz.
 RAMEL Georges, Ouvrier, Ambérieu.
 REAL Victor, Chef de train, Ambérieu.
 REY Henri, Chef de train, Ambérieu.
 REYNIER Charles, Chef de train, Bourg.
 RONCHET Auguste, Mécanicien de route, Ambérieu.
 VOLLERIN Joseph, Chef de train, Bellegarde.
 DAGALLIER Claudius, ex-Manœuvr, Chindrieux.

ALLIER

BAUDENON Alexandre, Commis de 2^e classe, Cannat.
 BOSSARON Joseph, Brigadier de manutention, Cannat.
 CHAPUIS Léon, Elève-Mécanicien, Saint-Germain-des-Fossés.
 CITON Francisque, Commis de 1^{re} classe, Yzeure.
 DIAT Gaston, Mécanicien de route, Yzeure.
 DURAND Joseph, Mécanicien de manœuvres, Saint-Germain-des-Fossés.
 FAVIER Jean, Brigadier lampiste, Moulins.
 FROMAGE Régis, Mécanicien de route, Saint-Germain-des-Fossés.
 GARAPON Hippolyte, Chef de train, Yzeure.
 LAURENT André, Chef de canton, Saint-Germain-des-Fossés.
 LAURENT Baptiste, Chef de canton, Crechy.
 MARC Auguste, Mécanicien de route, Moulins.
 MAUPAS Pierre, Aiguilleur de 2^e classe, Yzeure.
 MOURIER Claude, Chef de gare de 5^e classe, Arfeuilles-le-Breuil.
 PÉRONNET Claude, Conducteur, Saint-Germain-des-Fossés.
 POTHIER Pierre, Conducteur, Yzeure.
 SURGIN Edmond, Mécanicien de route, Saint-Germain-des-Fossés.
 TAQUE Jean, Caissier de 3^e classe, Moulins.
 VIGNAUD Pierre, Mécanicien de manœuvres, Vichy.
 CHALLIER Gilbert, ex-Mécanicien, Saint-Germain-des-Fossés.
 DELIGEARD Pierre, ex-Chef de gare, Saint-Germain-des-Fossés.
 MASSON François, ex-Sous-Chef de manutention, Vichy.

MM.

ALPES-MARITIMES

AUDON Marcel, Commis principal, Cap-d'Ail.
 BERNARDIN Emile, Chef de district principal faisant fonctions de Sous-Chef de bureau, Nice.
 Bô Dominique, Brigadier de manutention, Nice.
 BRAS Charles, Sous-Chef de bureau, Nice.
 BURCK Honoré, Commis de 2^e classe, Nice.
 CHÈNE Jean, Sous-Chef de bureau de gare, Nice.
 COTTON Pierre, Homme d'équipe, Cap-d'Ail.
 DELOUCHE Jean, Cantonnier, Cannes.
 DOA Joseph, Manœuvr, Grasse.
 DORDOR Jules, Ouvrier, Nice.
 FRATACCI Pierre, Chef de train, Nice.
 GAZIELLO Ange, Cantonnier, Cap Martin-Roquebrune.
 GOUDON Auguste, Chef de manutention, Cannes-la-Bocca.
 GUÉRIN Joseph, Chef de gare de 5^e classe, Agay.
 HÉRARD Edmond, Commis de 2^e classe, Nice.
 IMBERT Léon, Sous-Chef de manutention, Cannes-la-Bocca.
 ISNARD Barthélemy, Sous-Chef de gare de 1^{re} classe, Nice.
 LAURENTI Delphin, Cantonnier, Nice.
 LOMBARD Charles, Commis principal, Cannes.
 LYON Victorin, Chef de train, Nice.
 MANAUD Antoine, Sous-Chef de manutention, Grasse.
 MICHEL Eugène, Mécanicien de route, Cannes-la-Bocca.
 MONGRANDI Joseph, Chef de manutention, Nice.
 MOTTET Marie, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Nice.
 NIVERT Emile, Ingénieur Principal, Nice.
 PIALLAT Henri, Mécanicien de route, Nice.
 PORET Louis, Chef d'études de 2^e classe, Nice.
 RISTORCELLI Marc, Chef de train, Nice.
 ROCH Félix, Brigadier de manutention, Nice.
 SIMON Etienne, Commis principal, Nice.
 TROTEBAS Etienne, Manœuvr, Menton.
 UBERTI Joseph, Sous-Chef de canton, Cap-d'Ail.
 VENTRE Auguste, Chef de gare de 5^e classe, Menton-Garavan.
 VÉRAN Jean, Homme d'équipe, Menton.
 VERGALET Henri, Chef de train, Nice.
 JAME Jean, ex-Chef de train, Cannes-la-Bocca.
 MARTIN-BULSON Charles, ex-Contremaître principal, Cagnes-sur-Mer.
 MUSSO Joseph, ex-Aiguilleur, Isla-sur-Tinée.
 SAUREL Léon, ex-Sous-Chef de manutention, Bollène.

ARDÈCHE

ALIVON Louis, Conducteur de machines-outils, Le Teil.
 ARESAC Charles, Sous-Chef de manœuvres, La Voulte-sur-Rhône.
 AUBERT Jules, Chef aiguilleur, Le Teil.
 BÉRARD Marius, Chef de train, La Voulte-sur-Rhône.
 BLANC Henri, Chef de train, La Voulte-sur-Rhône.
 CHABANEL Auguste, Chef de gare de 2^e classe, Annonay.
 CHABANNE Alphonse, Manœuvr, Le Teil.
 CHAMBONNET Lucien, Visiteur, La Voulte-sur-Rhône.
 CHULLE Joseph, Commis de 2^e classe, La Voulte-sur-Rhône.
 CLARY Emile, Mécanicien de manœuvres, La Voulte-sur-Rhône.
 DELBOUY Jules, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Le Teil.
 FABRE Fernand, Mécanicien de manœuvres, Le Teil.
 FENET Eugène, Aiguilleur de 2^e classe, La Voulte-sur-Rhône.
 GUÉRIN Louis, Conducteur, Le Teil.
 LAURENT Jules, Homme d'équipe, Annonay.
 MARTIN Henri, Contrôleur adjoint, La Voulte-sur-Rhône.
 TASTEVIN Auguste, Chef de train, La Voulte-sur-Rhône.
 JOLY Louis, ex-Sous-Chef de manutention, Aubenas.
 SALLÉE Philémon, ex-Brigadier poseur, Les Ollières.
 CHALVET Clément, ex-Conducteur, Montfrin.

MM.

BASSES-ALPES

BLANC Jules, Chef de canton, Villeneuve.
 BONToux Clément, Conducteur, Sisteron.
 CARLE Jean, Chef de gare de 6^e classe, Peyruis-les-Mécs.
 DYEN Louis, Chef de gare de 5^e classe, Forcalquier.

BOUCHES-DU-RHONE

ALESSANDRI Ange, Facteur de ville, Marseille.
 ALLARD Marcel, Inspecteur de 1^{re} classe, Aix-en-Provence.
 AMAR Daniel, Chef de manœuvres, Rognac.
 AMPHOUX Victorin, Chef de manœuvres, Miramas.
 ARNOUX François, Commis de 1^{re} classe, Marseille.
 ARRIGUI Dominique, Homme d'équipe, Marseille.
 AUDIFFREN Darius, Sous-Chef de manutention, Marseille.
 BARELLI Jean-Baptiste, Brigadier de manutention, Marseille.
 BAUDOIN Paul, Dessinateur principal, Montolivet.
 BAUME Alexandre, Chef de train, Aubagne.
 BERGER Claudius, Chef Mécanicien, Marseille.
 BERNARD Joseph, Ouvrier, Marseille.
 BERNUS Marius, Commis de 1^{re} classe, Miramas.
 BERTHON Auguste, Cantonnier, Marseille.
 BLAISING Marius, Employé principal, Marseille.
 BONFAND Félicien, Brigadier de manutention, Marseille.
 BOUILLON Henri, Chef de district principal, Marseille.
 BOURDELON Jean, Ouvrier, Arles.
 BOURRELLY Antoine, Commis de 2^e classe, Salon.
 CAILLON Honoré, Commis de 1^{re} classe, Tarascon.
 CARVIN Paul, Commis principal, Marseille.
 CHABOT Edouard, Chef de gare de 3^e classe, Port-de-Bouc.
 CHAFFARD Victor, Chef de gare de 5^e classe, Trets.
 CHALVET Albert, Commis de 2^e classe, Salon.
 CHARNAY Gilbert, Sous-Chef de gare de 4^e classe, Marseille.
 CORNEILLE Louis, Chef de groupe, Marseille.
 COSTE Paul, Mécanicien de route, Miramas.
 DEGIOANNI Léonce, Chef de station, Roquefavour.
 DELEUZE Charles, Ouvrier, Arles.
 DESMEURES Paul, Chef aiguilleur, Tarascon.
 DOURS Adolphe, Cantonnier, Marseille.
 DUPRET Prosper, Contremaître adjoint, Marseille.
 ESTABLET Paul, Sous-Chef de manutention, Marseille.
 EMANUELLI Lazare, Manœuvre spécialisé, Marseille.
 ESTELLE François, Sous-Chef visiteur, Marseille.
 ESTIENNE Apollinaire, Commis principal, Aix-en-Provence.
 EYRAUD Joseph, Chef de train, Miramas.
 FENOUILLET Jean-Baptiste, Mécanicien de route, Aubagne.
 FERRÉ Maurice, Chef de gare de 2^e classe, Rognac.
 FRANC Edouard, Homme d'équipe, Marseille.
 GABRIEL Baptiste, Chauffeur de manœuvres, Aubagne.
 GARDETTE Claude, Chef de train, Aix-en-Provence.
 GAUDIBERT Gustave, Sous-Chef de manutention, Marseille.
 GÉRENTE Edouard, Chef de district principal, Marseille.
 GERMOND Paul, Homme d'équipe, Marseille.
 GIUDICI Philippe, Chef de train, Marseille.
 GRANGIER Ernest, Cantonnier, Marseille.
 GRÉGOIRE Camille, Mécanicien de route, Marseille.
 GUIGLARIS Stanislas, Chef de gare de 3^e classe, L'Estaque.
 ICARD Romain, Mécanicien de route, Marseille.
 IMBERT Auguste, Chef de manutention, Marseille.
 JOUBERJEAN Joseph, Planton, Marseille.
 LACROIX Jacques, Chef de train, Marseille.
 LATIL Albert, Sous-Chef de manœuvres, Miramas.
 LATIL Charles, Chef de train, Miramas.
 LAUGIER Jules, Chef de manutention, Marseille.
 LAURENT Jacques, Aide-Ouvrier, Marseille.
 LÉGAL Alfred, Sous-Chef de manutention, Marseille.
 LOMBARD Marius, Chef de gare de 3^e classe, Saint-Louis-les-Aygaldes.
 MACHEBŒUF Jean, Sous-Chef de gare de 1^{re} classe, Tarascon.

MM.

MARTEL Joseph, Chef de gare de 5^e classe, Istres.
 MARTIN François, Commis de 1^{re} classe, Marseille.
 MEILLAN Joseph, Chef de station, Puy-Ricard.
 MÉJEAN Louis, Chef de train, Marseille.
 MESCLON Jules, Sous-Chef de manœuvres, Marseille.
 MICHEL Louis, Commis de 1^{re} classe, Miramas.
 MOURGUES Baptiste, Sous-Chef de manutention, Marseille.
 MOUTIN Léopold, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Marseille.
 ODDOU Louis, Sous-Chef de manœuvres, Marseille.
 OLIVA Etienne, Chef de train, Marseille.
 PAUL Marius, Ouvrier, Arles.
 PENET Jean, Homme d'équipe, Marseille.
 PERETTI Eugène, Chef de manœuvres, Marseille.
 PINGEON Jean, Contrôleur technique, Salon.
 PLENET Marius, Aiguilleur de 1^{re} classe, Miramas.
 PONS Prosper, Chef de train, Miramas.
 POUSSEL Esprit, Cantonnier, Marseille.
 POUZAT Pierre, Chef de bureau principal de 2^e classe, Marseille.
 POZZI Antoine, Contrôleur adjoint des trains, Miramas.
 PROMEYRAT Camille, Sous-Inspecteur, Marseille.
 RAYMOND Célestin, Commis de 1^{re} classe, Marseille.
 ROBERT Frédéric, Sous-Chef de manutention, Marseille.
 ROBERT Sylvain, Brigadier de manœuvres, Marseille.
 ROULX Jean-Baptiste, Ouvrier, Marseille.
 RUAUD Paul, Chef de gare de 1^{re} classe, Marseille.
 RUSSIAS Antoine, Commis principal, Marseille.
 SICARD Alix, Commis de 1^{re} classe, Marseille.
 SOLEILLET Marius, Chef de manœuvres principal, Miramas.
 SIMONET Louis, Ingénieur principal, Marseille.
 STAMPFEL Etienne, Mécanicien de route, Marseille.
 TARRAL Isidore, Chef de district principal, Marseille.
 TEISSEIRE Henri, Chef de train, Miramas.
 THOBERT Augustin, Chef de gare de 6^e classe, Bouc-Cabriès.
 THUS Joseph, Brigadier, Meyrargues.
 TOUBEAU Gaston, Ouvrier, Arles.
 TRON Gustave, Brigadier-Chef des garçons de bureau, Marseille.
 TURC François, Homme d'équipe, Aix-en-Provence.
 TURC Gustave, Chef de manœuvres principal, Marseille.
 AVIAS Pierre, ex-Brigadier de manutention, Marseille.
 BÈS Paul, ex-Caissier central, Marseille.
 DELEUZE Charles, ex-Rédacteur principal, Marseille.
 DUTTO Emmanuel, ex-Manœuvre, Marseille.
 JACOB Joachim, ex-Commis principal de 4^e classe, Salon.
 PASCAL Joseph, ex-Homme d'équipe, Marseille.
 SARRASIN Paul, ex-Cantonnier, Barbentane.
 ARNAUD Jean-Baptiste, ex-Chef de train, Tarascon.
 AUBERGIER Casimir, ex-Mécanicien de route, Arles.
 AULLIER Jacques, ex-Aide-Ouvrier, Arles.
 BARDOUIN Gabriel, ex-Sous-Chef de manœuvres, Aix.
 BRÉMOND Joseph, ex-Sous-Chef de gare, Arles.
 DAVID Emile, ex-Ouvrier, Arles.
 DAVIN Marius, ex-Chef de canton, Petit-Roquefour.
 EYSSERIC Joseph, ex-Chef de train, Arles.
 GARGIN Antoine, ex-Ouilleur, Arles.
 GAY François, ex-Homme d'équipe, Aix.
 GAUTIER Joseph, ex-Contrôleur, Arles.
 GRUSLIN Nicolas, ex-Facteur enregistreur, Aix.
 IRIES Jean-Baptiste, ex-Chef d'équipe, Arles.
 MAGNAN Jean-Baptiste, ex-Conducteur de machines-outils, Arles.
 MARCIA Ferdinand, ex-Commis principal, Arles.
 MARTIN Jules, ex-Homme d'équipe, Aubagne.
 OTTAVI Ange, ex-Sous-Chef de manutention, Marseille.
 PÉRÉGOUL Léon, ex-Homme d'équipe, Marseille.
 PEYRON Louis, ex-Aide-Ouvrier, Arles.
 PEYRE Victor, ex-Chef de train, Marseille.
 PINAT Pierre, employé principal, Marseille.
 QUINTRAND Jean-Baptiste, ex-Ouvrier, Arles.
 RESSEGAIRE Antoine, ex-Chef de manutention, Marseille.
 SARMÉJANNE Henri, ex-Tourneur, Marseille.
 SECOND Joseph, ex-Ouvrier, Arles.
 SERRE Félix, ex-Chef de manœuvres, Marseille.
 TOUSTEN Charles, ex-Ouvrier, Arles.

COTE-D'OR

AZAIS Pascal, Chef de train, Dijon.
 BARABANT Henri, Commis de 1^{re} classe, Dijon.
 BARBELENET Joseph, Chef de train, Dijon.
 BAUD Albert, Commis de 1^{re} classe, Beaune.
 BAUDON Justin, Inspecteur de 1^{re} classe, Dijon.
 BAUDRY Léon, Chef de train, Dijon.
 BELIN Louis, Cantonnier principal, Saint-Thibault.
 BÉRARD Auguste, Chef de train, Dijon.
 BERGEROT Lucien, Brigadier-Chef, Dijon.
 BERNARD Henri, Aiguilleur de 2^e classe, Dijon.
 BIENAYMÉ Arthur, Commis de 2^e classe, Les Laumes.
 BOREL Oscar, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Dijon.
 BOUDRIOT Louis, Chef de gare de 6^e classe, Plagny.
 BOYER Pierre, Chef aiguilleur, Les Laumes.
 BRICE Maurice, Mécanicien de route, Dijon.
 CHAMBRETTE Emile, Chef de train, Dijon.
 CHANUT Léon, Brigadier-Chef, Dijon.
 CHARDON Lucien, Commis de 2^e classe, Dijon.
 CHARLUT Edouard, Chef de train, Dijon.
 CHENEVOY Louis, Chef de train, Dijon.
 CLÉMENT Georges, Conducteur, Dijon.
 COLLOMBET Auguste, Facteur aux écritures, Dijon.
 COMTE Marcel, Dessinateur principal, Dijon.
 DEBRIE Louis, Facteur mixte, Châtillon-sur-Seine.
 DEYDIER Léon, Chef de train, Dijon.
 FAGOT Edmond, Chef de train, Dijon.
 FERTIER Gustave, Mécanicien de route, Dijon.
 FONTAINE Jean, Facteur aux écritures, Dijon.
 GASCARD Paul, Mécanicien de route, Dijon.
 GAUBERT Louis, Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe, Dijon.
 GAVIGNET Étienne, Chef de train, Dijon.
 GIRARDOT Césaire, Chef de train, Dijon.
 GUENEAU Joseph, Chef de canton, Arnay-sur-Vitteaux.
 GONON Henri, Mécanicien de route, Auxonne.
 GUILLOT Auguste, Contrôleur, Dijon.
 GUINCHARD Léon, Mécanicien de manœuvres, Dijon.
 HUMBERT Louis, Chef de train, Dijon.
 JOBARD Jean, Cantonnier, Chassey.
 JOLLIVET Joseph, Chef-Mécanicien, Dijon.
 LABUSSIÈRE Claude, Chef de train, Dijon.
 LANCE Francis, Chef de train, Dijon.
 LARDANCHET Jules, Chef de train, Dijon.
 LERR Marcel, Mécanicien de route, Dijon.
 MARTIN Paul, Chef divisionnaire d'atelier, Chenôve.
 MATHY Noël, Mécanicien de route, Dijon.
 MINNE Henri, Chef divisionnaire d'atelier, Dijon.
 MOULIN Léon, Mécanicien de route, Dijon.
 MUGNERET Jean-Baptiste, Facteur enregistrant, Auxonne.
 MUSARD Albert, Homme d'équipe, Dijon.
 PAHINDRIOT Charles, Chef de train, Dijon.
 PAILHOL Léon, Chef de gare de 4^e classe, Darcey.
 PASSERAT Eugène, Ouvrier, Dijon.
 PEQUINOT Emile, Mécanicien de manœuvres, Dijon.
 PERROT François, Conducteur, Dijon.
 PLANCHE Jean-Baptiste, Mécanicien de route, Dijon.
 PONTARLIER Georges, Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe, Saulon-la-Chapelle.
 RAGOT Emile, Chef de canton, Villers-Rotin.
 RAMONET Charles, Chef aiguilleur principal, Dijon.
 RENAUT Jules, Mécanicien de route, Dijon.
 REY Pierre, Chef de groupe, Dijon.
 RICAUD Paul, Chef de gare de 3^e classe, Dijon-Porte-Neuve.
 ROLLIN Edme, Garde-signaux, Darcey.
 ROUX Jean, Aiguilleur de 1^{re} classe, Les Laumes.
 SALAIN Fernand, Employé principal, Fontaines-les-Dijon.
 SALIGNON Louis, Commis de 2^e classe, Dijon.
 SIRDEY Alexandre, Sous-Chef de manutention, Dijon.
 SIRE Jules, Mécanicien de route, Dijon.
 TEYCHENNE Jean, Mécanicien de route, Dijon.
 TILLET Louis, Chef mécanicien, Les Laumes.

VALLET Jules, Chef de gare de 4^e classe, Semur-en-Auxois.
 VALLON Lucien, Facteur aux écritures, Dijon.
 VALLUCHE Joseph, Sous-Chef de manutention, Dijon.
 VARETTE Joseph, ex-Mécanicien de route, Dijon.
 VERNIER Auguste, Chef de train, Dijon.
 BOUSSON Jules, ex-Sous-Chef de bureau de gare, Dijon.
 LE FÈVRE Auguste, ex-Mécanicien de route, Dijon.
 BLIGNY Louis, ex-Mécanicien, Dijon.
 DELÈTRE Victor, ex-Manœuvre spécialisé, Dijon.
 JARAGUET Jean, Mécanicien, Dijon.
 KLETZEN Charles, ex-Mécanicien de route, Dijon.
 LAURIN Jean, ex-Mécanicien de route, Mirebeau-sur-Beze.
 MÉRIGEON Claude, ex-Sous-Chef de manœuvres, Dijon.

CREUSE

LEBOURG Jean, ex-Aiguilleur, Cannat.

DOUBS

BESANÇON Gaston, Brigadier, Besançon.
 BÉSET Auguste, Chef de gare de 3^e classe, Voujaucourt.
 BEUCHEY Étienne, Manœuvre, Besançon.
 BILLEY Auguste, Conducteur, Besançon.
 BOLE Jules, Chef de canton, La Cluse-et-Mijoux.
 M^{me} BOLE Jules, Garde-barrières, La Cluse-et-Mijoux.
 BRUNON Edgard, Sous-Chef de manutention, Besançon.
 BRUN-GAILLARD Antoine, Mécanicien de route, Besançon.
 CHANEY François, Sous-Chef de manutention, Besançon.
 COULARDOT Emile, Chef de train, Besançon.
 FERRAN Léonce, Chef de gare de 1^{re} classe, Besançon-Viotte.
 GASQUET Jules, Chef de gare de 4^e classe, Beaucourt.
 JACQUIN Louis, Chef de gare de 5^e classe, Boujeailles.
 M^{me} JEANGUILLAUME Constant, Garde-barrières, Arc-Senans.
 LIÉGÉON Charles, Chef de gare de 5^e classe, Lods.
 LIÈVREMONT Marie, Chef de train, Pontarlier.
 LOIGEROT Juste, Chef de train, Besançon.
 MIDOL Léon, Mécanicien de route, Besançon.
 MOUILLESEUX François, Chef de train, Montbéliard.
 MOUROT Adolphe, Brigadier de manœuvres, Besançon.
 ORCEL Paul, Chef de bureau de gare de 1^{re} classe, Besançon.
 PEQUIGNOT Louis, Facteur-Chef, Besançon.
 RIBIER Jean, Chef de station, Merey-Vielley.
 ROUHANT Louis, Chef de train, Besançon.
 SIRE Edmond, Mécanicien de route, Besançon.
 THOMAS Louis, Aiguilleur de 2^e classe, Besançon.
 VARGUET Louis, Chef de train, Besançon.
 VOISIN Marie, Chef aiguilleur, Besançon.
 FLAMBERT René, ex-Ouvrier, Besançon.
 PLANET Charles, ex-Sous-Chef de train principal, Arc-Senans.
 WAECKERLE Médard, ex-Mécanicien, La Marne par Montferrand.
 BONTEMPS Henri, Facteur enregistrant, Besançon-Mouillère.
 CHAMBLON Jules, ex-Chef de station, Velotte.
 MARCONNET Charles, ex-Mécanicien, Besançon.

DROME

BAILLET Noël, Chef de gare de 6^e classe, Venterol-Roussel.
 BASTET Ferdinand, Chef de train, Valence.
 BELLON Régis, Aiguilleur de 1^{re} classe, Montéleger.
 BERTHÉ Philippe, Chef de gare de 6^e classe, Lesches-Beaumont.
 BLACHE Joseph, Chef de train, Valence.
 BRUN Elisée, Cantonnier, Montségur.
 BRUN Marie, Employé principal, Valence.
 CHAILLET Jean, Chef de réserve, Saint-Rambert-d'Albon.
 CHAUTAN Léon, Sous-Chef de gare de 1^{re} classe, Portes-les-Valence.
 COISSIEU Jean, Cantonnier principal, Bourg-les-Valence.
 DARNAUD Jean, Chef de canton, Saulece.
 DELARUELLE Alphonse, Employé principal, Valence.
 DUBOIS Louis, Sous-Chef de canton, Tain.

MM.

DUBOIS Marius, Chef de manœuvres, Portes-les-Valence.
 DURAND Manuel, Brigadier de manutention, Portes-les-Valence.
 DURIEUX Joseph, Homme d'équipe, Valence.
 FALLAVEL Jules, Chef de train, Valence.
 FAY Gabriel, Brigadier de manutention, Portes.
 M^{me} GERLAT Marie, Chef de station de 2^e classe, Pont-de-Livron.
 HEILMANN Jean, Dessinateur principal, Valence.
 ISELIN Albert, Sous-Inspecteur du Service Electrique, Valence.
 LAYRE Aimé, Chef de train, Livron.
 LÉVÊQUE Augustin, Brigadier-chef, Livron.
 LINOSSIER Jean, Chef de canton, Bourg-les-Valence.
 MARION Félicien, Chef de train, Portes.
 DE MONT-SERRAT, Chef de gare de 2^e classe, Saint-Rambert-d'Albon.
 MOREAU Philibert, Sous-Chef de bureau de 2^e classe, Valence.
 ORIOL Gaston, Mécanicien de route, Saint-Rambert-d'Albon.
 PAYAN Jules, Chef de train, Valence.
 PERRARD Charles, Mécanicien de manœuvres, Portes-les-Valence.
 RIAS Paul, Chef de train, Valence.
 RIMBAUD Annet, Sous-Chef de dépôt, Saint-Rambert-d'Albon.
 ROSTAGNI Pierre, Visiteur, Portes.
 SAINT-ANDRÉ Louis, Mécanicien de manœuvres, Valence.
 M^{me} SARRAT Jean, Garde-barrières, Saint-Paul-les-Romans.
 SILVESTRE Numa, Chef de gare de 5^e classe, Pont-de-quart-Châtillon.
 VALETTE Gaston, Commis de 1^{re} classe, Valence.
 LESTRADE Jean, ex-Sous-Inspecteur, Nyons.

GARD

ABEL Daniel, Chef surveillant de ronde, Nîmes.
 ALAIS Frédéric, Chef de train, Alès.
 ALARY Siméon, Contrôleur principal, Nîmes.
 ANDRÉ Noël, Mécanicien de route, Nîmes.
 ARNAUD Adrien, Mécanicien de route, Nîmes.
 BALDIT Edouard, Mécanicien de route, Alès.
 BARBUD Fernand, Mécanicien de manœuvres, Nîmes.
 BOIREL Félix, Chef de gare de 4^e classe, Saint-Césaire.
 BONNET Louis, Chef de train, Alès.
 BOYER Marius, Ouvrier, Nîmes.
 BRUN Jules, Ouvrier, Alès.
 BRUN Marcel, Dessinateur-projeteur, Nîmes.
 CHAMBON Camille, Conducteur, Nîmes.
 CLER Henri, Sous-Chef de bureau de gare, Nîmes.
 CODOGNAN Antoine, Commis de 2^e classe, Nîmes.
 COMTE Alphonse, Chef de manœuvres, Alès.
 CRABALLONNE Joseph, Mécanicien de route, Alès.
 DAVID-MESSILLIER Joseph, Employé principal, Nîmes.
 DELBOS Léopold, Mécanicien de route, Alès.
 DELPUECH Elic, Chef de district, au Vigan.
 DUBET Lucien, Chef de train, Nîmes.
 DUCROS Firmin, Mécanicien de route, Alès.
 DUMAS Adrien, Chef de train, Nîmes.
 FRAISSINET Fernand, Chef de gare de 3^e classe, Le Vigan.
 GALTIER Félix, Sous-Chef de manutention, Nîmes.
 GARMIER Georges, Chef de bureau de 1^{re} classe, Nîmes.
 GIRARD Fernand, Commis principal, Nîmes.
 JAIX Charles, Contremaître adjoint, Nîmes.
 JALAGUIER Pierre, Chef de train, Nîmes.
 JOURNET Léon, Chef de train, Alès.
 MAINDRET Paul, Chef de gare, Grand'Combe-La-Pisc.
 MALIGE Edouard, Mécanicien de route, Nîmes.
 MARC Jean, Mécanicien de route, Nîmes.
 MARTIN Léon, Chef de manutention, Nîmes.
 MAUCORONEL Nicolas, Sous-Chef de bureau de gare, Nîmes.
 MENIER Louis, Chef de gare de 5^e classe, Le Grau-du-Roi.
 MONTEIL Clément, Aiguilleur de 1^{re} classe, Nîmes.
 MURJAS Florentin, Conducteur, Alès.
 PAGES Antoine, Sous-Chef de manutention, Alès.
 PARANT Henri, Chef de train, Alès.
 PELLEGRINETTI Jean, Mécanicien de route, Nîmes.
 PERDRO Henri, Chef de train, Nîmes.

MM.

PÉRIILLER Joseph, Chef de train, Alès.
 PÉRINO Victor, Contremaître, Alès.
 PRIVAT Jérôme, Contrôleur principal des trains, Nîmes.
 QUET Léonce, Mécanicien de route, Alès.
 RIEU Pierre, Chef de groupe, Nîmes.
 RIGAUD Jean, Mécanicien de route, Alès.
 ROUQUIER Marie, Chef de gare de 3^e classe, La Levade.
 ROUVIÈRE Léopold, Chef de train, Alès.
 ROUX Almir, Cantonnier principal, Saint-Martin-de-Valgalgues.
 SABATIER Antonin, Chef de gare de 3^e classe, Tamarris.
 SAMBAIN Jules, Mécanicien de route, Nîmes.
 SANTONI Victor, Inspecteur principal adjoint, Nîmes.
 SARDINOUX Jules, Chef de manœuvres, Alès.
 SOULS Frédéric, Mécanicien de route, Alès.
 TABUSSE Emile, Cantonnier, Saint-Pons-la-Calm.
 TAULÈGNE Emile, Mécanicien de route, Nîmes.
 VIALAT Edmond, Chef de gare de 4^e classe, Aigues-Mortes.
 VIDAL Isaac, ex-Manœuvre spécialisé, Nîmes.
 VIDAL Joseph, Chef de train, Nîmes.
 VINCENT Ernest, Chef de train, Alès.
 VOLPELIÈRE Paul, Contrôleur de l'Exploitation du Service Electrique, Nîmes.
 LAMARQUE Charles, ex-Mécanicien, Nîmes.
 OURLIN Marc, ex-Chef visiteur, Nîmes.
 PRADAL Jean-Baptiste, ex-Chef de train, Marguerittes.
 RABE Emile, ex-Visiteur, Alès.
 ALMÉRAS Etienne, ex-Mécanicien, Nîmes.
 AYGON Auguste, ex-Chef de manœuvres, Alès.
 COSME Marius, ex-Sous-Chef de manutention, Beaucaire.
 DELEUZON Eloi, ex-Brigadier de manutention, Alès.
 FÉDIÈRE Jean, ex-Brigadier de manutention, Nîmes.
 LAUZE Henri, ex-Surveillant, Saint-Jean-de-Valériscle.
 MAUBERNARD Auguste, ex-Aiguilleur, Nîmes.
 MAURIN Fernand, ex-Mécanicien de route, Alès.
 MOULIN Ferdinand, ex-Sous-Chef de gare, Alès.
 NEUVIE Fernand, ex-Chef de train, Alès.
 PAUC Fernand, ex-Chef de train, Alès.
 PAULIN Henri, ex-Mécanicien de route, Nîmes.
 PELLET Louis, ex-Mécanicien de route, Alès.
 RIBIÈRE Auguste, ex-Sous-Chef de manutention, Nîmes.
 TOULOUSE Jean, ex-Conducteur, Nîmes.
 TRICON Henri, ex-Mécanicien de route, Nîmes.

GIRONDE

DUBOZ Charles, Inspecteur, Bordeaux.

HAUTES-ALPES

ANDRÉ-NOËL Victor, Ouvrier, Veynes.
 BOURCET Louis, Chef de train, Veynes.
 CHEVAL Auguste, Mécanicien de route, Veynes.
 CORNAND Emile, Mécanicien de route, Veynes.
 ROLLAND Sylvain, Commis de 2^e classe, Veynes.

HAUTE-LOIRE

BOYON Antonin, Chef de manutention, Le Puy.
 CHAZALMARTIN Adrien, Mécanicien de route, Arvant.
 FONLUPT Pierre, Conducteur, Le Puy.
 GAY Eugène, Sous-Chef de manutention, Le Puy.
 MARTIN Louis, Aiguilleur de 1^{re} classe, Arvant.
 PANEFIEU François, Mécanicien de route, Langeac.
 PESTRE Gilbert, Chef de train, Brioude.
 PEYRONNEL Louis, Chef de train, Le Puy.
 PONS Edouard, Chef de gare de 5^e classe, Saint-Didier-la-Séauve.
 PORTAIL Louis, Mécanicien de route, Langeac.
 SABATIER Louis, Cantonnier principal, Vissac.
 TAILLANDIER Jean-Baptiste, Chef de gare de 5^e classe, Aurec.
 VALENTIN Joseph, Mécanicien de route, Langeac.
 VASSELON Jean-Marie, Chef de train, Craponne-sur-Arzon.

MM.

VIDAL Clément, Chef de train, Le Puy.
 VILLETARD Richard, Chef de gare de 5^e classe, Vorey.
 VINCENT Jean, Sous-Chef de canton, Beauzac.
 FARIGOULE Florimond, ex-Cantonniér, Brioude.
 DOSSONNET Blaise, Chef de gare de 4^e classe, Craponne-sur-Arzon.

HAUTE-SAONE

LAUBEUF Joseph, Chef de gare de 5^e classe, Montagny.
 NOIZE Pierre, Chef de gare de 6^e classe, Dampierre-sur-Linotte.
 ROCHE Jean, Chef de train, Vesoul.
 GRANDPERRIN Louis, ex-Chef de train, Arc-les-Gray.
 ROY François, ex-Commis, Héricourt.

HAUTE-SAVOIE

BEL Alphonse, Mécanicien de route, Annemasse.
 M^{me} BORD Jules, Garde-barrières, Saint-Cergues.
 BOCQUET Claudius, Cantonniér, Saint-Sixt.
 COCHET Louis, Chef de gare de 6^e classe, Les Houches.
 CONTAT François, Chef de train, Annecy.
 DUBOURGET Alphonse, Chef de gare de 3^e classe, Thonon-les-Bains.
 GIGORD Léon, Mécanicien de route, Annecy.
 GOUD Louis, Aiguilleur de 2^e classe, Annemasse.
 GUIGAZ Johann, Chef de train, Annecy.
 M^{me} MAILLET Victor, Garde-barrières, Sales.
 MÉTRAL François, Chef de canton, Saint-Laurent.
 MONNET Jean, Visiteur, Ville-la-Grand.
 PHILIPPE Eugène, Chef de canton, Saint-Julien-en-Genevois.
 M^{me} RAT Emile, Garde-barrières, Cluses.
 RIBIOLLET Jean, Chef de train, Annemasse.
 ROCH Marie, Chef de canton, Saint-Gingolph.

HÉRAULT

BLANCHON Jean, Cantonniér principal, Boissesson.
 BONNET Pierre, Chef de train, Sète.
 CALAS Eugène, Chef de gare principal, Montpellier.
 CAYROL Michel, Mécanicien de route, Lunel.
 COMTE Emile, Chef de train, Lunel.
 GIBERT Aimé, Chef de train, Lunel.
 GRIMAUD Joseph, Commis de 1^{re} classe, Montpellier.
 HUGUES Joseph, Chef de train, Sète.
 MARCON Jean, Ouvrier de 2^e classe, Montpellier.
 MARROT Elisée, Mécanicien de route, Lunel.
 MAZEL Henry, Mécanicien de route, Sète.
 NERMEL François, Commis principal, Lunel.
 OLIVE Paul, Homme d'équipe, Montpellier.
 RÉMÉS Adolphe, Mécanicien de route, Sète.
 SOULIER Paul, Mécanicien de route, Lunel.
 VEYRUNES Marius, Homme d'équipe, Montpellier.
 LOUBIÈRE Joseph, ex-Visiteur, Montpellier.
 PASCALIS Jean-Baptiste, ex-Chef de train, Montpellier.
 PÉNARIER Samuel, ex-Chef de train, Lunel.
 BOISSONNADE Amans, ex-Conducteur, Montpellier.
 DAUNIS Fernand, ex-Sous-Chef de manutention, Sète.
 DUVERGÉ Michel, ex-Homme d'équipe, Montpellier.
 DE QUEYLARD Marius, ex-Sous-Chef de manutention, Montpellier.
 RAOUX Eugène, ex-Chef de gare, Montpellier.
 REBUFFAT Michel, ex-Sous-Chef de manutention, Montpellier.

ISÈRE

ABBADIER Marius, Rédacteur principal, Grenoble.
 ANDRÉ François, Mécanicien de route, Fontaine.
 BERNARD Joseph, Chef de gare de 5^e classe, Tullins-Fures.
 BLONDEL Jean-Marie, Facteur enregistreur, Feyzin.
 BOUVIER François, Sous-Chef de manutention, Grenoble.
 BOZON Louis, Receveur de 1^{re} classe, Grenoble.
 CHASSY Léon, Chef de gare de 4^e classe, Moirans.
 CHAUTANT Emile, Aiguilleur de 2^e classe, Ternay.
 CHRISTIN Adolphe, Chef de gare de 4^e classe, Le Rival.
 COURDEN Joseph, Brigadier de manutention, Grenoble.
 DREYON Gabriel, Mécanicien de route, Grenoble.
 GAMARD Antoine, Commis de 2^e classe, Grenoble.

MM.

GARAUD Gaston, Aiguilleur de 2^e classe, Vienne.
 GARDE Léon, Contrôleur adjoint, Vienne.
 GAY Benoît, Chef de gare de 5^e classe, La Verpillière.
 HUBAUD Edouard, Chef de train, Grenoble.
 HUSTACHE François, Aiguilleur de 2^e classe, Vienne.
 JUVENET Henri, Aiguilleur de 2^e classe, Vienne.
 LACROIX Jean, Sous-Chef de manoeuvres, Grenoble.
 NIVOLLET François, Chef aiguilleur, Chasse.
 PAUCHELON Pierre, ex-Mécanicien de manoeuvres, Fontaine.
 PELLIN Rémy, Sous-Chef de manutention, Grenoble.
 PINOT Hyppolite, Chef de gare de 5^e classe, Salaise.
 REVERET Maurice, Mécanicien de route, Grenoble.
 ROLLAND Léon, Gardien, Grenoble.
 THÉVENON Léon, Commis de 2^e classe, Grenoble.
 TOINET Jean, Chef de gare de 5^e classe, Vaugris.

JURA

BALLAUD Elie, Conducteur, Dôle.
 BARBET Edmond, Brigadier-Chef, Salins.
 BASSET Clovis, Chef de train, Lons-le-Saunier.
 CHAMPENOIS Arthur, Aiguilleur de 2^e classe, Dôle.
 CHEVREUX Jean, Mécanicien de route, Dôle.
 DOIX Jules, Facteur aux écritures, Dôle.
 FONTAINE Jean-Marie, Chef de train, Lons-le-Saunier.
 FRODEFOND Louis, Chef de train, Lons-le-Saunier.
 GAILLARD Louis, Brigadier, Salins.
 GIROD Joseph, Chef de gare de 5^e classe, Chaux-d-s-Crotenay.
 GORIOT Emile, Mécanicien de route, Dôle.
 GROS Alexandre, Conducteur, Dôle.
 GUYOT Célestin, Sous-Chef de manutention, Dôle.
 LETONDAL Charles, Mécanicien de route, Dôle.
 MASSON Louis, Aiguilleur de 2^e classe, Dôle.
 MEROUX Louis, Chef de train, Champvans-les-Dôle.
 PARAVIS Joseph, Chef de train, Lons-le-Saunier.
 ROCHE Osias, Sous-Chef de manutention, Champagnole.
 ROSERAT Pierre, Cantonniér principal, La Chaux-en-Bresse.
 SEGUIN Jules, Chef de train, Lons-le-Saunier.
 NICEY Albert, ex-Vagonniér, Dôle.

LOIRE

ALIBERT Simon, Cantonniér, Luriecq.
 BACHELARD Jean, Conducteur, Saint-Etienne.
 BALANCHE Charles, Manoeuvre spécialisé, Roanne.
 BARRAILLER Joseph, Vagonniér, Saint-Etienne.
 BARRIQUAND Eugène, Chef de gare de 3^e classe, Rive-de-Gier.
 BENECH Louis, Vagonniér, Roanne.
 BERNARD Claude, Chef de gare de 4^e classe, Régny.
 BLANC Adrien, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Terrenoire.
 BONABAUD Pierre, Chef de train, Roanne.
 BOULIER André, Chef de train, Bonson.
 BOURDET Jean, Commis de 2^e classe, Riorges.
 BREYNAT Constant, Aiguilleur de 2^e classe, Saint-Chamond.
 BROTTIER Jean, Chef de gare de 5^e classe, Chavanay.
 CASSIN François, Sous-Chef de manutention, Riorges.
 CELLE Jean, Chef de canton, Lorette.
 CHARANÇONNET Jean, Ouvrier, Saint-Etienne.
 CHATELARD Jean, Chef de canton, Montbrison.
 CHAUVIN Charles, Ouvrier, Roanne.
 CHEVALIER Claude, Mécanicien de route, Roanne.
 CLAIR Jean, Caussier de 3^e classe, Roanne.
 CORSAT Louis, Conducteur, Rive-de-Gier.
 COURTINAT Julien, Chef de gare de 2^e classe, Terrenoire.
 CUNY Marie, Chef de gare de 5^e classe, Marilly-le-Pavé.
 DAULNY Alphonse, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Roanne.
 DAUMAS Joseph, Manoeuvre, Saint-Etienne.
 DESCHAMPS Antoine, Chef aiguilleur, Saint-Etienne.
 DUBESSET Antoine, Chef de train, Saint-Etienne.
 FAURE Jacques, Cantonniér, Saint-Marcellin.
 FILIOL Pierre, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Roanne.
 FOUR Claude, Chef de gare de 5^e classe, Sury-le-Comtal.
 FOURETS Pierre, Chef de train, Saint-Etienne.
 GAILLARD Edouard, ex-Sous-Chef de brigade, Saint-Etienne.

MM.

GAUBERT Richard, Sous-Chef de gare principal, Saint-Etienne-Châteaureux.
 GAZIELLO Jean, Chef visiteur, Riorges.
 GENEVAY Barthélemy, Cantonnier principal, Champdieu.
 GIRARD Maurice, Commis principal, Saint-Etienne.
 GIRAUD Antoine, Commis de 1^{re} classe, Terrenoire.
 GOVET Michel, Garde, Lorette.
 JACQUET Jean-Baptiste, Mécanicien de route, Roanne.
 LIGNOT Louis, Mécanicien de route, Fraisse.
 MALARD Pierre, Cantonnier principal, Sury-le-Comtal.
 MAMBRÉ Michel, Mécanicien de route, Roanne.
 MARTINON Jean, Chef de gare de 5^e classe, Usson-Saint-Pal.
 MERLE Théodore, Employé, Saint-Etienne.
 MONNERY Jules, Conducteur, Roanne.
 ODE Antoine, Mécanicien de route, Saint-Etienne.
 PERRIN Pétrus, Chef de train, Saint-Etienne.
 PLASSE Jean-Marie, Chef de train, Roanne.
 PLUMET Jean, Homme d'équipe, Terrenoire.
 PONTVIANNE Paul, Sous-Chef de manutention, Firminy.
 PRUNEVILLE Pierre, Mécanicien de route, Saint-Etienne.
 ROBERT Pierre, Chef de manutention, Saint-Etienne.
 ROMESTINGT Jacques, Sous-Chef de manoeuvres, Saint-Etienne.
 ROUBY Joseph, Chef de train, Saint-Etienne.
 SANOUILLE Antoine, Chef de canton, Saint-Bonnet-le-Château.
 SIRIEIX Léonard, Vagonnier, Saint-Etienne.
 SOLIGNAC Jean, Mécanicien de route, Saint-Etienne.
 SOULIER Louis, Chauffeur de manoeuvres, Saint-Etienne.
 THOMAS Pierre, Commis de 1^{re} classe, Saint-Etienne.
 TRAMBOLUZE Elie, Sous-Chef de gare de 1^{re} classe, Roanne.
 VAYSE François, Commis de 1^{re} classe, Roanne.
 LONGEON Antoine, ex-Sous-Chef de gare de 2^e classe, Terrenoire.
 SAVARIN Benoît, ex-Sous-Chef de manoeuvres, Vougy.
 MONTBERNIER Claude, Facteur aux écritures, Saint-Victor-sur-Rhins.
 GONON Jean, ex-Chef de train, Chambon-Feugerolles.
 LAROSE Louis, ex-Chef de gare, Montbrison.
 LAURENT Jean, ex-Mécanicien, Riorges.
 DIMOYAS Jean-Baptiste, ex-Journalier, Saint-Etienne.

LOIRET

COTELLE Désiré, Homme d'équipe, Auxy-Juranville.
 DESCHAMPS Auguste, Sous-Chef de brigade de manoeuvres, Cepoy.
 GAUDY Gabriel, Commis de 1^{re} classe, Montargis.
 LIMOGES Paul, Chef de gare de 4^e classe, Courtenay.
 MARTINET Jean, Chef de train, Malesherbes.
 REVIRON Pierre, Chef de gare, Solterres.

LOZÈRE

CHARDÈS Joseph, Cantonnier, Villefort.
 GIMBERT Urbain, ex-Conducteur, Cocures.

NIÈVRE

BALLUT Joseph, Chef de gare, Corvol-d'Embernard.
 BERTHIER Baptiste, Chef de train, Nevers.
 BERTHIER Henri, Chef de train, Cercy-la-Tour.
 BIZOT Jules, Cantonnier, Nevers.
 BOYER André, Mécanicien de route, Nevers.
 COUZON Georges, Chef de gare, Drol.
 CRISTO Louis, Mécanicien de route, Nevers.
 GUYON Edmond, Cantonnier, La Charité.
 JARDET Jean, Chef de manoeuvres, Nevers.
 JEANNOT Alexandre, Garde-signaux, Les Giratmes.
 LEFORT Emile, Chef de gare, Decize.
 LEFORT Paul, Contrôleur technique principal, Nevers.
 LEJAULT Adolphe, Mécanicien de route, Nevers.
 MARION Jean, Chef de station, Dommartin-Sainte-Péreuse.
 MASSE Augustin, Chef de gare, La Charité.
 MIGNARD Jacques, Mécanicien de route, Nevers.
 MITTON François, Sous-Chef de dépôt, Nevers.
 MOREAU Jacques, Chef de train, Nevers.
 MOREUX Jean-Baptiste, Mécanicien de manoeuvres, Nevers.
 NARROUTON Louis, Chef de gare, Saint-Pierre-le-Moutier.

MM.

PLAISANCE Eugène, Mécanicien de manoeuvres, Nevers.
 POUGET Blaise, Garde, La Charité.
 RAGON François, Chef de train, Nevers.
 ROY Antoine, Commis de 2^e classe, Nevers.
 THEVENEAU Louis, Mécanicien de route, Clamecy.
 BLAIZOT Jules, ex-Mécanicien, Nevers.
 BRAILLY Jean-Baptiste, ex-Brigadier ajusteur, Nevers.
 CONDAMIN Louis, ex-Mécanicien, Nevers.
 FASSIER Jean, ex-Mécanicien, Nevers.
 FERRE Benoît, ex-Mécanicien, Nevers.
 GARNIER Pierre, ex-Aide-Ouvrier, Préimery.
 MARTINET Antoine, ex-Garde-signaux, Chantenay.
 PARAVY Joseph, ex-Mécanicien de route, Coulanges-les-Nevers.
 RIGNAULT Louis, ex-Mécanicien, Nevers.
 THIBAUT Auguste, ex-Mécanicien, Nevers.
 VICTOR Valentin, ex-Employé principal, Nevers.

NORD

BRUNET Louis, Contrôleur technique principal, Raismes.

PUY-DE-DOME

BÈGUE Pierre, Homme d'équipe, Clermont-Ferrand.
 BERNARDON Pierre, Chef de gare de 4^e classe, Aigueperse.
 BLANCHON Jean-Baptiste, Rédacteur principal, Clermont-Ferrand.
 BOURIOL Pierre, Aiguilleur de 2^e classe, Riom.
 BROSSARD Etienne, Aide-Ouvrier, Clermont-Ferrand.
 DRIGEARD Nicolas, Chef de canton, Arlanc.
 GRAPON Adolphe, Chef de manutention principal, Clermont-Ferrand.
 JACQUET Jean, Chef de canton, Gardelle par Arlanc.
 JALLAT Antoine, Homme d'équipe, Clermont-Ferrand.
 LACROIX Eugene, Chef de groupe, Clermont-Ferrand.
 MAZIERE Pierre, Brigadier de manutention, Royat.
 RAZIA Gabriel, Aiguilleur de 2^e classe, Pont-de-Dore.
 RÉGIS Baptiste, Mécanicien de route, Clermont-Ferrand.
 ROUSTIDE Antoine, Chef d'atelier, Clermont-Ferrand.
 ROUBATIER Robert, Chef de bureau de gare principal, Clermont-Ferrand.
 SARAZIN Henri, Chef de gare de 6^e classe, Saint-Sauveur-la-Sagne.
 SIROP Charles, Chef de train, Clermont-Ferrand.
 THOMAS Jules, Commis de 2^e classe, Gerzat.
 M^{me} VOISSIER-BARLET Jean, Garde-barrières, Marsac-en-Livradois.
 COGNET Joseph, ex-Chef de canton, Puy-Guillaume.
 MONTHORIER Antoine, ex-Homme d'équipe, Clermont-Ferrand.
 RIVALIER Joseph, ex-Mécanicien de route, Crest.

PYRÉNÉES-ORIENTALES

D'USTON DE VILLEREGAN Joseph, ex-Chef de gare, Perpignan.

RHONE

ASTEGIANO Charles, Contrôleur technique, Sainte-Foy-lès-Lyon.
 AUCAGNE Claude, Cantonnier, Châtillon-d'Azergues.
 AUTON Antoine, Chef de brigade d'ouvriers, Oullins.
 BACON Victor, Mécanicien de route, Lyon.
 BADIOU Jean, Facteur mixte, Couzon-au-Mont-d'Or.
 BADROUILLARD, Jean Sous-Chef de manutention, Lyon.
 BATTENTIER Joseph, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 BAVOZET Louis, Chef de groupe, Lyon.
 BECQUEVORT François, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Lyon.
 BERGER Jean, Chef de train, Givors.
 BERGERET Emile, Mécanicien de manoeuvres, Lyon.
 BERTRAND Vincent, Chef de train, Lyon.
 BLONDEAU Vivant, Brigadier de manutention, Lyon.
 BOIS Jean, Chef aiguilleur, Saint-Germain-au-Mont-d'Or.
 BONNET Francis, Mécanicien de route, Lyon.
 BONOT Jean, Chauffeur de manoeuvres, Vénissieux.
 BORDESOUL Edouard, Chef de manutention, Villeurbanne.
 BOUX Jacques, Sous-Chef de bureau de gare, Lyon.
 BOUVIER Jean, Conducteur, Lyon.
 BOYER Louis, Brigadier de manutention, Lyon.
 BROTEL Henri, Employé principal, Vénissieux.
 CARTAILLER Marius, Chef de manutention, Lyon.

MM.

CATTIN Auguste, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 CAYRON Jules, Commis de 2^e classe, Lyon.
 CHAFFARD Jean, Facteur de ville, Lyon.
 CHALARD Roli-Jean, Chef de canton, Trèves-Burel par Condrieu.
 CHALAYE Jules, Homme d'équipe, Lyon.
 CHARCOT François, Aide-Ouvrier, Lyon.
 CHARDON Paul, Chef de train, Lyon.
 CHARPY Louis, Mécanicien de route, Lyon.
 CHARREYRE Régis, Manœuvre, Lyon.
 CHATAIGNER Joseph, Mécanicien de route, Lyon.
 CHAUDIER Jacques, Chef contrôleur de gare, Lyon.
 CHAVADE Gustave, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Lyon.
 CHEVALLIER Louis, Chef de train, Lyon.
 CHEVARIER Jean, Chef aiguilleur principal, Lyon.
 CHOL Henri, Mécanicien de route, Lyon.
 CHOPARD Auguste, Ouvrier, Oullins.
 CODET Claude, Mécanicien de route, Lyon.
 COLLOMB Paul, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 COMTE Alfred, Sous-Chef de brigade de manœuvres, Givors.
 COULOT François, Mécanicien de manœuvres, Lyon.
 CUVILLIER Étienne, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 DELOULE Elie, Chef de manœuvres principal, Lyon.
 DESCAILLOT Jean, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 DORIDOT Jean, Sous-Chef de dépôt, Vénissieux.
 DUGENOT Louis, Aiguilleur de 1^{re} classe, Lyon.
 DUPENLOUP Jules, Chef de train, Lyon.
 DUPERRET Claude, Sous-Chef de gare de 4^e classe, Tarare.
 DURET Eustache, Brigadier-Chef, Lyon.
 DUVERNAUD Jean, Commis de 2^e classe, Tarare.
 EMERY Eugène, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 FEUILLET Benoît, Chef de station, Saint-Rambert-l'Île-Barbe.
 FRAICHT Jean, Chauffeur de manœuvres, Grigny.
 GARNIER Joseph, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 GIROUD Auguste, Sous-Chef de manœuvres, La Mulatière.
 GLÉZOL Hippolyte, Sous-Chef de bureau de gare, Saint-Fons.
 GORGERET Claude, Chef de train, Lyon.
 GOUNON Mathieu, Aiguilleur de 1^{re} classe, Lyon.
 GUERRIER Pierre, Chef de canton, Lyon.
 JARROUX André, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 JULLIEN Louis, Chef de train, Givors.
 LAMANTHE Pierre, Chef de train, Lyon.
 LESNE Louis, Homme d'équipe, Lyon.
 L'HERBETTE Jean, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 LOMBARD Louis, Chef de train, Lyon.
 LUYTON François, Visiteur, Lyon.
 MAGNOT Henn, Mécanicien de route, Lyon.
 MARQUE Jean, Mécanicien de route, Caluire.
 MARTIN Emile, Chef aiguilleur principal, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.
 MARTIN Jean, Facteur mixte, aux Chères.
 MARY-DAUPHIN Jean, Mécanicien de route, Lyon.
 MASSARD Antoine, Chef de manœuvres, Lyon.
 MATHIEU Joseph, Chef de gare de 6^e classe, Courzieu-Brussieu.
 MÉALARÈS Albert, Aide-Ouvrier, Oullins.
 MELIN Léon, Chef de bureau de gare de 2^e classe, Lyon.
 MIÈGE François, Facteur aux écritures, Lyon.
 MINGUET Guillaume, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Lyon.
 MONOT Louis, Ouvrier, Vénissieux.
 NICOLI Théodore, Brigadier-Chef, Lyon.
 NIEL Jules, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 ORTOVENT Louis, Conducteur de machines-outils, Sainte-Foy-lès-Lyon.
 PALIX Paul, Homme d'équipe, Lyon.
 PATEL Marie, Sous-Chef de gare principal, Lyon.
 PERRARD François, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 FERROSSIER Daniel, Mécanicien de route, Vénissieux.
 PHILIPPE Joseph, Cantonnier, Chaponost.
 PUZENAT Charles, Mécanicien de route, Lyon.
 RAMIER Claude, Planton, Lyon.
 RANDOING François, Contrôleur des trains, Lyon.
 REUCHSEL Gaston, Commis principal, Lyon.
 RÉVILLON Ambroise, Chef d'études principal, Lyon.
 RODET Pierre, Chef de canton, Saint-Jean-d'Ardières.

MM.

ROLLE Jean, Commis de 2^e classe, Collonges-au-Mont-d'Or.
 ROURE Vincent, Sous-Chef de manutention, Lyon.
 ROUX Jean, Commis de 1^{re} classe, Caluire-et-Cuire.
 ROYER Anthelme, Facteur enregistrant, Couzon-au-Mont-d'Or.
 ROZAND Eugène, Garde-signaux, Oullins.
 ROZIER Jean, Chef aiguilleur principal, Grigny.
 SABATIER Jean, Commis de 2^e classe, Lyon.
 SÉNIL François, Mécanicien de manœuvres, Lyon.
 SUBOUL Jean, Surveillant principal de la voie, Lyon.
 TABARDEL Léon, Aide-Distributeur, Lyon.
 THEVAND Marie, Commis de 2^e classe, Lyon.
 THOMAS Albert, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Oullins.
 TOURNIER Louis, Mécanicien de route, Grigny.
 TOUZET Hippolyte, Sous-Chef de manœuvres, Lyon.
 VÉRAN Joseph, Chef-Mécanicien, Lyon.
 VERMALE Marius, Chef de train, Lyon.
 VIAL Joseph, Aiguilleur de 2^e classe, Lyon.
 VIVET François, Manœuvre, Tassin-la-Demi-Lune.
 BROUX Jean, ex-Mécanicien de route, Lyon.
 CARTAILLIER Jean, ex-Mécanicien de route, Lyon.
 FARINET Pierre, ex-Sous-Chef de manutention, Villefranche-sur-Saône.

REYNAUD Jean, ex-Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Vénissieux.
 ARISTIDE Augustin, ex-Sous-Chef de brigade de manœuvres, Lyon.

SAONE-ET-LOIRE

ANGONNET Henri, Garde-signaux, Rully.
 AUMEUNIER Jean, Chef de canton, Trivy.
 BENAS François, Chef de canton, Bray.
 BONNIAUD Philibert, Mécanicien de route, Paray-le-Monial.
 BOURGEON Eugène, Mécanicien de manœuvres, Montchanin.
 BREVIER Jacques, Mécanicien de route, Chagny.
 BREDILLET Philibert, Mécanicien de route, Paray-le-Monial.
 BURDEAU Pierre, Conducteur, Charnay-les-Mâcon.
 CHAROLLAIS François, Chef de gare de 5^e classe, Chauffailles.
 CHATELET Claude, Chef de canton, Gergy.
 CHATELET Lucien, Chef de train, Montceau-les-Mines.
 CHOFFLET Jean, Chef de train, Montchanin.
 COURBOULEIX Antoine, Chef de gare de 5^e classe, Prissé.
 CREPET Xavier, Chef de train, Montchanin.
 DARFIN Charles, Chef de gare de 6^e classe, Massilly.
 DAUJEAN Philibert, Sous-Chef de bureau, Paray-le-Monial.
 DEBARBOUILLE François, Chef de canton, Villars.
 DEMOUGEOT Edmond, Aiguilleur de 2^e classe, Chagny.
 DEVUZE Alexandre, Sous-Chef de gare, Autun.
 DORMAY Paul, Mécanicien de route, Paray-le-Monial.
 DUMONT Edouard, Sous-Chef de manœuvres, Chagny.
 DUPUIT Jean, Cantonnier, Dornpierre-les-Ormes.
 FRANC François, Mécanicien de manœuvres, Chagny.
 GIRARD Claudius, Chef de station, Ouroux-Saint-Christophe.
 GODARD Jean, Surveillant principal, Chalons-sur-Saône.
 GOURIER Paul, Chef de gare de 5^e classe, Navilly.
 GUERESSE Louis, Garde, Saint-Agnan.
 JANIN Pierre, Chef de gare de 5^e classe, Dommarin-les-Cuisseaux.
 LABRUYERE Jean, Commis de 1^{re} classe, Mâcon.
 LABRY Jean, Cantonnier, Charolles.
 LARNOUHE Octave, Facteur enregistrant, Louhans.
 LAVASTRE Louis, Chef de gare de 5^e classe, Varennes-le-Grand.
 LITAUDON Philibert, Chef de canton, Hautefond.
 MASSENOT Louis, Sous-Chef de manutention, Chagny.
 MAZUY Valéri, Cantonnier principal, Dommarin-les-Cuisseaux.
 MAUCHE François, Contrôleur technique, Chalons-sur-Saône.
 MENOULLARD Jean, Chef de gare de 5^e classe, Sénozan.
 MONNOT Joseph, Mécanicien de route, Chagny.
 MONTENDEY François, Sous-Chef de manutention, Chagny.
 NECTOUX Jean, Brigadier de manutention, Montchanin.
 NOIROT Joseph, Garde-signaux, Chagny.
 NOVE-JOSSERAND Clair, Chef de gare de 4^e classe, Saint-Marcel-lès-Chalon.
 PATIN Dominique, Commis de 2^e classe, Montceau-les-Mines.
 PICARD Jean, Chef de canton, Pierre.

MM.

PICARD Pierre, Chef de train, Chalon-sur-Saône.
 PRIVET Benoît, Aiguilleur de 1^{re} classe, Mâcon.
 ROBY Jean, Brigadier-Chef, Tournus.
 ROUX Jean, Aiguilleur de 1^{re} classe, Mâcon.
 SEGAUD Claude, Chef de gare, Mesvres.
 SUCHET Mathieu, Chef de canton, Saint-Gengoux.
 TRANCHANT Claude, Gardien-Concierge, Mâcon.
 BOURGEOIS Augustin, ex-Chef de train, Mâcon.
 M^{me} LIGERON Pierre, ex-Garde-barrières, Igornay.
 GRELLIER Louis, ex-Chef de train, Chalon-sur-Saône.
 MARTIN Louis, ex-Chef de train, Chalon-sur-Saône.
 MAZIVIÉ Jean, ex-Chef de station, Baudrières.

SAVOIE

BAUDET Marie, Chef de train, Chambéry.
 BEAUD François, Commis principal, Modane.
 BOQUET Joseph, Mécanicien de route, Chambéry.
 BURDIN Jean, Mécanicien de route, Chambéry.
 CARRON Léon, Mécanicien de route, Chambéry.
 CHATELAIN Henri, Chef de train, Chambéry.
 COCHET Emmanuel, Sous-Chef de bureau de 2^e classe, Chambéry.
 CONTAT Clément, Commis de 2^e classe, Chambéry.
 COURRIER Etienne, Chef de train, Chambéry.
 DALAISON Alexis, Aiguilleur de 1^{re} classe, Fourneaux.
 DOMPNIER Clément, Manœuvre spécialisé, à La Ravoire par Chambéry.
 FALCOZ Laurent, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Aix-les-Bains.
 M^{me} FRANCOZ Marie, Commise de 2^e classe, Fourneaux.
 GAUDET Charles, Mécanicien de route, Chambéry.
 GALLICE Joseph, Chef de train, Chambéry.
 GENÈVE Jean, Aiguilleur de 2^e classe, Aix-les-Bains.
 GRANGEAT Jean, Chef de train, Chambéry.
 JORCIN Adolphe, Chef de train, Saint-Jean-de-Maurienne.
 LANSARD François, Chef de train, Chambéry.
 LÉGER Jean, Conducteur, Chambéry.
 LE MAIGNANT de KÉRANGAT Armand, Chef de gare de 6^e classe, Grésy-sur-Isère.
 LOMBARD Jean, Mécanicien de route, Chambéry.
 MERCIER Dominique, Chef de gare de 4^e classe, Saint-Avre-la-Chambre.
 MOTTARD Guillaume, Ouvrier, Chambéry.
 PALIÈS Henri, Chef de gare de 2^e classe, St-Jean-de-Maurienne.
 PERRET Jean, Mécanicien de route, Chambéry.
 PITON Lucien, Surveillant, Aix-les-Bains.
 RAVAZ Jean, Mécanicien de manœuvres, Chambéry.
 SIMOND-COTE François, Chef de gare de 5^e classe, Chavannes-Saint-Rémy.
 VOIRON François, Commis de 2^e classe, Saint-Alban-Leysses.

SEINE

AUBERGER Simon, Employé principal, Charenton.
 BAPT Claude, Chef de train, Paris.
 BARBOTTE Baptiste, Sous-Chef de manutention, Paris.
 BARNAUD Jean, Sous-Brigadier, Paris.
 BASTIDE Clément, Sous-Facteur, Paris.
 BÉLIARD Marcel, Chef de bureau principal, Boulogne-sur-Seine.
 BÉNIARD Adrien, Sous-Chef de manœuvres, Paris.
 BÉRAL Privat, Sous-Facteur, Paris.
 BERNARD Emile, Commis principal, Paris.
 BERTHEREAU Virgile, Homme d'équipe, Paris.
 BESSE Henri, Chef de manutention principal, Paris.
 M^{lle} BLAISE Gabrielle, Employée, Paris.
 BLANCHIN Dominique, Rédacteur principal, Colombes.
 BLOT Gaston, Ingénieur principal, Paris.
 BOILLÉE Georges, Ingénieur au Service Central, Paris.
 BOUCHACOURT Amédée, Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe, Paris.
 BOUCHERON Onézime, Sous-Facteur, Paris.
 BOURDOUIL Joseph, Facteur aux écritures, Paris.
 BRÉDILLET Jean-Baptiste, Sous-Facteur, Paris.
 BROUSSOULOUX Léonard, Ouvrier de 2^e classe, Paris.
 BRIANDET Jean, Sous-Brigadier, Paris.
 CANNELLE Maurice, Gardien-Concierge, Paris.

MM.

CHABIN Alexandre, Homme d'équipe, Paris.
 CHANLIAU Paul, Conducteur de 1^{re} classe, Paris.
 CHASTAL Joseph, Sous-Inspecteur, Paris.
 CONSTANT Alexandre, Homme d'équipe, Paris.
 COUILLÉ Jules, Sous-Chef de manutention, Alfortville.
 COUTAUDIER Jean, Sous-Facteur, Paris.
 DANTIN Georges, Contrôleur technique, Paris.
 DEBELUT Jules, Chef de bureau de 2^e classe, Paris.
 DELAVEAU Arsène, Sous-Chef de manutention, Paris.
 DESJOURS François, Sous-Agent technique, Maisons-Alfort.
 DOLLIER Charles, Commis de 1^{re} classe, Maisons-Alfort.
 DOUSSOT Sylvain, Mécanicien de manœuvres, Paris.
 DUCHET Jean-Baptiste, Commis de 1^{re} classe, Paris.
 DURAND Jules, Chef de station, Alfortville.
 ÉLMERICH Pierre, Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe, Arcueil.
 ÉPAILLY Marc, Sous-Chef de manutention, Paris.
 FEFUCHE Joseph, Mécanicien de manœuvres, Paris.
 FARNEAULT Marie, Commis principal, Paris.
 GAILLOT Victor, Garçon de bureau, Paris.
 GEOFFRET Pierre, Agent technique, Paris.
 GEOFFROY André, Chef adjoint du Secrétariat, Paris.
 GÉRARD Joseph, Mécanicien de manœuvres, Paris.
 GIVERNAU Julien, Commis principal, Malakoff.
 M^{me} GOUERAT Lucie, Employée, Paris.
 GRISOT Henri, Employé principal, Paris.
 GROULIER Louis, Brigadier de manutention, Paris.
 GUIBERT Emile, Chef de train, Paris.
 GUILLIN Etienne, Homme d'équipe, Paris.
 GUILLAUME Jules, Chef de bureau principal, Bois-Colombes.
 GUILLIEN Pierre, Aide-Ouvrier, Paris.
 GUYON Paul, Chef de bureau de 2^e classe, Paris.
 HOUIN Lucien, Chef de gare de 1^{re} classe, Paris.
 JACQUIN François, Chef de bureau de 1^{re} classe, Colombes.
 JOUANNY Joseph, Homme d'équipe, Paris.
 JUULLET Cyrille, Chef de groupe, Paris.
 JUSSIAUX Philippe, Commis de 2^e classe, Paris.
 KOBIERSKY Arthur, Sous-Chef de brigade, Paris.
 LACHASSE Donatien, Sous-Chef de manutention, Paris.
 M^{lle} LACOTTE Berthe, Employée, Maisons-Alfort.
 LEMAIRE Jean, Ingénieur, Paris.
 LORINET Félix, Ingénieur adjoint de 2^e classe, Maisons-Alfort.
 LORT Jean-Baptiste, Sous-Chef de brigade, Paris.
 MAIRE Alexandre, Chef de train, Paris.
 MARTIN Henri, Commis de 1^{re} classe, Montreuil-sous-Bois.
 M^{me} MASSON Lucie, Commise de 2^e classe, Paris.
 M^{me} MATHIOT Marie, Commise de 1^{re} classe, Paris.
 MAUGUIN Armand, Ingénieur principal, La Garenne-Colombes.
 MAUGUIN Louis, Chef d'études principal, Paris.
 MERLIN Pierre, Surveillant, Paris.
 M^{me} MÉTRAL Renée, Employée principale, Maisons-Alfort.
 MEUNIER Léon, Sous-Facteur, Paris.
 MEYNADIER Joseph, Sous-Facteur, Paris.
 MONIER Jean, Sous-Chef de manutention, Paris.
 MOREAU Alphonse, Employé principal, Pantin.
 MULLIER Georges, Ouvrier, Choisy-le-Roi.
 M^{me} NEVEUX Julie, Commise de 2^e classe, Paris.
 NICOLINI Paul, Employé principal, Maisons-Alfort.
 OUVARD Auguste, Sous-Chef de bureau, Paris.
 OZANON Julien, Sous-Chef de gare de 1^{re} classe, Charenton-gare-Bercy-Conflans.
 PAILLAS Pierre, Homme d'équipe, Paris.
 PARIS Jules, Employé principal, Paris.
 PARIS Louis, Chef aiguilleur, Maisons-Alfort.
 PERREAU Paul, Garçon de bureau, Paris.
 PERROT Jules, Chef lampiste principal, Paris.
 PIDANCIER Auguste, Sous-Chef de manutention, Charenton.
 M^{lle} PILLON Louise, Employée, Paris.
 PONCET Marius, Mécanicien de route, Paris.
 PORTALIER Emile, Chef de bureau de 2^e classe, La Garenne-Colombes.
 RAOUX Marius, Mécanicien de manœuvres, Paris.

MM.

RAZET Charles, Homme d'équipe, Paris.
 RENARD Paul, Sous-Chef de manutention, Paris.
 ROBERT Marius, Contrôleur des trains, Paris.
 ROBINEAU Désiré, Employé principal, Paris.
 ROQUEL Auguste, Sous-Facteur, Paris.
 ROUSSEL Jules, Chef de manœuvres principal, Paris.
 SAUJOT Lucien, Sous-Chef de manutention, Paris.
 SIMAS Fernand, Chef du Personnel (Construction), Paris.
 SOYER Edmond, Inspecteur Divisionnaire, Paris.
 TARTRAT Charles, Chef de manœuvres principal, Maisons-Alfort.
 VAUTEY Jean-Baptiste, Chef de manutention, Paris.
 VENGÉON Albert, Brigadier de manutention, Charenton.
 VERNIZY Lucien, Chef d'études principal, Paris.
 VÉZARD Alphonse, Sous-Chef de manutention, Charenton.
 VIAUD Gabriel, Rédacteur principal, Alfortville.
 VIEILLEDENT Marie, Sous-Facteur, Paris.
 DESPLATZ Yves, ex-Chef de manutention, Paris.
 PERRAUD Jean, ex-Homme d'équipe, Paris.
 VIOLET Louis, ex-Ingénieur, Saint-Mandé.
 CART Georges, Sous-Chef de manutention, Paris.
 DRUET Paul, ex-Homme d'équipe, Paris.
 RAFAITIN Jean, ex-Chef de manœuvres principal, Alfortville.

SEINE-ET-MARNE

BRUNEAU René, Chef aiguilleur principal, Montereau.
 GOUPIILLON Ernest, Chef de gare, Moret-les-Sablons.
 HAUTEFVILLE Edmond, Aiguilleur de 1^{re} classe, Moissy-Cramayel.
 MINIER Armand, Chef de gare de 5^e classe, Vermon-sur-Seine.
 BRÉVAULT François, Chef de gare de 5^e classe, La Chapelle-la-Reine.
 SCHNEIDER Louis, Homme d'équipe, Fontainebleau.
 SIMONNET Armand, Mécanicien de manœuvres, Montereau.
 VALLIER Henri, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Melun.
 VAVOUIL Eugène, Chef de train, By Thomey.
 VENDEUIL Maurice, Brigadier de manutention, Melun.
 LOCHE Louis, ex-Chef de station principal, Combs-la-Ville.

SEINE-ET-OISE

BASTET Gilbert, Ouvrier, Villeneuve-Saint-Georges.
 BONNET Joseph, Aide-Ouvrier, Villeneuve-Saint-Georges.
 BORDIER Adrien, Employé principal, Soisy-sous-Etoulles.
 BOUSSAINGAULT, Aiguilleur de 1^{re} classe, Corbeil.
 CHARRUE Georges, Chef de train, Villeneuve-Saint-Georges.
 CORDIER Adolphe, Ouvrier, Villeneuve-Saint-Georges.
 CORNIER Alphonse, Contremaître adjoint, Villeneuve-St-Georges.
 DROUET Auguste, Sous-Chef de manutention, Montgeron.
 DUCHÊNE Charles, Mécanicien de route, Villeneuve-St-Georges.
 DUCLOS Louis, Chef de Division adjoint, Montgeron.
 DUCORNOY Théodule, Employé, Montgeron.
 M^{me} ENTAT Julie, Expéditionnaire, Brunoy.
 FORESTIER Claude, Conducteur de machines-outils, Villeneuve-Saint-Georges.
 GRELET Henri, Commis de 2^e classe, Villeneuve-Saint-Georges.
 HENNO Emile, Chef de bureau de 2^e classe, Chatou.
 JARDIN Edmond, Ouvrier spécialiste, Villeneuve-Saint-Georges.
 JOINEAU Gabrielle, Mécanicien de route, Villeneuve-St-Georges.
 LAFOUCRIÈRE Alexandre, Mécanicien de route, Villeneuve-Saint-Georges.
 LEBALEUR Albert, Sous-Chef de bureau, Saint-Germain-en-Laye.
 MAITRE Louis, Chef de gare de 5^e classe, Evry-Petit-Bourg.
 MARTIN François, Ingénieur du Matériel, Villeneuve-St-Georges.
 MARTIN Pierre, Chef de manutention, Montgeron.
 MOREL Henri, Sous-Chef de gare de 2^e classe, Villeneuve-Triage.
 MONTPELLAZ François, Mécanicien de route, Villeneuve-Saint-Georges.
 PIOT Lucien, Sous-Chef de manutention, Essonnes.
 POMMIER Georges, Chef de gare de 4^e classe, Mennecy.
 QUETAND Gustave, Contrôleur technique principal, Villeneuve-Saint-Georges.
 REES Henri, Rédacteur principal, Montgeron.
 ROUDEL Joseph, Aide-Distributeur, Villeneuve-Saint-Georges.
 ROUGET Jean-Baptiste, Aide-Ouvrier, Villeneuve-Saint-Georges.
 ROUX Casimir, ex-Ouvrier, Draveil.

MM.

RUELLE Auguste, Contremaître adjoint, Villeneuve-Saint-Georges.
 TRIPIER Antoine, Sous-Chef de manœuvres, Villeneuve-Saint-Georges.

VAUTHERIN Marie, Sous-Caissier principal, Montgeron.
 VERTAURE Jean, Commis de 1^{re} classe, Villeneuve-Saint-Georges.
 GOUGEON Honoré, ex-Commis principal, Villeneuve-St-Georges.
 VIAL Jean, ex-Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Villeneuve-Saint-Georges.

TERRITOIRE DE BELFORT

MORAIN Claude, Aiguilleur de 2^e classe, Delle.

VAR

ARDISSON François, Cantonnier, Saint-Raphaël.
 BERNARD Victor, Manœuvre, Toulon.
 CABASSE Joseph, Chef de canton, Muy.
 CAMAIL Louis, Chef de canton, Fréjus.
 CUGGIA Joseph, Chef de gare de 4^e classe, La Garde.
 FOUGEIRET Ernest, Chef de gare de 5^e classe, La Pauline-Hyères.
 DESOLME Paul, Manœuvre spécialisé, Carnoules.
 FOLCHER Louis, Garde, Fréjus.
 FONDACCI Toussaint, Mécanicien de route, Toulon.
 FORGUES Bertrand, Mécanicien de route, Les Arcs.
 GAETAN Eugène, Homme d'équipe, Les Arcs.
 HILAIRE Fernand, Chef de gare de 4^e classe, Le Luc et Le Cannet.
 JACQUET Joseph, Chef de gare de 4^e classe, Cuers-Pierrefeu.
 LEVET Louis, Chef-Mécanicien, Carnoules.
 AUREL Louis, Chef de gare de 5^e classe, La Crau.
 MEYRANA Paulin, Facteur enregistreur, Saint-Raphaël.
 MOUNIER Gabriel, Facteur enregistreur, Brignoles.
 PELLERUD Marius, Chef de train, Les Arcs.
 PELLICCIA Pierre, Homme d'équipe, Toulon.
 POUILLEUX Léon, Ingénieur, Draguignan.
 VACHON Frédéric, Homme d'équipe, Toulon.
 VIALE Baptiste, Chef de train, Les Arcs.
 DEGIOVANI Louis, ex-Mécanicien de route, Toulon.
 TROTODAS Marcelin, ex-Chef aiguilleur principal, Cuers.
 BAYRE Joseph, ex-Commis, Le Luc.
 LAUGIER Victorin, ex-Chef de gare, Saint-Raphaël.
 PÉPIN Eugène, ex-Conducteur-Chef, La Crau.

VAUCLUSE

ALZIARY Honoré, Ouvrier, Avignon.
 BAUMGARTNER Alphonse, Mécanicien de route, Orange.
 BÉRARD Pierre, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Avignon.
 BLANC Amédée, Mécanicien de route, Avignon.
 BLANC Paul, Gardien faisant fonctions de planton, Orange.
 BONNET Étienne, Surveillant, Avignon.
 BORDEL Alphonse, Commis de 2^e classe, Carpentras.
 CAMBON Jean, Garde-signaux, Piolenc.
 CHALÉAS Gustave, Mécanicien de manœuvres, Avignon.
 CHAUVET Auguste, Cantonnier, Carpentras.
 CLARY Louis, Chef de gare de 4^e classe, Le Pontet.
 ILLY Aimé, Chef de train, Pertuis.
 LAMBERT Anselme, Sous-Chef de manutention, Avignon.
 LOUBAT Victor, Mécanicien de route, Avignon.
 MARGUERIE Jules, Ouvrier, Avignon.
 MARTIN Antoine, ex-Sous-Chef de manœuvres, Avignon.
 MERCIER Isidore, Conducteur, Avignon.
 MÉTIVIER Antoine, Chef de gare de 3^e classe, Pertuis.
 MICHEL Eugène, Receveur de 1^{re} classe, Avignon.
 MOUTTE Antoine, Cantonnier principal, Sorgues.
 NURY Jules, Commis de 1^{re} classe, hameau de la Croisière.
 PAPELON François, Sous-Chef de manutention, L'Isle.
 PERCHE Xavier, Mécanicien de route, Pertuis.
 PHILIBERT Joseph, Mécanicien de manœuvres, Cavaillon.
 POMMIER François, Chef de gare de 6^e classe, Grillon.
 RAVOT Julien, Mécanicien de route, Avignon.
 ROBERT Calixte, Chef de train, Avignon.
 M^{me} ROCHE Joseph, Garde-barrières, Avignon.
 ROQUE Caudérique, Mécanicien de route, Avignon.
 TRIPPIER-BROCARD Jean-Baptiste, Mécanicien de manœuvres, Avignon.

MM.

VINCENT Auguste, Chef de train, Avignon.
 CONSTANTIN Joseph, ex-Cantonnier, Carpentras.
 BOISDIN Louis, ex-Chef de train, Avignon.
 CHALON Maurice, ex-Cantonnier, Avignon.
 MONIER Joseph, ex-Cantonnier, Avignon.
 SABADEL Louis, ex-Chef de train, Mondragon.

YONNE

AUGÉ Louis, Chef de gare de 4^e classe, Aisy.
 BLANCHARD, Cantonnier principal, Saint-Martin-des-Champs.
 BOURCEY Louis, Mécanicien de route, Sens.
 BOUVET Clément, Aiguilleur de 2^e classe, Cravant.
 CHARPENTIER Max, Mécanicien de route, Migennes.
 CHAUDRON Henri, Chef de manœuvres, Sens.
 DELAGNEAU Octave, Commis de 1^{re} classe, Vergigny.
 DUBOIS Paul, Chef de train, Migennes.
 DUCREUX Louis, Chef de train, Migennes.
 FÉLIX Jean, Chef de gare, Champs-Saint-Bris.
 FROMONOT Martin, Chef aiguilleur, Vergigny.
 GAUT Louis, Chef de train, Migennes.
 GRANGET François, Chef de gare de 3^e classe, Briennon.
 HÉMY Léon, Chef de gare de 4^e classe, Flogny.
 LÉPÉE Jean, Mécanicien de manœuvres, Migennes.
 MATHIEU Paul, Commis de 2^e classe, Migennes.
 REBOULEAU Camille, Mécanicien de manœuvres, Cheny.
 ROBERT Angel, Mécanicien de route, Migennes.
 ROCKEMER Joseph, Chef de train, Migennes.
 ROY Edouard, Chef de gare de 3^e classe, St-Florentin-Vergigny.
 SAINT-ÉTIENNE Louis, Sous-Chef de bureau, Migennes.
 VAISSE Pierre, Garde-signaux, Aisy.
 VALLÉE Philippe, Facteur aux écritures, Auxerre.
 YSARD Jean, Mécanicien de route, Migennes.
 BARROCHAIN Charles, ex-Aide-Ouvrier, Héry.
 BÉNARD Auguste, ex-Conducteur, Auxerre.
 BERRUET Henri, ex-Cantonnier, Paton.
 BERTUET Adrien, ex-Bloqueur, Héry.
 DEPARD Paul, ex-Mécanicien, Cheny.
 JAUDE Elie, ex-Chef de train, Auxerre.
 LINSTRINSEUR Gaston, ex-Chef de train, Augy.
 PARDÉ Victor, ex-Garde-signaux, Champlay.
 POUILLLOT Arthur, ex-Sous-Chef de manutention, Pontigny.

SUISSE

BLONDET Joseph, Chef de gare de 3^e classe, Genève-Eaux-Vives.

ALGER

ARNOLD Louis, Sous-Chef de manœuvres, Alger.
 AYMÉ Lucien, Visiteur, Alger.
 BOUZIAD Louis, Aide-Cantonnier, Zurich.
 CALMEL Raoul, Intérimaire de 2^e classe, Marengo.
 CALVET Edouard, Manœuvre, Alger.
 CARENTÈNE Charles, Employé principal, Alger.
 CHAIX Henri, Employé principal, Alger.
 CHENET Théodore, Ouvrier, Alger.
 COFTES Ramon, Brigadier, Alger.
 DELCEY Léon, Sous-Chef de bureau de 2^e classe, Alger.
 DIAZ Raphaël, Conducteur, Affreville.
 DUBOIS Henri, Mécanicien de route, Alger.
 ESCLAPEZ Gaspar, Homme d'équipe, Blida.
 FERRÈRE Louis, Mécanicien de route, Affreville.
 Fô Joseph, Brigadier de manœuvres, El-Affroun.
 FUMO Joseph, Aide-Ouvrier, Hussein-Dey.
 GEDDA Eugène, Ouvrier, Alger.
 GERBER Auguste, Mécanicien de route, Alger.
 GRAVÉRIAU Alfred, Chef de gare, Pontéba.
 HAILLOT Aimé, Sous-Chef de manutention, Blida.
 LAIGAISE Ernest, Chef de train, Orléansville.
 LAROUCHE Jacques, Ouvrier, Alger.
 M^{me} LEHR Charles, Garde, Blida.
 LLOPIS Joseph, Cantonnier, Blida.
 LLORENS Baptiste, Chef de canton, Hasbi-Bahbah.
 LOPEZ José, Chef de train, Alger.

MM.

LOUBARIE Albert, Facteur aux écritures, Alger.
 LOZANO Louis, Garde, Alger.
 MARTIN Georges, Mécanicien de route, Alger.
 MARTIN René, Mécanicien de route, Blida.
 MASCARO Jean, Chauffeur de route, El-Affroun.
 MONCHO Valérien, Gardien, Hussein-Dey.
 NEVEUR Auguste, Sous-Chef de bureau de 2^e classe, Alger.
 OLLER Joseph, Chef de canton, Ameur-el-Ain.
 PARADE Alfred, Facteur aux écritures, Maison-Carrée.
 RADEONDE Pierre, Commis de 2^e classe, Alger.
 REBOUT Louis, Mécanicien de route, Blida.
 SCOTTO DI VETTIMO Dominique, Chef de groupe, Alger.
 SEDDOUI Brahim, Aide-Ouvrier, El-Affroun.
 SÉGURA Antonio, Chef de canton, Ain-Sba.
 SIGUENZA Georges, Ouvrier, Alger.
 SPENGLER Fernand, Mécanicien de manœuvres, El-Affroun.
 TOCE Louis, Manœuvre spécialisé, Alger.
 URIOT Louis, Employé, Alger.
 VALANDOFF Richard, Chef de gare de 6^e classe, Bourkika.
 VERGNES Jean, Chef de gare de 4^e classe, Marengo.
 VERLIAC Henri, Facteur enregistrant, Alger.
 YUNG Léon, Cantonnier, Orléansville.

ORAN

ANDRÉ Frédéric, Brigadier, Sidi-bel-Abbès.
 BELDA Grégoire, Mécanicien de route, Oran.
 BEN ABDELKADER Boudjenan, Cantonnier, Ain-Douz.
 BESSE Paul, Ouvrier, Tlemcen.
 BUSTOS Carlos, Chauffeur de route, Tlemcen.
 BONEIL Louis, Cantonnier, Er-Rahel.
 BOUYAL Onésime, Sous-Chef de manutention, Oran-Marine.
 BROISSAND Auguste, Chef de manœuvres, Sidi-bel-Abbès.
 BRUTAUX Albert, Ouvrier ajusteur, Oran.
 CALATAYUD Jean, Mécanicien de route, Oran.
 CANDELA Marcelino, Cantonnier, Rio-Salado.
 CAPEL Juan, Surveillant de dépôt, Sidi-bel-Abbès.
 CASCALES Marciano, Cantonnier, Oran.
 CASTELLO José, Conducteur, Oran.
 M^{me} CHADOUTAUD Marie, Garde, Habra.
 COLLOMB-CLERC Léandre, Employé, Oran.
 DÉROSE Georges, Commis de 1^{re} classe, Oran.
 ENCINAX Pedro, Cantonnier, Saint-Lucien.
 FERRER Joseph, Brigadier-Chef, Perrégaux.
 FILLARD Victor, Aide-Ouvrier, Sidi-bel-Abbès.
 FRANK Alphonse, Sous-Chef de brigade d'ouvriers, Sidi-bel-Abbès.

GABERT Marcel, Employé principal, Oran.
 GARCIA Pascual, Manœuvre, Sidi-bel-Abbès.
 GAYAUD Emile, Conducteur, Tlemcen.
 GONSALVEZ Jaime, Chef de canton, Lamoricière.
 GRAFF Auguste, Chef de canton, Magenta.
 HARCAU Henri, Commis de 2^e classe, Oran.
 LABARONNE Auguste, Chef de gare de 6^e classe, Misserghin.
 MAHIEU Félix, ex-Manœuvre spécialisé, Oran.
 MARMOL José, Chef de canton, Hennaya.
 MARTINEZ José, Cantonnier, Ougasse.
 NAVARRO Vincent, Chef de train, Oran.
 RECOURA Edward, Commis principal, Tlemcen.
 SAIZ José, Cantonnier, Zoudj-el-Begal.
 SANJUAN Francisco, Chef de canton, Tabia.
 SANS François, Ouvrier de 1^{re} classe, Tlemcen.
 SCHEID Charles, Chef de train, Tlemcen.
 TRAUQUET François, Cantonnier, Sainte-Barbe-du-Tlelat.
 VALENTIN Manuel, Conducteur, Oran.
 VALLS Pierre, Chef de canton, Le Sig.
 VILLERET Joseph, Inspecteur Principal de 2^e classe, Oran.
 YGNACIO José, Conducteur, Oran.

TUNISIE

GAGNE Gabriel, ex-Contrôleur principal, Tunis.

MAROC

TUR Pierre, Brigadier, Oujda.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

RÉCOMPENSES DÉCRÉTEES PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE D'ENCOURAGEMENT AU BIEN

La Médaille de vermeil pour services rendus aux œuvres sociales a été décernée à :
M. LAUZE Emile, Expéditionnaire à Nîmes.

PALMES ACADÉMIQUES

A été nommé *Officier d'Académie* :

M. QUITOT Gustave, Chef de groupe à Paris (5^e Division).

EDUCATION PHYSIQUE

La Médaille d'honneur en bronze a été décernée à :

MM. GAMBÉY Charles, Ouvrier au dépôt de Chalon;
SUAUVET Félix, Chef de district principal à Paris (1^{er}).

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

(Personnel relevant directement du Conseil d'Administration.)

Par décision du Conseil d'administration en date du 24 juillet 1931, ont été nommés ou promus :

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

DIRECTION

SECRETARIAT ET PERSONNEL

Expéditionnaire : M. Colomp Paul.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

Expéditionnaire : M. Durup Gaston.

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Employé principal : M. Broumiche Alexandre.
Employé : M. Chavannes Jean.

EXPLOITATION

Service central.

Contrôleur technique principal : à Paris,
M. Leforest Antoine.

Employé principal : à Paris, MM. Billiault
Raymond; Bizeau Lucien.

Employé : à Paris, MM. Roc-Gindre Nar-
cisse; Chazalet Jean.

Dessinateur-calqueur : à Paris, M. Drain
Marius.

Contrôleur de route : à Annemasse, M. Fon-
taine Alexandre (Culoz).

Expéditionnaire : à Paris, MM. Fouilland
Louis (Morez); Tachin Louis (Auxerre-
Saint-Gervais); Rigaud Emile (Beaune).

Services régionaux.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Vuitimille, M.
Romanetti Emmanuel.

Chef de gare de 2^e classe : à Saint-Jean-de-
Maurienne, M. Rozier Honoré (Mont-
brison).

Chef de gare de 3^e classe : à Souppes, M.
Gauthier Antoine (Bourg-Argental); à
Montbrison, M. Mulatier Ernest (Seyssel-
Corbonod).

Chef de groupe : à Nevers-Centre, M. Pu-
jolas Charles (Clermont-Ferrand-Centre).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à
Lyon-Perrache-1, M. Bayron Henri (Nice-
Ville).

Caissier de 2^e classe : à Nice-Ville, M. Pongy
Joël (Nevers).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Marseille-
Saint-Charles, M. Voitoux Charles (Mar-
seille-Prado); à Bellegarde (Ain), M. M.
Vagneux Jules (Auxonne).

Chef de gare de 4^e classe : à Bourg-Argental,
M. Sabatier Sébastien (Loire).

Employé principal : à Valence-Centre, M.
Giraudier Jean.

Sous-Chef de bureau de gare : au Puy, M.
Métailler Marcel (Grenoble-Centre); à
Annay, M. Veyrenc Marcel (Le Teil);
à Marseille-Prado, M. Hobart Léon (Mar-
seille-Joliette-Arenc); à Nice-Ville, M.
Pélisson Joseph (Lyon-Perrache-1); à
Sète, M. Déjean Gabriel.

Caissier de 3^e classe : à Nevers, M. Santaville
Antoine; à Dijon-Ville, M. Crépeau Jules.
Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Annemasse,
M. Pinon Edmond (Bellegarde-Ain).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (dispatcher) :
à Lyon-Perrache-1, M. Dussably Antoine
(Mâcon).

Employé : à Valence-Centre, M. Fournet
Auguste (Lyon-Centre); à Grenoble-
Centre, M. Excoffon Joseph (Chambéry-
Centre).

Employée : à Valence-Centre, M^{lle} Ollier
Jeanne; à Nîmes-Centre, M^{lle} Pellat Fer-
nande (Nîmes G. V.).

Facteur-Chef : à Clamecy, M. Garnier
Auguste; à Auxonne, M. Jeannin Roger
(Pont-de-Roide); à Bourgoin, M. Charrier
Henri (Saint-Victor-Thizi); à Mâcon, M. Bru-
cartillier Marcel; à Lyon-Vaise, M. Bru-
net Claude (Saint-Julien-sur-Reyssouze);
à Modane, M. Faroux Emile (Saint-
Beron-La Bridoire); à Bellegarde (Ain),
M. Thomann Léon (Montmelian).

Commis principal : à Sens, M. Saustelle
Jean (Fontainebleau-Avon); à Nevers,
M. Jault François (Saincaize); à Dijon-
Porte-Neuve, M. Trimaillé Félix (Lou-
hans); à Dijon-Ville, M. Force François;
à Montbéliard, M. Paquette Albert (Pon-
tardier); au Teil, M. Silvestre Lucien
(Cavaillon); à Marseille-Joliette-Arenc,
M. Arnoux François; à Sète, M. Daurès
Emile.

Chef de gare de 5^e classe : à Vougeot, M.
Rouget François (Aumont); à Loire, M.
Chaussard Prosper (Chandieu-Toussieu);
à Saint-Pierre-de-Bœuf, M. Brenier Jean
(Lyon-Perrache); à Saint-Saturin-d'Avi-
gnon, M. Fredière Joseph (Saint-Sermin);
à Viviers-sur-Rhône, M. Dupont Eugène
(Velleron); à La Crau, M. Brémond Del-
phin (Sainte-Marthe); à Gonfaron, M.
Sicré Jean-Baptiste (Puget-Ville).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Moret-
Les Sablons, M. Muzard Yvon (Bercy); à
Perrigny, M. Jacquet Maurice (Vougeot);
à Vénissieux, M. Filitol Jean (Cluny).

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Fontai-
nebleau-Avon, M. Chanez Léon (Bourg);
à Dijon-Ville, M. Berthuat Emile; à Nice-
Ville, MM. Pons Jean; Héraud Edmond.

(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.

Commis de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Favaret* Alexandre; *Masquet* Lucien (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); à Pontarlier, M. *Michel* Louis (Besançon-Viotte); à Brassac-les-Mines-Sainte-Florine, M. *Dalzon* Emile; à Avignon, M. *Bordel* Alphonse (Carpentras); à Valence, M. *Vial* Jean; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Bertholier* Jean (Gardanne); à Toulon, M. *Verméglio* Jean; à Nice-Ville, M. *Fontaine* Joseph; à Nice-Saint-Roch, M. *Cibelly* Laurent (Nice-Ville); à Montpellier, M. *Pons* Georges; à Sète, M. *Pla* Marius (Montpellier).

Chef de gare de 6^e classe : à Chandieu-Toussieu, M. *Deslieux* Antoine (La Valbonne); à Saint-Serrin, M. *Reymond* Erasme (Bagnols); à Velleron, M. *Bressy* Siffrein (Carpentras); à Sainte-Marthe, M. *Darnaud* Xavier (Rognac).

Intérimaire de 2^e classe : à Mouchard, M. *Marceau* Léon (V-lars-la-Cude); à Besançon-Mouillère, M. *Denis* Pierre (Voujaucourt); à Lyon-Perrache-1, M. *Labruyère* André (Salaise); à Mâcon, M. *Guyat* Albert (Clunys); à Clunys, M. *Arnol* Denis. Surveillant principal du Service électrique : à Clamecy, M. *Gagnepain* Marie (Paris).

Chef de station : à Puget-Ville, M. *Sauvât* Edmond (Cagnes-sur-Mer).

Chef aiguilleur : à Collonges-Fontaines, M. *Loreaud* Antoine (Vénissieux); à Lyon-Perrache-1, M. *Genestier* Achille.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Dijon-Ville, M. *Boissel* Edouard (Chagny); à Nice-Ville, M. *Pélat* Roger (Rognac); à Arles, M. *Lignon* Adrien (La Seyne-Tamaris-sur-Mer).

Commis de 2^e classe : à Tarate, M. *Jassin* Pierre (Amplepuis); à Brassac-les-Mines-Sainte-Florine, M. *Ollier* Antoine (Arvant); à La Vouille-sur-Rhône, MM. *Quiblier* François; *Rallin* Gabriel (Valence); à Gardanne, M. *Bouleis* Henri (Nice-Ville); à Miramas, M. *Guichard* Albert (Draguignan); aux Arcs, M. *Avignon* René (Hyères). Facteur enregistreur : à Vougeot, M. *Cuenot* Francis (Ormans); à Saint-Victor-Thizy, M. *Chilley* Antoine (Pont-de-Veyle); à La Valbonne, M. *Rollet* Benoît (Oullins); à Salaise, M. *Breton* Jean-Marie (Brignais); à Prissé, M. *Basseuil* René (Lyon-Guillotière); à Varennes-le-Grand, M. *Magadoux* Jean (Lyon-Brotteaux); à Clunys, M. *Sire* Claude; à Theziers, M. *Reynaud* Albert (Saulce); à Annonay, M. *Boutier*

Arsène (Etoile); à Carpentras, M. *Isoard* Louis; à Cagnes-sur-Mer, M. *Rostagni* Félix (Juan-les-Pins); à Trets, M. *Dumont* Ernest (Cannes); à Rognac, M. *Martin* *Jaubert* Raoul; à Saint-Christol, M. *Bonhomme* Joseph; à Gex, M. *Muyre* Jean (Thonon-les-Bains); à Montalieu-Vercieu, M. *Bosson* François (Sallanches-Combloux-Megeve); à Ambérieu, M. *Vollet-Bert* Emile; à Moutiers-Salins-Brides-les-Bains, M. *Raimond* Edouard (Landry).

Chef de train : à Bonson, M. *Pételet* Etienne; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Laurenson* Barthélémy; à Alès, MM. *César* Alfred; *Faucher* Joseph; *Lagry* Samuel; *Roustan* Jules; à Nîmes, MM. *Dugas* Emile; *Vaquier* Edouard; *Vidal* Jean; à Sète, M. *Denjean* Théodore.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service central.

Chef de bureau de 2^e classe : à Oullins, M. *Mouchol* Léon. Sous-Inspecteur : à Paris, M. *Bautreau* Louis.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Oullins, M. *Tavant* Jean (Villeneuve-St-Georges). Employé : à Paris, M. *Colleau* Marcel. Expéditionnaire : à Paris, M^{me} *Morizot* Raymonde (Bercy-Confians).

MATÉRIEL

Services centraux.

Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : à Paris, M. *Roux* Jean. Employé principal : à Nevers, M. *Mouton* Gabriel.

Services régionaux.

Chef de magasin d'atelier : à Courbessac, M. *Gars* Pierre (Paris). Sous-Chef de magasin : à Clermont, M. *Feyssier* Louis (Nevers); à La Capelette, M. *Vache* Adolphe. Contremaître adjoint : à Vénissieux, M. *Mirigol* Maurice (Moullins); à Marseille, M. *Lerma* Guillaume. Chef distributeur : à Nevers, M. *Gazaix* Henri (Alès). Employée : à Arles, M^{me} *Vidal* Noëlle.

TRACTION

Services régionaux.

Sous-Chef de dépôt de 2^e catégorie : à Aranc, M. *Jallois* Emile (Lyon).

Chef-Mécanicien : à Nîmes, M. *Jouvaux* Léon (Laroche). Sous-Chef de dépôt de 3^e catégorie : à Besançon, M. *Bessuges* Eugène. Intérimaire de la Traction : à Lyon, M. *Buisson* Raoul (Grenoble).

Contremaître : à Ambérieu, M. *Bianc* Felicien (Laroche); à Marseille, M. *Gibelin* Henri (La Blancarde).

Chef de réserve : à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Tailleux* Charles (Orange).

Contremaître adjoint : à Dijon, M. *Cottin* Jules; à Lyon-Vaise, M. *Ducros* Jean (Lons-le-Saunier); à La Blancarde, M. *Vigne* Pierre (Marseille).

Garde-magasin : à Nevers, M. *Linge* Louis. Employé principal : à Lyon, MM. *Berger* Jean; *Georges* Marcel (Vénissieux); *Vaillemard* Pierre (Besançon); à Roanne, M. *Pichon* Marius (Saint-Etienne).

Employé : à Vénissieux, M. *Echaubard* Baptiste; à Nevers, M. *Bidolet* Henri; à Chagny, M. *Auzas* Albert (Le Teil); à Saint-Etienne, M. *Ponthénier* René. Expéditionnaire : à Carnoules, M. *Samat* André (Marseille).

VOIE

Service central.

Contrôleur technique : à Paris, M. *Charon* Gaston. Employé principal : à Paris, M. *Causseret* Camille. Expéditionnaire : à Paris, M. *Fourrier* Georges.

Services régionaux.

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Montbard, M. *Mugneret* Gaston. Dessinateur-calqueur : à Annemasse, M. *Genevray* Marcel; à Annecy, M. *Hallonnet* Lucien; à Cosne, M. *Verjus* Charles. Attaché (Echelle 7) : à Chambéry, M. *Carrin* Gilbert; à Vichy, M. *Sapède* Albert. Expéditionnaire : à Veynes, M. *Aubert* Jules; à Clermont-Ferrand, M. *Razia* Roger; *Archimbaud* Amédée.

CONSTRUCTION

Service central.

Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : à Paris, M. *Corbière* Fernand.

Services régionaux.

Sous-Chef de section : à Gannat, M. *Gallien* Régis. Dessinateur-calqueur : à Gannat, M. *Arnold* René. Calqueur : à Jouques, M. *Baillet* Octave.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION (Services régionaux).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Orléansville, M. *Charvet* Emile (Oran). — Intérimaire de 2^e classe : à Tlemcen, M. *Badaroux* Pierre (Blida).

MATÉRIEL ET TRACTION (Services régionaux).

Chef des ateliers principal : à Alger, M. *Lavignon* Léon. — Expéditionnaire : à Oran, M. *Lassus* Paul.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 21 août 1931, ont été nommés ou promus :

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

DIRECTION SECRETARIAT ET PERSONNEL

Inspecteur de 1^{re} classe : M. *Caillet* Jean.

EXPLOITATION

Service central.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M.

Bossay Camille.

Chef de groupe : à Paris, M. *Gandiol* Jules.

Contrôleur technique : à Paris, M. *Duffner* Valentin.

Employé principal : à Paris, MM. *Breugnot* Henri (Digoin); *Darde* Jean.

Contrôleur adjoint du Service Électrique : à Paris, MM. *Bernard* Robert (Laroche-Migennes); *Rolland* Camille (Sens); *Troillet* Marius.

Employé : à Paris, M. *Malméjean* Raymond.

Contrôleur de route : à Paris, M. *Vaurillon* Sébastien (Saint-Georges-d'Aurac).

Surveillant principal du Service Électrique : à Paris, MM. *Scaron* Aimé; *Fonferrier* Marcel.

Expéditionnaire : à Paris, Mme *Lacroix* Philberte.

Services régionaux.

Chef de bureau de gare principal : à Grenoble, M. *Bouzon* Antonin.

Chef de gare de 3^e classe : à Châtillon-sur-Seine, M. *Roure* Camille (Roanne); à Montbard, M. *Forbarlet* Paul (Nevers).

Rédacteur principal : à Grenoble-Centre, M. *Chataigner* Jean (Romans-Bourg-de-Péage).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Romans-Bourg-de-Péage, M. *Saby* René (Audincourt).

Caissier de 2^e classe : à Marseille-Saint-Charles, M. *Michel* Alix.

Contrôleur adjoint du Service Électrique : à Lyon-Centre, M. *Jonac* Albert (Lyon-Perrache 1); à Saint-Etienne-Centre, M. *Joubert* Gustave (Valence-Centre); à Avignon, M. *Malet* Henri (Marseille-Centre); à Chambéry-Centre, M. *Pradiou* Théophile (Valence).

Employé : à Nîmes-Centre, M. *Dumazer* Charles (Clermont-Ferrand-Centre).

Commis principal : à Lyon-Perrache 1, M.

Blanc Jean; à Marseille-Saint-Charles, M. *Reynaud* Louis.

Chef de gare de 5^e classe : à Boigneville, M. *Duguet* Isidore (Sennevoy).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Morez, M. *Olivier* Bernard (Louhans).

Chef de manœuvres principal : à Badan-Triage, M. *Miribel* Jacques; à Miramas, M. *Vallière* Henri.

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Lyon-Perrache 1, M. *Bouchut* Jean (Lyon-Vaise).

Commis de 1^{re} classe : à Saincaize, M. *Folte* Louis (Fourchambault); à Marseille-Saint-Charles, M. *Dole* René (Arles).

Chef de gare de 6^e classe : à Sennevoy, M.

Magnien François (Ferrières-Fontenay); à Châtillon-de-Michaïlle, M. *Coquebin* René (Pont-de-Beauvoisin); à Argentières, M.

Loridon François (Saint-Beron-la-Bri-doire).

Surveillant principal du Service Électrique : à Laroche-Migennes, M. *Lagnel* Joseph (Paris); à Marseille-Centre, M. *Casanova* Marcel; à Chambéry-Centre, M. *Thibaut* René (Paris).

Chef de manœuvres : à Miramas, M. *Terras* Louis.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Lyon-Vaise, M. *Corbet* Claude (Saint-Germain-au-Mont-d'Or); à Arles, M. *Antoir* Paul (Monaco); à Bourg, M. *Blanc* Joseph (Ambérieu).

Commis de 2^e classe : à Nice-Ville, M. *Cornef* Charles.

Facteur enregistrant : à Fourchambault, M. *Dubuisson* Charles; à Mesvres, M. *Présent* Jean; à Chagny, M. *Lemeau* Charles; à Villars (Loire), M. *Mazouy* Etienne (Saint-Galmier-Veache); à Marseille-Prado, M. *Sube* Raoul (Marseille-Abeilles); à Cluses, M. *Métral* Louis (La Roche-sur-Foron); à Rossillon, M. *Léger* Louis (Seyssel-Corbonod); à Saint-Beron-la-Bridoire, M. *Hudry* Ulysse (La Roche-sur-Foron).

Chef de train : au Puy, M. *Giraud* Joseph; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Ferrier*

Jean; *Placé* Jean; *Truc* Auguste; *Tricon* Albert; *Gontier* Louis (Aubagne); à Nice-Ville, M. *Georges* Auguste (Les Arcs); à Aïès, M. *Vignolle* Louis; à Annemasse, M. *Lionnet* Joseph.

TRACTION

Services régionaux.

Sous-Chef de magasin : à Nevers, M. *Dame* Louis (Langeac).

Garde-magasin : à Langeac, M. *Jean* Fernand.

Contremaître adjoint : à Laroche, M. *Gabillaud* Emile.

Mécanicien de route : à Paris, M. *Marguerite* Roger; à Annemasse, M. *Jarnier* Marcel.

VOIE

Service central.

Contrôleur des Services centraux : à Paris, M. *Biar* Paul.

Attaché (Echelle 11) : à Paris, M. *Andraud* Antoine.

Contrôleur technique : à Miramas, M. *Cartier* Benoît (Collonges).

Attaché (Echelle 10) : à Paris, M. *Dumas* Alexandre.

Services régionaux.

Chef dessinateur : à Lyon, M. *Jaboulay* Edouard.

Chef de district de 1^{re} classe : aux Laumes, M. *Trotobas* Pierre (Faverges).

Attaché (Echelle 11) : à Nevers, M. *Béchet* Paul.

Chef de groupe : à Clermont-Ferrand, M. *Merle* Pierre (Vichy).

Expéditionnaire : à Paris, M. *Dalberny* Raymond; au Teil, M. *Grand* Fleury; à Grenoble, Mme *Martzloff* Pierre.

SERVICE DE LA CONSTRUCTION

Services régionaux.

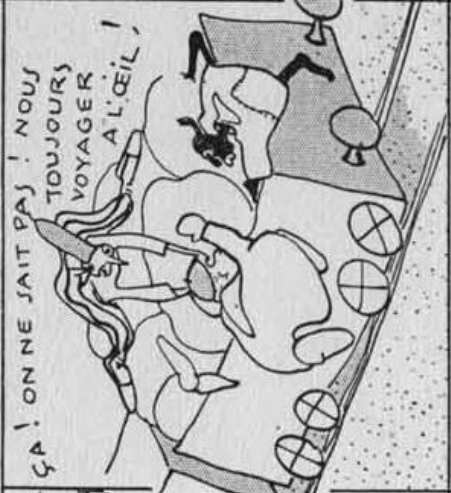
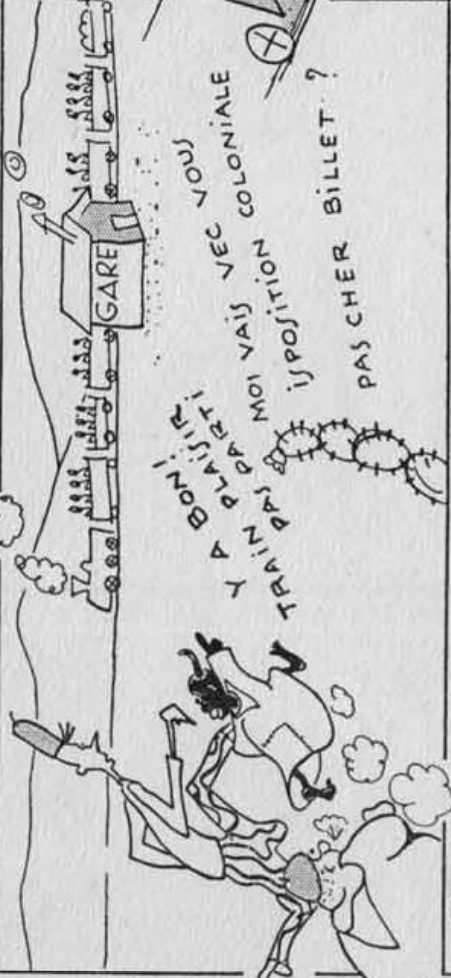
Attaché à Dragnignan : M. *Perrissol* Gustave.

RÉSEAU ALGÉRIEN

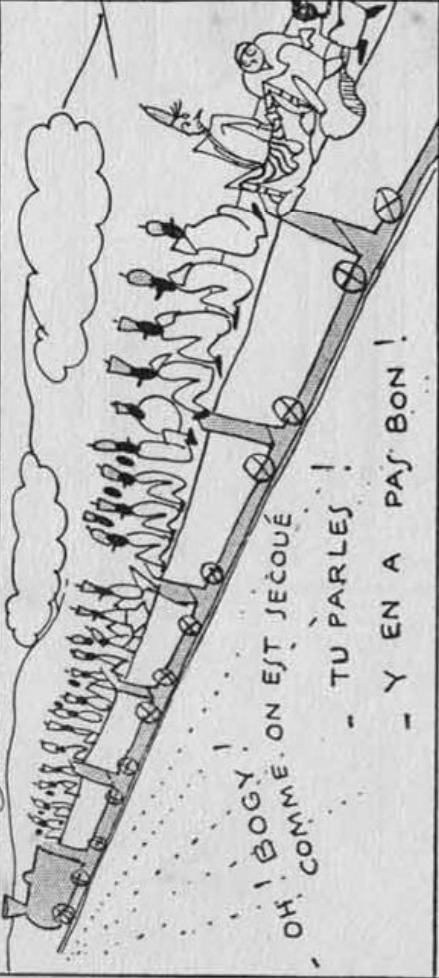
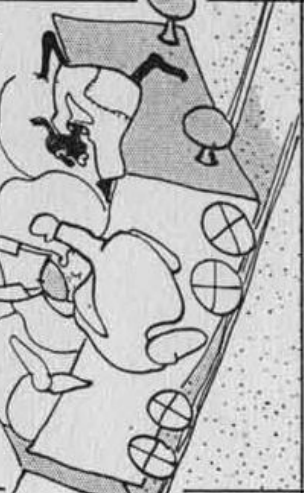
EXPLOITATION (Services régionaux).

Commis de 2^e classe : à El-Affroun, M. *Avoustin* Marc.

LES MÉMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TANPOM

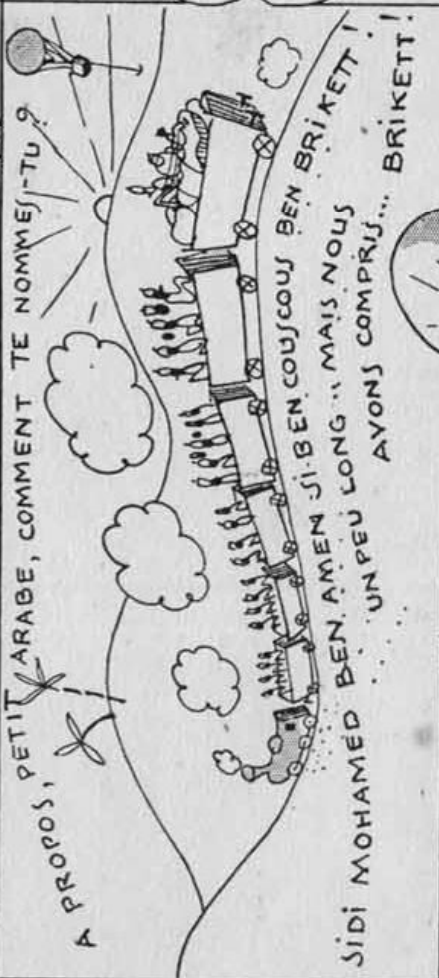


ÇA ! ON NE SAIT PAS ! NOUS TOUJOURS VOYAGER A L'ŒIL !



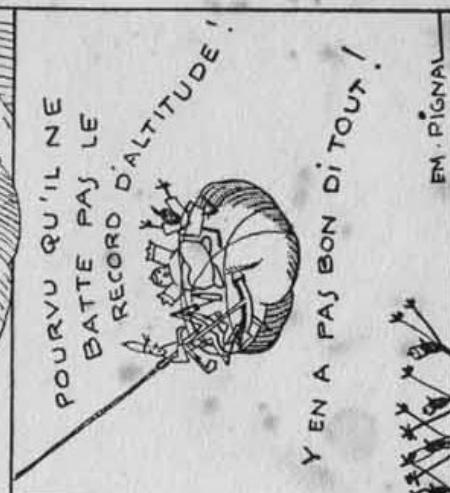
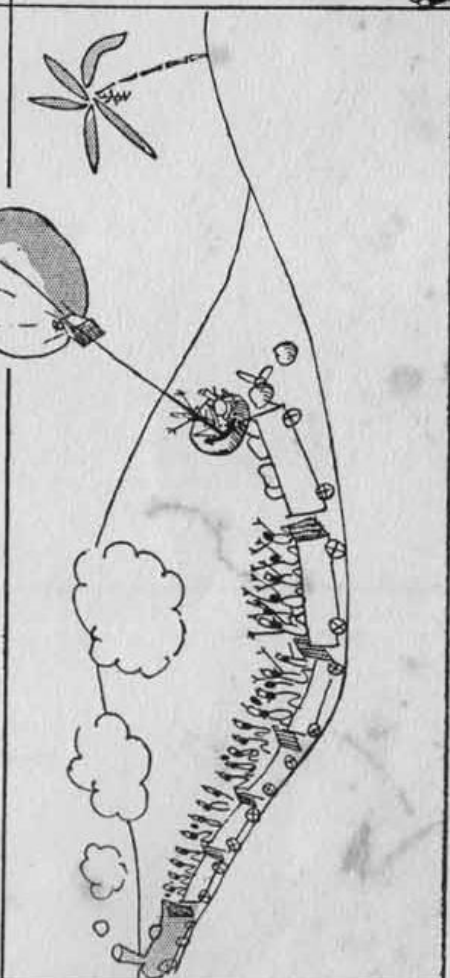
ATTACHONS-NOUS AUX BAGAGES

- COMI SA PAS TOMBER !
- OUTOMBER TOUS LESTROIR !



A PROPOS, PETIT ARABE, COMMENT TE NOMMEJ-TU ?

OH ! BOGY, COMME ON EST JECOUÉ !
- TU PARLES !
- Y EN A PAS BON !



POURVU QU'IL NE BATTE PAS LE RECORD D'ALTITUDE !

Y EN A PAS BON DI TOUT !